

РАЗВИТИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ КАК ФАКТОР ГЕОПОЛИТИКИ И РЕГИОНАЛЬНОГО ТУРИЗМА: МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

С точки зрения зависимости государственных действий от влияния географических факторов на состояние и эволюцию экономической, политической и социальной систем общества рассматривается развитие транспортных магистралей. Изучается современное состояние железнодорожных вокзалов в нескольких малых городах.

Ключевые слова: транспортные маршруты, железнодорожные вокзалы, направление перевозок, факторы геополитики, внешняя политика



В.П. Седякин



П.А. Гелюх

Актуальность заявленной названием темы далеко не исчерпывается прагматическими вопросами развития путей сообщения в России. Перспективы развития путей сообщения мы будем рассматривать, в основном, на примере железных дорог. Они до сих пор остаются, как известно, главным видом транспорта по грузовым перевозкам и имеют для России стратегическое значение. И имеют не только стратегическое, но, в известном смысле, и «государствообразующее значение». Известно множество примеров деградации населенных пунктов и даже регионов всего лишь из-за прекращения пассажирского движения на проходящей через них железной дороге. Железнодорожный вокзал в российских

городах — это не «транспортный терминал», он имеет особое социальное значение, которого нет в других европейских странах. Это особый социальный институт, с обязательными отделениями связи и полиции (милиции) поблизости. Они несут даже определенную социокультурную функцию [1].

Кроме того, показатели объема железнодорожных перевозок в России имеют значение точного индикатора экономической активности. Эксплуатация железнодорожного транспорта в российских условиях обходится довольно дорого, при слабой интенсивности эксплуатации рентабельность их падает, а затраты снижают общую экономическую эффективность железных дорог и регионов. Именно поэтому

Седякин Владимир Павлович, кандидат технических наук, доктор философских наук, профессор кафедры Прикладной информатики Московского государственного университета геодезии и картографии (МИИГАиК). Область научных интересов: обработка информации, история науки и техники, комплексная защита информации. Автор 65 научных работ, в том числе пяти монографий и восьми учебных пособий.

Гелюх Павел Анатольевич, кандидат технических наук, доцент кафедры «Транспортное строительство» Российской открытой академии транспорта Российского университета транспорта (РОАТ РУТ (МИИТ)). Область научных интересов: строительная механика, транспортное строительство, мониторинг состояния объектов транспортной инфраструктуры. Автор 25 научных работ, в том числе четырех учебных пособия.

Локтев Алексей Алексеевич, доктор физико-математических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное строительство» Российской открытой академии транспорта Российского университета транспорта (РОАТ РУТ (МИИТ)). Область научных интересов: механика деформированного тела, моделирование объектов транспортной инфраструктуры, железнодорожный путь, реконструкция объектов исторического и архитектурного наследия. Автор 185 научных работ, в том числе трех монографий.

сокращалась долгие годы протяженность железных дорог в США в послевоенные годы. Строительство железных дорог в странах с малоразвитым морским побережьем отражает высокие темпы развития экономики, т.к. при экстенсивном развитии экономики достаточно уже существующих железных дорог и развития других видов транспорта, чаще автомобильного и авиационного. При устойчивом «отрицательном росте» экономики и всей социальной сферы в последние годы в России развитие железнодорожного транспорта может быть обоснованно только внешнеэкономическими или военно-политическими факторами. Поэтому, например, расширяются припортовые железнодорожные пути у балтийского порта Приозерск и построен Крымский мост. Другим и очень важным примером является проект строительства высокоскоростных железных дорог на территории России в рамках китайского проекта «Новый шелковый путь». Активно дискутируются «геополитические» факторы, связанные с этим проектом.

Попробуем здесь рассмотреть методологические вопросы, связанные с геополитикой, как научной основой для такого рода дискуссий. Прежде всего, определим само понятие геополитики. В [2] дается следующее определение: «геополитика — направление политической мысли, концепция, исходящая из признания интересов государства, распространяемых за пределами официально признанных границ. Изучает зависимость государственных действий от влияния географических факторов на состояние и эволюцию экономической, политической и социальной систем общества». Слово «изучает» свидетельствует о том, что геополитика — это некое научное направление в политической мысли. Под последним очевидно имеется в виду политология. Однако, далее в этом же словаре [2] указывается, что «геополитика — это политологическая концепция, согласно которой политика государств (в основном внешняя) определяется географическими факторами (положение страны, природные ресурсы, климат и др.)». Т.е. научный статус геополитики снижается до уровня конкретной концепции в политике, а точнее — во внешней политике, которая сама по себе никакой наукой не является. Возникает вопрос, а применим ли какой-нибудь научный подход для анализа упомянутых «геополитические» факторов?

Для ответа на этот вопрос обратимся к истории. В конце XIX — начале XXI веков вновь в отечественной научной литературе возникла дискуссия, связанная с философским осмыслением истории [3;4]. Она актуальна в связи с острой необходимостью переосмысления традиционной историко-философской рефлексии, выражаемой образным рядом: «Россия — не Европа,

Россия — это Европа, Россия — это недо-Европа, Россия — над-Европа, Россия — против-Европа». В связи с этой дискуссией приобрела новую актуальность ревизия концепции Н.Я. Данилевского об «историческо-культурных типах» народов. Как известно, Н.Я. Данилевский предвосхитил своей концепцией геополитические концепции К. Хаусхофера [4] и С. Хаттингтона, которые впоследствии развивались в известных работах Валлерстайна, Тоффлера и Ф. Фукуямы [5].

Н.Я. Данилевский выдвинул концепцию «историческо-культурных типов» народов в конкретный исторический период, когда Российская империя вступила на путь бурного экономического, социального и демографического развития. Проблемы развития громадной империи, нарастающий конфликтный потенциал в отношениях с Европой подтолкнули Н.Я. Данилевского к анализу этнической и культурной неоднородности России сравнительно с европейскими странами. Бисмарк — многолетний прусский посол в Петербурге критически оценивал именно крайнюю неоднородность и «неупорядоченность» России. С точки зрения же современной теории систем многообразие в социальных системах дает им потенциальное преимущество устойчивости по сравнению с гомогенными системами [6;7].

Современные популярные российские авторы самых разных политических направлений (А.Г. Дугин, М.Г. Делягин, А.С. Панарин), насколько об этом можно судить по их публикациям не смогли выдвинуть оригинальные концепции развития, в которых учитывались бы проблемы геополитического характера (по Н.Я. Данилевскому) и проблемы современного российского государства. Даже переосмысление на современном уровне взглядов Н.Я. Данилевского оказалось вне их научных интересов вышеупомянутых российских авторов.

А ведь деформация культурно-исторического типа, которая произошла с ним за советское и постсоветское время заслуживает самого серьезного внимания. Можно утверждать, что в результате исторического социального эксперимента произошли фундаментальные изменения в российском культурно-историческом типе. Целенаправленно формировался новый тип «советского человека», что привело к появлению т.н. «homo soveticus». Продолжительные совместные исследования российских и европейских социологов сравнительного уровня социализованности русского и европейских обществ в те же годы привели к выводу о наименьшем уровне социализованности и о наибольшей «социальной атомизированности» именно в России. С геополитической точки зрения Россия оказалась сейчас в сложном положении между западноевропейской и китайской цивилизациями.

Соглашаясь на строительство высокоскоростных транспортных магистралей в китайских интересах Россия должна учитывать все риски геополитического характера. Исторический опыт строительства Мурманской железной дороги в годы Первой Мировой войны у России уже имеется. Завезенные из Китая более ста тысяч рабочих, были привлечены большевиками на свою сторону и стали активными участниками гражданской войны. По всей видимости, необходимо разработать критерии безопасного сотрудничества в проекте высокоскоростных транспортных магистралей [8;9].

Рассмотрим реализацию предлагаемого подхода в историческом аспекте создания и развития транспортных путей из центра европейской части России в южном направлении на примере нескольких малых городов Воронежской области [10], появившихся в составе Белгородской защитной черты или при строительстве флота для развития судоходства по Черному морю. Город Павловск был основан в 1709 году как крепость-верфь и имел первоначальное название Осеред, по названию реки, впадающей в этом месте в Дон. До основания города на этом месте с 1685 года существовало черкасское селение, образованное служащими Острогжского черкасского полка [11–13]. В конце XVI – середине XVII веков после строительства Белгородской черты ближе всего к месту основания Павловска были построены города Ольшан, Острогжск, Коротояк, и это угодие стало относиться к Острогжску. Первоначально предполагалось заложить в этих местах крепость в 1708 году, но помешало Булавинское восстание. Царь Петр I планировал использовать ее в качестве важного форпоста на юге страны, прикрывающего уже ставший крупным центром Воронеж, а также перенести сюда верфь из Воронежа, в котором река мелела, и ежегодные мероприятия по увеличению глубины русла уже не помогали. Для строительства крепости были направлены 3000 шведов, взятых в плен под Полтавой. Верфь была расположена в устье реки Осередь, образующей в этом месте широкий затон, по ширине сравнимый с Доном. На самом Дону в это время было интенсивное судоходство и располагать там верфь было нецелесообразно. В 1711 году верфь стала функционировать, началась постройка 1 фрегата, 2 боевых и 10 вспомогательных судов, в этом же году город получил свое теперешнее название «Павловск» в честь Павловской крепости на реке Миус, которую пришлось скрыть по соглашению с Турцией при уступке ранее захваченного Азова (при этом губернским городом Азовской губернии стал Воронеж). Гарнизоны и посадское население было переправлено в Павловск, что существенно увеличило роль города в торго-

производственных отношениях. Примерно в это же время сюда были переведены на поселение посадские и торговые люди из Сызрани, Пензы, Симбирска и Казани. Именно этот факт объясняет появление в крепости Казанской церкви, построенной для иконы Казанской Божьей Матери, привезенной с собой переселенцами из Казани. В 1713 году в Павловск из Таврово перенесено Адмиралтейство, для которого под руководством Ф. Склеяева построено здание и были обустроены службы. В городе построены двухэтажный государев дворец, литейный, инженерный и пороховой заводы, на правом берегу Осереды устроены государевы зверинец и парк. Гарнизон города состоял из 5 полков и артиллерийской команды. В это время окончательно сложилась планировка крепости и прилегающих к ней кварталов в виде единого кораблестроительного комплекса, при этом каждый квартал имел свою производственную специализацию. Все это сделало Павловск крупным торговым городом, крепостью и второй по величине (после Петербургской) верфью в России. Таким образом, с момента основания Павловск застраивался по регулярному плану, что видно и сейчас при путешествии по городу, наиболее длинные улицы ориентированы перпендикулярно Дону. После смерти Петра I и расширения территории страны на юг Павловск теряет свое военно-экономическое значение, а частые пожары, широкие разливы рек, а также эпидемии язвы приводят город в опустошение. Весной 1754 года царским указом были отменены таможенные пошлины, что дало дополнительный стимул развитию в этих краях купечества. В 1779 году при учреждении воронежского наместничества, а затем и губернии, Павловск становится уездным городом и вновь начинает активно развиваться. Именно к этому времени относится появление в городе первых каменных зданий, строительство Покровской и Казанской церквей, собора Преображения, сохранившихся до нашего времени. Немногом ранее, в 1770 году, составлен регулярный план города, на котором приведена планировка крепости, верфи, городских кварталов, обозначены все основные постройки, а также места уже утраченного царского двора, церквей и заводов. В 1789 году утвержден генеральный план города, по нему предполагалось сохранение крепости с бастионами, а территория непосредственно города разбивалась на 22 квартала, образующих северо-западный и центральный районы [11–13]. Описание Воронежского наместничества, сделанное в 1784 году, говорит о том, что в Павловске проживало 1593 человека, была канатная фабрика, где работало 80 человек, а ее продукция продавалась в Таганроге. Второй генеральный план был составлен в 1798 году, главной городской

магистралью в нем также являлась улица Красная (современное название — проспект Революции), она делила город на северную и южную части. Северная часть состояла из 22 кварталов и 2 площадей, южная — из 13 кварталов и одной площади. Территорию крепости не планировалось использовать под застройку. В XIX веке Павловск развивался как центр крупного сельскохозяйственного района. Этому способствовала деятельность всего населения: и помещиков, и купцов, и крестьян. На момент отмены крепостного права в 1861 году крепостным крестьянам графа Воронцова принадлежало 9 салоплавилен, на них работало 47 наемных работников. В имении Бутурлиных крестьяне нескольких слобод выкупили для себя. На 1 января 1896 года в городе имелось 1070 зданий, из которых 95 были кирпичными, 4 церкви, женская гимназия, уездное и духовное училища, городской банк, городская больница на 25 коек (при больнице работали 2 врача, 5 фельдшеров и одна акушерка) и благотворительное общество. В городе проживало 6631 человек; из них: 58 — дворяне, 35 — духовенство, 568 — почетные граждане и купцы, 5185 — мещане, 234 — военные, 522 — крестьяне, 29 — прочие сословия. В 1905 году в Павловске было уже 1493 здания: 1370 — деревянных, 123 — каменных, причем 20% из них были покрыты железом, а остальные околотом (деревянные доски, уложенные внахлест). На этот момент в городе было 6 церквей, реальное училище (153 учащихся), женская гимназия (384 учащихся), духовное мужское училище (191 учащихся), городское трехклассное училище, два мужских приходских училища, одно женское приходское училище, две церковно-приходские школы, четыре библиотеки, три больницы, две аптеки и двадцать два завода. Если сравнить образовательные учреждения Павловска того периода с другими уездными городами империи, то видно сильное влияние духовенства и огромная роль церкви в повышении образованности населения. К существовавшим с конца XVIII века высотным доминантам Преображенского собора, Казанской и Покровской церквей к началу XX века дополнились купола дома Одинцова, реального училища и женской гимназии, башня пожарной каланчи и башенки главного корпуса духовного училища. В годы Гражданской войны Павловск несколько раз становился ареной ожесточенных сражений. Сложные испытания на долю Павловска выпали в годы Великой Отечественной войны: после провала операции по освобождению Харькова летом 1942 года и последующего Барвенковского окружения. Немецкие войска с упорными боями к июлю 1942 года дошли до реки Дон и окопались на высоком правом берегу. Так началась прифронтовая история Павловска, длившаяся

до начала 1943 года. В это время город подвергался каждодневным обстрелам и бомбардировкам. Сейчас город насчитывает 17,5 тыс. жителей, он расположен на стратегически важной трассе, связывающей центр России с черноморским и азовским побережьем, Кавказом, имеет судоремонтные, авторемонтные, гранитодобывающие, строительные и сельскохозяйственные предприятия, а также различные организации сферы услуг и банковского сектора. Город, несомненно, стал больше и краше, но с начала прошлого века в нем осталось не так много зданий, свидетельствующих о славной истории края (справедливости ради стоит отметить, что подавляющее большинство из них находится в удовлетворительном и хорошем состоянии). Согласно Перечню объектов исторического и культурного наследия (памятников истории и архитектуры) Воронежской области в городе находится 11 объектов исторического наследия областного значения и 29 объектов местного значения. Компактность исторического центра Павловска и мастерство проектировщиков, разработавших генеральные планы города в 1971 и 1980 годах, помогли сохранить ядро старого города, представляющее интерес для изучения истории и просто для туристов. В подтверждении важного геополитического значения данного города в прошлые годы у здания станции юных техников и музея морского флота вдоль красной линии проспекта Революции лежат пять речных и морских якорей. Такого количества якорей в одном месте вы не встретите в Воронежской области нигде, это подчеркивает значимость Павловска как одного из самых южных морских и речных портов для петровской и постпетровской России (рис. 1).

Строительство железных дорог в России, начавшееся в XIX веке, перераспределило значимость внутренних путей сообщения в пользу нового рельсового транспорта, практически все вокзальные постройки того времени являются историческими и культурными памятниками. Железнодорожные вокзалы, даже на небольших станциях, построенные более ста лет назад, имеют большие внутренние объемы. Однако в регионах в настоящее время они используются неполно. Важным направлением, показывающим преломление исторической геополитики, современной экономики и изучения истории является возможность использования исторических объектов транспортной инфраструктуры в современных условиях [14; 15].

На примере Воронежской области, в состав которой входят 34 муниципальных района, с населением более 2,3 млн жителей, можно хорошо проиллюстрировать имеющиеся возможности использования комплекса объектов транспортных магистралей по направлению «Центр—Юг», в том числе и объек-



Рис. 1. Морской музей в городе Павловске Воронежской области

тов железнодорожной инфраструктуры для развития внутреннего туризма и вовлечения таких объектов в современную хозяйственную деятельность [11–15].

Город Лиски образовался вокруг одноименной станции, которая является крупным железнодорожным узлом Юго-Восточной железной дороги. Станция построена в 1870 году, а старинное здание железнодорожного вокзала (островного типа) — в 1901 году, является архитектурно-историческим памятником. В настоящее время построено новое здание вокзала с высотной гостиницей в современном стиле по проекту харьковского института «Харгипротранс».

Недалеко от узловой станции расположены города Острогжск, Бобров, Новохоперск, Калач, Павловск, являющиеся историческими городами и имеющие комплексы транспортной инфраструктуры, относящиеся к объектам историко-культурного наследия и недостаточно загруженные в данный момент. Более подробно развитие транспортных магистралей в конце XIX века и современное состояние инфраструктурных объектов можно рассмотреть на примере станции Калач. Железная дорога от станции Таловая до станции Калач была построена в 1896 году, изначально были планы продлить железнодорожные пути далее, но после от них отказались, т.к. потребности в перевозках соседних уездов обеспечивали другие ветки, а

связывать направления на Ростов-на-Дону и Царицын в этом месте посчитали не эффективным.

Пассажирского сообщения через станцию Калач в настоящее время нет, с одной стороны, потому что станция тупиковая, с другой стороны — прямая железнодорожная ветка связывает Калач только с Таловой через Бутурлиновку. До начала XXI века ходил поезд Воронеж—Калач, но время в пути занимало около 12 часов, при езде на автомобиле в районе 4 часов и 5 часов на автобусе, поэтому с развитием автомобильных дорог, необходимость в прямом железнодорожном сообщении с областным центром и районными центрами Бутурлиновка, Таловая, Бобров, Лиски, находящимися по ходу следования состава, отпала.

Вместе с тем станция достаточно активно используется для перевозки зерна с элеватора, расположенного в непосредственной близости, продукции с асфальтового завода, мясокомбината и множества сельскохозяйственных предприятий района. Хотя станция Калач помнит и более славные времена, когда в конце 1942 — начале 1943 годов это была наиболее близкорасположенная станция к основным военным театрам Юго-Западного, Донского, Сталинградского фронтов, через которую прошли и были разгружены тысячи военных эшелонов. Так было вплоть до начала полноценной эксплуатации Волжской рокады (желез-

ная дорога от станции Свияжск до станции Иловля вблизи Сталинграда).

В настоящее время некоторые из пристанционных зданий пустуют, другие разобраны и только некоторые используются, сменив владельца и функциональный профиль. Важным аспектом при описании данного комплекса объектов, является выяснение возможности их использования в изменившихся условиях для современных нужд горожан.

Вокзал возведен в стиле конструктивизма (рис. 2). В настоящее время здание практически пустует, в нем работает не более десяти человек, на наш взгляд оно нуждается в перепрофилировании и использовании для собраний большого количества людей, будь-то концертный зал, кинотеатр или площадка для презентаций и выступлений [14–16].

Другой объект культурного наследия на станции Калач (станционная постройка) переоборудован для нужд современной торговли, здесь располагается продуктовый магазин сети супермаркетов «Пятерочка». Главный фасад со стороны проезжей части улицы и боковые фасады с треугольными фронтонами отделаны металлическим профилированным листом, окрашенным в корпоративные цвета сети магазинов. Сайдинг полностью скрывает декоративные элементы и существенно искажает историческую аутентичность объекта, но вместе с тем, такое использование здания позволяет поддерживать основные конструкции в приемлемом состоянии и, однозначно, лучше, чем

запустение и разрушение объекта исторического и культурного наследия [11–13;17].

Исторический облик станционной постройки можно увидеть со стороны фасада, обращенного к железной дороге (рис. 3).

Рядом с вокзальным комплексом располагалось депо, которое было введено в эксплуатацию в 1896 году, о важности данного направления говорит тот факт, что это первая тупиковая железнодорожная ветка, построенная в Воронежской губернии, а потом и области. Для обслуживания подвижного состава требовались депо и мастерские, которые и были возведены по данному адресу, на картах в информационной сети Интернет, трапециевидное в плане здание депо, развернутое немного под углом к железнодорожным путям еще присутствует, а вот на спутниковых снимках его уже нет. При сборе материала для данной статьи удалось выяснить, что здание было окончательно разобрано в мае 2017 года, фотография, представленная ниже была сделана в июле 2017 года и показывает место расположения депо, а также бетонный пол основного ремонтного помещения и фрагменты цоколя (рис. 4). О важности данного предприятия говорит то, что в 1908 году в губернии еще было только три депо (Отрожка, Валуйки, Касторное) и железнодорожные мастерские в Воронеже. В 1912 году к существующим депо добавились: Таловая, Графская, Балашов, также появились железнодорожные мастерские в городе Острогожске.



Рис. 2. Здание вокзала на станции Калач



Рис. 3. Станционная постройка на станции Калач



*Рис. 4. Фрагменты основания утраченного железнодорожного депо
на станции Калач*

Несмотря на потерю объекта исторического и культурного наследия местного значения, перефилирование других и некоторое запустение третьих станционных построек, железнодорожная станция достаточно успешно функционирует, переориентировавшись на отправку грузов [18;19]. К железнодорожной линии Таловая—Калач, в городе Бутурлиновка примыкает ветка, ведущая на станцию Павловск-Воронежский, которая является одной из крупнейших в регионе по отправке грузов, поскольку через нее идет транспортировка щебня, добытого в карьерах ОАО «Павловскгранит». Развитие сельского хозяйства позволяет надеяться, что грузооборот станции Калач будет только увеличиваться.

В России есть примеры превращения комплексов объектов транспортной инфраструктуры в огромные музеи под открытым небом, такие как музей истории железнодорожной техники на Рижском вокзале в городе Москве, на станции Шушары под Санкт-Петербургом, на станциях Кочетовка и Воронеж-1 Юго-Восточной железной дороги.

Возможность подобного развития имеется и у объектов транспортной инфраструктуры небольших городов нашей страны, и потребность в ней велика. Именно в небольших городах и населенных пунктах вокзалы, которые являются памятниками истории и архитектуры, а также важными элементами развития

транспортной сети и распространения геополитического влияния, могут вновь стать центрами культурной исторической и туристической жизни данной местности, внести большой вклад в развитие образования и туризма [20;21].

Заключение

Результаты проведенного исследования показывают, что имеется реальная возможность дополнительного использования полупустых исторических объектов транспортной инфраструктуры в целях развития региональной экономики. Пропускные способности железных дорог позволяют организовывать движение экскурсионных поездов, курсирующих между станциями, на каждой из которых можно проводить мастер-классы, экскурсии, открытые театры, конференции, познавательные и развивающие мероприятия. За 3–5 дней можно провести познавательный тур по достопримечательностям края с размещением туристов в малых городах России с их самобытной культурой, что, несомненно, будет способствовать развитию регионального туризма и, следовательно, развитию экономики отдаленных населенных пунктов. Также на территории вокзалов возможна организация гибких рабочих пространств, можно проводить корпоративные мероприятия, конференции, семинары для сотрудников и заинтересованных лиц.



Литература

1. Локтева, О.С. Использование коворкингов, созданных на базе исторических объектов, для развития научных школ транспортной отрасли/ О.С. Локтева, А.А. Локтев, В.И. Ткаченко // В сборнике: Современные проблемы совершенствования работы железнодорожного транспорта. Межвузовский сборник научных трудов. —Москва, 2020. —С. 318–333.
2. Политическая наука: Словарь-справочник. Автор и составитель Санжаревский И.И., д-р. полит. наук, проф., изд. 6-е, испр. и доп., 2016.
3. Якунин, В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В.И. Якунин. —М.: Экономика, 2006. —432 с.
4. Хаусхофер, К. О геополитике: Работы разных лет/ К. Хаусхофер —М.: Мысль, 2001.
5. Фукуяма, Ф. Конец истории и последний человек/Фрэнсис Фукуяма; [пер. с англ. М.Б. Левина]. —Москва: Изд-во АСТ: Полиграфиздат, 2010. —588 с.; 21 см. —(Психология); ISBN 978-5-17-059140-4 (АСТ).
6. Зиновьев, А.А. Гомо советикус; Пара беллум/ А. Зиновьев. —М.: Моск. рабочий, 1991. —412 с.
7. Мурманская железная дорога. История строительства (1894-1917 гг.)/ А. А. Голубев; Федеральное агентство ж.-д. транспорта, Федеральное гос. образовательное учреждение высш. проф. образования «Петербургский гос. ун-т путей сообщ.». —Санкт-Петербург: ПГУПС, 2011. —204 с.
8. Локтева, О.С. Особенности развития риск-ориентированного подхода на железной дороге/ О.С. Локтева, Д.А. Локтев // Интернет-журнал «Транспортные сооружения». Т.4. №4(2017). DOI: 10.158-62/08TS417

9. Локтева, О.С. Социальное партнерство как инструмент увеличения безопасности труда в транспортной отрасли/ О.С. Локтева, Д.А. Локтев // Внедрение современных конструкций и передовых технологий в путевое хозяйство. – 2017. – Т.11. – №11 (11). – С. 72–80.

10. Локтева, О.С. Использование коворкингов, созданных на базе исторических объектов, для развития научных школ транспортной отрасли/О.С. Локтева, А.А. Локтев, В.И. Ткаченко // В сборнике: Современные проблемы совершенствования работы железнодорожного транспорта. Межвузовский сборник научных трудов. Москва, 2020. – С. 318–333.

11. Локтев, А.А. Памятники истории и архитектуры города Острогожска. Современное состояние (Альбом фотографий и краткое описание объектов культурного и исторического наследия города Острогожска Воронежской области) / А.А. Локтев, О.С. Локтева. – М.: МГСУ, 2011. – 226 с.

12. Локтев, А.А. Памятники истории и архитектуры города Павловска Воронежской области. Современное состояние (Альбом фотографий и краткое описание объектов культурного и исторического наследия города Павловска Воронежской области) / А.А. Локтев, О.С. Локтева. – М.: МГСУ, 2012. – 84 с.

13. Локтев, А.А. Памятники истории и архитектуры города Бобров. Современное состояние (Альбом фотографий и краткое описание объектов культурного и исторического наследия города Бобров Воронежской области) / А.А. Локтев, О.С. Локтева, А.Г. Полякова. – М.: МГСУ, 2014. – 88 с.

14. Локтев, А.А. Значение железнодорожных сооружений в развитии регионального туризма/А.А. Локтев, О.С. Локтева, Д.А. Локтев // Путь и путевое хозяйство. – 2020. – №8. – С. 36–39.

15. Локтева, В.А. Возможности BIM-технологий для объектов транспортной инфраструктуры на разных этапах жизненного цикла/ В.А. Локтева, Д.Р. Шукюров, А.А. Локтев // Внедрение современных конструкций и передовых технологий в путевое хозяйство. – 2020. – Т.16. – №16(16). – С. 49–60.

16. Glusberg B., Korolev V., Shishkina I., Loktev A., Shukurov J., Geluh P., Loktev D. Calculation of track component failure caused by the most dangerous defects on change of their design and operational conditions // В сборнике: MATEC Web of Conferences, 2018. С. 01054.

17. Локтев, А.А. Составление расчетной модели реконструируемых транспортных объектов историко-архитектурного наследия/А.А. Локтев, Д.А. Локтев // Наука и техника транспорта. – 2017. – №4. – С. 71–77.

18. Glusberg B., Savin A., Loktev A., Korolev V., Shishkina I., Alexandrova D., Loktev D. New lining with cushion for energy efficient railway turnouts // Advances in Intelligent Systems and Computing (см. в книгах). 2020. Т. 982. С. 556-570.

19. Loktev A., Korolev V., Shishkina I., Chernova L., Geluh P., Savin A., Loktev D. Modeling of railway track sections on approaches to constructive works and selection of track parameters for its normal functioning // Advances in Intelligent Systems and Computing (см. в книгах). 2020. Т. 982. С. 325-336.

20. Потапов, А.В. Тоннельная трасса для широтного арктического хода/ А.В. Потапов, В.П. Сычев, А.А. Локтев // Внедрение современных конструкций и передовых технологий в путевое хозяйство. – 2017. – Т.11, №11(11). – С. 112–119.

21. Локтев, Д.А. Возможность увеличения интенсивности использования объектов транспортной инфраструктуры, являющихся памятниками истории и архитектуры, в области регионального туризма/ Д.А. Локтев, О.С. Локтева, С.В. Федорова, А.А. Локтев // Транспортные сооружения. – 2018. – Т.5, №4. – С. 20.