

УДК 338.49

DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-7

Лебедева Н.А.

**ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2035 ГОДА**

Вологодский научный центр Российской академии наук
ул. Горького 56 «а», г. Вологда, 160014, Россия

e-mail: nadezhdalebedeva1@mail.ru

Аннотация.

Стратегическое планирование развития транспортной системы является важной составляющей управления целостностью и связанностью экономического пространства страны и ее регионов. Поэтому целью статьи стал анализ проблем и особенностей реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. В ходе анализа достижения целевых показателей Транспортной стратегии, реализуемой до 2021 года, установлено, что большинство из них не было достигнуто. Основными причинами этого стали изменение внешних политических и экономических условий, а также недостаточность финансирования. В новой редакции стратегии были изменены направления развития транспортной систем: сделан акцент на торговлю с азиатскими странами, а также на развитие межрегиональной и внешней связанности экономического пространства страны. Были выделены основные риски нереализации стратегии: рост цен на строительные материалы; ввод финансовых и транспортных санкций, ограничивающих развитие транспорта в России; несогласованность нормативно-правовых документов, являющимися инструментами осуществления целей Транспортной стратегии; сложность привлечения внебюджетного финансирования. Результаты работы могут быть полезны исследователям и органам исполнительной власти, осуществляющим управление транспортной системой.

Ключевые слова: региональная экономика; транспортная стратегия; транспортная система; территориальная связанность; национальные проекты

Информация для цитирования: Лебедева Н.А. Проблемы и особенности реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года // Научный результат. Экономические исследования. 2022. Т. 9. № 2. С. 74-84. DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-7

Nadezhda A. Lebedeva

**PROBLEMS AND PECULIARITIES OF THE
IMPLEMENTATION OF THE TRANSPORT STRATEGY
OF THE RUSSIAN FEDERATION UNTIL 2035**

Vologda Scientific Center of the Russian Academy of Sciences
56 A Gorky St., Vologda, 160014, Russia

e-mail: nadezhdalebedeva1@mail.ru

Abstract.

Strategic planning for the development of the transport system is an important component of managing the integrity and connectivity of the economic space of the country and its regions. Therefore, the purpose of the article was to analyze the problems and features of the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast until 2035. During the analysis of the achievement of the targets of the Transport Strategy implemented until 2021, it was found that most of them have not been achieved. The main reasons for this were changes in external political and economic conditions, as well as insufficient funding. In the new edition of the strategy, the directions of development of transport systems were changed: emphasis was placed on trade with Asian countries, as well as on the development of interregional and external connectivity of the economic space. In the new edition of the strategy, the directions of development of transport systems were changed: emphasis was placed on trade with Asian countries, as well as on the development of interregional and external connectivity of the country's economic space. The main risks of non-implementation of the strategy were highlighted: rising prices for construction materials; the introduction of financial and transport sanctions that restrict the development of transport in Russia; inconsistency of regulatory documents that are tools for implementing the goals of the Transport Strategy; the difficulty of attracting extra-budgetary financing. The results of the work can be useful to researchers and executive authorities that manage the transport system

Key words: regional economy; transport strategy; transport system; territorial connectivity; national projects

Information for citation: Lebedeva N. A. "Problems and features of transport strategy of the Russian Federation implementation of the until 2035", *Research Result. Economic Research*, 9(2), 74-84, DOI: 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-7

Введение

Развитие транспортной системы является одним из ключевых факторов обеспечения единства социально-экономического пространства страны и ее регионов, привлечения инвестиций и населения (Погосян и др., 2019). Важность транспортной системы для России обусловлена и тем, что ежегодно транспортом создается около 10% ВВП, и тем, что эко-

номические ресурсы здесь распределены неравномерно и для устойчивого функционирования экономики необходимо обеспечить их взаимосвязь.

Транспорт является ключевым драйвером увеличения связности экономического пространства, на что нацелены многие региональные стратегические документы. Долгосрочное планирование развития транспортной системы является важ-

ным аспектом для поддержания целостности и связанности экономического пространства страны и ее регионов. В Российской Федерации такое планирование осуществляется посредством транспортных стратегий, однако их реализация до недавнего времени не принесла значительных улучшений в транспортной системе (Гончарук, Ткачев, 2017). Поэтому целью данной статьи стал анализ проблем и особенностей реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года.

Изучению роли, функций и оценке эффективности транспортной системы посвящено множество научных трудов. Как отмечено Л.В. Рошиным и Ю.Н. Гольской, транспортная система обеспечивает повышение уровня производственной и коммерческой активности во всех сферах, она дает возможность увеличения масштабов производства, освоения новых территории и включения в оборот новых ресурсов, а также создания и укрепления связей производственных структур и товарных рынков [Рошин, Гольская, 2011].

Учитывая тот факт, что Российская Федерация занимает одну треть Евразии, а также имеет выходы к северным морям, то необходимо отметить и такую немаловажную роль транспорта как транзит. Транзит также играет роль в ценовой составляющей транспортировки грузов, а также экономике страны [Lindholm, Behrends, 2016]. По данным компании EY в 2020 году рост транзитного сообщения в России увеличился на 38% по сравнению с прошлым годом и составил 0,8 млн TEU, большую часть этих грузов составили грузы по направлению Китай-Европа-Китай [Обзор отрасли, 2020].

Мировая практика показывает, что в управлении развитием транспортной системы особая роль отводится долгосрочному стратегическому планированию [Burginskiene, 2021; Krykaskyuu, et al., 2020; May, Shepherd, Timms, 1999; Pazouki et al., 2017]. Интересной особенностью зарубежных стран является отсутствие разделения

стратегий по отраслевому признаку, что наблюдается в России. Так, в США имеется к реализации только 3 стратегии: социально-экономическая, национальной безопасности и экологическая. Тем не менее цели, указанные в данных документах, позволили обеспечить высокий уровень развития транспортной системы, что послужило одним из факторов увеличения ВВП страны: с 2000 года вырос более чем в 2 раза с 10,252 трлн. долл. до 20,93 трлн. долл.

В США обеспечение высокого уровня развития транспортной инфраструктуры способствовало увеличению объемов перевозок и уменьшению торговых ограничений [Забелина, 2012]. Однако негативной стороной американской политики транспортного развития стал рост цен на транспортные услуги. Главной особенностью развития транспортной системы США является одновременное обеспечение развития всех видов транспорта и создание взаимодействий между ними, чем была обеспечена эффективность мультимодальных перевозок. Кроме того, среди транспортных агентов выступают собственные компании, что позволяет обеспечить поступление налогов в бюджет своего государства [Забелина, 2012].

В других странах также происходит развитие транспортной системы по многим направлениям, начиная от поддержания высокого качества покрытия транспортных путей до обеспечения выгодной логистики [Правкин, Астремский, 2018; Closs, Yemisi, 2015] в том числе и обеспечения мультимодальных перевозок [Lindholm, Behrends, 2015]. Современные направления развития транспортной системы несколько разнятся в развитых странах, но преследуют цель оптимизации осуществления перевозок. В Южной Корее развитие направлено на логистический сектор [Павленко Н.Р. 2019], Германии – строительство высокоскоростных транспортных путей (средняя скорость – 240 км/ч, максимальная на маршруте Берлин – Ганновер – до 450 км/ч [Немецкий опыт ВСМ, 2014]) [Потапцева, 2011].

Стоит отметить, что в мировой практике на поддержание и развитие транспортной системы тратится от 6% до 15% ВВП, в России данный показатель составляет не более 3%.

Основная часть

В России стратегическое планирование развития различных отраслей и комплексов имеет огромное значение. Так, в 2008 году была принята Транспортная стратегия РФ до 2030 года (утвержденная Распоряжением Правительства России от 22 ноября 2008 года №1734-р). В ходе реализации данной стратегии было выполнено множество проектов, по развитию транспортного комплекса, среди которых строительство и реконструкция дорог федерального значения, включая дороги М-4 «Дон», М-11 «Нева» и др., строительство обходных дорог городов Торжок, Муром и др. Были построены новые портовые мощности и расширены порты Сабетта, Усть-Луга, Калининград и др., новые атомные ледоколы для развития Северного морского пути, проведена реконструкция судоходных гидроузлов, речных вокзалов и т.д., а также частично обновлен подвижной состав.

Однако проведенные работы не позволили достичь цель, сформулированную как «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры». При анализе достижения этой цели выявлено, что полностью выполнены только 10 из 24 целевых показателей. Наилучшие результаты наблюдались по автомобильному транспорту, по которому большая часть показателей была перевыполнена, что обусловлено высокой долей перевозок грузов и пассажиров именно этим видом транспорта.

По показателю «доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности...» мероприятий в достаточном объеме за 5 лет не было проведено. Показатель «перевалка грузов

портами речного транспорта» фактически выполнен на 80,3% за последний год. Одной из причин малого развития водного транспорта стало снижение потребления и добычи угля, и соответственно, его транспортировки в связи с экологической повесткой развития регионов.

Среди всех представленных показателей «перевалка грузов морскими портами» была перевыполнена относительно планового значения на 2,4%, что связано с увеличением транзитных перевозок морем (объем транзита в России с 2019 года по 2021 вырос на 41% [Информационно-аналитическая система, 2023]), в частности СПГ в Китай [Ивантер, Сысоев, 2022].

Для обеспечения конкурентоспособности российской транспортной системы стратегией предполагалось строительство и ввод скоростных и высокоскоростных коммуникаций. Протяженность скоростных транспортных путей хоть и выросла к 2019 году, но не достигла плановых значений (план – 1859,6 км, факт – 1495,6 км).

Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера вырос с 2014 года в связи с увеличением навигационного периода. Что касается среднего возраста грузовых транспортных средств, то можно отметить, что эксплуатационный возраст локомотивов снизился, но незначительно.

При реализации мер по обеспечению мобильности населения также наблюдается невыполнение 13 из 20 плановых показателей. В то же время план по увеличению пассажироперевозок воздушным транспортом был перевыполнен почти в 2 раза. Несмотря на высокие тарифы, данный вид транспорта обладает высокой надежностью, скоростью и возможностью доступа к наиболее удаленным территориям. Также не достигнуто ни одного целевого показателя по обеспечению интеграции в мировое транспортное пространство.

Мониторинг достижения цели «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду» осложнен отсутствием ряда статистически отслеживаемых показателей. В настоящее

время происходит переход от традиционного транспортного топлива к альтернативному, в результате чего снижаются объемы выбросов загрязняющих веществ. Одним из показателей данной цели является «доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств», плановое значение которого на 2019 год составляет 21%, а фактическое 2,5% [Транспортная стратегия, 2021].

Основными факторами, которые сказались на ходе реализации стратегии, можно выделить произошедшие внешнеэкономические изменения, которые потребовали адаптации экономики РФ к новым условиям, в результате чего менялись сроки реализации мероприятий. Также в отдельных случаях причиной недостижения показателей стало недофинансирование мероприятий.

В связи со сложившимися внешнеполитическими настроениями в мире к 2021 году, имеющаяся транспортная стратегия была пересмотрена. В основном новые изменения коснулись целей по осуществлению внешних взаимодействий. Так, 27 ноября 2021 года была принята новая Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации (далее Новая Стратегия). Основной целью реализации ее мероприятий стало удовлетворение спроса экономики и общества на конкурентоспособные и качественные транспортные услуги.

При сравнении прошлой и новой редакции Транспортной стратегии можно заметить, что сохранились все стратегические цели, которые были поставлены еще в прошлой редакции. Главным отличием старой стратегии от новой является нали-

чие конкретики для предлагаемых инфраструктурных решений. Так, был представлен список речных и морских портов, список аэропортов, в которых планируется провести работы для обеспечения полетов самолетов различного типа.

Другим важным отличием является большой акцент на развитие авиационной инфраструктуры в Москве, где планировалось отремонтировать взлетно-посадочные полосы, закупить новые самолеты. Однако это привело к тому, что большинство полетов осуществляется через Москву, что ведет к еще более сильной поляризации пространства России. Эту проблему предлагается решать в новой стратегии, через развитие авиационной инфраструктуры в других регионах России, чтобы обеспечить полеты, минуя Москву.

Изменился и вектор направленности развития связанности регионов. Так, в прошлой Стратегии, в которой был упор на развитие межрегиональной и внутрирегиональной связанности, в новом тексте Стратегии больший упор делается на развитии внешних и межрегиональных связей и меньший на внутрирегиональных (рис. 1).

В обновленной Транспортной стратегии РФ были включены и расширены все цели, которых планировалось достичь еще при реализации прошлой транспортной стратегии. Так, первая цель по формированию единого пространства России трансформировалась в цель «повышение пространственной связанности транспортной доступности территории». В рамках этих целей предполагалась создать единый опорный транспортный каркас, который позволил бы обеспечить условия связности регионов. Создание такого опорного каркаса может способствовать созданию и развитию кооперационных связей для обеспечения высокой производительности труда [Крюков, Коломак, 2021].



Рис. 1. Основные направления реализации старой и новой версии Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года
Fig. 1. The main directions of implementation of the old and new versions of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030

Планируется обеспечить высокий уровень связности регионов за счет обеспечения меньших расстояний между населенными пунктами, чтобы сократить время в пути и затраты на его преодоление. Кроме того, для обеспечения выгодных транспортных перевозок для каждого вида транспорта предусмотрено включение его части в общую транспортную систему, для обеспечения доступа к крупнейшим транспортно-логистическим точкам, которые представляют собой пересечение 2-х и бо-

лее видов транспорта. В них планируется обеспечить крупные транспортно-логистические центры – «грузовые деревни». Такой вид центров позволит обеспечить постоянный поток грузоперевозок, так как он обеспечивает быструю разгрузку с любого вида транспорта, высокую скорость таможенного оформления и погрузку на другой транспорт, являющийся выгодным для доставки в пункт назначения. Главным инструментом достижения целей прошлой стратегии является Феде-

ральная целевая программа «Развитие транспортной системы», и лишь в период с 2019 года еще и в рамках национальных проектов «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфра-

структуры» (КП) и «Безопасные качественные дороги» сроком реализации до 2030 года. Схема инструментов реализации Новой транспортной стратегии представлена на рисунке 2.

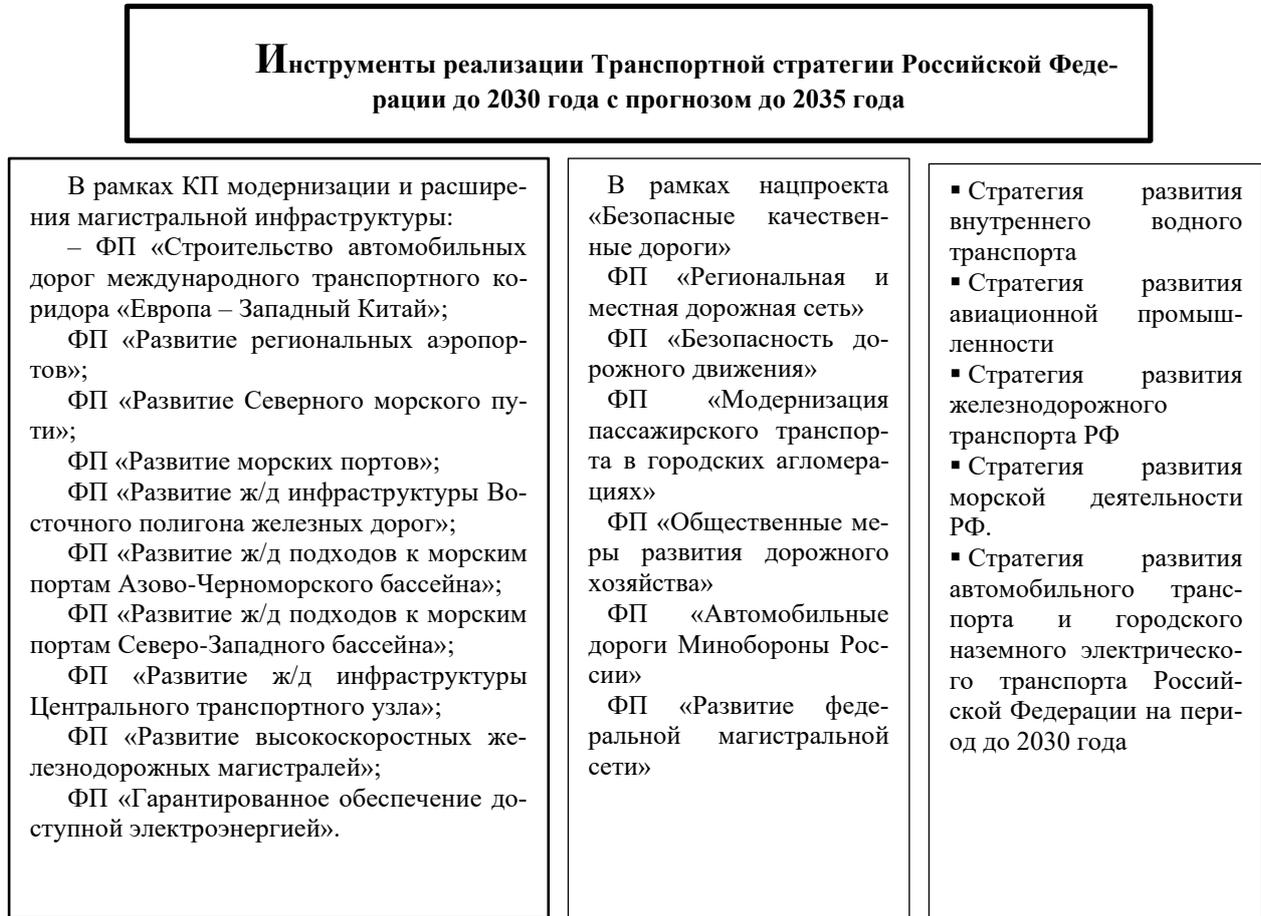


Рис. 2. Инструменты достижения целей Транспортной стратегии
Fig. 2. Tools for achieving the goals of the Transport Strategy

При рассмотрении главных инициатив новой стратегии видно, что направление на создание автомобильного опорного транспортного каркаса требует строительства и реконструкции имеющихся транспортных путей. Заключаемые контракты на обеспечение данных направлений имеют фиксированное финансирование, что в условиях резкого изменения цен на строительные материалы может привести к срыву сроков и строительства новых трасс [Кудияров, 2022].

При рассмотрении объемов финансирования можно заметить, что больше всего финансов направлено на реализацию про-

ектов, связанных с наземным транспортом. В рамках национальных проектов, направленных на развитие транспортной системы России выделено более 9 трлн рублей, из них:

1. Национальный проект «Безопасные качественные дороги» (утвержден по итогам заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 года) – 3,949 трлн. рублей;

2. Национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (утвержденный Распоряжением Правительства

Российской Федерации от 30 сентября 2018 года №2101-р) транспортная часть – 5,067 трлн. рублей.

Также, в связи с проводимой военной операцией на Украине и вводимыми санкциями со стороны ЕС и США реализация запланированных мероприятий будет или затянута, или не реализована.

Вводимые санкции нанесли наибольший ущерб авиационной отрасли [Эксперт назвал последствия, 2022]. Так, в рамках введенных санкций ЕС потребовал вернуть в течение месяца все самолеты, которые были взяты на условиях лизинга (около 90% всего авиапарка России). Кроме этого, ЕС запретил поставки российским компаниям комплектующих, а также ремонт и страховку тех машин, которыми Россия уже владеет. При этом среди российского автопарка присутствуют европейские самолеты «airbus» и американские «boing». То есть, на данный момент только европейские самолеты подлежат санкциям, в Америке же еще не было подтверждения о поддержании этих мер, что может позволить приобретать гражданские самолеты у США. Для них это будет являться достаточно выгодным, т.к. «boing» практически станет монополией на российском рынке. Тем не менее, даже модернизация аэропортов, не сможет полностью решить проблему транспортной доступности для малонаселенных территорий, главным образом по причине низких доходов населения.

При создании водной опорной сети планируется модернизировать морские порты для обеспечения большего объема переработанного груза. Планируется включить инфраструктуру Северного морского пути и другую необходимую навигационную инфраструктуру. Создание комплекса круглогодичной транспортировки через Северный морской путь позволит создать серьезного конкурента для транспортировки грузов через Суэцкий канал. Главным преимуществом такого способа транспортировки грузов является экономия времени. Однако и здесь имеются проблемы, первой из которых является недо-

статочность ледокольного флота, а также малые объемы переработки грузов в морских портах, которые приводят к серьезным потерям компаний.

При создании опорной автомобильной транспортной сети, необходимо строительство и реконструкция дорожного полотна большой протяженности. Планируется создать дороги в обход крупных городов, что позволит разгрузить внутренние дороги регионов. Также планируется обеспечить приведение в нормативное состояние дорожной сети удаленных и малонаселенных пунктов. В то же время существует и риск нереализации этих планов в связи с ростом цен на строительные материалы [Кудияров, 2022].

Для создания речной опорной сети планируется обеспечить соединение внутренних водных путей, по которым осуществляются перевозки от инфраструктуры наземных видов транспорта до населенных пунктов, не имеющих круглогодичного сухопутного сообщения. Особое место отводится строительству или реконструкции имеющихся речных портов [Минеев и др., 2021].

Заключение

Таким образом, полученные результаты позволяют сделать вывод о том, что применяемые инструменты транспортной стратегии недостаточны. Наиболее значимым фактором, оказавшим неблагоприятное влияние на достижение поставленных целей, является высокая зависимость транспортной сферы от зарубежных стран, что особенно четко проявилось в настоящем времени.

Кроме того, учитывая скорость изменения геополитической ситуации в мире (пандемия COVID-19, специальная военная операция и др.) в рамках долгосрочного планирования очень сложно объективно спрогнозировать необходимый уровень достижения целевых показателей.

В условиях санкций важным приоритетом при налаживании связей с другими странами является переориентация на во-

сток. С одной стороны, это увеличит возможности российской экономики в текущих условиях, с другой – наложит ограничения на финансирование остальных мероприятий. Это в свою очередь потребует привлечения дополнительных финансовых средств, для чего необходимы соответствующие инструменты, разработка которых и станет направлением дальнейших исследований.

Список литературы

1. Забелина Д. В., 2012. Транспорт как сфера правового регулирования в России и США // *Право и современные государства*. 2012. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-kak-sfera-pravovogo-regulirovaniya-v-rossii-i-ssha> (дата обращения: 19.02.2022).
2. Ивантер А. Сысоев Т., 2022. Не всегда вместе, но никогда против // «Эксперт». № 7. С. 13-17.
3. Крюков В.А., Коломак Е.А., 2021. Пространственное развитие России: основные проблемы и подходы к их преодолению // *Научные труды Вольного экономического общества России*. Т. 227. № 1. С. 92-114. DOI 10.38197/2072-2060-2021-227-1-92-114
4. Кудияров С., 2022. Золотой автобан. // «Эксперт». № 4. С. 18-20.
5. Минеев В.И., Иванов М. В., Почакаева О. В. (2021). О конкурентоспособности внутреннего водного транспорта // *Научные проблемы водного транспорта*. № 67. С. 102-114. DOI 10.37890/jwt.vi67.195.
Немецкий опыт ВСМ: скорость на экспорт // *Евразия*. URL <http://eav.ru/publ1.php?publ1=2014-06a15>
6. Информационно-аналитическая система Cargo Operator. URL <https://cargo-report.info/stat/transit-country>.
7. Обзор отрасли грузоперевозок в России 2020// ЕУ. 2021. 53 с.
8. Павленко Н.Р., 2019. Транспортная инфраструктура республики Корея: современное состояние и перспективные направления развития // *Скиф*. №1 (29). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-respubliki-koreya-sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivnye-napravleniya-razvitiya> (дата обращения: 19.02.2022).
9. Погосян М.А., Стрелец Д.Ю., Владимова В.Г., 2019. Связанность территории Российской Федерации: от постановки комплексных задач к формированию комплексных научно-технических проектов // *Вестник Российской академии наук*. Т. 89. №5. С. 489-495. doi: 10.31857/S0869-5873895489-495
10. Потапцева Е.В., 2011. Развитие транспортно-логистического сектора Германии // *Вестник ЧелГУ*. №6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportno-logisticheskogo-sektora-germanii> (дата обращения: 19.02.2022).
11. Правкин С.А., Астремский А.Д., 2018. Совершенствование транспортной системы через развитие механизмов государственно-частного партнерства // *Транспортное право и безопасность*. № 4(28). С. 72-82.
12. Рощин Л. В. Гольская Ю.Н., 2011. Социальная роль транспорта в экономике региона // *Экономика региона*. № 1(25). С. 244-248.
13. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года. <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>.
14. Эксперт назвал последствия санкций ЕС против российской авиаотрасли // MKRU URL <https://mkru.turbopages.org/mk.ru/s/economics/2022/02/26/ekspert-nazval-posledstviya-sankciy-es-protiv-rossiyskoy-aviaotrasli.html>
15. Burinskiene A., 2021, “The efficiency increase in a two-stage transport system”. *International journal of simulation modeling*, 1, 5-16. DOI 10.2507/IJSIMM20-1-536
16. Closs D., Yemisi B., 2015, “Transportation's role in economic development and regional supply”. *Chain Transportation Journal*, 54(1), 33-54. DOI 10.5325/transportationj.54.1.0033
17. Krykaysky Y., Prokopenko O., Shandrivska O., Vasylytsiv N., Nycz-Wojtan S., 2020, “Innovations in management of the complementary development of the territories adjusted to the river cargo transportation”, *Marketing and management of innovations*, 3, 57-275. DOI 10.21272/mmi.2020.3-19
18. Lindholm M., Behrends S., 2015, “Challenges in urban freight transport planning – a review in the Baltic Sea Region”, *Journal of transport geography*, 22, 129-136. DOI

10.1016/j.jtrangeo.2012.01.001

19. May A., Shepherd S., Timms P., 1999, "The specification of sustainable urban transport strategies", *International journal of sustainable development and world ecology*, 4, 293-304. DOI 10.1080/13504509909470019

20. Pazouki M., Jozi, S.A., Ziari, Y.A., 2017, "Strategic management in urban environment using SWOT and QSPM model" *Global journal of environmental science and management-gjesm*, 2, 207-216. DOI 10.22034/gjesm.2017.03.02.009.

References

1. Burinskiene A. (2021), "The efficiency increase in a two-stage transport system". *International Journal of Simulation Modeling*, 1, 5-16. DOI 10.2507/IJSIMM20-1-536

2. Closs D., Yemisi B. (2015), "Transportation's role in economic development and regional supply". *Chain Transportation Journal*, 54(1), 33-54. DOI 10.5325/transportationj.54.1.0033

3. German experience of the HSR: speed for export // *Eurasia*. URL <http://eav.ru/publ1.php?publid=2014-06a15> Cargo Operator information and analytical system. URL <https://cargo-report.info/stat/transit-country/>

4. Ivanter A. Sysoev T. (2022). Не всегда вместе, но никогда против // «Эксперт». № 7. С. 13-17.

5. Kryukov V.A., Kolomak E.A. (2021). Prostranstvennoe razvitie Rossii: osnovnye problemy i podhody k ih preodoleniyu // *Nauchnye trudy Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva Rossii*. Vol. 227. № 1. Pp. 92-114. DOI 10.38197/2072-2060-2021-227-1-92-114

6. Krykayskiy Y., Prokopenko O., Shandrivska O., Vasylytsiv N., Nycz-Wojtan S. (2020), "Innovations in management of the complementary development of the territories adjusted to the river cargo transportation", *Marketing and management of innovations*, 3, 57-275. DOI 10.21272/mmi.2020.3-19

7. Kudiyarov S. (2022). Zolotoj avtoban. // «Эксперт». № 4. Pp. 18-20.

8. Lindholm M., Behrends S. (2015), "Challenges in urban freight transport planning – a review in the Baltic Sea Region", *Journal of transport geography*, 22, 129-136. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2012.01.001

9. May A., Shepherd S., Timms P. (1999), "The specification of sustainable urban transport strategies", *International journal of sustainable*

development and world ecology, 4, 293-304. DOI 10.1080/13504509909470019

10. Mineev V.I., Ivanov M. V., Pochekaeva O. V. (2021). O konkurentosposobnosti vnutrennego vodnogo transporta // *Nauchnye problemy vodnogo transporta*. № 67. Pp. 102-114. DOI 10.37890/jwt.vi67.195.

11. Overview of the cargo transportation industry in Russia 2020 // *EY*. 2021. 53 p.

12. Pavlenko N.R. (2019). Transportnaya infrastruktura respubliky Koreya: sovremennoe sostoyanie i perspektivnye napravleniya razvitiya // *Skif*. №1 (29). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-respubliki-koreya-sovremennoe-sostoyanie-i-perspektivnye-napravleniya-razvitiya> (Accessed 19 February 2022).

13. Pazouki M., Jozi, S.A., Ziari, Y.A. (2017), "Strategic management in urban environment using SWOT and QSPM model", *Global journal of environmental science and management-gjesm*, 2, 207-216. DOI 10.22034/gjesm.2017.03.02.009

14. Pogosyan M.A., Strelec D.YU., Vladimirova V.G. (2019). Svyazannost' territorii Rossijskoj Federacii: ot postanovki kompleksnyh zadach k formirovaniyu kompleksnyh nauchno-tekhnicheskikh proektov // *Vestnik Rossijskoj akademii nauk*. Vol. 89. №5. С. 489-495. doi: 10.31857/S0869-5873895489-495

15. Potapceva E.V. (2011). Razvitie transportno-logisticheskogo sektora Germanii // *Vestnik CHelGU*. №6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportno-logisticheskogo-sektora-germanii> (Accessed 19 February 2022).

16. Pravkin S.A., Astremskij A.D. (2018). Sovershenstvovanie transportnoj sistemy cherez razvitie mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva // *Transportnoe pravo i bezopasnost'*. № 4(28). С. 72-82.

17. Roshchin L. V. Gol'skaya YU.N. (2011). Sotsial'naya rol' transporta v ekonomike regiona // *Ekonomika regiona*. № 1(25). С. 244-248.

18. The expert called the consequences of EU sanctions against the Russian aviation industry // *MKRU* URL <https://mkru.turbopages.org/mk.ru/s/economics/2022/02/26/ekspert-nazval-posledstviya-sankciy-es-protiv-rossijskoj-aviaotrasli.html>.

19. The Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast until 2035, approved by the decree of the Government of the

Russian Federation dated November 27, 2021.
<http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhL10nUT91RjCbeR.pdf>

20.Zabelina D. V. (2012). Transport kak sfera pravovogo regulirovaniya v Rossii i SSHA // Pravo i sovremennye gosudarstva. 2012. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transport-kak-sfera-pravovogo-regulirovaniya-v-rossii-i-ssha> (data obrashcheniya: 19.02.2022).

Статья подготовлена в соответствии с государственным заданием для ФГБУН ВолНЦ РАН по теме НИР No FMGZ-2022-0012 «Факторы и методы устойчивого социально-экономического развития территориальных систем в изменяющихся условиях внешней и внутренней среды»

Информация о конфликте интересов: авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

Conflicts of Interest: the author has no conflict of interest to declare.

Лебедева Надежда Анатольевна, инженер-исследователь отдела проблем социально-экономического развития и управления в территориальных системах Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Вологодского научного центра Российской академии наук», (г.Вологда, Россия)

Nadezhda A. Lebedeva, Research Engineer, Department of Problems of Socio-economic Development and Management in Territorial Systems, Federal State Budgetary Institution of Science "Vologda Scientific Center of the Russian Academy of Sciences", (Vologda, Russia)