

Интернет-журнал «Отходы и ресурсы» <https://resources.today>
Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling

2025, Том 12, № 4 / 2025, Vol. 12, Iss. 4 <https://resources.today/issue-4-2025.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/18ECOR425.pdf>

DOI: 10.15862/18ECOR425 (<https://doi.org/10.15862/18ECOR425>)

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Литвиненко, Т. В. Транспортные условия освоения ресурсов на востоке России: межрегиональные различия в начале XXI века / Т. В. Литвиненко, И. Н. Волкова, С. Р. Гильденскиольд, П. М. Крылов // Отходы и ресурсы. — 2025. — Т. 12. — № 4. — URL: <https://resources.today/PDF/18ECOR425.pdf>. DOI: 10.15862/18ECOR425.

For citation:

Litvinenko T.V., Volkova I.N., Gildenskiold S.R., Krylov P.M. Transport conditions for resource development in eastern Russia: interregional differences at the beginning of XXI century. *Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*. 2025;12(4): 18ECOR425. Available at: <https://resources.today/PDF/18ECOR425.pdf>.

DOI: 10.15862/18ECOR425. (In Russ., abstract in Eng.).

Статья подготовлена в рамках темы государственного задания Института географии РАН: «Социально-экономическое пространство России в условиях глобальных трансформаций: внутренние и внешние вызовы, № 124032900015-3 (FMWS-2024-0008)» (Волкова И.Н., Литвиненко Т.В.)

УДК 332.1

Литвиненко Тамара Витальевна

ФГБУН «Институт географии Российской академии наук», Москва, Россия
Старший научный сотрудник отдела социально-экономической географии
Доктор географических наук
E-mail: tamaralit@bk.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1027-1018>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=618832

Волкова Ирина Николаевна

ФГБУН «Институт географии Российской академии наук», Москва, Россия
Старший научный сотрудник отдела социально-экономической географии
Кандидат географических наук
E-mail: volin511@yandex.ru

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=61985

Гильденскиольд Сергей Русланович

ФГБОУ ВО «Государственный университет просвещения», Москва, Россия
Профессор кафедры «Географии, геоэкологии и природопользования»
Доктор медицинских наук, профессор
E-mail: s.gildenskiold@mail.ru

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=297299

Крылов Петр Михайлович

ФГБОУ ВО «Государственный университет просвещения», Москва, Россия
Доцент кафедры «Географии, геоэкологии и природопользования, заместитель декана по научной работе
Кандидат географических наук, доцент
E-mail: pmkrylov@yandex.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9212-8751>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=223158

**Транспортные условия освоения ресурсов на востоке
России: межрегиональные различия в начале XXI века**

Аннотация. Проведена качественная оценка межрегиональных различий транспортных условий освоения ресурсов на востоке России в начале XXI века. Выявлено, что на севере восточной России транспортные условия все еще остаются менее благоприятными, чем на юге, прежде всего из-за отсутствия железных дорог общего пользования и низкой плотности автомобильных дорог. В северных регионах в постсоветский период целесообразным оказалось освоение лишь самых прибыльных экспортных минеральных ресурсов высокого качества и большого количества, таких как добыча нефти и газа, ценных видов угля, рудного золота. Разработка менее прибыльных природных ресурсов была либо прекращена, либо значительно сократилась. На юге восточной России в более благоприятных транспортно-географических и климатических условиях в тот же период осваивались как высоко-, так и средне- и низкодоходные виды ресурсов, а также активно развивался туризм. Реализация планов по развитию транспорта на севере восточной России может в перспективе способствовать развитию там средне- и низкодоходных отраслей ресурсопользования. Это позволит снизить социально-экономический дисбаланс между севером и югом макрорегиона.

Ключевые слова: восток России; транспортные условия; транспортно-географический фактор; освоение ресурсов; межрегиональные различия; северные регионы

Введение

Для Российской Федерации стратегическое территориальное планирование и региональное развитие территорий разного типа имеет приоритетное значение в силу географически пространственной специфики страны. Пространственный аспект экономического развития влияет на решение вопросов развития федеральных, региональных, местных инфраструктур, понимание территориальных специализаций, развитие сотрудничества между различными органами государственной власти, между соседними муниципальными образованиями.

Влияние транспортных условий на освоение ресурсов востока России является предметом научного исследования российских экономико-географов и экономистов со времени СССР, а также в постсоветский период [1–4 и др.]. В большинстве научных работ отмечается, что для освоения минерально-сырьевых ресурсов востока России наиболее важными являются автомобильный и железнодорожный виды транспорта [4]. На востоке России все еще отмечается значительно меньшая, в сравнении с более обжитыми территориями на западе страны, плотность транспортных сетей, большая удалённость осваиваемой территории от крупных центров расселения. В восточной части страны наблюдается слабая связанность транспортных систем севера и юга, а также ярко выраженная сезонность в функционировании некоторых видов транспорта [2; 3 и др.].

На материале исследований других малоосвоенных территорий мира доказано, что отсутствие надёжных транспортных связей с крупными городскими центрами и относительно низкий уровень развития транспортной инфраструктуры территории ограничивают экономическую активность, включая сферу туризма [5–7].

Несмотря на многочисленные публикации по транспорту востока России, слабо исследована взаимосвязь между территориальными различиями транспортных условий и различиями в динамике отраслей ресурсопользования. Цель данного исследования — выявить влияние транспортных условий для освоения природных ресурсов на динамику отраслей ресурсопользования на востоке России в 1990–2022 гг. В данной статье к макрорегиону «восточная Россия» относится территория Восточносибирского и Дальневосточного экономических районов, включая все субъекты РФ в их составе. К северу восточной России отнесены север Красноярского края, Республика Саха (Якутия), Чукотский АО, Магаданская область и Камчатский край.

Методика и материалы исследования

В работе используются следующие оценочные показатели, характеризующие транспортные условия освоения ресурсов территории: (1) густота путей железнодорожного транспорта; (2) густота автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием; (3) наличие морских портов; (4) наличие пунктов пропуска через границу пассажиров и экспортных грузов. Другие показатели транспортных условий в данной статье не рассматривались. Данные о густоте путей железнодорожного транспорта и автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием получены картометрическим методом. Были использованы тематические карты Национального атласа России (2008).¹ Данные о пунктах пропуска через границу пассажиров и экспортных грузов на 2010 г. почерпнуты из Постановления Правительства РФ от 15 июля 2010 г. N 521 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации для убытия с территории Российской Федерации отдельных видов товаров».

В настоящей работе используется понятие *транспортной освоенности территории*. Под *транспортной освоенностью территории* понимается степень вовлеченности территории и любого экономико-географического объекта на ней в человеческую (экономическую, хозяйственную) деятельность при помощи транспорта и транспортной сети.

Для оценки транспортных условий в рассматриваемом макрорегионе нами была разработана шкала качественной оценки транспортных условий хозяйственного использования природных ресурсов, основанная на оценке густоты железных и автомобильных дорог общего пользования (табл. 1).

Таблица 1

Оценка качества транспортных условий восточной России

Густота железных и автомобильных дорог общего пользования	Низкая X	Средняя XX	Высокая XXX
Железнодорожные пути общего пользования (км путей на 10 км ² территории, 2025)	Менее 50	50–100	100–150
Автомобильные дороги общего пользования с твердым покрытием (км дорог на тыс. км ² территории, 2025)	Менее 10	10–50	—

Составлено авторами

Обоснование интервалов оценки качества транспортных условий базировалось на расчётах по следующей формуле:

$$\frac{P_{max} - P_{min}}{N},$$

где:

P_{max} — максимальный показатель параметра;

P_{min} — минимальный показатель;

N — число степеней.

¹ Грузовые и пассажирские перевозки морским и речным транспортом // Национальный Атлас России, Т. 3. Население. Экономика. — М.: Роскартография, 2008. — С. 416–417.

Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием // Национальный Атлас России, т. 3. Население. Экономика. — М.: Роскартография, 2008. — С. 408–409.

В ряде случаев пришлось менять полученные по формуле интервалы оценки из-за реального отсутствия регионов, соответствующих тому или иному из них. Поэтому вначале анализировалась пригодность предлагаемой формулы для выделения интервалов в данном конкретном макрорегионе, и лишь затем они применялись.

На последнем этапе результаты качественной оценки транспортных условий освоения природных ресурсов сопоставлялись с динамикой отраслей ресурсопользования на востоке России в 1990–2022 гг. [8].

Результаты и обсуждения

Восточная Россия, выделяемая с учётом российской западно-восточной асимметрии, — это типичный богатый природными ресурсами район позднего освоения ресурсов недр и слабого заселения. Эта территория выделяется и в России, и в мире богатством возобновимых и невозобновимых природных ресурсов (рис. 1).

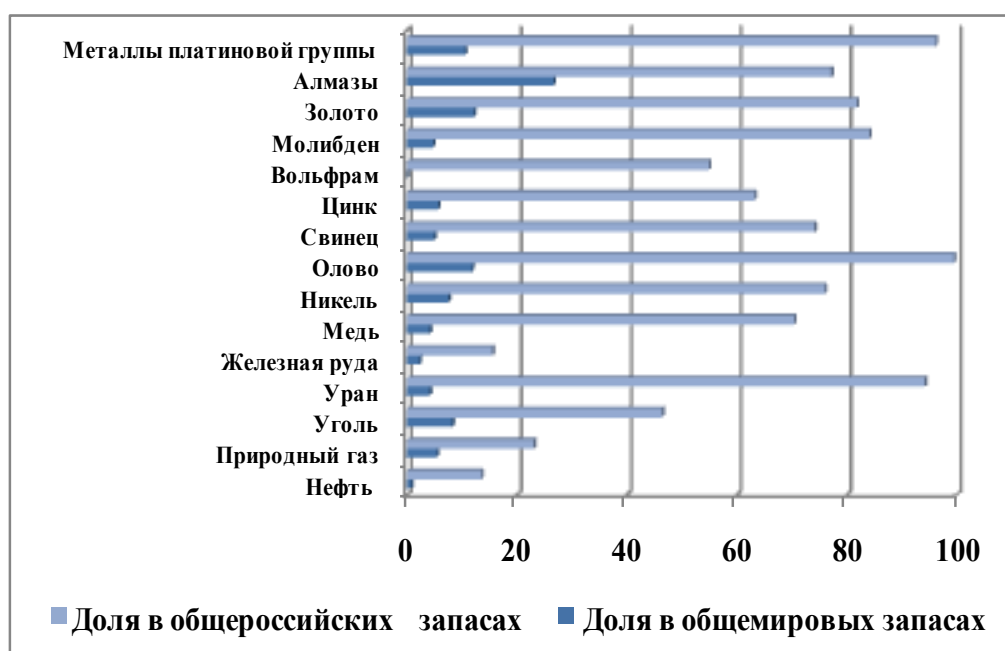


Рисунок 1. Доля восточной России в общемировых и общероссийских запасах минеральных ресурсов (%) (рассчитано и составлено авторами по данным официальной статистики, Государственных докладов о состоянии и использовании минерально-сырьевых ресурсов РФ (2012, 2015))

Подсчитано, что на территории восточной России расположено порядка 12 % мировых и около половины общероссийских запасов древесины и 66 % лесопокрытой площади страны. Здесь имеются также предпосылки для организации различных видов туризма [8].

Хозяйственное освоение природных ресурсов на востоке России всегда опиралось на транспортную инфраструктуру. К моменту распада СССР практически во всех регионах здесь были дороги с твердым покрытием, было также довольно хорошо развито внутрирегиональное авиационное сообщение. Однако в сравнении с территориями старого освоения на западе и юге страны, транспортные сети и транспортная инфраструктура в целом оставались значительно менее развитыми, что сдерживало хозяйственное освоение природных ресурсов. Именно недостаточная транспортная освоенность и полуизоляция регионов севера и востока страны определяли выбор отраслей освоения. В итоге промышленное освоение ограничивалось

добычей только того минерального сырья, которого не хватало в районах с лучшими условиями освоения [1]. Кроме того, на территории рассматриваемого макрорегиона в период СССР добывались и вывозились морем и по воздуху в основном особо ценные и редкие минеральные ресурсы. Например, на Чукотке, при полном отсутствии железных дорог, в советский период добывались только золото, олово и вольфрам.

Многие проекты по развитию транспортной инфраструктуры востока страны долго находились на так называемой «бумажной» стадии, но все же были в итоге, хотя и частично, реализованы. Так, уже в постсоветское время была завершена строительством и введена в эксплуатацию в южной части Республики Саха Амуро-Якутская железнодорожная магистраль.

В постсоветское время 2000–2010-х гг. в макрорегионе были реализованы грандиозные проекты по строительству инфраструктуры для транспортировки нефти и газа. Были довольно быстро построены и введены в эксплуатацию нефте- и газопроводы. Среди них выделяются своими масштабами нефтепровод Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО) с ответвлением в Китай и магистральный газопровод «Сила Сибири».

Тем не менее и в начале XXI в. В рассматриваемом макрорегионе все еще отмечаются значительные различия в качестве транспортных условий для освоения природных ресурсов по оси север — юг. На севере восточной России качество транспортных условия по-прежнему значительно менее благоприятно, чем на юге (табл. 2), прежде всего из-за отсутствия железных дорог общего пользования и низкой плотности автомобильных дорог. Здесь имеется лишь одна федеральная автодорога — Р504 «Колыма».

В то же время на юге региона проходят Транссиб и БАМ, гуще в целом сеть региональных и местных дорог, пунктов пропуска товаров через границу. Исключением из правила служит Республика Тыва. Несмотря на ее южное положение, такие характеристики качества транспортных условий как полное отсутствие железнодорожного транспорта и пунктов пропуска через границу экспортных грузов, все еще значительно сдерживают освоение территории и ресурсов Республики.

Преимуществами субъектов юга макрорегиона восточной России в отношении экспорта природных ресурсов и развития въездного туризма являются на сегодня такие транспортные условия, как наличие автомобильных и смешанных пунктов пропуска пассажиров и экспортных грузов на границе с Монголией (Тыва, Бурятия), с Китаем (Забайкальский край, Амурская область, ЕАО, Хабаровский и Приморский края), а также речного пункта пропуска в Амурской области на границе с Китаем. На Чукотке, Камчатке, Сахалине и в Приморье есть предпосылки для развития такого эффективного в перспективе вида туризма, как международные морские круизы [9].

В начале XXI в. весьма значительными были и межрегиональные различия транспортных условий. Наилучшими транспортными условиями обладал Приморский край (его освоенная часть) с довольно густой сетью железных дорог и средней по плотности и качеству сетью автодорог, важными морскими портами, железнодорожными пунктами пропуска товаров за рубеж (табл. 2).

Юг Хабаровского края в плане транспортных условий и предпосылок развития характеризуется средними показателями. Республика Хакасия и Еврейская АО, при их внутриконтинентальном положении, выделялись относительно высокой плотностью автодорог и наличием смешанного пункта пропуска товаров (Еврейская АО).

Средними значениями транспортных условий развития характеризуется и Амурская область, граница которой с Китаем проходит близко к основной полосе расселения на территории региона (вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали).

Наихудшие транспортные условия все еще сохраняются в ЧАО, Магаданской области, на севере Красноярского края и в Республике Саха-Якутии из-за низкой плотности автомобильных дорог, отсутствия железных дорог общего пользования и пунктов пропуска через границу (табл. 2). Кроме того, в арктических регионах и в островной Сахалинской области имеются транспортные проблемы, связанные с изоляцией или полуизоляцией их территории от общероссийских систем наземного транспорта.

Таблица 2

Транспортные условия и предпосылки хозяйственного использования и экспорта природных ресурсов: региональные различия

Регион	Густота железных и автомобильных дорог общего пользования		Наличие морских портов	Наличие пунктов пропуска через границу пассажиров и экспортных грузов (в указанную страну/страны, 2025 г.)		
	железнодорожных (2025 г.)	автомобильных с твердым покрытием (2025 г.)		железнодорожных	автомобильных и смешанных	морских и речных
Север востока России						
Красноярский край, север	-	X	+	-	-	-
Республика Саха, север	-	X	+	-	-	-
Камчатский край	-	X	+	-	-	-
Магаданская обл.	-	X	+	-	-	-
Чукотский АО	-	X	+	-	-	-
Юг востока России						
Респ. Бурятия	X	XX	-	+ (Монголия)	+ (Монголия)	-
Респ. Тыва	-	XX	-	-	-	-
Респ. Хакасия	XXX	XX	-	-	-	-
Забайкальский край	XX	XX	-	+ (Китай)	+ (Китай)	-
Красноярский край, юг	X	XX	-	-	-	-
Иркутская обл.	X	XX	-	-	-	-
Респ. Саха, юг	X	XX	-	-	-	-
Приморский край	XXX	XX	+	+ (Китай, КНДР)	-	+ (морской)
Хабаровский край	X (север), XX (юг)	XX	+	-	+ (Китай)	+ (морской и речной)
Амурская обл.	XX	XX	-	-	-	-
Сахалинская обл.	XX	XX	+	-	-	+ (морской)
Еврейская АО	XXX	XX	-	-	+ (Китай)	-

Примечание: густота путей/дорог общего пользования: X — низкая, XX — средняя, XXX — высокая. Шкалы оценок представлены в таблице 1. Составлено по данным Постановления Правительства РФ от 15 июля 2010 г. N 521 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации для убытия с территории Российской Федерации отдельных видов товаров», а также по данным атласов¹

Влияние различий транспортных условий на освоение ресурсов

Соизмерение имеющихся в регионах в начале XXI века транспортных условий для освоения ресурсов и произошедших в 1990–2022 гг. изменений в отраслях ресурсопользования [8] выявило следующее.

Северные регионы, обладающие значительными запасами ископаемых ресурсов, отличались относительно более слабо развитой транспортной инфраструктурой наряду с весьма суровыми климатическими условиями и низкой плотностью населения. В постсоветский период в этих регионах целесообразным оказалось освоение лишь самых прибыльных экспортных

минеральных ресурсов высокого качества и большого объёма, таких как нефть и газ, ряда особо ценных видов угля, а также рудного золота, с привлечением на временной основе трудовых мигрантов из других регионов и стран. Рост объёмов добычи нефти на севере макрорегиона был в этот период времени даже выше, чем на юге.

В Чукотском автономном округе, где в 2000-е гг. транспортные условия освоения ресурсов оценивались как относительно неблагоприятные из-за отсутствия железных дорог и пунктов пропуска товаров через границу, низкой плотности автомобильных дорог с твёрдым покрытием, активно осваивались месторождения природного газа, рудного золота и высококачественного угля Беринговского месторождения. Это стало возможным благодаря созданию здесь территории опережающего развития (ТОР) «Беринговский», где были созданы существенные преференции для резидентов.

При этом неблагоприятные транспортные условия, наряду с другими причинами, способствовали прекращению на севере макрорегиона в постсоветский период добычи ряда среднедоходных видов минеральных ресурсов. Например, в Якутии, Магаданской области и на Чукотке была приостановлена промышленная добыча олова и (или) вольфрама. В то же время, в Хабаровском крае с относительно благоприятными транспортными условиями и в Приморском крае с наиболее благоприятными транспортными условиями добыча этих минеральных ресурсов сохранилась и в постсоветский период. В итоге за постсоветский период произошёл сдвиг этих отраслей на юг востока России.

Менее благоприятные на севере макрорегиона транспортные условия, наряду с ресурсным и другими факторами, оказали влияние на более сильный, чем на юге восточной России, спад в производстве древесины. В Чукотском АО производственная деятельность в данной сфере была полностью прекращена. В итоге за постсоветское время, на территории севера макрорегиона зафиксировано двукратное превышение показателя спада производства древесины по сравнению с югом восточной России.

Северные регионы, по сравнению с территориями юга макрорегиона, показали в постсоветский период более низкие темпы роста сферы туризма.

На юге восточной России, также обладающем значительными минеральными, лесными и рекреационными ресурсами и более благоприятными транспортно-географическими и климатическими условиями, в этот период времени происходило освоение как высоко-, так и средне- и низкодоходных видов ресурсов, ориентированных на экспорт или внутренний региональный и местный спрос. Здесь сохранилась (хотя и снизилась) по сравнению с советским периодом добыча некоторых среднедоходных видов ресурсов, таких как, например, олова и вольфрама. Рост добычи золота и природного газа значительно превысил аналогичные показатели севера восточной России. Добыча угля на юге макрорегиона также выросла, в то время как на севере макрорегиона произошёл ее небольшой спад. Рост туризма на юге востока России был также выше, чем на севере макрорегиона.

Не выявлено прямой связи между уровнем транспортной освоенности, разработкой природно-ресурсного потенциала и качеством жизни населения для регионов Востока России [10]. Подобные закономерности необходимо в будущем рассматривать на уровне не региональных, а локальных транспортных систем.

Таким образом, развитие транспорта и транспортной инфраструктуры имеет принципиально важное значения для перспективного освоения и развития ресурсной базы Дальнего Востока и регионов Восточной Сибири. Хорошая транспортная доступность позволит в будущем вовлекать в хозяйственный оборот еще больше ресурсов, в том числе территориально удалённых.

В этой связи можно выделить некоторые проекты, тесно связанные с развитием транспорта в рассматриваемых регионах. В частности, большое значение будет иметь коренная реконструкция восточного полигона железных дорог. В период с 2013 по 2024 год провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей была увеличена за счет реконструкции почти в два раза (с 98 млн т до 180 млн т.).

Во второй половине 2025 г. начала осуществляться подготовка к строительству и расширению Северомуйского, Кадарского и Кузнецовского тоннелей и моста через реку Амур.

Эти масштабные транспортно-инфраструктурные проекты могут дать новые импульсы и возможности для дальнейшего развития востока России. Наряду с этим, в период до 2030 года предусмотрены значительные мероприятия по модернизации 29 аэропортов, расположенных на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО).

Превращение Севморпути в оживлённый транспортный коридор позволит России переключить существенную часть международного морского транзита на свою территорию и улучшить возможности для хозяйственного освоения северных территорий.

Для освоения природных ресурсов востока России в целом крайне необходимо выстроить логистическую систему, которая поможет добывать ресурсы и доставлять их до производственных баз и потребителя.

Следует также отметить, что развитие инфраструктуры транспорта общего и необщего пользования всё больше интересует частные ресурсодобывающие компании. Частные компании строят новые участки железных дорог, в частности, на Дальнем Востоке для улучшения транспортной доступности к разрабатываемым месторождениям полезных ископаемых. К подобным проектам можно отнести, например, Тихоокеанскую железную дорогу, которая строится на средства частного капитала компанией «Эльга». Её цель — вывоз угля с одноимённого месторождения в порт на Охотском море (в Хабаровском крае), минуя Байкало-Амурскую магистраль. В 2012 году на территории Республики Саха (Якутия) был открыт первый российский частный аэропорт (его строительство происходило без вложений денежных средств государственного и регионального бюджетов). Основная его функция — обслуживание Талаканского газоконденсатного месторождения.

Выводы

Проведенное исследование позволило выявить территориальные различия транспортных условий освоения ресурсов в восточной России в начале XXI века. На востоке страны сохранились значительные межрегиональные различия транспортных условий (густота железнодорожных путей/автомобильных дорог общего пользования, наличия морских портов, пунктов пропуска товаров через границу) и существенные отличия этих условий по оси север-юг.

Территориальная дифференциация транспортных условий освоения ресурсов позволила понять различия в постсоветской динамике развития или стагнации более доходных и менее доходных видов ресурсопользования. Транспортные условия территории оказали значительное дифференцированное в пространстве влияние на развитие средне- и низкодоходных видов ресурсопользования, а именно — добычу руд цветных металлов, производство древесины, развитие сферы туризма. Выявлено, что произошёл заметный сдвиг в развитии этих отраслей на юг макрорегиона, на территории с более благоприятными климатическими и транспортно-географическими условиями.

Заметно меньшее воздействие оказали транспортные условия территории на добычу ценных ресурсов (нефти и газа, ценных видов угля, рудного золота). Об этом говорит рост

высокодоходных видов ресурсопользования в северных регионах и относительный сдвиг добычи нефти на север макрорегиона. Тем не менее строительство и введение в эксплуатацию нефтепровода ВСТО и газопровода «Сила Сибири» во многом способствовало успешному развитию нефте- и газодобычи как на севере, так и на юге макрорегиона.

Исследование позволяет предположить, что реализация государственных планов по развитию наземного транспорта на севере восточной России позволит активно развивать там средне- и низкодоходные отрасли ресурсопользования, такие как, например, добыча черных и цветных металлов, лесная промышленность и сфера туризма. Это может сократить социально-экономический дисбаланс между севером и югом восточной России и способствует развитию страны с опорой на собственные ресурсы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Космачев К.П. Пионерное освоение тайги (экономико-географические проблемы). — Новосибирск: Наука, 1974. — 143 с.
2. Безруков, Л.А. Проблемы формирования транспортной системы Сибирской Арктики // ЭКО. — 2018. — № 4(526). — С. 29–47.
3. Неретин А.С., Зотова М.В., Ломакина А.И., Тархов С.А. Транспортная связность и освоенность восточных регионов России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2019. № 6. С. 35–52.
4. Архипова Ю.А., Бардаль А.Б. Минерально-сырьевой потенциал Дальневосточных регионов и транспортные ограничения его освоения // География и природные ресурсы. — 2020. — № 4(163). — С. 170–179. — DOI 10.21782/GIPR0206-1619-2020-4(170–179).
5. Литвиненко, Т.В. Туризм и рекреация в регионе озера Бива (Япония) / Т.В. Литвиненко // Известия Российской академии наук. Серия географическая. — 2009. — № 6. — С. 31–45.
6. Schmallegger, D., Carson, D., & Tremblay, P. (2010). The economic geography of remote tourism: The problem of connection seeking. *Tourism Analysis*. 2010. No. 15. P. 127–139. DOI: 10.3727/108354210X12724734537551.
7. Vocco G. Remoteness and remote places. A geographic perspective. *Geoforum*. 2016. Vol. 77. P. 178–181. DOI: 10.1016/j.geoforum.2016.11.003.
8. Литвиненко Т.В. Освоение природных ресурсов на востоке России: динамика и сдвиги в 1990–2022 гг. // *Фундаментальная география в Сибири: этапы развития, результаты и перспективы*. — Изд-во Института географии имени В.Б. Сочавы СО РАН Иркутск: 2024. — С. 74–76.
9. Крылов, П.М. Рекреация и туризм в Сахалинской области: проблемы и перспективы развития с позиций территориального планирования / П.М. Крылов // *Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева*. — 2021. — Т. 2, № 3(48). — С. 33–44. — DOI 10.51965/2076-7919_2021_2_3_33.
10. Крылов, П.М. Транспортно-географические особенности условий жизни населения городов и регионов России / П.М. Крылов // *Вестник Удмуртского университета. Серия Биология. Науки о Земле*. — 2019. — Т. 29, № 4. — С. 515–524. — DOI 10.35634/2412-9518-2019-29-4-515-524.

Litvinenko Tamara Vitalievna

Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

E-mail: tamaralit@bk.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1027-1018>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=618832

Volkova Irina Nikolaevna

Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

E-mail: volin511@yandex.ru

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=61985

Gildenskiold Sergey Ruslanovich

State University of Education, Moscow, Russia

E-mail: s.gildenskiold@mail.ru

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=297299

Krylov Petr Mikhailovich

State University of Education, Moscow, Russia

E-mail: pmkrylov@yandex.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9212-8751>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=223158

Transport conditions for resource development in eastern Russia: interregional differences at the beginning of XXI century

Abstract. Qualitative assessment of interregional differences in transport conditions for resource development in eastern Russia at the beginning of the 21st century has been carried out. In the north of eastern Russia, transport conditions are still much less favorable than in the south, primarily due to the lack of public railways and low density of automobile roads. In the northern regions in the post-Soviet period, it turned out to be beneficial to develop only the most profitable export mineral resources of high quality and large quantities, such as oil and gas production, valuable types of coal, and ore gold. The development of less profitable resources was either suspended or significantly reduced. In the south of eastern Russia, in more favourable transport and geographical conditions, both high-, medium- and low-income types of resources were developed during the same period, as well as tourism was actively developing. The implementation of plans for the development of land transport in the north of eastern Russia contributes to the development of medium- and low-income resource industries there. This will reduce the socio-economic imbalance between the north and south of the macroregion.

Keywords: eastern Russia; transport conditions; transport and geographical factor; resource development; interregional differences; northern regions