

В.Ю. КУЗИН*, В.Л. МАРТЫНОВ**, И.Е. САЗОНОВА**

*Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова,
677013, Якутск, ул. Кулаковского, 48, Россия, vadim-13.06@yandex.ru**Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена,
191186, Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48, корп. 12, Россия,
lwowich@herzen.spb.ru, iesazonova@herzen.spb.ru**РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ (2010–2022 ГОДЫ)**

Рассматривается трансформация региональной структуры дальних пассажирских перевозок России в 2010–2022 гг. Анализ этой структуры выполнен с помощью предлагаемой авторами методики определения коэффициента пассажирского железнодорожного взаимодействия, сходной с применяемой в экономической науке методикой «сдвиг и доля», но в то же время самостоятельной. Лидирующие позиции в стране по дальнему пассажирскому сообщению занимает Центральный федеральный округ: там оно развивается в Москве и тех субъектах Федерации, которые связаны со столицей скоростными поездами, появившимися в 2010-х гг. На втором месте в течение большей части исследуемого периода был Северо-Западный федеральный округ за счет Санкт-Петербурга, однако после 2020 г. он уступил свои позиции Южному федеральному округу. В последнем большая часть пассажирских перевозок приходится на Краснодарский край. Северо-Кавказский федеральный округ имеет крайне низкие и постоянно сокращающиеся показатели пассажирских перевозок. Для Приволжского федерального округа в целом характерны высокие показатели дальних пассажирских перевозок, но тенденции их в разных субъектах Федерации различны. Уральский федеральный округ имеет достаточно высокие, но устойчиво сокращающиеся объемы дальних пассажирских перевозок, особенно ярко проявляющиеся в наиболее крупных его регионах — Свердловской и Челябинской областях. В Сибирском и Дальневосточном федеральных округах также отмечается значительное сокращение пассажирских перевозок, за исключением Республики Саха (Якутия), где после постройки Амуро-Якутской железнодорожной магистрали объемы перевозок растут. В целом для России характерно снижение значения дальних пассажирских железнодорожных перевозок, что ранее происходило в других развитых странах. Восстановление их объемов посредством скоростного железнодорожного сообщения представляется возможным лишь в староосвоенных густозаселенных частях страны, что уже происходит.

Ключевые слова: география транспорта, пассажирские перевозки, железные дороги, федеральные округа, субъекты Федерации.

V.Yu. KUZIN*, V.L. MARTYNOV**, I.E. SAZONOVA**

*Ammosov North-Eastern Federal University,
677013, Yakutsk, ul. Kulakovskogo, 48, Russia, vadim-13.06@yandex.ru**Herzen State Pedagogical University of Russia,
191186, St. Petersburg, nab. r. Moiki, 48, korp. 12, Russia,
lwowich@herzen.spb.ru, iesazonova@herzen.spb.ru**REGIONAL STRUCTURE OF LONG-DISTANCE PASSENGER TRANSPORTATION IN RUSSIA
(2010–2022)**

We examine the transformation of the regional structure of long-distance passenger transportation in Russia during 2010–2022. This structure was analyzed by using the methodology proposed by these authors for determining the coefficient of passenger railway interaction, similar to the “shift plus share” methodology used in economics, which is, however, an independent one. The Central Federal District occupies a leading position in the country in terms of long-distance passenger traffic, but there this communication is developing in Moscow and those regions of the Federation which are connected to Moscow by high-speed trains that appeared in the 2010s. The Northwestern Federal District ranked next to it for most of the study period by virtue of St. Petersburg, but after 2020 it gave way to the Southern Federal District. In the Southern Federal District, passenger transportation is developing mainly due to Krasnodar krai. The North Caucasus Federal District has extremely low and constantly decreasing passenger traffic figures. The Volga Federal District as a whole is characterized by high rates of long-distance pas-

senger transportation, but their trends are different in different regions of the Federation. The Ural Federal District is characterized by generally high, but steadily declining volumes of long-distance passenger traffic, especially pronounced in its largest regions, Sverdlovsk and Chelyabinsk oblasts. In the Siberian and Far Eastern Federal Districts, there is also a significant reduction in passenger traffic, with a few exceptions, however: for example, passenger traffic in the Republic of Sakha (Yakutia) has been growing after the construction of the Amur–Yakutsk railway. In general, Russia is characterized by a decrease in the volume and importance of passenger railway transportation, which occurred earlier in other developed countries. Its restoration through high-speed rail transport is possible only in the old-developed densely populated parts of the country, which is already happening.

Keywords: *geography of transport, passenger transportation, railways, federal districts, subjects of the Federation.*

ВВЕДЕНИЕ

Пассажирские перевозки являются одним из важнейших индикаторов социального и экономического развития государства. В общем случае можно утверждать, что по мере повышения уровня жизни растет и транспортная подвижность населения. Люди перемещаются не потому, что их вынуждают к этому какие-либо обстоятельства, а потому, что им хочется куда-либо поехать по самым разным поводам — посмотреть на новые места (туризм) или отдохнуть (рекреация), съездить «в деревню» (агрорекреация), в гости или к родственникам. Соответственно, рост транспортной подвижности можно считать индикатором улучшения социально-экономической ситуации, а снижение — индикатором ухудшения.

Как и любое направление человеческой деятельности, пассажирские перевозки имеют пространственные различия, объясняемые не только демографическими, социальными и экономическими особенностями государств или их регионов, но и сложившейся системой расселения, а также структурой путей сообщения. Выявление этих различий можно считать одной из главных задач географии транспорта, и надо отметить, что география пассажирских перевозок изучается весьма активно [1–7]. Однако чаще всего пассажирские перевозки рассматриваются как таковые, вне связи с тенденциями и особенностями трансформации пространства и пространственной структуры общества. Однако эту связь не только можно, но и нужно учитывать, поскольку она имеет выраженное значение для понимания происходящих трансформационных процессов.

В последние десятилетия Россия переживает кардинальное изменение структуры перевозок пассажиров по видам транспорта. Растут объемы перевозок пассажиров авиационным и автомобильным транспортом, снижаются — железнодорожным, почти сошли на нет морские и внутренние водные магистральные пассажироперевозки [8]. Однако, невзирая на это, железнодорожный транспорт по общему объему перевозки пассажиров в дальнем сообщении по-прежнему превосходит все остальные виды транспорта.

Объектом исследования является региональная структура пассажирских железнодорожных перевозок, предметом — трансформация этой структуры в 2010–2022 гг. Применение обычных для такого рода исследований равных временных интервалов не представляется оправданным, поскольку эти события «равновременной» логике не подчинялись. Наиболее целесообразным представляется рассмотрение сплошного временного ряда, т. е. каждого из показателей каждого года рассматриваемого периода.

Цель работы — выявление основных тенденций трансформации региональной структуры пассажирских перевозок. При этом основное внимание уделяется тому, как менялось соотношение регионов (федеральных округов и субъектов Федерации) в общероссийской структуре перевозок. Исходя из этого, требовалось учесть как абсолютные показатели (изменение объема отправления пассажиров), так и относительные (изменение доли региона в общероссийском объеме перевозок).

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Главным источником сведений, анализируемых в данной статье, послужили статистические материалы Федеральной службы государственной статистики. Кроме этого, использовались дополнительные сведения — информация региональных статистических органов, данные из официальных источников, материалы средств массовой информации и т. д.

Для анализа статистически характеризующих региональную структуру пассажирских железнодорожных перевозок наиболее подходящей была признана методика, предложенная одним из авторов данной статьи для определения уровня развития регионов России, обнаруживающая некоторое сходство с методикой «сдвиг и доля» (shift-share analysis), широко применяемой в экономической науке

[9–11], но в то же время самостоятельная. Формула, использовавшаяся в ходе исследования, выглядит следующим образом:

$$K_{\text{пждв}} = \text{Об}_n \cdot D_n,$$

где $K_{\text{пждв}}$ — коэффициент пассажирского железнодорожного транспортного взаимодействия; Об_n — отношение объема перевозок по региону в году n к соответствующему объему пассажирских железнодорожных перевозок по отправлению пассажиров в дальнем пассажирском сообщении (в данном случае — к 2010 г.); D_n — доля региона в году n к общероссийскому объему железнодорожных перевозок по отправлению в соответствующем году (в данном случае — каждый год с 2010 до 2022 г.).

Формула очень проста, тем не менее ее применение представляется оправданным, поскольку позволяет охарактеризовать как тенденции изменения объема перевозок по региону (показатель Об), так и значение региона в системе железнодорожных транспортных связей (показатель D). $K_{\text{пждв}}$ для России в целом для 2010 г. равен 100, поскольку Об_n для исходного года, относительно которого рассчитываются показатель Об всех последующих лет, равен 1. Изменение $K_{\text{пждв}}$ для России связано только с показателем Об_n (отношение объема перевозок в соответствующем году к 2010 г.), показатель D_n остается неизменным (100 %).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Итоги расчета коэффициента пассажирского железнодорожного взаимодействия, выполненного с применением рассмотренной выше методики, приведены в таблице. Следует иметь в виду, что сумма коэффициентов пассажирского железнодорожного транспортного взаимодействия ($K_{\text{пждв}}$), рассчитанная по субъектам Федерации, будет равна этому $K_{\text{пждв}}$ федеральных округов, а сумма $K_{\text{пждв}}$ федеральных округов будет равна $K_{\text{пждв}}$ России только для года, показатели Об_n которого принимаются за единицу, в данном случае — 2010 г., поскольку только для 2010 г. $K_{\text{пждв}}$ представляет собой сумму долей субъектов Федерации в общем объеме пассажирских перевозок. Для всех остальных годов Об_n , представляющий собой отношение показателей соответствующего года к показателям 2010 г., меняется по-разному и также по-разному, в зависимости от объема перевозок в каждом субъекте Федерации, воздействует на изменение $K_{\text{пждв}}$ федерального округа и России в целом. Кроме этого, следует учитывать некоторое искажение соотношения приводимых в таблице показателей вследствие округления счета. Графически итоги расчетов представлены на рисунке.

По России в целом с 2010 по 2015 г. $K_{\text{пждв}}$ снижается, затем растет до 2019 г., резко падает в 2020 г. и возобновляет рост в 2021 г. Снижение $K_{\text{пждв}}$ в 2010–2015 гг. определялось тем, что значительная часть пассажиров, ранее ориентировавшаяся на железную дорогу, перешла на использование авиатранспорта, поскольку стоимость авиабилетов по многим направлениям стала ниже железнодорожных. Рост этого коэффициента в 2015–2020 гг. был обусловлен ростом мобильности населения, причем для значительной части населения страны железнодорожные перевозки оказались удобнее авиационных. Резкое падение $K_{\text{пждв}}$ в 2020 г. связано с общеизвестной причиной — пандемией коронавируса. Увеличение объема перевозок после пандемии проявилось в очень быстром росте $K_{\text{пждв}}$ за 2021 и 2022 гг. При этом дальний железнодорожный грузопоток менялся неравномерно и частично разнонаправленно по регионам страны.

Лидирующие позиции по отправлению пассажиров в дальнем железнодорожном сообщении устойчиво занимает Центральный федеральный округ (ЦФО), но $K_{\text{пждв}}$ очень сильно меняется. Максимального значения (37,9) этот коэффициент достигает в 2019 г., минимального (18,9) в 2020 г. Основной объем дальнего пассажирского сообщения в ЦФО формируется Москвой. $K_{\text{пждв}}$ Москвы на протяжении всего исследуемого периода многократно превышает показатели не только всех субъектов Федерации, но и большинства федеральных округов. Однако для самых последних лет положение Москвы в системе пассажирских железнодорожных перевозок несколько меняется, она уступает первое место Краснодарскому краю (о чем ниже). Отправление пассажиров в дальнем железнодорожном сообщении по Москве в 2010 г. составляло 26,0 млн чел., максимальным был показатель 2019 г. — 26,2 млн чел., минимальным 2020 г. — 13,6 млн чел., и в 2022 г. — 23,5 млн чел. [12]. Москва представляет собой главный узел пассажирского железнодорожного сообщения, что определяется сложившейся еще в дореволюционное время конфигурацией железных дорог европейской части страны, сходящихся к столице. Поскольку конфигурация железных дорог вряд ли изменится, то и значение Москвы в качестве центра системы пассажирских железнодорожных перевозок России будет сохраняться до тех пор, пока будут существовать сами эти перевозки. Для ЦФО, с его небольшими (в сравнении с остальной страной) внутренними расстояниями, железнодорожные пассажирские перевозки имеют сейчас и будут иметь в пределах прогнозируемого будущего первостепенное значение.

Коэффициенты пассажирского железнодорожного взаимодействия ($K_{\text{пжв}}$) регионов России в 2010–2022 гг.

Регионы*	Годы												
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Российская Федерация	100,0	99,9	101,5	96,4	90,9	85,3	88,3	89,0	96,1	101,5	59,1	80,7	95,7
Центральный федеральный округ	32,2	31,9	33,3	33,4	28,3	27,1	28,5	30,4	34,5	37,9	18,9	29,8	33,4
1. Белгородская область	0,8	0,8	0,8	0,9	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,3	0,5	0,7
2. Брянская область	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	0,8	1,0	1,0
3. Владимирская область	0,4	0,4	0,5	0,7	1,1	1,2	1,3	1,6	2,4	3,1	1,7	2,4	2,6
4. Воронежская область	1,2	1,2	1,2	1,3	1,4	1,3	1,4	1,5	1,6	1,8	0,8	1,2	1,8
5. Ивановская область	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,6	1,1	0,7	1,1	1,1
6. Калужская область	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3
7. Костромская область	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4
8. Курская область	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	0,5	0,7	0,7
9. Липецкая область	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,3	0,5	0,7
10. Московская область	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5	0,5	0,6	0,6
11. Орловская область	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5
12. Рязанская область	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0,6	0,7	0,9	0,5	0,9	0,9
13. Смоленская область	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	0,9	1,0	1,5	2,1	1,2	1,7	1,7
14. Тамбовская область	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,5	0,6	0,7
15. Тверская область	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6
16. Тульская область	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,6	0,7	0,4	0,6	0,6
17. Ярославская область	1,0	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	0,9	1,5	1,7
18. Москва	22,6	22,0	23,2	23,1	18,5	17,2	18,2	19,1	21,2	22,6	10,4	17,0	19,3
Северо-Западный федеральный округ	15,8	15,6	15,6	14,9	13,3	12,8	13,9	13,6	14,4	16,0	8,2	12,4	12,8
19. Республика Карелия	1,0	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	1,0	0,8	1,3	1,3
20. Республика Коми	2,3	2,3	2,3	2,1	1,5	1,2	1,1	1,0	0,9	0,9	0,6	0,6	0,6
21. Архангельская область	2,0	1,9	1,9	1,6	1,4	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	0,7	0,8	0,8
22. Вологодская область	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,5	0,7	0,7
23. Калининградская область	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
24. Ленинградская область	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,6	0,5	0,5	0,5
25. Мурманская область	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3
26. Новгородская область	0,4	0,4	0,3	0,6	0,8	0,8	0,8	0,5	0,5	0,5	0,3	0,5	0,4
27. Псковская область	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,7	0,5	0,7	0,7
28. Санкт-Петербург	7,3	7,6	7,9	8,0	7,3	7,8	9,1	9,3	10,0	10,9	4,7	7,9	8,6
Южный федеральный округ	9,1	8,9	9,4	8,8	12,5	10,1	11,9	12,1	13,6	14,9	7,9	15,1	26,6
29. Республика Адыгея**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
30. Республика Калмыкия	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
31. Республика Крым***	—	—	—	—	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	1,4

Окончание таблицы

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
32. Краснодарский край	5,5	5,5	5,8	5,4	6,9	7,2	9,2	9,3	10,9	12,2	5,5	11,9	20,0
33. Астраханская область	0,6	0,6	0,6	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2
34. Волгоградская область	1,2	1,1	1,2	1,1	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,5	0,7	0,9
35. Ростовская область	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,1	1,7	3,1
Северо-Кавказский федеральный округ	2,0	1,9	1,9	1,8	1,7	1,5	1,4	1,3	1,4	1,4	0,6	1,0	1,3
36. Республика Дагестан	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
37. Республика Ингушетия	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
38. Кабардино-Балкарская Республика	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
39. Карачаево-Черкесская Республика	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
40. Республика Северная Осетия – Алания	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
41. Чеченская Республика	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
42. Ставропольский край	1,2	1,1	1,1	1,1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,9	0,4	0,7	1,0
Приволжский федеральный округ	13,8	14,1	14,5	14,5	13,7	12,8	12,8	13,2	13,6	14,2	6,8	10,3	11,1
43. Республика Башкортостан	1,2	1,3	1,3	1,3	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,4	0,6	0,7
44. Республика Марий Эл	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
45. Республика Мордовия	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,4	0,6	0,6
46. Республика Татарстан	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	0,7	1,3	1,5
47. Удмуртская Республика	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	0,4	0,5	0,5
48. Чувашская Республика	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,4	0,6	0,7
49. Пермский край	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,4	0,6	0,6
50. Кировская область	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,5	0,7	0,6
51. Нижегородская область	1,8	2,0	2,0	2,2	2,2	2,3	2,4	2,5	2,9	3,1	1,5	2,6	2,8
52. Оренбургская область	0,9	0,9	1,0	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,3	0,4	0,5
53. Пензенская область	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,8	0,4	0,6	0,6
54. Самарская область	1,7	1,8	1,9	1,8	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	0,7	1,0	1,1
55. Саратовская область	1,7	1,5	1,6	1,5	1,3	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	0,6	0,8	0,8
56. Ульяновская область	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,3	0,4	0,4
Уральский федеральный округ	9,4	9,8	9,5	9,0	8,0	7,3	7,1	6,9	6,5	6,4	3,6	3,6	8,4
57. Курганская область	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
58. Свердловская область	3,4	3,6	3,3	2,7	2,2	1,9	1,8	1,7	1,6	1,6	0,8	1,2	1,3
Тюменская область	4,3	4,6	4,6	4,5	4,3	4,2	4,1	4,1	3,9	3,8	2,4	1,8	7,4
в том числе													
59. Ханты-Мансийский АО	2,0	2,0	1,9	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,4	1,3	0,8	0,8	0,9
60. Ямало-Ненецкий АО	0,9	0,4	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,5	0,7	0,6
61. Тюменская область без АО	1,5	2,4	2,1	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,8	1,9	1,1	0,3	9,0
62. Челябинская область	1,3	1,3	1,3	1,5	1,2	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,4	0,5	0,6
Сибирский федеральный округ	10,1	9,2	8,5	7,6	6,4	6,0	6,1	6,1	6,3	6,4	3,4	4,4	4,4
63. Республика Хакасия	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1

64. Алтайский край	1,1	0,9	0,8	0,6	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,2	0,2	0,2
65. Красноярский край	1,9	1,4	1,2	1,0	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,6	0,7	0,8
66. Иркутская область	2,2	2,1	2,0	1,8	1,4	1,3	1,4	1,5	1,5	0,9	1,1	1,1
67. Кемеровская область	0,8	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3
68. Новосибирская область	2,4	2,4	2,2	2,2	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	0,8	1,1	1,1
70. Томская область	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Дальневосточный федеральный округ	7,6	7,2	6,2	5,4	4,8	4,3	4,4	4,4	4,2	3,4	4,3	4,4
71. Республика Бурятия	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,4	0,5	0,5
72. Республика Саха (Якутия)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,8	1,2
73. Забайкальский край	1,6	1,3	1,2	0,9	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5
74. Приморский край	1,0	0,9	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	0,5	0,4
75. Хабаровский край	1,9	1,9	1,6	1,7	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,1	1,4	1,3
76. Амурская область	1,4	1,5	1,3	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,6	0,8	0,9
77. Сахалинская область	0,5	0,5	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
78. Еврейская автономная область	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

* Без учета статистической информации по Севастополю, Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.

** По Республике Адыгея до 2014 г. дальние перевозки не учитывались, вследствие этого исходные показатели рассчитаны относительно 2015 г.

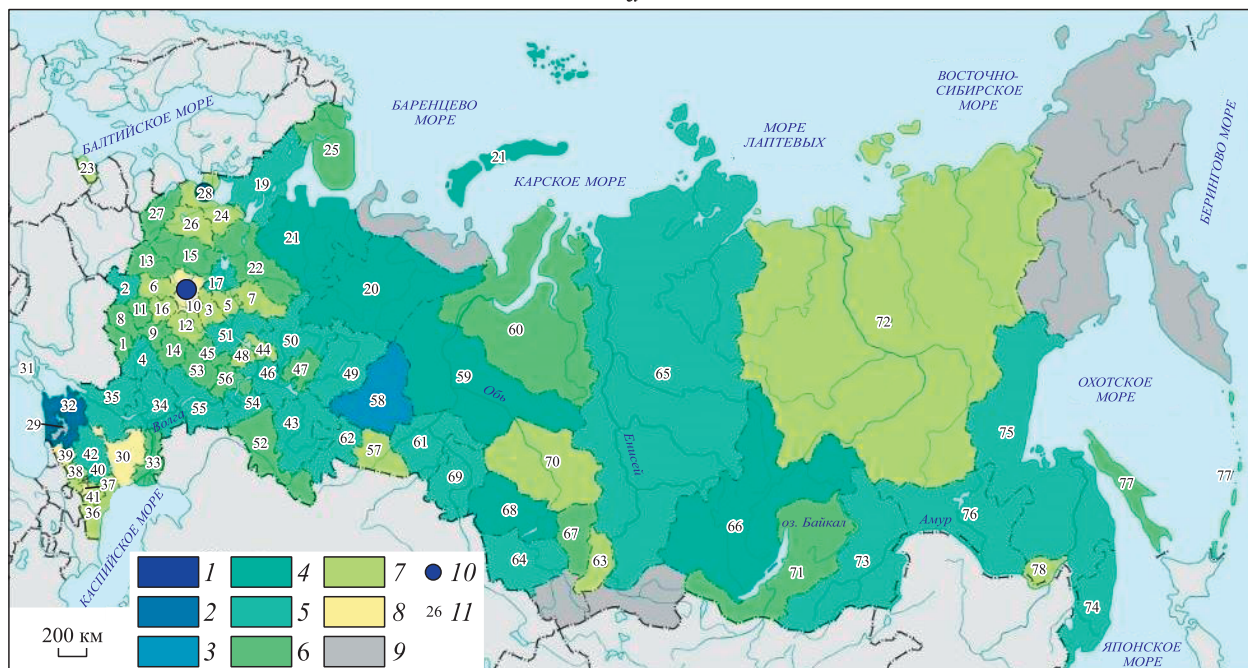
*** По Республике Крым сведения о дальних железнодорожных перевозках учитываются относительно 2014 г., данных за более раннее время, когда Крым был частью Украины, в российской статистике нет.

Техническая реконструкция железных дорог и выход на пассажирские линии составов новых типов способствуют росту железнодорожных пассажиропотоков. Это подтверждается в том числе изменениями $K_{пждв}$ в других субъектах Федерации, входящих в состав ЦФО. Так, показатель Владимирской области в 2010 г. составлял 0,4 (в дальнем пассажирском сообщении было отправлено 433 тыс. чел.), в 2019 г. — 3,1 (1,3 млн чел.), даже в «ковидном» 2020 г. этот коэффициент намного превышал уровень 2010 г. и составлял 1,7 (716 тыс. чел.), в 2022 г. — 2,6 (1,1 млн чел.). Столь быстрый рост дальнего пассажиропотока объясняется тем, что через территорию Владимирской области проходит маршрут скоростного пассажирского сообщения Москва–Нижний Новгород (по состоянию на январь 2023 г. — семь пар поездов «Ласточка» в сутки [13]). Близкий к этому эффект роста объема дальних пассажирских перевозок за счет использования новых типов подвижного состава (тех же «Ласточек») прослеживается для Смоленской области: 2010 г. — $K_{пждв}$ 0,6 (отправлено 648 тыс. чел.), 2022 год — $K_{пждв}$ 1,7 (1,1 млн чел.).

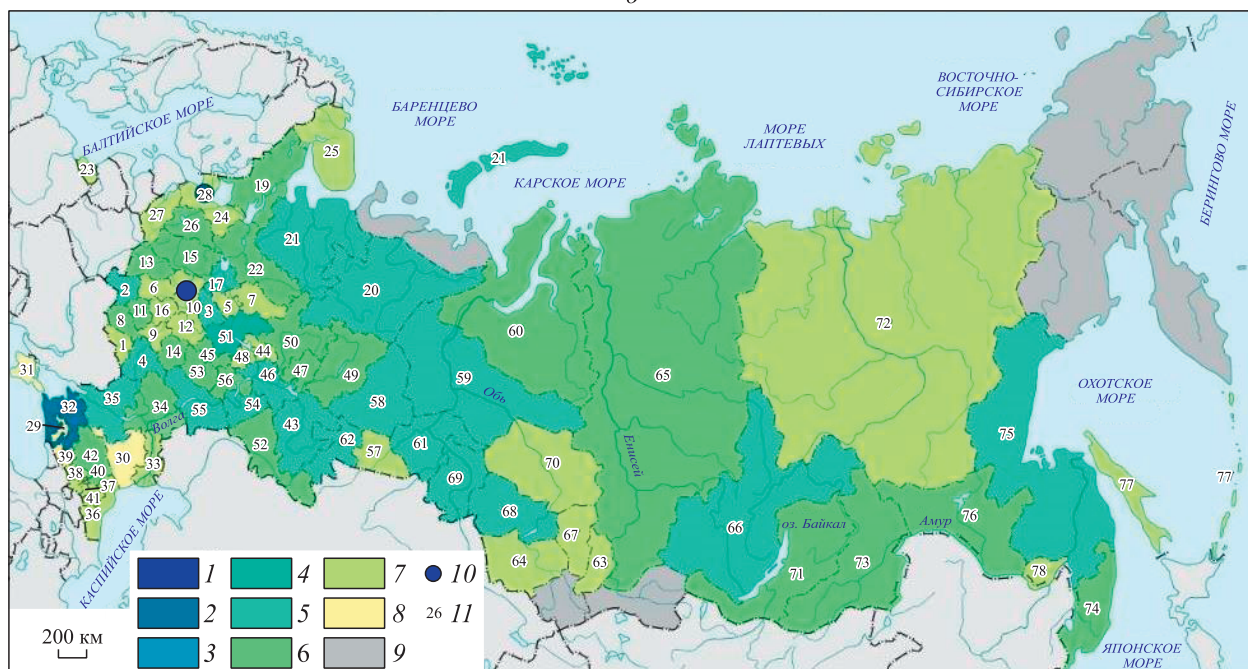
В целом для большинства субъектов, входящих в состав ЦФО, в котором с 2010 г. до начала 2020-х гг. были запущены новые типы поездов в трехзначной («дальней») нумерации, представленные в настоящее время исключительно «Ласточками» [13] (в сообщении Москва–Нижний Новгород ранее использовались «Стрижи»), характерен рост $K_{пждв}$ (Ивановская, Ярославская области). Однако для Тверской области, через которую ходят скоростные поезда «Сапсан» сообщения Москва–Санкт-Петербург, роста $K_{пждв}$ в дальнем железнодорожном сообщении не прослеживается ($K_{пждв}$ в 2010 г. — 0,8, отправлено 914 тыс. чел.; 2022 г. — 0,6, отправлено 758 тыс. чел.). Южная часть этой области, примыкающая к железной дороге Санкт-Петербург–Москва, обслуживается пригородными поездами, соединяющими ее со столицей. Северная часть области, примыкающая к той же дороге, ориентируется на пригородные поезда, соединяющие ее либо с Тверью, либо с Новгородской областью и далее с Санкт-Петербургом.

Северо-Западный федеральный округ (СЗФО) на протяжении большей части исследуемого периода занимал второе место в России по $K_{пждв}$ после ЦФО. Однако после «пандемийного» 2020 г. на второе место выходит Южный федеральный округ (ЮФО), СЗФО становится третьим. В 2021 г. $K_{пждв}$ для СЗФО составил 12,4, ЮФО — 15,1; в 2022 г. — 12,8 и 26,6 соответственно. При этом в 2021 г. СЗФО превосходил ЮФО по числу отправленных пассажиров

а



б



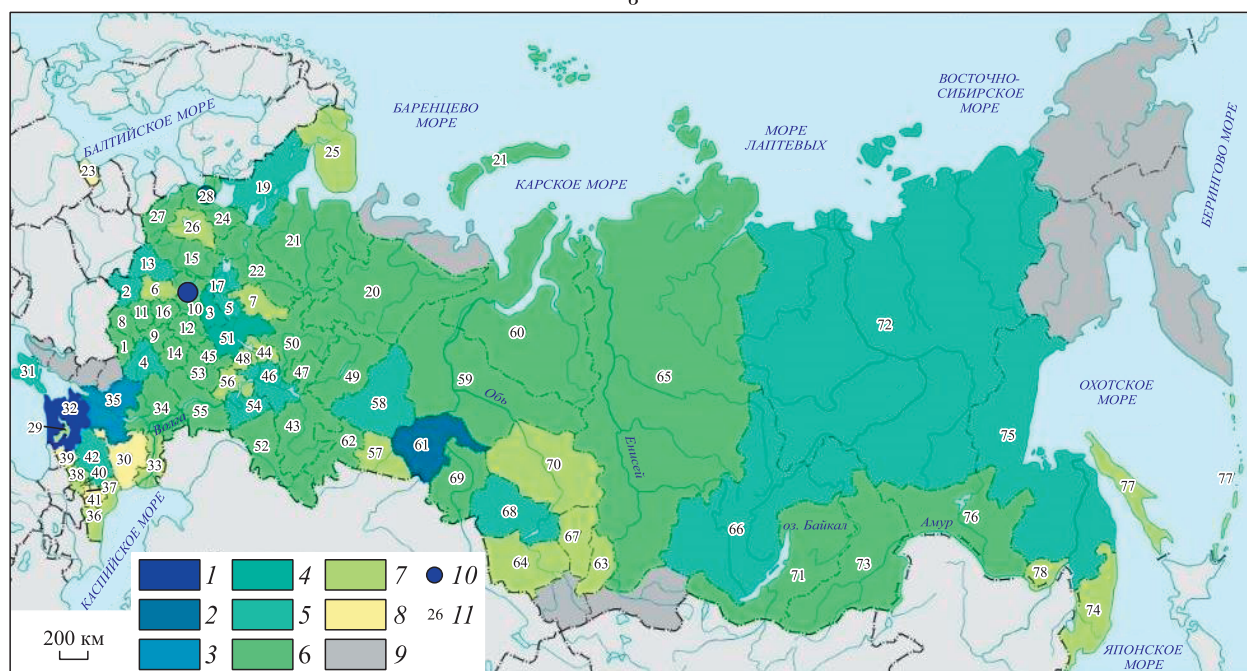


Рис. 1. Коэффициенты пассажирского железнодорожного взаимодействия по субъектам РФ за 2010 г. (а), 2015 г. (б), 2022 г. (в) (карты составлены Т.А. Андреевой).

Коэффициенты: 1 — более 10,0; 2 — от 5,0 до 9,9; 3 — от 3,0 до 4,9; 4 — от 2,0 до 2,9; 5 — от 1,0 до 1,9; 6 — от 0,5 до 0,9; 7 — от 0,1 до 0,4; 8 — менее 0,1. 9 — железные дороги отсутствуют; 10 — города федерального значения; 11 — порядковые номера регионов согласно таблице.

(14,4 млн чел. и 12,1 млн чел. соответственно), а в 2022 г. ему уступил (16,0 млн чел. и 17,5 млн чел.). Основным регионом отправления пассажиров в дальнем железнодорожном сообщении для СЗФО является Санкт-Петербург. $K_{\text{пждв}}$ Санкт-Петербурга на протяжении 2010–2019 гг. устойчиво растет примерно в 1,5 раза (с 7,3 до 10,9), в 2020 г. сокращается до 4,7 и к 2022 г. достигает 8,6. Рост $K_{\text{пждв}}$ Санкт-Петербурга происходит как за счет роста численности пассажиров (2010 г. — 8,4 млн, 2019 г. — 10,3 млн, 2020 г. — 5,2 млн, 2022 г. — 8,9 млн), так и вследствие увеличения его доли в общем объеме дальних пассажирских перевозок России. Это объясняется главным образом развитием скоростного пассажирского сообщения на линии Санкт-Петербург–Москва, обеспечиваемого поездами «Сапсан» (на начало 2023 г. — 13 пар в сутки), «Невский экспресс» (одна пара в сутки) и «Ласточка» (две пары в сутки). «Ласточки» дальней нумерации курсируют также по направлению Санкт-Петербург–Псков (четыре пары в сутки), Санкт-Петербург–Сортавала (две пары в сутки), Санкт-Петербург–Петрозаводск (две пары в сутки) [13]. Формирование системы скоростного сообщения положительно сказалось на пассажирских перевозках не только для Санкт-Петербурга, но и для тех регионов СЗФО, которые с ним этим сообщением связаны (например, $K_{\text{пждв}}$ Псковской области в 2010 г. — 0,6, в 2016 г. минимум — 0,2, в 2022 г. — 0,7; $K_{\text{пждв}}$ Карелии в 2010 г. — 1,0, в 2016 г. — 0,6, в 2022 г. — 1,3).

По другим субъектам Федерации, входящим в состав СЗФО, в целом прослеживается либо стагнация $K_{\text{пждв}}$ с колебаниями по годам, либо его сокращение, иногда весьма значительное. Это хорошо заметно на примере Республики Коми, где $K_{\text{пждв}}$ за 2010–2022 гг. снизился почти вчетверо — с 2,3 до 0,6. Организация скоростного сообщения в силу как географического положения, так и конфигурации железных дорог этой республики здесь не имеет смысла. Аэропортами эта республика, в отличие, например, от Карелии, обеспечена неплохо, поэтому пассажиры, ранее в основном перемещавшиеся на поездах дальнего следования, стали отдавать предпочтение самолетам. Такими же причинами объясняется снижение $K_{\text{пждв}}$ в Мурманской области.

В Калининградской области дальнее пассажирское сообщение сокращается настолько резко, что $K_{\text{пждв}}$ укладывается в пределы статистической погрешности. Отправление пассажиров в дальнем сообщении составляло 290 тыс. чел. в 2010 г., 48 тыс. чел. в 2020 г., 116 тыс. чел. в 2022 г. Это объясняется как резким сокращением железнодорожного сообщения Калининграда с остальной Россией, так и

аналогичным ростом авиаперевозок в этом направлении. Кроме того, маршруты пассажирских поездов в Калининград приобретают все более «извилистый» характер, что существенно увеличивает время в пути. Например, поезд из Санкт-Петербурга в Калининград идет с Витебского вокзала через Чудово на Великий Новгород, оттуда поворачивает к станции Батецкая на железнодорожной линии Санкт-Петербург—Витебск, далее идет на юг к Витебску и от него уходит на запад к Калининграду [15]. Очевидно, что столь сложный и затяжной маршрут не может привлечь большое количество пассажиров.

Для Южного федерального округа (ЮФО) характерен рост $K_{пждв}$ на протяжении всего исследуемого периода, хотя и с некоторыми колебаниями по годам. Если в 2010 г. $K_{пждв}$ ЮФО составлял 9,1, в «ковидном» 2020 г. — 7,9, то в 2022 г. — 22,6, что вывело этот округ на второе место в России после ЦФО. Однако столь резкий рост $K_{пждв}$ объясняется тем, что в связи с военно-политическим событиями на Украине, начавшимися 24 февраля 2022 г., большая часть аэропортов курортных городов ЮФО закрылась для гражданских рейсов. Действующим из них остался лишь аэропорт Сочи (Адлер). Соответственно, весь рекреационный пассажиропоток переместился на железнодорожный транспорт.

Наибольший объем пассажиропотока железнодорожного транспорта ЮФО приходится на Краснодарский край. Можно утверждать, что это большей частью пассажиропоток черноморских курортов от Анапы до Сочи. Для Краснодарского края на протяжении всего исследуемого периода отмечается рост $K_{пждв}$: с 5,5 в 2010 г. до 12,2 в 2019 г., с последующим снижением до 5,5 в 2020 г. и резким ростом до 20 в 2022 г. Это обусловлено главным образом повышением численности отправленных пассажиров: 2010 г. — 6,4 млн, 2019 г. — 9,5 млн, 2020 г. — 4,9 млн, 2022 г. — 11,8 млн. Однако этот пассажиропоток охвачен «традиционными» поездами, а не поездами скоростного сообщения. «Ласточки» дальнего следования здесь также курсируют, например по маршруту Ростов-на-Дону—Сочи, но это всего одна пара поездов в сутки с неудобным расписанием, и поезд проводит в путь восемь часов [13].

Ростовская область и Республика Крым по состоянию на 2022 г. занимают второе и третье места по величине $K_{пждв}$ ЮФО, но их показатели значительно уступают Краснодарскому краю. Ростов-на-Дону представляет собой ключевой железнодорожный узел юга России. Для этой области также характерен рост $K_{пждв}$, особенно заметный в 2022 г., что связано с началом специальной военной операции на Украине и пассажиропотоками, формируемыми как военными, так и гражданскими (беженцы с территорий, охваченных военными действиями): в 2021 г. отправлено 1,8 млн чел., 2022 г. — 2,7 млн [12].

Для Крыма основа пассажиропотоков — курортники, проходящие главным образом через Симферополь. С постройкой Крымского моста и началом пассажирского железнодорожного движения по нему в декабре 2019 г. несколько вырос поток пассажиров через Керчь.

Для большей части остальных субъектов Федерации, входящих в состав ЮФО, характерно снижение $K_{пждв}$, объясняемое сокращением пассажиропотоков. Особенностью ЮФО, как и Северо-Кавказского федерального округа (СКФО), является то, что значительная часть пассажирского сообщения с крупными городами в других частях страны переходит даже не на авиационный, а на автобусный транспорт (например, существует официальный автобусный маршрут Санкт-Петербург—Элиста).

Для СКФО характерны крайне низкие показатели $K_{пждв}$. Этот показатель СКФО в 2010 г. ненамного превосходил $K_{пждв}$ одной только Ростовской области (2 и 1,8, отправлено 2,3 и 2,1 млн пассажиров соответственно), а в 2022 году сильно ему уступал (1,3 и 3,1, отправлено 2,7 и 1,8 млн пассажиров).

Конфигурация железных дорог в пределах СКФО проста. Через большую часть его территории проходит железная дорога Ростов-на-Дону—Баку, через восточную часть — железная дорога Астрахань—Баку. От этих дорог местами отходят тупиковые железнодорожные ветки, например на Ставрополь. Для значительной части СКФО роль железных дорог не столь велика, местные сообщения удобнее осуществлять автомобильным транспортом, магистральные — авиационным.

Наилучшие показатели $K_{пждв}$ для СКФО имеет Ставропольский край, на долю которого приходится примерно 2/3 общего пассажиропотока округа, что определяется «санаторно-курортными» пассажиропотоками городов Кавказских Минеральных Вод (Пятигорск и др.). Однако и для Ставропольского края этот показатель не слишком высок (2010 г. — 1,2, число отправленных пассажиров — 1,3 млн, 2022 г. — 1,0, отправление пассажиров — 1,2 млн [12]) и испытывает общую тенденцию к снижению. Для остальных субъектов Федерации, входящих в состав СКФО, дальнейшее пассажирское сообщение существенной роли не играет. Новые типы поездов здесь практически не представлены.

Приволжский федеральный округ (ПФО) имеет высокие показатели $K_{пждв}$, но они отражают общую тенденцию к сокращению (2010 г. — 13,8; максимум в 2013 и 2014 гг. — 14,5; минимум в 2020 г. — 6,8; в 2022 г. — 11,1). Однако в субъектах, входящих в состав ПФО, $K_{пждв}$ менялся совершенно порозному. Наиболее благоприятными тенденциями характеризовалось развитие дальнего пассажирского

сообщения в Нижегородской области, где $K_{пждв}$ показывал устойчивую тенденцию к росту (2010 г. — 1,8; максимум в 2019 г. — 3,1; 2020 г. — 1,5; 2022 г. — 2,8). Столь благоприятное развитие связано главным образом с появлением маршрутов скоростных поездов «Ласточка» в сообщении Москва–Нижний Новгород (семь пар в сутки). «Ласточки» дальнего следования курсируют также по другим направлениям от Нижнего Новгорода — на Иваново (одна пара в сутки) и Киров (одна пара в сутки) [13]. В целом Нижний Новгород можно считать третьим по уровню развития скоростного железнодорожного пассажирского сообщения городом России после Москвы и Санкт-Петербурга. Растет как доля Нижегородской области в дальнем пассажирском сообщении, так и численность отправленных пассажиров: 2010 г. — 2,2 млн, 2019 г. — 2,8, 2020 г. — 1,5, 2022 г. — 2,6 млн [12].

Относительно благополучной с точки зрения дальнего пассажирского сообщения можно считать Республику Татарстан, где $K_{пждв}$ в 2010 г. составлял 1,4, 2019 г. — 1,8, 2020 г. — 0,7, 2022 г. — 1,5. Однако изменения $K_{пждв}$ для Татарстана не слишком значительны, он «укрепляется» главным образом за счет некоторого увеличения доли республики в общем объеме дальних пассажирских перевозок, и пока об устойчивой положительной тенденции говорить рано. Это подтверждается данными об отправлении пассажиров: 2010 г. — 1,6 млн, 2019 г. — 1,9, 2020 г. — 0,9, 2022 г. — снова 1,6 млн [12]. Вряд ли можно предполагать, что ситуация улучшится в случае организации скоростного пассажирского сообщения. Казань гораздо дальше от Москвы по железной дороге, чем Нижний Новгород (402 и 718 км соответственно), и каким бы ни был выигрыш во времени скоростного поезда в сравнении с обычным, это все равно будет намного дольше, чем на самолете.

Незначительные положительные изменения можно отметить также для Чувашии и Мордовии. Для всех остальных субъектов, входящих в состав ПФО, характерно общее снижение $K_{пждв}$ на протяжении всего исследуемого периода. Дальний пассажиропоток в этих регионах полностью формируется «традиционными» поездами, дальней скоростное сообщение не развивается, и существенной необходимости в нем нет. Как показывает практика, скоростные поезда наилучшим образом себя показывают только в сообщениях «столиц», Москвы и Санкт-Петербурга, с окружающими их городами. Снижение же «традиционного» дальнего пассажиропотока определяется конкуренцией со стороны авиационного и автобусного транспорта.

Для Уральского федерального округа (УФО) характерно снижение $K_{пждв}$ на протяжении всего исследуемого периода. В 2010 г. показатель УФО составлял 9,4, в 2011 г. достиг максимального значения 9,8, затем только снижался и в 2019 г. составил 6,4. «Пандемийное» падение в 2020 г. до 3,6 сохранялось и в 2021 г., а в 2022 г. произошел резкий рост рассматриваемого показателя до 8,4, связанный со скачкообразным увеличением отправления пассажиров по Тюменской области (без автономных округов). Если в 2021 г. Тюменская область (без автономных округов) отправляла в дальнем сообщении 0,73 млн пассажиров, то в 2022 г., согласно данным Росстата, — 4,08 млн [12]. С чем связан рост пассажиропотока более чем в пять раз, по имеющимся источникам установить не удалось: количество проходящих через Тюменскую область дальних поездов не изменилось, один скоростной пассажирский поезд Екатеринбург–Тюмень (пара поездов в сутки) такого прироста дать не мог. Авторы полагают, что сведения, приводимые Росстатом [12], ошибочны.

Для остальных субъектов Федерации, входящих в состав УФО, на протяжении 2010–2022 гг. отмечалось непрерывное снижение $K_{пждв}$. Для самой крупной области УФО, Свердловской, он достигает максимума, как и для округа в целом, в 2011 г. (3,6), к 2022 г. опустился до 1,3. В Челябинской области $K_{пждв}$ был максимальным в 2015 г. — 1,5, в 2022 г. — 0,6. Близкими к этому тенденциями характеризовалось изменение дальних пассажиропотоков и в регионах нового освоения — Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах (АО). В Ханты-Мансийском АО $K_{пждв}$ за 2010–2022 гг. снизился вдвое — с 2,0 до 0,9; в Ямало-Ненецком АО примерно в 1,5 раза — с 0,9 до 0,6. Причинами снижения $K_{пждв}$ во всех регионах УФО можно считать возросшую конкуренцию со стороны автобусного и авиационного транспорта. Автобусный транспорт приобрел большое значение для сообщения внутри УФО, авиационный транспорт — для его связи с другими регионами страны.

$K_{пждв}$ Сибирского федерального округа (СФО) снизился за 2010–2022 гг. более чем вдвое — с 10,1 до 4,4. Лидерство по этому показателю в 2010 г. Новосибирской (2,4) и Иркутской (2,2) областей объясняется тем, что их центры, Новосибирск и Иркутск, исторически сформировались как крупнейшие пассажирские станции в этой части страны (в Новосибирске находится самый крупный вокзал России, в советское время — крупнейший в СССР). Однако к 2022 г. $K_{пждв}$ у этих областей сократился до 1,1, при этом они по-прежнему занимают лидирующие позиции по данному показателю в СФО. Только у них в этом федеральном округе $K_{пждв}$ превышает 1, у остальных регионов он ниже 1, причем у некоторых весьма значительно.

Скоростного железнодорожного сообщения в СФО нет, и большой необходимости в нем также нет, хотя планируется запустить «Ласточку» в сообщении Новосибирск—Омск. Планировался также запуск «Ласточек» между Новосибирском и Томском, Новосибирском и Барнаулом, но вряд ли в Сибири скоростное железнодорожное сообщение будет экономически оправданным: расстояния очень большие, а численность населения за пределами главных городов незначительна. Кроме этого, скоростные поезда будет трудно «вписать» в сверхнапряженный график движения грузовых поездов на юге Сибири. Очевидно, что дальний пассажиропоток СФО снижается вследствие «перетекания» пассажиров на авиатранспорт, а автобусные перевозки с учетом расстояний большого значения в дальнем сообщении не имеют.

Для Дальневосточного федерального округа (ДФО) в 2010–2022 гг. также было характерно устойчивое сокращение $K_{пждв}$ (с 7,6 до 4,4). Лидирующие позиции по этому показателю в ДВФО занимает Хабаровский край, где $K_{пждв}$ в 2010 г. составлял 1,9, а в 2022 г. 1,3. Для Хабаровского края дальние пассажирские перевозки имеют большое значение, в том числе и для внутреннего сообщения. На втором месте по $K_{пждв}$ в 2010 г. был Забайкальский край, входивший в то время в Сибирский федеральный округ. Однако $K_{пждв}$ этого края сокращался очень быстро: с 1,6 в 2010 г. до 0,5 в 2022 г., причем пандемия 2020 г. на нем сказалась слабо (0,4). В Забайкальском крае значительная часть внутреннего железнодорожного пассажиропотока проходит в качестве дальнего. На третьем месте по этому показателю в 2010 г. была Амурская область ($K_{пждв}$ в 2010 г. — 1,4; максимальный в 2011 г. — 1,5; 2022 г. — 0,9), где дальними пассажирскими перевозками также в значительной мере поддерживается сообщение внутри области, между городами зоны Транссиба (Благовещенск) и зоны БАМа (Тында). Однако по состоянию на 2022 г. на второе место по величине $K_{пждв}$ в ДФО вышла Якутия, где рост этого показателя связан с постройкой и введением в эксплуатацию Амуро-Якутской магистрали (АЯМ) до станции Нижний Бестях, расположенной на правом берегу Лены, напротив Якутска. Благодаря АЯМу районы Центральной Якутии, где проживает примерно половина населения этой республики, впервые получили железнодорожную связь с остальной территорией России [17].

Для Приморского края, самого крупного по численности населения субъекта Федерации в ДВФО, характерны не самые высокие показатели $K_{пждв}$: в 2010 г. — 1,0, к 2014 г. этот показатель снижается до 0,5 и устойчиво держится на этом уровне до пандемии, в 2020 г. опускается до 0,3, в 2022 г. — 0,4. Для Владивостокской агломерации сообщение между ее главными городами поддерживается с помощью пригородных поездов, населенные пункты за пределами этой агломерации в основном невелики. В Приморском крае, в отличие от Хабаровского и Забайкальского краев, а также Амурской области, нет внутренних железнодорожных маршрутов дальнего следования.

Снижение $K_{пждв}$ как для ДФО в целом, так и для входящих в его состав субъектов Федерации объясняется так же, как и для многих других регионов страны, — переходом пассажиров на другие виды транспорта, в данном случае это авиационный.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дальнее пассажирское железнодорожное сообщение в целом по России сокращается. В том виде, в каком пассажирские поезда по России ходят сейчас, они существуют по крайней мере с 70-х гг. XX в. Их техническое совершенствование вряд ли даст существенные положительные результаты в сфере дальних пассажирских железнодорожных перевозок.

Хорошо заметно, что в тех частях страны, где не курсируют поезда принципиально нового типа («Сапсаны», «Ласточки»), прослеживается значительный спад перевозок. Однако для того чтобы новые поезда появились и стали экономически выгодными, нужны мощные устойчивые пассажиропотоки. Фактически внедрение этих поездов целесообразно только в обжитых густозаселенных частях государства с относительно небольшими расстояниями, где благодаря широкому внедрению скоростного сообщения железных дорогам удалось «переманить» значительную часть пассажиропотоков. Картографический материал убедительно демонстрирует это на примере Центральной и Южной России (см. рисунок). В случае последней это связано и с закрытием аэропортов из-за специальной военной операции. В то же время кардинального улучшения состояния самих железных дорог, а также внедрения нового подвижного состава почти не происходит, пассажиропоток обеспечивается главным образом «традиционными» поездами. Можно предположить, что при отсутствии значимых перемен в недалеком будущем позиции Южной России и особенно Краснодарского края стабилизируются, а в дальнейшем начнут снижаться, как это происходит на территории большей части страны.

Для остальных крупных регионов РФ значение дальнего железнодорожного пассажирского транспорта уменьшается. Одним из немногих исключений является Санкт-Петербург и примыкающие к нему регионы — Псковская область и Карелия, где ситуация улучшилась после ввода скоростных пассажирских поездов «Ласточка». С ростом же расстояний, уменьшением экономического веса региональных центров отмечается постоянное снижение объемов дальних пассажирских перевозок от Поволжья до Дальнего Востока.

Фактически для России рассматриваемый показатель $K_{пждв}$ отражает постсоветскую пространственную поляризацию страны [18–24], в этом случае заключающуюся в «стягивании» дальнего пассажирского сообщения в небольшое число регионов с их выраженным «размыванием» для большинства других, компенсируемых иными видами транспорта.

Снижение объема дальних пассажирских железнодорожных перевозок и их значения — процесс неизбежный. То же самое, только намного раньше, происходило и в других развитых государствах мира, где по мере сокращения «традиционных» перевозок все большее значение приобретали новые типы поездов, преимущественно скоростных, для которых не только создавались принципиально новые типы составов, но и строились специальные железные дороги.

В России на данный момент ограничиваются вводом новых составов, которые перемещаются по старым, пусть и реконструированным, дорогам. Однако даже таким образом, как показывает проведенный выше анализ, рассчитывать на восстановление былых позиций дальнего пассажирского железнодорожного транспорта можно только в староосвоенных густозаселенных районах страны, а для остальной России целесообразнее развивать систему авиационных (для дальних перевозок) и автомобильных (для местных поездок) пассажирских сообщений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Неретин А.С., Зотова М.В., Ломакина А.И., Тархов С.А. Транспортная связность и освоенность восточных регионов России // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2019. — № 6. — С. 35–52.
2. Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Основные направления и особенности развития транспортной системы Северо-Запада России во второй половине XX — начале XXI в. // Вестн. Твер. ун-та. Сер. География и геоэкология. — 2017. — № 2. — С. 6–22.
3. Троицкий П.С. Модель низкобюджетного пассажирского поезда дальнего следования // Мир транспорта. — 2021. — Т. 19, № 5 (96). — С. 45–49.
4. Калинин К.А. О комплексном подходе к анализу линий // Вестн. Ростов. ун-та путей сообщения. — 2021. — № 2 (82). — С. 137–147.
5. Суходолов А.П. Предпосылки, этапы и перспективы развития транспортного комплекса Сибири и Иркутской области // Изв. Иркут. эконом. академии. — 2015. — Т. 25, № 3. — С. 397–407.
6. Тархов С.А. Изменение авиатранспортной связности городов России в 1990–2015 гг. // Изв. РАН. Сер. геогр. — 2018. — № 2. — С. 5–26.
7. Самбуров К.В. Географическое распределение пассажирских железнодорожных узлов России // Регион. исследования. — 2020. — № 2. — С. 121–130.
8. Кузьмичев И.К. Оценка кризисных явлений на речном транспорте России // Transport Business of Russia. — 2010. — № 1. — С. 73–75.
9. Barff R., Prentice L.K. III. Dynamic Shift-Share Analysis // Growth and Change. — 1988. — N 19 (2). — P. 1–10.
10. LaFaive M., Hohman J.M. The Michigan Economic Development Corporation: A Review and Analysis. — Midland: Mackinac Center, 2009. — 83 p.
11. Chun-Yun Sh., Yang Y.A. Review of Shift-Share Analysis and its Application in Tourism // Intern. Journ. of Management Perspectives. — 2008. — N 1 (1). — P. 21–30.
12. Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования // Росстат [Электронный ресурс]. — <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения 28.01.2024).
13. Поезд «Ласточка» [Электронный ресурс]. — <https://ласточка-поезд.рф> (дата обращения 28.01.2024).
14. О поездах «Ласточка» Дирекции скоростного сообщения (ДОСС) [Электронный ресурс]. — <https://www.rzd.ru/ru/9318/page/9000?id=5> (дата обращения 28.01.2024).
15. Маршрут поезда 079Ч Санкт-Петербург-Главный — Калининград-Пассажирский-Южный [Электронный ресурс]. — https://www.tutu.ru/poezda/-view_d.php?np=013d4bf3&date=30.01.2024 (дата обращения 30.01.2024).
16. «Железным дорогам Якутии» — 25 [Электронный ресурс]. — <https://yakutia-daily.ru/zheleznym-dorogam-yakutii-25/> (дата обращения 01.02.2024).
17. Анохин А.А., Федоров Г.М. О соотношении процессов поляризации и выравнивания уровня социально-экономического развития субъектов Российской Федерации // Вестн. Санкт-Петерб. ун-та. Науки о Земле. — 2017. — Т. 62, вып. 4. — С. 327–342.

18. **Безруков Л.А.** Экстерриториальность крупного капитала как фактор межрегиональной поляризации российского пространства (на примере Сибири) // Поляризация российского пространства: экономико-, социально- и культурно-географические аспекты: Материалы XXXIV ежегодной сессии Экономико-геогр. секции Междунар. акад. регион. развития и сотрудничества. — М.: ИП Матушкина И.И., 2018. — С. 32–49.
19. **Кузин В.Ю.** Глобализация и поляризация: тренды на разных территориальных уровнях в России // Соц.-экон. география. Вестн. Ассоциации росс. географов-обществоведов. — 2019. — № 8. — С. 162–175.
20. **Лукин Е.В.** Тенденции развития социально-экономического пространства России // Вопросы территор. развития. — 2014. — Вып. 7 (17). — С. 1–10.
21. **Маслихина В.Ю.** Пространственное неравенство в России: социально-экономический ракурс. — Йошкар-Ола: Изд-во Поволж. технол. ун-та, 2018. — 184 с.
22. **Преодоление** пространственного неравенства. Как снова собрать советский «пазл» в условиях рыночной экономики: Доклад Всемирного банка. — М.: Группа Всемирного банка, 2018. — 60 с.
23. **Файрушин А.Ф.** Особенности пространственной поляризации в современной России // Вестн. экономики, права и социологии. — 2016. — № 2. — С. 126–128.
24. **Karachurina L.B., Mkrtchyan N.V.** The role of migration in enhancing settlement pattern contrasts at the municipal level in Russia // Regional Research of Russia. — 2016. — Vol. 6, N 4. — P. 332–343.

Поступила в редакцию 13.02.2024

После доработки 06.05.2024

Принята к публикации 11.07.2024
