

## Проблемы и особенности определения населенных пунктов для опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России

### Problems and features of definition of settlements for basic transport network in the European and Cisual North of Russia

УДК 338.47:656(470.1/.2+571.121)

**А. Н. Киселенко**, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН (г. Сыктывкар, Россия)

**И. В. Фомина**, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН (г. Сыктывкар, Россия)

**А. А. Шевелёва**, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН (г. Сыктывкар, Россия)

Статья посвящена вопросам выбора населенных пунктов при формировании существующей и перспективной опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России. В работе применялись системный анализ, методы сравнительного и статистического анализа. Выявлены основные проблемы, возникающие при формировании опорной транспортной сети региона, и обоснованы критерии выбора населенных пунктов для существующей и перспективной опорной транспортной сети региона. Предложен метод выбора населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России, учитывающий особенности социально-экономического развития региона. Приведены результаты исследования. Показано, что численность населенного пункта не является решающим фактором его отбора при формировании перспективной опорной транспортной сети рассматриваемого региона.

**Ключевые слова:** населенный пункт, транспортный узел, опорная транспортная сеть, Европейский и Приуральский Север России, перспективы развития.

*In article questions of the choice of settlements when forming the existing and perspective basis transport network in the European and Cisual North of Russia. In article were applied: system analysis, methods of the comparative and statistical analysis. The main problems when forming basis transport network are revealed and criteria of the choice of settlements when forming the existing and perspective basis transport network in region. The method of the choice of settlements when forming basis transport network in the European and Cisual North of Russia considering social and economic features of the region development is offered. Results of a research are given. It is*

**A. N. Kiselenko**, Institute of social-economic and energy problems of the North of Komi Science of Ural Branch of Russian Academy Sciences (Syktyvkar, Russia)

**I. V. Fomina**, Institute of social-economic and energy problems of the North of Komi Science of Ural Branch of Russian Academy Sciences (Syktyvkar, Russia)

**A. A. Sheveleva**, Institute of social-economic and energy problems of the North of Komi Science of Ural Branch of Russian Academy Sciences (Syktyvkar, Russia)

*shows that the population of the settlement isn't decisive factor his selection when forming perspective basis transport network of considered region.*

**Keywords:** settlement, transport hub, basic transport network, the European and Ural North of Russia, perspective of development.

#### Введение

Создание опорной транспортной сети является одной из важных задач развития транспортной системы России. Необходимость формирования опорной транспортной сети закреплена в Транспортной стратегии РФ до 2020 г. [15], Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2020 г. [14] и других документах.

Основу опорной транспортной сети региона составляют транспортные узлы и пути сообщения, обеспечивающие доступность транспортных услуг между основными населенными пунктами и экономическими центрами, расположенными на его территории. Необходимость определения населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России (ЕиПСП) обусловлена тем, что транспортные узлы опорной транспортной сети региона определяются исходя из основных населенных пунктов и экономических центров, в которых концентрируются и к которым тяготеют большинство источников грузо- и пассажиропотоков на данной территории, – это крупные промышленные и административные центры, крупные транспортные узлы и др. В этой связи при формировании как существующей, так и перспективной опорной транспортной сети региона возникает необходимость в выборе таковых населенных пунктов и экономиче-

ских центров на территории ЕиПСП (Архангельская, Вологодская и Мурманские области, Республики Карелия и Коми, часть Ямало-Ненецкого автономного округа [5]) и, соответственно, в обосновании критериев для их выбора.

### **Проблемы выбора основных населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России**

Основу исследования по выбору населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России составляли работы в области: пространственного размещения производства, начиная с известных исследований А. Лёша [8] и У. Изарда [3] до анализа особенностей территориально-хозяйственного устройства отдельных регионов (В. Н. Лажнецов [7], С. А. Суспицын [10] и др.); расселения Г. А. Гольца [2] и урбанизации М. Н. Мижевича и И. И. Сигова [16], Е. Г. Анимиды [1] и др.; экономической географии [4, 17]; экономики транспорта (Н. Н. Громова, В. А. Персианова [9] и др.) – особенно железнодорожного транспорта [18] и особенностей взаимодействия различных видов транспорта при работе в транспортных узлах Н. В. Правдина [11], В. В. Пороженко [12] и др.; а также нормативно-правовые документы отраслевых министерств и ведомств федерального и регионального уровней, включая схемы территориального планирования и стратегии социально-экономического развития территорий и др. Результаты этих материалов позволили сделать вывод о том, что при формировании опорной транспортной сети региона необходимо:

1) дать определение и содержание таких понятий как: населенный пункт, основной населенный пункт, перспективный населенный пункт, экономический центр, используемых при построении опорной транспортной сети;

2) разработать метод выбора основных населенных пунктов для существующей и перспективной опорной транспортной сети.

При использовании понятия «населенный пункт» в опорной транспортной сети рассматривались определения, данные в различной литературе, а также закрепленные законодательно нормативно-правовыми актами субъектов ЕиПСП в части описания особенностей их административно-территориального деления. В целом все определения сходятся в следующем: населенный пункт рассматривается как постоянное и/или сезонное местожительство на его территории населения.

Многообразие толкований понятия населенного пункта (поселения), включая закрепленные

законодательно, позволили определить, что при формировании опорной транспортной сети региона на *основными населенными пунктами* следует считать те базовые населенные пункты, определяющие минимальное число транспортных узлов, необходимых для функционирования и развития опорной транспортной сети региона. При этом *транспортный узел* рассматривается как место сосредоточения и примыкания двух и более путей сообщения, обеспечивающее целостность формируемой опорной транспортной сети и составляющее основу (каркас) этой сети на территории рассматриваемого региона. Соответственно, *перспективными* являются населенные пункты, включаемые дополнительно в опорную транспортную сеть региона как имеющие перспективы развития, связанные с её расширением.

*Экономический центр* при формировании опорной транспортной сети региона представляет собой место сосредоточения крупных источников грузо- и пассажиропотоков, определяющих особенности регионального социально-экономического развития. В качестве одного из таких показателей, отражающих особенности развития территории, может рассматриваться структура валового внутреннего продукта. В целом понятие экономического центра шире понятия населенного пункта, поскольку экономический центр помимо самого населенного пункта может включать расположенные рядом с ним малые населенные пункты и тяготеющие к нему (локализованные) производства и центры добычи ресурсов.

Существующие работы в области урбанизации, размещения производств, расселения населения в виду специфики объектов исследования не рассматривают напрямую проблемы формирования существующей и перспективной опорной транспортной сети региона. Методы и подходы, применяемые в рамках этих исследований, можно использовать для выявления особенностей опорной транспортной сети региона и разработки метода отбора населенных пунктов формируемой опорной транспортной сети.

### **Выбор населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России**

Выбор населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети ЕиПСП включает механизм и критерии отбора населенных пунктов. Особенностью рассматриваемого метода является то, что он учитывает два состояния (текущее и перспективное) опорной транспортной сети реги-

она. Выбор населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети ЕиПЦР осуществлялся в два этапа:

- построение списка существующих и перспективных населенных пунктов;
- выбор из списка существующих и перспективных поселений основных согласно установленным критериям.

Определяющими характеристиками при разработке критериев, в соответствии с которыми осуществляется выбор населенных пунктов и экономических центров ЕиПЦР, являются:

- свойства населенного пункта (тип, численность населения, функциональная принадлежность);
- состояние опорной транспортной сети (существующая и перспективная).

При этом на формирование критериев отбора населенных пунктов для опорной транспортной сети Европейского и Приуралья Севера России повлияли следующие региональные особенности:

- низкая плотность населения, при которой большинство населения субъектов ЕиПЦР сосредоточено в городах и крупных населенных пунктах, расположенных ближе к крупным коммуникациям;
- неразвитая транспортная сеть рассматриваемой территории, основу которой составляют железнодорожные и автомобильные магистрали;
- сложившиеся транспортно-экономические связи субъектов ЕиПЦР, в том числе определяемые деятельностью крупных производственных вертикально-интегрированных компаний (ПАО «Северсталь», ПАО «Фосагро», АО «МХК Еврохим» и др.);
- высокая доля вывоза сырьевой продукции;
- мелководье в районе п. Амдермы и Усть-Кары.

Типология населенных пунктов ЕиПЦР рассматривалась в соответствии с существующим административно-территориальным делением (город, село, деревня), где численность проживающего населения является одной из самых распространенных характеристик, согласно которой классифицируются населенные пункты. В этой связи при разработке критериев, отвечающих за выбор основных населенных пунктов формируемой опорной транспортной сети региона, возникает необходимость в определении минимальной границы для численности населения с тем, чтобы исключить из рассмотрения совсем малые населенные пункты. Анализ статистических данных о динамике численности населения рассматриваемого региона, осо-

бенностей регионального законодательства субъектов ЕиПЦР и результатов исследований в области урбанистики позволили обозначить нижнюю границу (15 тыс. чел.) как величину, минимально допустимую для обозначения людности основных населенных пунктов при формировании существующей опорной транспортной сети региона. Под основными населенными пунктами при формировании опорной транспортной сети ЕиПЦР подразумеваются: республиканские и областные административные центры (место основного сосредоточения проживающего населения субъекта ЕиПЦР), центры добычи природных ресурсов, промышленные центры (место сосредоточения основных производств субъекта ЕиПЦР), транспортные узлы (место функционирования нескольких путей сообщения) и др.

Необходимость такого выделения функциональной принадлежности населенных пунктов при формировании опорной транспортной сети следующая. *Первым* фактором, влияющим на функциональную принадлежность населенных пунктов в опорной транспортной сети ЕиПЦР, является то, что, согласно данным официальной статистики (2014 г.), в административных центрах субъектов сосредоточено более 25 % населения ЕиПЦР (рис. 1).

*Во-вторых*, согласно данным официальной статистики, в структуре формирования и распределения валового регионального продукта (ВРП) субъектов ЕиПЦР высокую долю занимают добывающие и обрабатывающие производства. В качестве основных производств, характеризующих особенности промышленного развития ЕиПЦР рассматривались: лесозаготовка и лесопереработка, горно-рудные производства, нефте- и газодобыча и переработка, металлургия и др. На рис. 2 приведены данные о структуре ВРП по субъектам ЕиПЦР.

Из рис. 2 видно, что добыча полезных ископаемых и обрабатывающие производства составляют весомую часть в структуре ВРП субъектов ЕиПЦР, поэтому в основные населенные пункты включены центры добычи полезных ископаемых и обрабатывающих производств (Апатиты, Воркута, Череповец и др.).

*Третьим* фактором является то, что в настоящее время основу существующей транспортной сети ЕиПЦР составляют железнодорожные и автомобильные магистрали, Северный морской путь (СМП) и транспортные узлы (Коноша, Обозерский и др.).

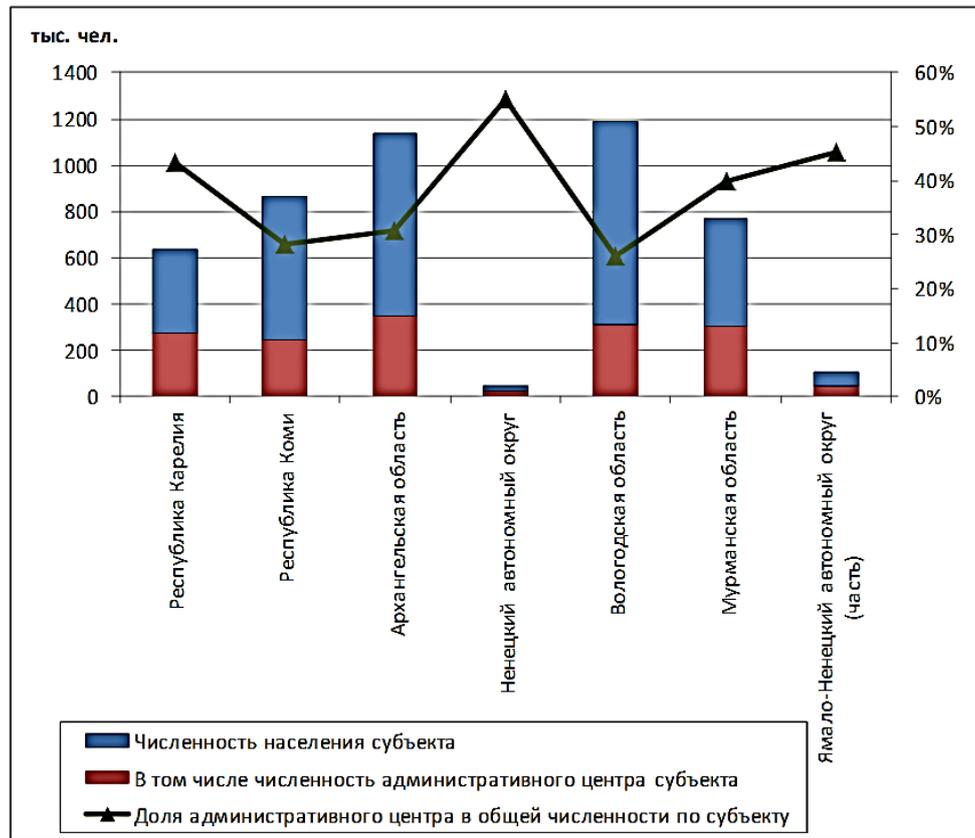


Рис. 1. Распределение численности населения в субъектах Европейского и Приуралья Севера России (на 1 января 2015 г.), тыс. чел.\*

\* Источник: составлено и рассчитано на основании данных Росстата.

Примечания к рис. 1: Архангельская область без Ненецкого автономного округа.

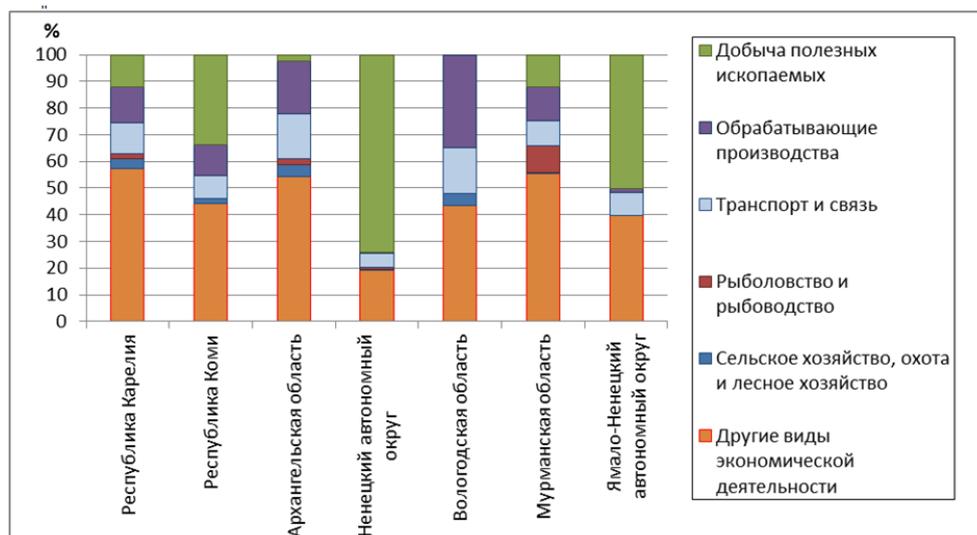


Рис. 2. Структура ВРП по видам экономической деятельности в субъектах Европейского и Приуралья Севера России за 2014 г., %\*

\* Примечания к рис. 2:

- 1) Архангельская область без Ненецкого автономного округа.
- 2) Данные по Ямало-Ненецкому автономному округу приведены в целом по округу.

Хозяйственная деятельность в регионе в основном осуществляется в зоне тяготения железнодорожных и автомобильных магистралей. Современную морскую инфраструктуру СМП составляют порты Арктического бассейна. Многие из этих портов, непосредственно расположенные на трассах СМП, к настоящему времени частично утратили часть своих функций. Сейчас деятельность по обеспечению функционирования СМП осуществляется в основном за счет работы морских портов, расположенных в европейской части России (Мурманск и Архангельск), и морского порта Дудинка. При этом активное освоение нефтегазовых месторождений полуострова Ямал способствовало появлению новых инфраструктурных объектов (аэропортов Сабетта и Бованенково, морского порта Сабетта, железной дороги Обская – Бованенково).

В ходе исследования были определены критерии выбора населенных пунктов при формировании текущей опорной транспортной сети ЕиПСР:

- административные центры (столицы) субъектов ЕиПСР;
- административные центры муниципальных образований (районные центры) с численностью жителей более 15 тыс. чел. (на 1 января 2014 г.);
- крупные производственные центры, включая центры добычи полезных ископаемых;
- крупные транспортные узлы.

При этом для двух последних категорий показатель численности проживающих не является решающим, поскольку эти населенные пункты в текущей опорной транспортной сети рассматриваются в первую очередь как источники существующих грузопотоков, сложившихся за счет транспортно-экономических связей предприятий и организаций региона. Административные центры (столицы) субъектов ЕиПСР являются крупными источниками как грузо-, так и пассажиропотоков. В табл. 1 приведен фрагмент сформированной таблицы населенных пунктов опорной транспортной сети ЕиПСР.

Таблица 1

**Основные населенные пункты опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России (фрагмент)**

<i>Административный центр субъекта ЕиПСР</i>	<i>Административные центры муниципальных образований субъектов ЕиПСР</i>	<i>Крупные производственные центры</i>	<i>Крупные транспортные узлы</i>
<b>Ненецкий автономный округ</b>			
г. Нарьян-Мар			
<b>Архангельская область</b>			
г. Архангельск	г. Северодвинск г. Новодвинск г. Вельск ...	г. Коряжма г. Онега ...	г. Котлас п. Коноша п. Обозерский ...
<b>Республика Коми</b>			
г. Сыктывкар	г. Ухта г. Печора ...	г. Воркута г. Усинск ...	г. Микунь г. Сосногорск ...
<b>Вологодская область</b>			
г. Вологда	г. Великий Устюг ...	г. Череповец ...	
<b>Ямало-Ненецкий автономный округ</b>			
г. Салехард	г. Лабытнанги		
...	...	...	...

*Примечание к табл. 1:* Архангельская область без Ненецкого автономного округа.

... – перечень имеет продолжение.

**Особенности выбора населенных пунктов при формировании перспективной опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России**

На основе существующей опорной транспортной сети ЕиПСР формируется перспективная опорная транспортная сеть региона. При этом перспективная опорная транспортная сеть ЕиПСР мо-

жет быть представлена в нескольких вариантах в зависимости от направления и условий её развития. Перспективы развития опорной транспортной сети ЕиПСР определяются стратегическими документами:

- стратегиями социально-экономического развития округов и субъектов РФ, отраслей экономики, том числе в области транспорта (Транс-

портная стратегия РФ и др.), в которых обозначены крупные проекты по развитию и модернизации транспортной системы на средне- и долгосрочный период;

– комплексными планами и схемами развития территории;

– планами развития крупных промышленных компаний (ПАО «Газпром», ПАО «ЛУКОЙЛ», ПАО «Северсталь», ПАО «Фосагро», группа Еврохим и др.) и другими документами.

Основными перспективными населенными пунктами являются прежде всего те, которые связаны:

– с осуществлением крупных проектов по строительству железнодорожных магистралей (проекты «Баренцкомур» и «Белкомур», Северный широтный ход);

– транспортно-инфраструктурным обеспечением крупных проектов по разработке нефтегазовых месторождений на территории ЕиПСР (проекты «Ямал СПГ», «Печора СПГ»);

– развитием сети опорных портов СМП в условиях интенсивного освоения арктических месторождений и др.

Развитие сети морских портов, включая строительство новых (Инди́га и Сабетта), способных стать опорными для СМП, расположенными в отдалении от государственной границы РФ, – это важная задача развития арктической транспортной системы страны. Обустройство порта в п. Инди́га планируется осуществить в рамках проекта «Печора СПГ» (по освоению запасов Кумжинского

и Коровинского месторождений). В настоящее время основная задача морского порта Сабетта (проект «Ямал СПГ») – отгрузка продукции завода СПГ и газового конденсата на экспорт. Тем не менее базовые морские порты, первоначально создаваемые на арктическом побережье РФ под проекты освоения нефтегазовых запасов, без наличия соответствующей железнодорожной и/или автотранспортной инфраструктуры не способны в полной мере реализовать возложенные на них задачи по развитию транспортной системы страны. Порты Инди́га и Сабетта планируется соединить железными дорогами: Инди́га – Сосногорск, Бованенково – Сабетта с действующей железнодорожной сетью. К настоящему времени ведутся работы по созданию проекта железной дороги Бованенково – Сабетта, которая должна будет соединить морской многофункциональный порт Сабетта с действующей железной дорогой Бованенково – Обская. В виду существующих ограничений, связанных с необходимостью рейдовой погрузки [13], восстановление деятельности морских портов Амдермы и Усть-Кары возможно как вспомогательных для СМП [6]. Необходимо отметить, что проекты железнодорожных подходов к этим портам (продление железной дороги от г. Воркуты) и дополнительное обустройство (рейдовая погрузка, выгрузка) будут высокочрезвычайно затратными.

В результате исследования была сформирована таблица перспективных населенных пунктов опорной транспортной сети ЕиПСР (табл. 2).

Таблица 2

### Перспективные населенные пункты Европейского и Приуралья Севера России (фрагмент)

Субъект ЕиПСР	Наименование перспективного населенного пункта	Перспективы развития
Архангельская область	с. Карпогоры	Проект «Белкомур» (северный участок)
Ненецкий автономный округ	п. Усть-Кара	Проект продления железной дороги от г. Воркуты, сеть портов СМП
	п. Амдерма	Проект продления железной дороги, сеть портов СМП
	п. Инди́га	Проект «Баренцкомур», проект «Печора СПГ», опорная сеть портов СМП
Ямало-Ненецкий автономный округ	п. Сабетта	Проект «Ямал СПГ», опорная сеть портов СМП
Республика Коми	д. Вендинга	Проект «Белкомур» (северный участок)
...	...	...

Примечание к табл. 2: Архангельская область без Ненецкого автономного округа.

... – перечень имеет продолжение.

В дальнейшем при формировании текущей опорной транспортной сети ЕиПСР число основных населенных пунктов может быть сокращено за счет того, что города-спутники, включенные в

состав городских агломераций, рассматриваются как единый транспортный узел (например, Архангельский). Число перспективных населенных пунктов также может быть изменено за счет до-

бавления новых, учитывающих специфику и перспективы развития субъектов ЕиПСР. При этом в формировании перспективной опорной транспортной сети ЕиПСР для выбора населенного пункта показатель численности не будет решающим, поскольку в качестве источников грузопотоков могут рассматриваться перспективные месторождения, расположенные в отдаленной и малонаселенной местности (например, на полуострове Ямал). Как источник крупных пассажиропотоков может рассматриваться в случае наличия рядом крупного объекта транспортной инфраструктуры (международного аэропорта или многопрофильного морского порта, и т.д.). Таким образом, перспективный населенный пункт только географически обозначает местоположение источника будущих транспортных потоков на рассматриваемой территории.

### Заключение

В целом результаты исследования показали, что при формировании опорной транспортной сети ЕиПСР проблемы выбора основных населенных пунктов связаны с необходимостью определения текущих и перспективных источников грузо- и пассажиропотоков на рассматриваемой территории. При этом особенности выбора указанных населенных пунктов определяются исходя из свойств населенного пункта и состояния опорной транспортной сети региона. В ходе исследования были сформулированы критерии и разработан метод выбора населенных пунктов, позволивший сформировать перечень основных существующих и перспективных населенных пунктов на территории ЕиПСР.

### Список литературы

1. Анимца Е. Г., Власова Н. Ю. Градоведение. Екатеринбург: Изд-во УрГЭУ, 2008. 417 с.
2. Гольц С. А. Транспорт и расселение. М.: Наука, 1981. 248 с.
3. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах. М.: Прогресс, 1966. 660 с.
4. Каючкин Н. П. Географические основы транспортного освоения территории. Новосибирск: Наука, 2003. 167 с.
5. Киселенко А. Н. Транспорт Европейского и Приуралья Севера России: основные цели и проекты развития // Вестник Коми НЦ УрО РАН. Вып. 31. Вклад академической науки в развитие производительных сил Республики Коми: Межрегиональная научно-практическая конференция (к 95-летию образования Республики Коми). Сыктывкар: Коми НЦ УрО РАН, 2016. С. 102–115.
6. Киселенко А. Н., Сундуков Е. Ю. Опорные порты Северного морского пути // Транспорт России: проблемы и перспективы – 2010 : труды Всероссийской научно-практической конференции. СПб.: ИПТ РАН, 2010. С. 156–158.
7. Лажнецов В. Н. Север России: вопросы пространственного и территориального развития. Сыктывкар: Коми научный центр УрО РАН, 2015. 176 с.
8. Лёш А. Пространственная организация хозяйства. М.: Наука, 2007. 663 с.
9. Менеджмент на транспорте / под общ. ред. Н. Н. Громова, В. А. Персианова. М.: Изд. центр «Академия», 2003. 528 с.
10. Оптимизация территориальных систем / под ред. С. А. Суспицына. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2010. 629 с.
11. Правдин Н. В., Негрей В. Я., Подкопаев В. А. Взаимодействие различных видов транспорта (примеры и расчеты) / под ред. Н. В. Правдина. М.: Транспорт, 1989. 208 с.
12. Повороженко В. В. Комплексное развитие и взаимодействие разных видов транспорта // Итоги науки и техники. Серия. Взаимодействие разных видов транспорта и контейнерные перевозки. М.: ВИНТИ, 1985. Т. 11. С. 3–151.
13. Проблемы Северного морского пути / отв. ред.: А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. М.: Наука, 2006. 581 с.
14. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. URL: [government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf](http://government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf) (дата обращения 27.12.2016).
15. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. URL: [www.mintrans.ru/upload/iblock/a41/trans\\_strateg\\_12052005.doc](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/a41/trans_strateg_12052005.doc) (дата обращения 27.12.2016).
16. Урбанизация и развитие регионов областного уровня / под ред. М. Н. Межевича и И. И. Сигова. Л.: Наука. Ленинградское отделение, 1990. 216 с.
17. Экономическая география транспорта / под ред. Н. Н. Казанского. М.: Транспорт, 1991. 280 с.
18. Эксплуатация железных дорог (Грузовая работа, организация движения и станции) / под ред. В. В. Повороженко, В. М. Акулиничева. М.: Транспорт, 1982. 382 с.

### References

1. Animitsa E. G., Vlasova N. Yu. *Gradovedenie* [Urbanology]. Yekaterinburg: Urals State University of Economics Publ., 2008, 408 p.
2. Gol'ts S. A. *Transport i rasselenie* [Transport and resettlement]. Moscow: Nauka Publ., 1981, 248 p.

3. Isard W. *Metody regional'nogo analiza: vvedenie v nauku o regionakh* [Methods of Regional Analysis: an Introduction to Regional Science]. Moscow: Nauka Publ., 2006. 581 p.
4. Kayuchkin N. P. *Geograficheskie osnovy transportnogo osvoeniya territorii* [Geographical basis of the transport research of the territory]. Novosibirsk: Nauka Publ., 2003, 167 p.
5. Kiselenko A. N. *Transport Evropeiskogo i Priural'skogo Severa Rossii: osnovnye tseli i proekty razvitiya* [Transport of European and Cisural North of Russia: main objectives and development projects]. *Vestnik Komi NTS UrO RAN. Vklad akademicheskoy nauki v razvitie proizvoditel'nykh sil Respubliki Komi (K 95-letija obrazovaniya Respubliki Komi). Mezhrigional'naya nauchno-prakticheskaya konferenciya* // [Bulletin of Komi SC of Ural Branch of RAS. Vol.31. Proc. Interregional Sci. Conf. Contribution of the academic science to development of productive forces of the Komi Republic (To the 95 anniversary of formation of the Komi Republic)]. Syktyvkar, Komi SC of Ural Branch of RAS Publ., 2016, vol.31, pp. 102 – 115.
6. Kiselenko A. N., Syndykov E. Y. *Oponye porty Severnogo morskogo puti* [The basic of the Northern Sea Route in the European Arctic]. *Trudy Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Transport Rossii: problemy i perspektivy – 2010»* [Proc. of All-Russian scientific and practical conference «Transport of Russia: problems and prospects – 2010»]. Sankt-Petersburg: Institute of transport problems of RAS Publ., 2010, pp. 156–158.
7. Lazhentsev V. N. *Sever: Rossii: voprosy prostranstvennogo i territorial'nogo razvitiya* [The North of Russia: problems of spatial and territorial development]. Syktyvkar, Institute of social-economic and energy problems of the North of Komi Science Center of Ural Branch of RAS Publ., 2015, 175 p.
8. Lesh A. *Prostranstvennaya organizatsiya khozyaistva* [Spatial organization of economy]. Moscow: Nauka Publ., 2007, 663 p.
9. *Menedzhment na transporte* [Management on transport] / Eds.: N. N. Gromov, V. A. Persianov. Moscow, Akademiya Publ., 2003, 528 p.
10. *Optimizatsiya territorial'nykh sistem* [Optimization of territorial system] / Ed.: S.A. Suspisyn. Novosibirsk, Institute of economy of the organization of industrial production, Siberian Branch of RAS Publ., 2010, 629 p.
11. Pravdin N. V., Negrey V. Ya., Podkopaev V. A. *Vzaimodeistvie razlichnykh vidov transporta* [Interaction of different types of transport (examples and calculations)] / Ed.: N. V. Pravdin. Moscow, Transport Publ., 1989, 208 p.
12. Povorozhenko V. V. *Kompleksnoe pazvitie i vzaimodeistvie razlichnykh vidov transporta* [Complex development and interaction of different types of transport]. *Itogi nauki i tekhniki. Seriya. Vzaimodeistvie raznykh vidov transporta i konteinernye perevozki. Tom 11* [Results of science and equipment. Series. Interaction of different of transport and container transportations. Vol. 11]. Moscow, VINITI Publ., 1985, pp. 3–151.
13. *Problemy Severnogo morskogo puti* [Problems of the Northern Sea Route] / Eds.: A. G. Granberg, V. I. Peresypkin. Moscow: Nauka Publ., 2006. 581 p.
14. *Strategiya razvitiya Arkticheskoy zony Rossijskoj Feferacii i obespecheniya nacional'noj bezopastnosti na period do 2020 goda* [The strategy of development for the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period till 2020]. Available at: [government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf](http://government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf) (accessed 27.12.2016).
15. *Transportnaya strategiya Rossijskoj Feferacii na period do 2020 goda* [The transport strategy of the Russian Federation for the period till 2020]. Available at: [www.mintrans.ru/upload/iblock/a41/trans\\_strateg\\_12052005.doc](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/a41/trans_strateg_12052005.doc) (accessed 27.12.2016).
16. *Urbanizatsiya i razvitie regionov oblastnogo urovnya* [Urbanization and development of regions of regional level] / Eds.: M.N. Mezhevich, I.I. Sigov. Leningrad: Nauka Publ., 1990, 216 p.
17. *Ekonomicheskaya geografiya transporta* [Economic geography of transport] / Ed.: N.N. Kazansky. Moscow: Transport Publ., 1991, 280 p.
18. *Ekspluatatsiya zheleznnykh dorog (Gruzovaya rabota, organizatsiya dvizheniya i stantsii)* [Operation of the railroads (Cargo work, organization of the moment and station)] / Eds.: V. V. Povorozhenko, V. M. Akulinichev. Moscow: Transport Publ., 1991, 280 p.

---

**Для цитирования:** Киселенко А. Н., Фомина И. В., Шевелёва А. А. Проблемы и особенности определения населенных пунктов для опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера России // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2017. № 2. С. 60–67.

**For citation** Kiselenko A. N., Fomina I. V., Sheveleva A. A. Problems and features of definition of settlements for basic transport network in the European and Cisural North of Russia // Corporate governance and innovative economic development of the North: Bulletin of the Research Center of Corporate Law, Management and Venture Capital of Syktyvkar State University. 2017. № 2. P. 60–67.