

В случае установления возможности осуществления примыкания к железнодорожному пути необщего пользования комиссия может также рекомендовать необходимость строительства зданий, строений, устройств, оборудования и других объектов, необходимых для осуществления примыкания к железнодорожному пути необщего пользования и обеспечения функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а также комплекс мероприятий, необходимых для обеспечения примыкания к железнодорожному пути необщего пользования.

Для определения возможности примыкания к железнодорожному пути необщего пользования комиссия вправе запросить у владельца строящегося железнодорожного пути и владельца существующего железнодорожного пути дополнительные документы.

Решение комиссии принимается большинством голосов членов комиссии. Результаты работы комиссии оформляются протоколом, который подписывается всеми членами комиссии.

Член комиссии, несогласный с принятым решением, имеет право в письменном виде изложить особое мнение, которое прилагается к протоколу работы комиссии.

В случае отказа кого-либо из членов комиссии подписать протокол составляется соответствующий акт, в котором фиксируются причины такого отказа.

Обращаю внимание, что, в отличие от определения места примыкания к железнодорожным путям общего пользования, в рассматриваемом случае комиссия не подписывает акта выбора места примыкания, а только протокол. К сожалению, и в этом документе отсутствуют единые требования к форме такого протокола. Следовательно, документ будет создаваться в произвольной форме.

В заключение хочу отметить, что в течение времени, направленное на снижение роли органов власти в регулировании отношений коммерческих организаций, а также желание упростить процедуру примыкания и выбора места примыкания наложило свой отпечаток на результат при соз-

дании рассмотренных нормативных актов. Но, на мой взгляд, стремление все упростить только все усложнило. Всем юристам хорошо известно, что даже зарубежные контракты, не говоря уже о нормативных актах, состоят как минимум из полусотни страниц, и в них подробнейшим образом регулируются взаимоотношения сторон, чтобы по возможности избежать длительных и затратных судебных процессов. У нас, наоборот, общее резюме сводится к перефразированию известной фразы в отношении недовольных — все в суд! Краткость при создании нормативно-правовых актов, допускающих двусмысленные трактовки и варианты размышлений на тему, скорее вредит делу, чем говорит о таланте их разработчиков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации // Российская газета. — 1993. — № 237.
2. Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта № 350 от 15.10.2008.
3. Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта № 355 от 16.10.2008.

Малодеятельные железнодорожные линии или неинтенсивная экономика?

И. В. ТЕРЕБНЕВ, докт. полит. наук, профессор кафедры «Экономика транспорта» Санкт-Петербургского университета путей сообщения, действительный член Российской академии транспорта, действительный член Академии военных наук, почетный транспортный строитель



Руководством страны взят курс на осуществление грандиозных программ, связанных с реформированием и модернизацией транспортного комплекса. В развитии экономики России наступил этап, когда транспортная отрасль переходит от содержания и модернизации к развитию, обеспечив реализацию инновационной модели экономического роста Российской Федерации.

Правительством России принята «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» и «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года».

Приоритетом новой «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» является сбалансированное развитие всех видов транспорта и увязка федеральных планов развития с региональными.

В связи с этим правительством Ленинградской области разработан проект «Схемы территориального планирования Ленинградской области», включая схемы размещения существующих и перспективных объектов транспортной инфраструктуры на территории области. Расчетный срок реализации проекта — 2027 год, первая очередь — 2017 год.

Роль транспортного комплекса Ленинградской области в экономике

страны во многом определяется уникальностью ее экономико-географического положения. Ленинградская область является транзитным регионом для Северного морского пути и значительной части российского экспорта/импорта грузов других стран. Зона влияния транспортного комплекса Ленинградской области охватывает около половины территории России, от Кузбасса до Балтийского моря.

И, естественно, основу регионально-го транспортного комплекса составляет железнодорожный транспорт. Он обеспечивает основной объем перевозок грузов и пассажиров, в том числе на большие расстояния. Железнодорожный транспорт в Ленинградской области представлен Октябрьской железной дорогой — филиалом ОАО «Российские

железные дороги». Эксплуатационная длина проходящих по территории области железнодорожных путей составляет около 2,4 тыс. км, из них 1,5 тыс. км — электрифицированные. Плотность сети — 32 км на 1000 кв. км.

Ключевую роль в обеспечении международных перевозок страны играют порты Ленинградской области. Сегодня они переваливают около четверти общего грузооборота портов России. В 2007 году стивидорами Приморска, Высоцка, Выборга и Усть-Луги перегружено более 100 млн тонн различных грузов (увеличение на 16,7% к 2006 году), что составляет около 22% общероссийского портового грузооборота (451 млн тонн). Рост грузооборота продемонстрировали все порты.

За период с 2000 года совокупный грузооборот портов Ленинградской области вырос более чем в 23 раза благодаря реконструкции существующих и введению в строй новых мощностей. В текущем году ожидается рост объемов перевалки грузов на 2,3%, что составит около 101,3 млн тонн.

ОАО «Компания Усть-Луга» планирует с ОАО «РЖД» поэтапное усиление пропускной способности железнодорожных подходов у МТП Усть-Луга до 120,6 млн тонн к 2015 году.

Комплексное усиление пропускной способности железнодорожных подходов к портам на северо-восточном побережье Финского залива ОАО «РЖД» планирует обеспечить к 2010 году в рамках реализации проекта организации скоростного пассажирского железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки, предусматривающего вынос грузового движения на Приозерское направление со строительством новой линии Петяярви — Каменногорск и реконструкцией существующих линий. Общая стоимость проекта 67,5 млрд рублей.

При этом важнейшим фактором в процессе конструирования социально-экономической модели развития Ленинградской области и государства в целом является рост протяженности малоинтенсивных (малодеятельных) линий, станций, узлов. Однако вопрос компенсации убытков по МЛ законодательно не проработан и решается лишь благодаря пониманию руководителями субъектов федерации проблем ОАО «РЖД» при наличии свободных средств в региональном бюджете или исключительной значимости этих линий для региона.

В противоположность историческому опыту, современная Россия закрыва-

ет эксплуатацию малодеятельных участков и малоинтенсивных линий железной дороги [1]. За период реформы железной дороги уже разобрано и выведено из эксплуатации более 2500 км железных дорог.

Важно определить место транспорта в государстве. Речь идет об общепринятой идее, которая должна определить целевой вектор всей политики государственного регулирования и управления на транспорте России. В XIX веке Россия определила миссию транспорта словами Д. И. Менделеева как «центр гравитации страны». Та же идея проводилась в годы Советской власти. В последнее время многие видят миссию транспорта России в пропуске грузового транзита, в строительстве трубопроводов вместо строительства железных дорог.

При этом экономический ущерб, связанный с плохим состоянием транспортной инфраструктуры в субъектах федерации и в государстве в целом, ее «случайной» организацией и децентрализацией управления в субъектах федерации, едва ли поддается полному учету, так как транспортные неполадки, неэффективность и дороговизна транспортных услуг, отсутствие региональной авиации, заброшенность аэродромов ПАНХ, низкое качество внутренних водных путей, высокие риски транспортных процессов и низкое состояние безопасности дорожного движения способствуют росту убытков во всех отраслях экономики и во всех сферах жизнедеятельности общества. В результате — перспектива стагнации экономики регионов, снижение инвестиционной привлекательности субъектов федерации и муниципальных образований.

Однако, несмотря ни на что, протяженность убыточных железнодорожных линий ежегодно растет и составляет по России уже более 8000 км (свыше 9% общей эксплуатационной длины железных дорог). ОАО «РЖД» ищет способы закрытия этих участков железных дорог. При этом численность обслуживающего персонала на этих линиях составляет более 10 тыс. человек. Это значит, что в условиях финансово-экономического кризиса 2009 года эта категория работников с высокой степенью вероятности попадет под сокращение, пополнив список безработных с весьма низкой степенью социальной защиты.

При этом в условиях завершения реформы железнодорожной отрасли перед ОАО «РЖД» встает вопрос либо о компенсации убытков из различных источников, включая региональные средства, либо о выведении этих линий

из состава железнодорожного транспорта. Результатом такой политики является системное снижение рентабельности организаций транспорта и снижение подвижности граждан в субъекте федерации. Кто защитит граждан и отдаленные сельские районы от такой оптимизации расходов железнодорожной компании, понимая, что 100% акций принадлежат государству?

Кроме того, такие линии, как правило, имеют социальное и оборонное значение, обеспечивая специальные заказы и воинские перевозки. Или же выполняют социальные функции — связывают с «большой землей» отдаленные города и поселки. Эксплуатируя малоинтенсивные линии, ОАО «РЖД» несет социальную нагрузку, еще и обеспечивая рабочими местами местное население. Это оказывает решающее влияние на социальную стабильность регионов.

Финансирование содержания и эксплуатации МЛ может осуществляться за счет средств пользователей услугами железнодорожного транспорта и других заинтересованных лиц на условиях договоров с владельцами инфраструктур [3] в системе государственно-частного партнерства. Кроме того, для дальнейшей интеграции российских железных дорог в мировую транспортную систему необходимо осуществить целый ряд мероприятий, значительная часть которых является прерогативой государства.

Однако это еще не вся проблема в части рассмотрения малодеятельных линий. В настоящее время в России действует более 8500 предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), в 1996 году их было 11081). Собственные железнодорожные подъездные пути имеются у более 8000 организаций промышленного железнодорожного транспорта. А как это смотрится по Федеральным округам: ЦФО — 2837 км, СЗФО — 854 км, ЮФО — 1415 км, ПривФО — 2143 км, УрФО — 1087 км, СибФО — 1202 км, Дальневосточный ФО — 379 км. По видам собственности подразделяются: государственная собственность — 20%, муниципальная собственность — 2,0%, частная собственность — 44,0%, смешанная собственность — 30,0%, прочие формы собственности — 4,0%. Эксплуатационная длина подъездных путей ППЖТ 53,0 тыс. км, из них с узкой колеи — 6,0 тыс. км.

Этот «малый» железнодорожный транспорт ППЖТ значим для экономики, активно действует, и у него, как видим, есть железнодорожные пути, зачастую подпадающие под определение

«малоинтенсивных» и «малодеятельных».

Надо отметить также, что чрезмерная политизация углеводородных запасов России привела Россию к «трубопроводному синдрому». Кроме существовавших еще с советских времен нефтепроводов, развернулась основная конкурентная борьба за строительство трубопроводов и транспортировку нефти по новым нефтепроводным системам. В этих условиях естественно, что государство уходит от процесса влияния на строительство железнодорожных коммуникаций, эксплуатация которых позволяет решать транспортные проблемы комплексно и с перспективой на десятилетия вперед. На таком фоне, напротив, пришел в движение микро- (локальный) уровень транспортной политики, вызванный к жизни процессами дезинтеграции и фрагментации железнодорожных линий России. В то же время любая транспортная политика, так или иначе, оказывается локальной.

В условиях коренного реформирования экономики и изменения геополитического положения России нужна именно взвешенная, продуманная государственная транспортная политика, учитывающая особенности транспорта и его роль в социально-экономическом развитии страны.

При этом большая капиталоемкость и инерционность стратегической транспортной инфраструктуры всегда объективно требовали — и будут требовать — долгосрочного планирования с целью своевременного выявления ограничений в товаропроводящей сети.

Так, например, прогноз роста объемов добычи полезных ископаемых в северных районах страны, определенный в Энергетической стратегии, уже сейчас требует неотложных мер по наращиванию потенциала арктической транспортной системы.

Национальная транспортная политика должна отражать принципиально новые подходы к удовлетворению потребностей общества и экономики в транспортных услугах, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека. А создание единой коммуникационно-транспортной системы (ЕКТС) Российской Федерации с консолидированной транспортной инфраструктурой позволит на 15–20 лет значительно увеличить платежеспособный спрос (за счет привлечения внебюджетных средств и механизмов государственно-частного партнерства) на продукцию металлургии и машино-

строения на внутреннем рынке, что будет соответствовать тому уровню внимания государства и бизнеса, которые руководство страны уделяет развитию инфраструктуры, и позволит создать от 2,5 до 5 миллионов новых рабочих мест, включить в промышленный оборот страны новые сырьевые ресурсы и снять социально-экономическую напряженность в дотационных регионах страны.

Причины снижения эффективности транспорта в целом, появления все большего числа малодеятельных линий и участков на железной дороге, возникновение других всем известных проблем авиации и морского флота во многом обусловлены, на наш взгляд, бездеятельностью общества. Однако ключевым фактором стало то, что с началом XXI века пришли в движение мега- (глобальный) и мезо- (региональный) уровни транспортной политики и экономики, взлет которых сопровождался подавлением локального уровня. В последние годы активно разрабатывается проблема «транспортных коридоров», но остается нерешенным главный вопрос — оценка эффективности капитальных вложений в их создание. Резкое (в 8–9 раз) падение контейнеропотоков по Транссибу за годы реформ заставляет задуматься, не произойдет ли нечто подобное и с транспортными коридорами, портовой инфраструктурой, обустройство которых потребует многомиллиардных затрат. Гарантии их стабильной загрузки никто не дает.

Разогрев мега- и мезоуровней и затухание местного уровня определяется сочетанием следующих факторов.

Во-первых. Идет реализация приоритетных национальных проектов. Преодолевая наследие прошлого периода, мы начали заново утверждать первенство национальных интересов. Реформирование в 2003 году железнодорожной отрасли стало в какой-то мере запоздалым актом в этом направлении. А то, что в стране нет пятого национального проекта — «Дороги, транспорт, инфраструктура» — не способствует снижению транспортной составляющей в валовом внутреннем продукте государства, создает социальные проблемы и снижает подвижность населения как в масштабах страны, так и регионов.

Во-вторых. В результате федеративной реформы 2004 года финансовая система страны была реорганизована в пользу федерального центра. Изменение бюджетного и налогового законодательства привели к усилению центра-

Таблица 1

Доля различных форм собственности на землю (на 1 января 2006 года)	
В собственности граждан	6,2 %
В собственности юридических лиц	1,4 %
В государственной и муниципальной собственности	92,4 %

лизации доходов в федеральном бюджете. Так, по новому налоговому законодательству значительная часть налога на добычу природных ресурсов поступает в федеральную казну, и это не единственный пример. Новая бюджетная политика федерального центра охарактеризована депутатами субъектов федерации как «уничтожающая территория».

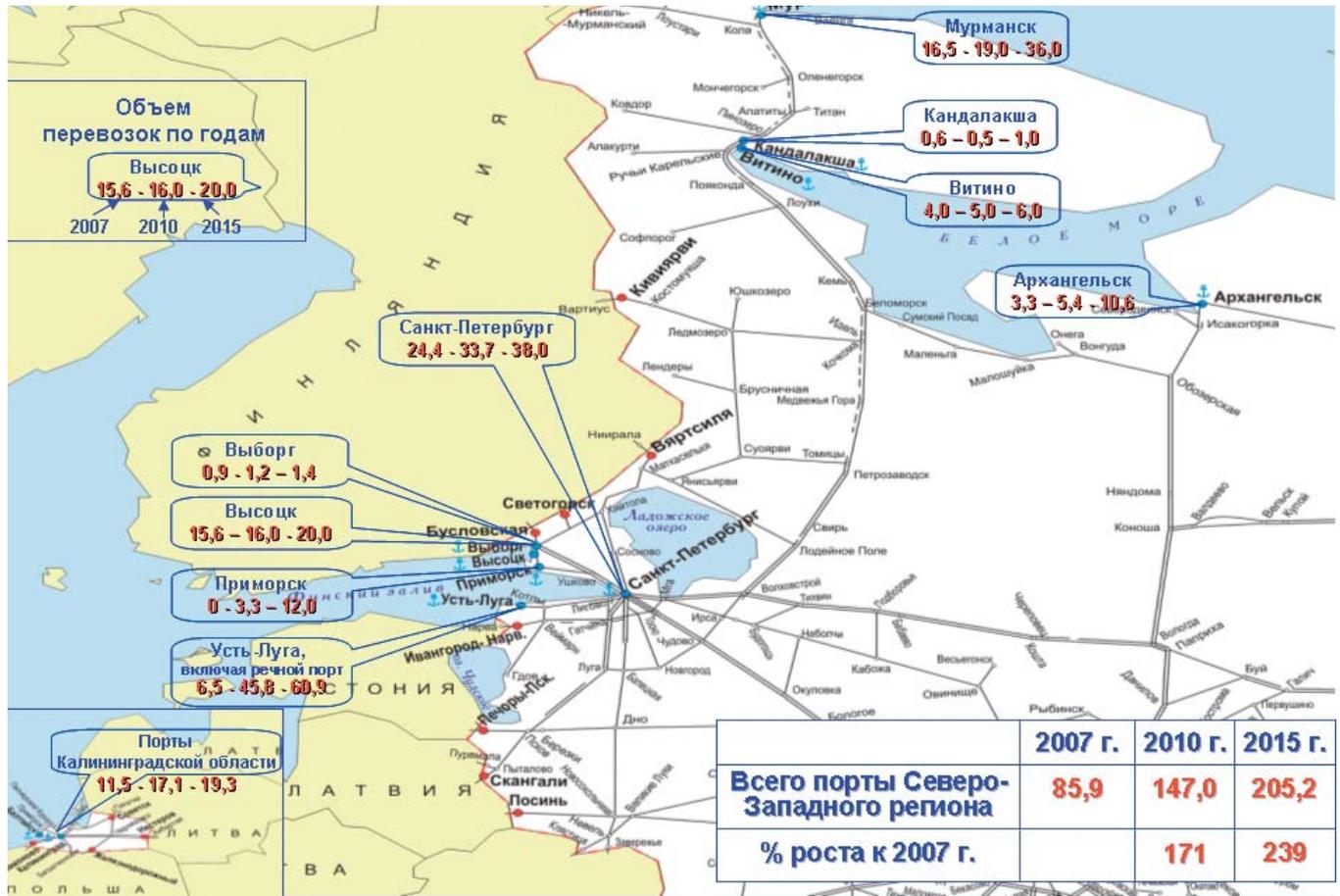
В-третьих. В советское время масштабы производства жестко контролировались и искусственно поддерживались. Под эти производства строились железные и автомобильные дороги, развивались города и поселения. Кризис 1990-х годов вызвал обвал производства и землепользования. Появились малоинтенсивные участки и линии железных дорог. Сегодня мы находимся на грани очередного финансово-экономического кризиса 2008–2009 годов. Как он отразится на дальнейшем развитии железных дорог России? Не получим ли мы «скачок» числа малодеятельных железнодорожных линий, станций и железнодорожных узлов?

В-четвертых (или во-первых?). Убыточные линии — это, прежде всего, показатель стагнации экономики России в целом и сельского хозяйства в частности. От нас ускользают ранее преуспевавшие поселки, деревни и города, мы теряем территории (в плане их дальнейшего развития).

Можно указать на множество других причин, но они являются или производными от упомянутых, или менее значимы.

Нужно учитывать, что экспорт энергоресурсов без значимого развития промышленности и производства нанес двойной ущерб нашей стране. Он способствовал дестабилизации производства, развитию безработицы и потере квалифицированных специалистов (токарей, слесарей, сварщиков) в России и одновременно обеспечил стабилизацию производства и увеличение числа рабочих мест, повышение конкурентоспособности продукции, производимой в странах — импортерах наших энергоресурсов.

А кризис сельского хозяйства привел к появлению покинутых гражданами деревень и хуторов. Вся наша страна «щедро засеяна заброшенными поселениями», и эту отрицательную тенден-



Объемы перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом через порты России Северо-Западного региона, млн. тонн

цию в период с 1998 года остановить нам не удалось. Включение этих поселений в активизацию малодеятельных железнодорожных линий могло бы помочь решить целый ряд важных задач: в сельхозпроизводстве, в сфере услуг, в развитии местной промышленности; малого и среднего бизнеса и т.д. Только частичное прекращение перевозок пассажиров в пригородном сообщении компанией ОАО «Северо-Западная пригородная компания» ввиду низкой рентабельности этого вида деятельности для ОАО «РЖД» увеличит протяженность малодеятельных линий в Ленинградской области на 20–30% и создаст неблагоприятную социальную обстановку, а миссия компании ОАО «РЖД», которая состоит в эффективном удовлетворении спроса на транспортные услуги, повышении универсальной конкурентоспособности, достижение финансовой устойчивости и обеспечении социальной ответственности бизнеса [2] будет дискредитирована.

К примеру, в 1960 году в пользовании организаций, которые занимались сельскохозяйственным производством, числилось 227 млн гектаров сельскохозяйственных угодий, в 1970-м — 222 млн, в 1990-м — 214 млн гектаров, а в 2001 году — уже 195 [3], и процесс пе-

ревода земель сельхозназначения в земли под жилищное строительство продолжается.

Таким образом, земельный вопрос для России не может быть барьерным в модернизации и развитии транспортной инфраструктуры, пока в руках государства находится более 90% земли (табл. 1).

Современная, хорошо развитая транспортная инфраструктура способна превратить географические особенности России в ее конкурентное преимущество. Интересы экономики страны и, в первую очередь, добывающих отраслей промышленности, обеспечивающих значительную долю валового продукта страны и валютных поступлений, в то же время требуют современной экономически и функционально эффективной транспортной инфраструктуры.

Так что нам мешает, не дожидаясь обязательного падения эффективности всех элементов транспортной инфраструктуры, а затем ее постепенной и постоянной деградации, начать активное вовлечение в модернизацию и развитие транспортного комплекса людского (человеческого, трудового) ресурса с использованием «переизбытка нефтедолларов»? В условиях финансово-эконо-

мического кризиса развитие транспортной инфраструктуры — наилучший способ стабилизации инфляционных процессов.

Актуальной проблемой является достижение рационального соотношения между видами транспорта, взаимосвязанной динамики в их развитии и использовании. Именно на стыках отдельных видов транспорта имеют место наибольшие потери и диспропорции.

В процессе формирования ЕКТС необходимо обеспечить минимизацию отчуждаемых земель, исключаемых из хозяйственного пользования, экономию трудовых ресурсов, энергетических и материальных ресурсов и их наиболее эффективное и комплексное использование за счет формирования единой сопутствующей и обслуживающей инфраструктуры в ЕКТС.

Ресурсоемкость транспорта, обусловленность его развития объемом, структурой и размещением материального производства, значительная роль транспорта в обеспечении государственных функций — все это вызывает необходимость повышения управляемости и плановости развития транспортной системы. При этом, очевидно, прямое участие государства в транспорте будет сокращаться, но сте-

пень государственного регулирования отнюдь не будет ослабевать. При этом ЕКТС позволит усилить геостратегические позиции и национальную безопасность России за счет сокращения сроков реализации мобилизационных планов, увеличения возможности оперативного маневра материальными и людскими ресурсами и создания развитых, плотно заселенных регионов у приграничных трасс и транспортно-логистических центров (терминалов), а также за счет оживления и повышения эффективности международного товарооборота.

Особое внимание в схемах территориального планирования субъектов федерации и муниципальных образований следует уделять поддержанию в рабочем состоянии магистральных коммуникаций, существующих обходов транспортных узлов, соединительных ветвей, дублирующих устройств и сооружений, резервированию земель под транспорт и его инфраструктуру; устранению дисбаланса между транспортными возможностями отдельных объектов и требуемыми размерами и темпами перевозок; подготовке сооружений инфраструктуры двойного назначения (гражданского и военного); загрузке или изменению технологии эксплуатации МЛ; объектам транспортного комплекса, прежде всего пригодным для обеспечения живучести путей сообщения (обходы узлов, паромные переправы, автомобильные дороги, подземные линии связи, мосты и т.п.).

Но одних программ мало — нужны финансовые ресурсы, а они-то в дефиците. Из-за этого невозможно увеличить пропускную способность на 7 тыс. км (8% всей сети) железнодорожных магистралей. А ведь надо еще и строить новые железнодорожные линии.

Расширение инфраструктурных возможностей транспортной системы является важнейшей стратегической задачей. Но чтобы сохранить устойчивое положение на рынке, необходимо повысить конкурентоспособность. Участие граждан России в строительстве новых объектов транспорта позволит им избежать безработицы, а в перспективе — стать акционерами этих транспортных объектов.

Очевидно, что транзитные перевозки по России — это экспортно-импортные перевозки третьих стран. Их рост связан с ускоренным технологическим перевооружением стран-экспортеров на основе научно-технического прогресса. Поэтому стратегическим направлением в развитии России должно

стать не менее напористое освоение массовых производств высокотехнологичной продукции с использованием тех финансовых возможностей, которые предоставляют услуги по транзиту.

Транзитные перевозки, являясь постоянным и очень значительным финансовым донором экономики, должны носить характер мощного катализатора развития отечественной промышленности, собственной грузовой базы. Именно в качестве катализатора развития экономики России должен быть использован транзит грузов между Азией и Европой. Внутренний товарооборот должен в итоге вновь стать основой отечественных грузоперевозок.

Россия должна восстановить естественное соотношение между объемами внутреннего и внешнего товарооборота. Транспортная перспектива России должна строиться на преимущественном межрегиональном товарообмене внутри страны и на торговле и производственной кооперации внутри Содружества.

Эффективная работа опорной транспортной сети требует «стыковки» с формированием региональных транспортных комплексов и соответствующих региональных центров приема, переработки и отправления грузов. Поэтому одним из важнейших направлений научно-исследовательских работ должна стать разработка методических рекомендаций по формированию региональных транспортных комплексов как органических частей ЕКТС России.

Таким образом, первый принцип государственной транспортной политики: чем масштабнее, протяженнее страна или субъект федерации, тем сильнее должен быть ее транспортный комплекс, тем продуманнее и обоснованнее должна быть сформирована экономическая, социальная, региональная и транспортная политика государства и регионов.

Второй принцип. Национальная безопасность государства напрямую связана с насыщенностью территории железными, автомобильными дорогами, внутренними водными путями, портами, аэропортами, другими объектами транспортного обслуживания, конфигурацией железнодорожной и автомобильной сети. Именно вопросы национальной безопасности, сохранения территориальной целостности России были главными при строительстве Транссибирской магистрали. Вложение «нефтедолларов» в модернизацию и развитие транспорта, коммуникаций и инфраструктуры в начале XXI века че-

рез 20-30 лет принесет народу России благополучие, всплеск рождаемости, высокую конкурентоспособность и сделает для нас XXI век золотым и процветающим.

Третий принцип. Для сохранения национальной безопасности и экономической независимости страны, а также для обеспечения устойчивой работы транспорта в чрезвычайных условиях, транспортная система должна обладать мобилизационными резервами, которые могут носить двойное назначение — гражданское и военное [4].

В настоящее время в малой по объему статье сложно рассматривать системные проблемы транспортного комплекса и его инфраструктуры в стране, где окончательно не сформулированы основные теоретико-методологические основы и принципы государственной транспортной политики, а единая транспортная система не включена в общую народно-хозяйственную экономическую структуру за неимением таковой системы, есть пока транспортный комплекс государства и субъектов федерации (порознь) с рядом системных проблем.

Рассмотреть все проблемы транспортного комплекса страны, определить пути их решения в одной статье практически невозможно, поэтому автор выбрал одну проблему — формирование эффективной государственной транспортной политики и ее практическую реализацию в интересах транспортного обеспечения субъекта федерации на примере Ленинградской области, что является основой экономического роста и социальной стабильности России в XXI веке.

Модернизация и развитие отечественной транспортной системы и ее инфраструктуры — это золотой ресурс России и путь к лидерству в мировом сообществе.

ЛИТЕРАТУРА

1. О правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего пользования и закрытия железнодорожных путей общего пользования, в том числе малоинтенсивных линий и участков, и железнодорожных станций. Постановление Правительства РФ № 233 от 18 апреля 2005 г.
2. Кодекс деловой этики ОАО «РЖД». Распоряжение президента ОАО «РЖД» № 2413р от 11 декабря 2006 года.
3. См.: Сельское хозяйство в России. М.: Госкомстат России, 1998; Сельское хозяйство в России. М.: Госкомстат России, 2002.
4. Л. В. Тербенев. Военно-транспортная политика России и пути ее совершенствования в интересах военной безопасности: теоретико-методологические основы; Дисс. на соиск. уч. ст. доктора полнт. наук. — М.: ВАГШ, 2005.