**Изменение роли Риго-Орловской железной дороги в развитии территории**

***Участники экспедиции: Жидров А.Е., Литвинов В.Ю., Новожилова А.А., Пряжников Л.У., Слезнов Ф.В., Тимофеев И.М., Фомина Г.Е., Чуженькова В.А., Якушева Е.О.***

***Руководители экспедиции: доцент, к.г.н. А.И. Даньшин; н.с., к.г.н. Д.Ю.  Землянский.***

*Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия*

*galfo@rambler.ru*

Строительство магистральной железной дороги – инвестиционный проект, который преобразует социально-экономическое пространство окружающих регионов. Для обслуживания дороги возникают ремонтные мастерские, промышленные предприятия, вследствие чего, она обрастает социальной инфраструктурой. Риго-Орловская дорога – одна из первых «нестоличных» железных дорог России – построена частным инвестором в середине XIX в. для экспорта хлебных грузов из внутренних регионов России. Она стала осью роста и развития отсталых районов Орловской, Смоленской и Витебской губерний. Сегодня эта железная дорога является одной из самых мало используемых в Европейской части РФ.

Целью экспедиции была оценка изменения воздействия Риго-Орловской железной дороги на социально-экономическое и пространственное развитие прилегающих областей. Объектом исследования – участки пути в пределах Смоленской, Брянской и Орловской областей. На основе разработанной методики полевой оценки численности и социальной структуры пассажиропотока, экспертных интервью с представителями научного сообщества, государственных структур и работниками ОАО РЖД, выявлена современная специфика функционирования дороги, выделены районы разной интенсивности её использования. Итогом работы является оценка роли дороги в социально-экономическом развитии территорий на разных иерархических уровнях.

Установлено, что дорога, прежде всего, выполняет «социальные функции», обеспечивая перевозки льготных категорий населения на внутрирегиональном уровне. Согласно проведённым опросам, пассажиры предпочитают пользоваться пригородными поездами лишь в том случае, если в их населённом пункте нет регулярного междугородного автобусного сообщения. Выявлен феномен участка Жуковка-Брянск, где основную долю пассажиропотока составляют работники промышленных предприятий областного центра. Новейшей тенденцией является попытка ОАО РЖД обеспечить межрегиональное сообщение за счет экспрессов «областной город – областной город», но и их чаще используют льготники для внутрирегиональных перемещений. Например, большая часть пассажиров экспресса Смоленск-Брянск выходит в Рославле (последняя станция в Смоленской области), а новые – заходят только на ст. Дубровка (первая в Брянской области). По грузоперевозкам дорога является дополнительной и резервной. Грузопоток слабый (8-10 пар поездов в сутки). Основные грузы – нефтеналивные с нефтеперекачивающей станции Брянск-Восточный и насыпные с основных сортировочных станций западного сектора Московской железной дороги, следующие через Смоленск-Витебск в балтийские порты.

На микроуровне, внутри городов, дорога часто является градостроительным барьером, ограничивая освоение притрассовых районов. Например, в Орле участок дороги затрудняет транспортную доступность новостроек района «Новая Ботаника», а в Брянске вдоль дороги сформировался изолированный промышленный район.

В постсоветские годы, в связи со снижением интенсивности использования, роль дороги на локальном уровне ослабла. Пассажиропоток перераспределяется в пользу автотранспорта. Реформа ОАО РЖД, оптимизация занятости на железной дороги, сокращение ведомственных социальных учреждений приводит к потере ведущей роли железной дороги и связанных с ней отраслей в социальном развитии территорий.