



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

**Крылов Петр Михайлович**

*кандидат географических наук, доцент, кафедра экономической и социальной географии, Государственное образовательное учреждение высшего образования Московской области «Московский государственный областной университет»; главный специалист по транспорту ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор», г. Москва*

*pmkrylov@yandex.ru*

УДК 332.14

**К ВОПРОСУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
ПЛАНИРОВАНИЯ ВНЕГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ  
(ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ)**

*В статье рассматривается современное состояние и проблемы территориального планирования внегородского транспорта в России. Анализируются ключевые параметры совершенствования транспортной системы России как одного из ключевых элементов хозяйственно-экономической системы. Приводятся примеры важнейших перспективных проектов в сфере строительства объектов транспортной инфраструктуры. Даются рекомендации по изменению методологии территориального планирования внегородского транспорта.*

*Ключевые слова: территориальное планирование, транспортная система, градостроительство, транспортная стратегия России, нормативы градостроительного проектирования*

**1. Транспортная система России и необходимость её развития**

По мнению широкого круга ученых и практиков, в силу высокой капиталоемкости, сложности государственного регулирования и неоднозначности перспективных стратегических целей развития транспортная инфраструктура России на многие годы выпала из числа государственных приоритетов. По темпам ввода новых объектов и отдельных участков



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

автомобильных и железных дорог Россия отстаёт не только от большинства развитых стран мира, но также от Казахстана и республик Средней Азии. Отставание может считаться не таким большим, если учитывать ввод в эксплуатацию участков автомобильных дорог необщего пользования: строительство «Газпромом» на полуострове Ямал, компанией «Мечелом» в Республике Саха (Якутия) – участок Улак – Эльга. Построенных участков железных дорог общего пользования, протяженностью свыше ста километров, за годы существования современной России (с 1992 г.) можно назвать немного: это построенный участок железной дороги в Якутии (Амуро-Якутская магистраль), длиной около 800 км, принадлежащая «Железным дорогам Якутии» – крупнейший транспортный проект за данный период; недавно введённый в эксплуатацию железнодорожный обход Украины в Воронежской и Ростовской областях (136 км), а также участок Кочкома – Ледмозеро в Республике Карелия (132 км), открытый в 2008 г.

## *2. Совершенствование методологии территориального планирования внегородского транспорта.*

Территориальное планирование – важная функция и задача государственных и муниципальных органов власти по созданию условий перспективного развития населения и территорий разного уровня с учетом тех или иных возможностей и ограничений. Цели, задачи и обязанности российских органов государственной власти и местного самоуправления по созданию и изменению документов в области территориального планирования подробно изложены в Градостроительном кодексе России и других нормативно-правовых документах [1]. Частью территориального планирования является учёт и перспективное развитие транспортной инфраструктуры, в т.ч. линейных (сетевых) локальных и точечных объектов.

Одной из методологических проблем территориального планирования внегородского транспорта, также как и географии транспорта в целом можно считать отсутствие единой, обоснованной и общепринятой методики оценки транспортной обеспеченности территории того или иного уровня, а также отсутствие методики определения транспортно-географического положения территории в целом, либо отдельного объекта (населённого пункта, транспортных коммуникаций).

В действующей редакции транспортной стратегии России до 2030 года впервые две из восьми задач (см. ниже) названы «улучшение транспортной



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

доступности», что соответствует принципам устойчивого развития. Обобщенно, под устойчивым развитием понимается такое использование разнообразных ресурсов (природных, человеческих, финансовых и др.), при котором поколения в будущем будут жить, не хуже нынешнего. Применительно к транспортной инфраструктуре это означает последовательное улучшение потребительских характеристик, показателей работы транспорта, отмеченных в первую очередь в свойствах территории (доступность социально-экономических объектов, сокращение транспортных издержек, экологичность мест проживания и другие свойства, формируемые транспортной системой региона (страны в целом), которые достанутся последующим поколениям).

Задачи развития транспортной системы Российской Федерации на период до 2030 года [2]:

- 1) формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- 2) обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны;
- 3) обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- 4) интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- 5) повышение уровня безопасности транспортной системы;
- 6) снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;
- 7) развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения;
- 8) региональный аспект развития транспортной системы России.

Значимость принципа опережающего развития (территориального планирования и вложения инвестиций) транспортной инфраструктуры разного уровня и масштаба дополняется сегодня представлениями о капитализации территорий. Она предполагает стоимостную оценку не только ресурсов территорий всех видов на настоящий момент, но и потенциальных, в наибольшей мере влияет на инвестиционную, геополитическую, социально-культурную привлекательность регионов, муниципальных образований и обеспечивает их социально-экономический рост.

Транспортная доступность отражена в основополагающем документе об общих принципах организации местного самоуправления – Федеральном законе



**Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103**

**Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016**

«Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 N 131-ФЗ. Так, в статье 11 (о границах муниципальных образований) сказано, что границы городского округа, муниципального района определяются с учетом транспортной доступности до их административных центров и обратно в течение рабочего дня для жителей всех поселений (населенных пунктов), входящих в их состав [3]. Указанные требования в соответствии с законами субъектов Российской Федерации могут не применяться на территориях с низкой плотностью сельского населения, а также в отдаленных и труднодоступных местностях.

По мнению В. Н. Бугроменко, предметом географии (и территориального планирования) транспорта является «оценка последствий (экономических, социальных, экологических, геополитических, демографических, по безопасности) развития территорий за счет пространственных привилегий (преференций), создаваемых транспортными сетями всех видов» [4].

Главным стержнем такого транспортно-географического проектирования территорий была концепция пространственной надежности транспортных систем, а также идея пространственной неравномерности в транспортном обеспечении территории. Для районов с низким уровнем обслуживания транспортом В. Н. Бугроменко ввел специальное понятие «транспортная дискриминация населения», и на многих транспортных конференциях и съездах доказывал транспортным и хозяйственным чиновникам необходимость введения обязательных доплат местному населению за такую дискриминацию (в зависимости от ее остроты) [4].

Им также было введено в научный оборот понятие «минимального транспортного стандарта» – взаимосвязанного набора индексов потребления услуг транспорта конечным потребителем, которые являются важными в повседневной жизни [4]. Главная идея состоит в том, что качество жизни и условия для ведения бизнеса могут быть улучшены посредством усовершенствования транспорта.

Стратегическими целями развития транспортной инфраструктуры (в целом, так и в территориальном аспекте) зарубежные специалисты считают: снижение энергоёмкости и грузоёмкости транспортного процесса, снижение необоснованных транспортных потоков (выгодных транспортным компаниям, но не пассажирам, владельцам и потребителям грузов); рост транспортной доступности как один из индикаторов развития экономического пространства региона (государства); сжатие экономического пространства [5].



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

Важный вопрос территориального планирования внегородского транспорта: кто и как должен оценивать конечный результат транспортной работы или сам факт наличия тех или иных объектов транспортной инфраструктуры? Население, транспортные компании, органы власти и грузоперевозчики – все заинтересованы в разных конечных показателях работы транспортной системы [5]. Избыточная транспортная работа вредна для владельцев грузов и для экологической ситуации, но она же приносит дополнительную прибыль транспортным компаниям. Сопутствующим фактором, усложняющим территориальное планирование, является деление транспортной инфраструктуры на уровни (общероссийская, региональная, местная и т.п.), по принадлежности на государственную (федеральную, региональную), муниципальную, частную и смешанные формы собственности. Приоритет развития транспортной инфраструктуры часто определяется не конечным социально-экономическим эффектом для той или иной территории, а имеющимся уровнем финансирования проектов и бюджетной обеспеченностью субъекта РФ или отдельного муниципального образования. На региональном уровне к важнейшим направлениям развития транспорта можно, в частности, отнести, развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения потоков пассажиров, товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике [6].

### *3. Нормы и нормативы в территориальном планировании внегородского транспорта России*

Использование норм, нормативов и рекомендаций – неотъемлемая часть проектно-планировочных работ в области территориального планирования и градостроительства в России как в целом, так и в области транспортной инфраструктуры. Однако помимо СНиПов и СанПиНов (нормативных актов федерального значения), используются нормативы градостроительного проектирования, действие которых распространяется только на определённый регион (субъект РФ или муниципальное образование).

Одна из проблем современного федерализма в России, проявляющаяся, в том числе, и в транспортной инфраструктуре регионов – неравные финансовые возможности субъектов Федерации в области реализации транспортной политики на региональном уровне [7, 8]. Местная социально-экономическая, природно-географическая и иная специфика регионов в области перспективного развития учитывается, в том числе, и в региональных градостроительных



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

нормативах. Основные требования социально-экономического характера к документам территориального планирования транспорта в России на региональном уровне содержатся в *региональных нормативах градостроительного проектирования* (РНГП). В РНГП, как правило, заложены нормы времени предельной транспортной доступности от мест проживания людей (населённых пунктов разной людности) до мест размещения значимых социально-экономических объектов и учреждений сферы обслуживания (интернатов, школ, крупных медицинских центров, станций скорой медицинской помощи) и т.п. Однако в России в настоящее время нет единых норм транспортной доступности социально-значимых объектов, как это было в период СССР. Каждый из регионов может сегодня принимать такие нормы на своё усмотрение. Относительно более «бедные» регионы, экономящие свой бюджет в т.ч. и на объектах транспортной инфраструктуры, вынуждены пересматривать свои РНГП в сторону ухудшения предельно допустимых норм транспортной доступности. В итоге норматив транспортной доступности (как личным, так и общественным транспортом) социально-значимых объектов в них увеличивается, а потребность в данных социально-значимых объектах занижается, в ряде случаев их можно даже закрывать. В то же время «богатые» регионы могут устанавливать у себя менее жёсткие нормативы, с более благоприятными для населения проектными показателями доступности социально-значимых объектов.

На основе РНГП создаются и реализуются также местные (муниципальные) нормативы градостроительного проектирования (МНГП), необходимые для создания проектно-планировочных работ на уровне муниципальных образований (включая схемы территориального планирования муниципальных районов, генеральные планы городских округов, сельских и городских поселений).

Помимо РНГП на муниципальном уровне в отдельных субъектах РФ сохранились общие для региона показатели эффективности муниципальных образований, относящиеся, в том числе, и к транспортной инфраструктуре. К ним можно отнести, например, долю населённых пунктов, не имеющих подъезда по автодорогам с твёрдым покрытием или долю населённых пунктов, не обслуживаемых внешним общественным транспортом общего пользования. Достижение этих показателей может служить дополнением, но не заменой региональных градостроительных нормативов. Набор подобных показателей существенно различается между регионами России.



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

Сложной и нерешенной проблемой территориального планирования транспорта и транспортной инфраструктуры в России остаётся создание проектных документов для городских агломераций, находящихся в составе тех или иных субъектов РФ. В России нет чётких требований как к собственно территориальному планированию городских агломераций на современном уровне, так и требований для утверждения подобных проектно-планировочных работ.

Многообразие региональных и муниципальных нормативов градостроительного проектирования в России с трудом поддаётся анализу. Сами нормативы разрабатываются множеством различных организаций с учётом специфики планируемой территории. Следует отметить, что муниципальные нормативы действуют только в границах данного муниципального образования, тогда как региональные нормативы действуют на территории всех муниципальных образований соответствующего субъекта РФ, в т.ч. и на межселенных территориях. Поэтому региональные нормативы должны быть более продуманными, учитывать специфику различных частей того или иного региона (с учетом того, что МНГП до сих пор не разработаны для части муниципальных образований).

Ниже дан сравнительный анализ региональных нормативов градостроительного проектирования (РНГП) ряда регионов России.

**РНГП Республики Дагестан:** в области транспортной доступности социально значимых объектов, плотности улично-дорожной сети и обеспеченности территорий населенных пунктов парковочными местами в РНГП Дагестана есть разделение на горные и прочие территории, а также отличающиеся нормативы для городских и сельских населенных пунктов разной людности [9]. Необходимо отметить, что принятые в 2010 году нормативы содержали перспективные значения уровня автомобилизации населенных пунктов разного типа на 2015 и 2025 гг. По нашим данным, уже в 2015 году реальный уровень автомобилизации населения на 10–13% превышал заложенные на перспективу до 2025 г. значения.

В Приморском крае РНГП содержат такие нормативы как временные пределы транспортной и пешеходной доступности убежищ гражданской обороны, а также предельные нормативы транспортной доступности для объектов регионального значения: межпоселенческих библиотек, музеев, кинотеатров, картинных галерей и выставочных залов [10]. Многие нормативы представлены отдельно для наиболее изолированной и удалённой территории



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

Приморского края – Тернейского района. В отличие от РНГП Дагестана приводится определение ряда используемых терминов. Например, пешеходная доступность – нормативно установленное время, за которое при пешеходном движении человек от дома достигает объект обслуживания при средней скорости движения 3 км/ч; средняя скорость движения человека определена с учетом пересечения улично-дорожной сети; определяется согласно назначению объекта краевого, местного значения.

В республике Алтай РНГП предусматривают большое количество норм транспортной доступности применительно к людям с ограниченными возможностями. Также больше внимания уделено не только транспортной доступности социально значимых объектов, но и ориентировочной площади отвода участков под строительство предприятий и объектов автосервиса (включая автостанции, АЗС, кемпинги и т.п.) [11].

Основой визуализации объектов и элементов транспортной инфраструктуры для картографических частей генеральных планов, проектов детальной планировки, схем территориального планирования и др. видов проектно-планировочных документов является приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 09.01.2018 № 10 «Об утверждении Требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения и о признании утратившим силу приказа Минэкономразвития России от 7 декабря 2016 г. № 793» [12].

К сожалению, его содержание не отражает в полной мере ни актуальных потребностей пользователей проектной документации, ни достижений науки и практики в области городского и внегородского транспорта (а также в области территориального планирования транспортной инфраструктуры). Например, для муниципальных автомобильных дорог можно использовать только три возможные категории автомобильных дорог (улиц), имеющие названия: автомагистраль местного значения, скоростная дорог местного значения и дорога обычного типа местного значения. Пешеходные дороги данным приказом не предусматриваются в принципе. Не предусмотрено в этом приказе и разделения использования отображаемых объектов для карт (картосхем) разного масштаба или типа проектно-планировочного документа.

Несмотря на то, что вышеупомянутый приказ начал действовать всего лишь полгода назад, его содержание не отражает множество современных реалий в области градостроительства. В частности, в нём не учтены



**Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103**

**Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016**

электрозаправки для электромобилей, обязательные к планированию для городов России с конца 2016 г. (с 1.11.16 года вступило в силу Постановление Правительства РФ от 27 августа 2015 года №890, которое гласит, что все АЗС в России должны быть оборудованы зарядными колонками для электромобилей) [13]. Для картосхем крупного масштаба не предусмотрены обозначения светофорных объектов. Нет также такого объекта, как таксомоторный парк. В части инфраструктуры железнодорожного транспорта не предусматриваются такие объекты, как остановочные пункты (можно использовать лишь значки, соответствующие станциям и вокзалам разного типа).

В области внутреннего водного транспорта используется понятие речного порта и речной пристани, тогда как понятие речного вокзала не используется. Имеются значки для яхт-клуба и лодочной станции, однако такие понятия, как «марина» или «эллинг» не используются, и т.п.

Учет транспортных объектов разного иерархического уровня используется во всех транспортно-планировочных документах. Объекты федерального значения в области транспорта всегда имеют приоритет над региональными, а региональные – над муниципальными. Особняком стоит учёт перспективного появления и развития частных автомобильных дорог. Можно сказать, что «повезло» тем регионам, по территории которых проходит множество автомобильных и железных дорог федерального значения. Таким регионам не нужно тратить деньги на их ежегодное содержание или на их капитальный ремонт.

Во многих субъектах РФ набор транспортных проблем, их острота и механизмы их решения существенно различаются. На основе собственного опыта в изучении и разработке пространственно-планировочных документов в области транспорта приведём отдельные примеры для разнотипных регионов России.

В Республике Дагестан наблюдается острая проблема проходимости горных дорог в зимних условиях. Из-за чего каждый год закрываются на многие недели десятки километров автомобильных дорог. Строительство тоннелей в какой-то степени облегчило бы данную проблему. Однако за последние 27 лет с момента распада СССР лишь введённый в эксплуатацию Гимринский тоннель способствовал появлению стабильной транспортной связи между центральными и западными горными районами (Хунзахский, Гунибский и др.).

Крупные речные артерии служат не только транспортным коридором для доставки грузов в слабоосвоенные регионы России (особенно в её Азиатской



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

части), но и вынуждают проектировать и строить многочисленные мосты. Острота данной проблемы характерна для приволжских регионов и городов, а также для части регионов Западной Сибири, особенно для Тюменской и Омской областей. В схемах территориального планирования (СТП) этих регионов были заложены мероприятия в области строительства и реконструкции большого числа мостов.

Особняком стоит «крымская транспортная проблема». Недостаточно освоенная в транспортном отношении территория полуострова в соответствии с принятыми и реализуемыми нормативно-правовыми документами будет переориентирована на связь с Кавказом. И это касается не только строительства моста через Керченский пролив. Сюда же можно отнести и планируемую коренную реконструкцию автомобильных и железных дорог полуострова, необходимую как для выполнения отдельных пунктов федеральной целевой программы развития Республики Крым и г. Севастополь, так и для удовлетворения текущих потребностей местных жителей и отраслей экономики.

Развитие внегородского транспорта в Ставропольском крае ориентировано на решение проблемы слабой внутрирегиональной транспортной связности, в частности, путем соединения железнодорожным транспортом важнейших городов и транспортных узлов. При этом современная автодорожная связность территории края может быть оценена как хорошая.

В одном из вариантов СТП Приморского края предполагалось строительство нового важного для региона участка железной дороги – «продолжения БАМа» с севера на юг до г. Находка. Однако в России почти все железные дороги общего пользования относятся к ведению федеральных властей, и так как подобного проекта не было в Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 г., его пришлось из СТП исключить.

Таким образом, нормативы градостроительного проектирования в области транспорта и транспортной инфраструктуры в России на данный момент не унифицированы на федеральном уровне и сильно отличаются от места к месту. Существует потребность уточнения и унификации требований к созданию и обоснованию нормативов в части транспорта и транспортной инфраструктуры на федеральном, а впоследствии на региональном и муниципальном уровнях.

Представляется, что в данной ситуации необходимо разработать рамочные нормативы для РФ, а потом дать право регионам и муниципальным образованиям законодательно выходить за эти «рамки» при их надлежном



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

обосновании. Необходима не столько унификация при создании нормативов проектно-планировочных документов, сколько экспертный контроль как над их созданием, так и за их применением в практике территориального планирования и градостроительства, а также собственно в практике строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

#### *4. Общественное и региональное развитие и необходимость их отражения в территориальном планировании внегородского транспорта*

Развитие России в современных условиях диктует необходимость ускоренного развития (в т.ч. территориального планирования) транспортной инфраструктуры. Однако в нормативно-правовых документах, регламентирующих данную деятельность, отсутствует необходимость развития следующих видов и форм транспортной работы:

- 1) рост численности автомобильного транспорта, использующего газомоторное топливо;
- 2) развитие инфраструктуры автомобильного транспорта, использующей электрическую энергию (и соответствующей инфраструктуры);
- 3) развитие беспилотных транспортных средств (с соответствующей инфраструктурой);
- 4) учет геополитического фактора и новых международных проектов (связывающих КНР, государства Средней и Восточной Азии с Европой).

С транспортно-географической точки зрения в современной России не расставлены приоритеты по важности и времени проектирования и вводу в эксплуатацию следующих важнейших проектов (они то появляются, то исчезают из федеральных отраслевых нормативно-правовых документов):

- 1) строительство мостов через Обь (в Салехарде), Лену (в Якутске), Алдан (на автодороге «Якутск – Магадан»);
- 2) строительство тоннеля (либо моста) на остров Сахалин;
- 3) строительство участка железной дороги от Черкесска до Сочи;
- 4) строительство отдельных участков железной дороги проекта Белкомур;
- 5) строительство автомобильных и железнодорожных обходов крупных и стратегически значимых городов, транспортных узлов;
- 6) обеспечение транспортной доступности социально значимых объектов (в т.ч. в рамках программы «дальневосточный гектар» на Дальнем Востоке).

#### *5. Территориальное планирование транспорта российских агломераций*



**Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103**

**Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016**

Одна из тенденций современности – рост концентрации населения и производительных сил в городских агломерациях. Это отражается и на существовании многочисленных проектов территориального планирования транспортных систем российских агломераций. Необходимо отметить, что Градостроительный кодекс РФ и множество других нормативно-правовых документов в области территориального планирования и градостроительства не замечают (за редким исключением) городские агломерации в качестве объектов территориального планирования. Многие крупные российские города, городские округа (их руководство) обычно понимают под «агломерационными работами» в области территориального планирования лишь обоснование дальнейшей территориальной экспансии крупного города. На стыке муниципальных образований возникают конфликтные ситуации из-за необходимости решения вопросов выноса транспортной инфраструктуры из крупного города, либо создания дополнительной транспортной инфраструктуры на прилегающей территории (объездные автомобильные дороги, транспортно-логистические комплексы и т.п.). Необходимость выноса объектов федерального значения из крупного города (в особенности объектов железнодорожного транспорта) обычно наталкивается не ведомственные интересы ОАО «РЖД», которым не нужны лишние хлопоты. В результате, такие крупные города, как Хабаровск, Махачкала, Владимир и многие другие «разрезаны» частично изолированными участками железных дорог.

Необходимо отметить, что целью развития транспортных систем агломераций не может считаться ещё больший рост концентрации экономической деятельности и населения в ядрах агломераций. Подобный итог может считаться отрицательным: избыточное сжатие территории способствует появлению «экономических пустынь» на огромных по площади территориях во многих регионах России.

Таким образом, территориальное планирование внегородского транспорта в России нуждается в реформировании, как с научно-методологической, так и с практической точек зрения.



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

*Список использованных источников*

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. О Транспортной стратегии Российской Федерации : распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018) Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации : Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Бугроменко В. Н. Современная география транспорта и транспортная доступность // Известия РАН. Серия Географическая. 2010. № 4. С. 7–16.
5. Тархов С. А. Владимир Николаевич Бугроменко (1949–2010) // Известия РАН. Серия Географическая. 2010. № 5. С. 127–128.
6. Семина И. А. Транспорт Республики Мордовия: факторы, проблемы и перспективы развития // Вестник Мордовского университета. 2015. № 4. С. 103–112.
7. Крылов П. М. К вопросу об использовании и трактовке транспортно-географического положения во внегородском территориальном планировании // Разнообразии как фактор территориального развития : сб. статей XXX экономико-географической сессии МАРС. Ч. 1. Москва, 2014 г. С. 125–137.
8. Крылов П. М. Типологизация региональных транспортных систем России // Известия РАН. Серия Географическая. 2007. № 4. С. 66–75.
9. Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования (с изменениями на 8 декабря 2017 г.) : Постановление Правительства Республики Дагестан от 22 января 2010 г. № 14. URL <http://docs.cntd.ru/document/473101270> (дата обращения 19.06.2018).
10. Постановление Администрации Приморского края от 21 декабря 2016 года № 593-па. URL: <http://docs.cntd.ru/document/446110436> (дата обращения 13.06.2018).
11. Постановление Правительства Республики Алтай от 17 июля 2014 г. № 209. URL: <http://docs.cntd.ru/document/422451598> (дата обращения 14.06.2018).
12. Об утверждении Требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения,



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

объектов регионального значения, объектов местного значения и о признании утратившим силу приказа Минэкономразвития России от 7 декабря 2016 г. № 793 : приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 09.01.2018 № 10. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»

13. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам предоставления возможности воспользоваться на автозаправочных станциях зарядными колонками (станциями) для транспортных средств с электродвигателями : Постановление Правительства РФ от 27.08.2015 № 890. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

### **Krylov Petr**

*Doctor of Geography, associate professor, department of economic and social geography, State educational institution of the higher education of the Moscow region "Moscow state regional university"; the chief specialist on transport of JSC Russian Institute of Town Planning and Investment Development Giprogor*

## **TO THE QUESTION OF IMPROVEMENT OF TERRITORIAL PLANNING OF SUBURBAN TRANSPORT IN RUSSIA (TRANSPORT AND GEOGRAPHICAL ASPECTS)**

*The article deals with the current state and problems of spatial planning of extra-urban transport in Russia. The key parameters of improving the transport system of Russia as one of the key elements of the economic system are analyzed. Examples of*



Современные проблемы территориального развития. 2018. № 4. ID 64  
ISSN: 2542-2103

Свидетельство о регистрации СМИ: ЭЛ № ФС 77 — 68371 от 30.12.2016

*the most important promising projects in the field of construction of transport infrastructure are given. Recommendations on changing the methodology of spatial planning of extra-urban transport are given.*

*Keywords: territorial planning, transport system, town planning, transport strategy of Russia, standards of town-planning design.*

© АНО СНОЛД «Партнёр», 2018

© Крылов П. М., 2018

**Учредитель и издатель журнала:**

Автономная некоммерческая организация содействие научно-образовательной и литературной деятельности «Партнёр»  
ОГРН 1161300050130 ИНН/КПП 1328012707/132801001



**Адрес редакции:**

430027, Республика Мордовия, г. Саранск, ул. Ульянова, д.22 Д, пом.1  
тел./факс: (8342) 32-47-56; тел. общ.: +79271931888;  
E-mail: [redactor@anopartner.ru](mailto:redactor@anopartner.ru)

**О журнале**

- ✓ Журнал имеет государственную регистрацию СМИ и ему присвоен международный стандартный серийный номер ISSN.
- ✓ Материалы журнала включаются в библиографическую базу данных научных публикаций российских учёных Российский индекс научного цитирования (РИНЦ).
- ✓ Журнал является официальным изданием. Ссылки на него учитываются так же, как и на печатный труд.
- ✓ Редакция осуществляет рецензирование всех поступающих материалов, соответствующих тематике издания, с целью их экспертной оценки.
- ✓ Журнал выходит на компакт-дисках. Обязательный экземпляр каждого выпуска проходит регистрацию в Научно-техническом центре «Информрегистр».
- ✓ Журнал находится в свободном доступе в сети Интернет по адресу: [www.terjournal.ru](http://www.terjournal.ru). Пользователи могут бесплатно читать, загружать, копировать, распространять, использовать в образовательном процессе все статьи.

Прием заявок на публикацию статей и текстов статей, оплата статей осуществляется через функционал Личного кабинета сайта издательства "Партнёр" ([www.anopartner.ru](http://www.anopartner.ru)) и не требует посещения офиса.