

КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПОНЕНТА): ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Ю. В. Егоров

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I,
Санкт-Петербург, Россия

В работе автором оценено финансирование российского национального проекта совершенствования магистральной инфраструктуры (федеральные проекты железнодорожного транспорта) в 2019-2024 годах (с выделением двух подэтапов данного проекта), оценены предварительные итоги выполнения этого проекта с использованием установленных целевых показателей, проанализированы последователи (перспективы дальнейшей реализации в будущем) данного проекта. Показано, что в целом предварительные итоги реализации национального проекта можно признать успешными с перспективами продолжения включенных в него федеральных проектов в будущем.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, магистральная инфраструктура, национальный проект, Комплексный план, финансирование, целевые показатели реализации.

Введение

В 2024-м году завершилось выполнение Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года¹ (далее – Комплексный план), включая его железнодорожную часть. Предварительные итоги реализации данного проекта, разработанного для решения масштабной задачи совершенствования отечественной железнодорожной инфраструктуры, могут быть подведены с осмыслением будущего этого национального проекта.

Среди исследователей, посвятивших свои труды различным проблемам реализации Комплексного плана в части железнодорожного транспорта, следует упомянуть О. Ю. Патракеву [1], И. В. Проворную и ее партнеров [2], Л. А. Выдашенко и ее коллег [3], Л. Н. Такайшвили [4], П. Е. Раровского [5], О. А. Фрейдман (ныне – Осташевская) [6], Г. Ю. Пешкову и А. В. Морозова [7]. Стоит отметить, что данная проблематика косвенно обозначена в работах Е. М. Волковой и А. А. Воробьева [8], а также Л. М. Чеченовой [9] и И. М. Гулого [10].

Вклад этих авторов в настоящее исследование несомненен. Но следует отметить, что предварительные итоги реализации Комплексного плана (в части железнодорожного транспорта) и вопросы его финансирования почти не анализировались в научных работах. На основе вышесказанного можно сформулировать цель данной статьи: дать оценку финансированию, предварительным итогам реализации и возможному продолжению в будущем исследований в области модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части железнодорожного транспорта).

Оценка финансирования Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (железнодорожный транспорт, далее – в части ж/д транспорта) на протяжении его двух подэтапов 2019-2024 гг.

По мнению автора настоящей статьи, в реализации Комплексного плана можно отчетливо выделить 2 подэтапа:

1) 1-й (начальный) подэтап, 2019-2021 гг.²; для данного этапа характерны: незначительные откло-

¹ Распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р (ред. от 31.08.2024 г.) «Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

² При характеристике *первого подэтапа* учитывается содержание Комплексного плана с учетом его следующих редакций: распоряжений Правительства РФ от 17 августа 2019 г. № 1844-р, от 13 мая 2020 г. № 610-р, от 4 июля 2020 г. № 1747-р, от 28 декабря 2021 г. № 3896-р.

нения от первоначального содержания Комплексного плана, названий используемых в нем федеральных проектов (далее – ФП) и структуры всего Комплексного плана, адаптация сроков выполнения плана к условиям пандемии COVID-19, реализация начальной (меньшей) части запланированного финансирования Комплексного плана (в части ж/д транспорта);

2) 2-й (завершающий) подэтап, 2022-2024 гг.³; для данного этапа характерны: достаточно значительное «переформатирование» Комплексного плана в связи с геополитическими потрясениями

и изменением экономической ситуации в стране, реализация основной (большей) части запланированного финансирования Комплексного плана (в части ж/д транспорта).

На рис. 1 проиллюстрировано финансирование ФП Комплексного плана (планируемое и реальное) на протяжении реализации 1-го подэтапа (2019-2021 гг.) по всем источникам финансирования.

Рис. 2 демонстрирует структуру фактического финансирования Комплексного плана (в части ж/д транспорта) в разрезе ФП на протяжении 1-го подэтапа.

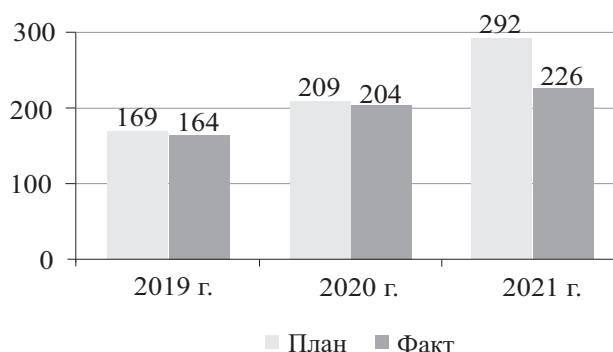


Рис. 1. Финансирование федеральных проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) на протяжении реализации его 1-го подэтапа (2019-2021 годы), все источники финансирования, млрд руб.⁴

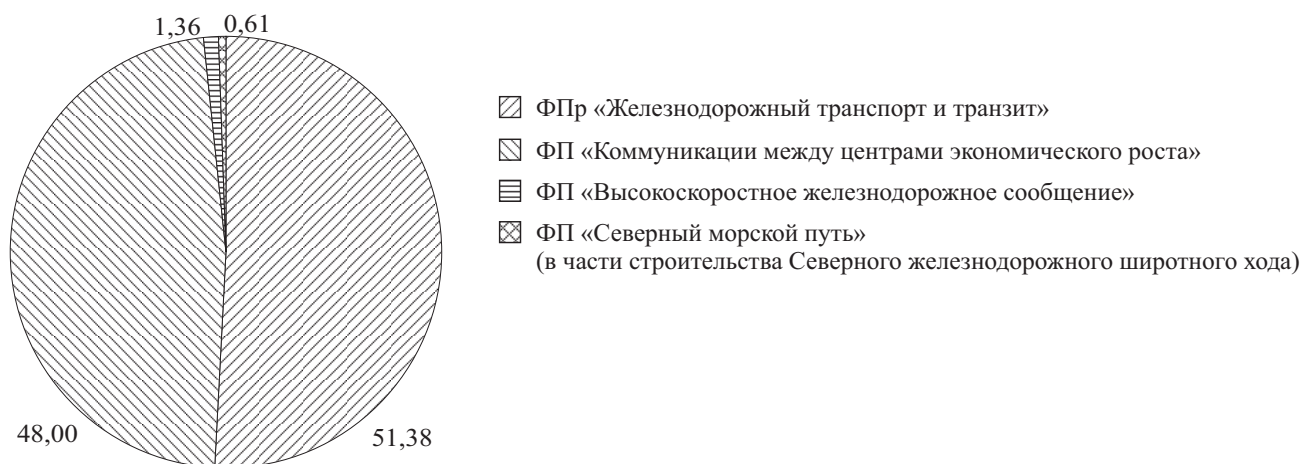


Рис. 2. Структура фактического финансирования Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в разрезе федеральных проектов на протяжении 1-го подэтапа (2019–2021 гг.), %⁵

³ При характеристики второго подэтапа учитывается содержание Комплексного плана с учетом его следующих редакций: распоряжений Правительства РФ от 13 апреля 2022 г. № 855-р, от 9 декабря 2022 г. № 3867-р, от 4 мая 2023 г. № 693, от 18 мая 2023 г. № 1288-р, от 24 июня 2023 г. № 1653-р, от 20 февраля 2024 г. № 383-р, от 31 августа 2024 г. № 2388-р.

⁴ Рисунок построен с использованием следующих источников: Отчетность компании ОАО «РЖД» за 2019-2021 гг. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9351> (дата обращения: 13.01.2025); Инвестпрограмма (инвестиционная программа) ОАО «РЖД» на период 2019-2025 гг. по базовому сценарию (расп. Правительства РФ от 19.03.2019 г. № 466-р (ред. от 13.10.2022 г.) «Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года»).

⁵ Рисунок построен с учетом источников, использованных для построения рис. 1.

Как следует из рис. 1, финансирование Комплексного плана (в части ж/д транспорта) на протяжении его 1-го подэтапа в основном не отставало от плана (за исключением 2021 г., когда процент выполнения плана составил 77 %); факт объема финансирования устойчиво рос на протяжении всего 1-го подэтапа. При этом, более 51 % всего финансирования данного подэтапа пришлось на ФП модернизации БАМа и Транссиба (Восточный полигон) (рис. 2). Второе место по объему финансирования «выиграл» ФП,

в основном посвященный совершенствованию Московского транспортного узла (48 %).

На рис. 3 проиллюстрировано фактическое финансирование ФП Комплексного плана (в части ж/д транспорта) на протяжении реализации его 2-го подэтапа (2022–2024 гг.) по источникам финансирования.

На рис. 4 проиллюстрирована структура финансирования Комплексного плана (в части ж/д транспорта) на протяжении его 2-го подэтапа (2022–2024 годы) в разрезе ФП (по фактическим данным).



Рис. 3. финансирование федеральных проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) на протяжении реализации его 2-го подэтапа (2022–2024 годы) по источникам финансирования, млрд руб.⁶

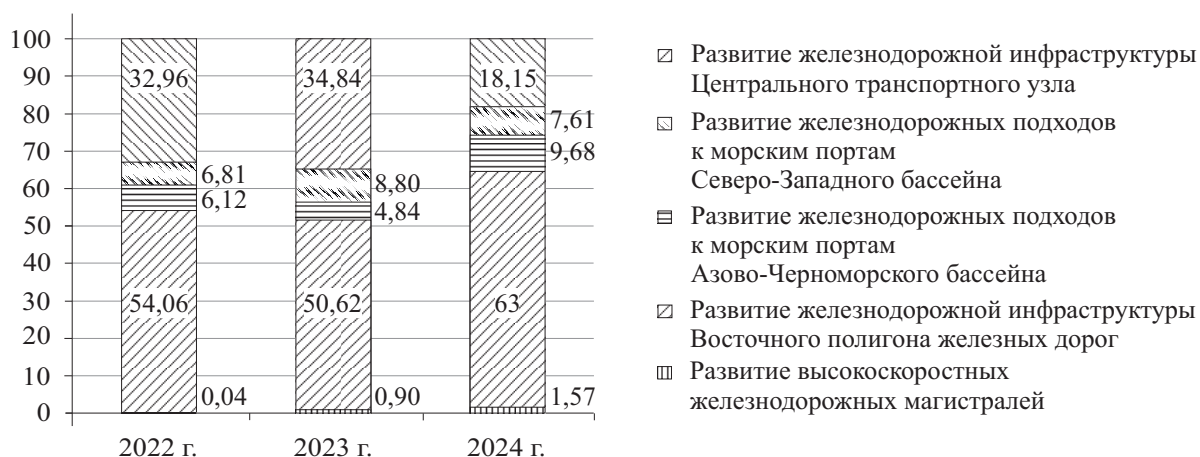


Рис. 4. Структура финансирования Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) на протяжении реализации его 2-го подэтапа (2022–2024 гг.) в разрезе федеральных проектов (по фактическим данным), %⁷

⁶ Построено автором по следующим данным: Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, Единый портал бюджетной системы Российской Федерации «Электронный бюджет». Национальные проекты. URL: <https://www.budget.gov.ru/Национальные-проекты/Перечень-национальных-проектов?message=eyJJTkRfcGFyYW1QZXJpb2QiOnsibmFtZSI6IklORF9wYXJhbVBlcmVlZCIsInZhbHVlIjoiaWJyNC0wNC0wOFQwMDowMDowMC4wMDBaliwidHlwZSI6IklRBVEUifSwicHJvamVjdFBIbG9uZS9wYXJlbnQwZWN0UGFyYW0iLCJ2YWx1ZSI6IjAiLCJ0eXBIIjoiaU1RSSU5HIn19> (да-та обращения: 12.01.2025); данные за 2024 г. (предварительные) по ОАО «РЖД» – Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (дата обращения: 12.01.2025).

⁷ Рисунок построен с использованием источников, использованных для построения рис. 3 (данные по 2024 г. – предварительные).

Как следует из рис. 3, объем финансирования Комплексного плана (в части ж/д транспорта) устойчиво рос на протяжении всего 2-го подэтапа⁸, в 2,4 раза превысив объем финансирования 1-го подэтапа. При этом, объем финансирования из средств федерального бюджета составлял от 4,9 % от общего объема в 2024 г. до 8,9 % в 2022 г.⁹ Доля финансирования развития инфраструктуры Восточного полигона выросла почти в 2 раза (до 63 % в 2024 г.), а доля финансового обеспечения совершенствования железнодорожной инфраструктуры Центрального (московского) транспортного узла, наоборот, сократилась в 2-3 раза (до 18 % в 2024 г.), доли финансирования развития подходов к морским портам существенно не изменились (рис. 2 и рис. 4).

Оценка предварительных итогов выполнения Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части ж/д транспорта). Оценим предварительные итоги выполнения указанного Комплексного плана с использованием утвержденных целевых показателей его реализации.

На рис. 5 представлена динамика целевого показателя Ц1¹⁰ Комплексного плана (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг. (план, факт).

На рис. 6 представлена динамика целевого показателя Ц2¹² Комплексного плана (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг. (план, факт).

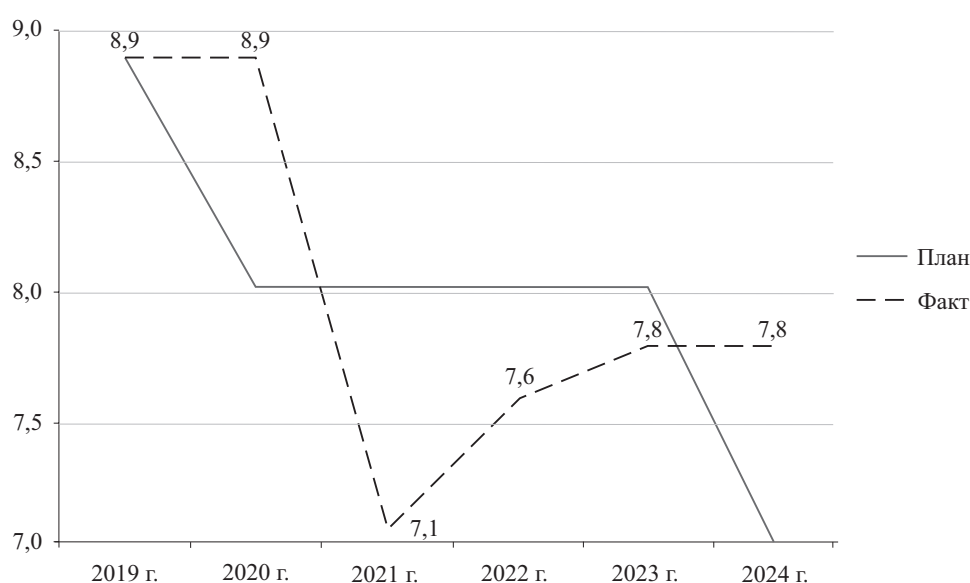


Рис. 5. Целевой показатель Ц1 Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг., суток¹¹

⁸ Согласно Инвестиционной программе ОАО «РЖД», план по ФП Комплексной программы (в части ж/д транспорта) на 2022 г. составлял 327,1 млрд руб., на 2023 г. – 388,1 млрд руб., на 2024 г. – 230,5 млрд руб. Если сравнить эти данные с данными рис. 2, то нетрудно заключить, что план перевыполнялся на всем протяжении 2-го подэтапа (в 2024 г. план был перевыполнен почти в 2 раза). Однако, следует заметить, что перечень ФП Комплексной программы (в части ж/д транспорта) Единого портала бюджетной системы РФ (Электронный бюджет) отличается от ФП Комплексной программы (в части ж/д транспорта) инвестиционной программы ОАО «РЖД». Также наблюдается некоторая разница при сравнении факта по годовым отчетам ОАО «РЖД» с данными факта Единого портала бюджетной системы РФ. Поэтому вышесказанное не позволяет однозначно утверждать, что тезис о перевыполнении плана корректен.

⁹ Остальное пришлось на внебюджетные источники. Однако эти внебюджетные источники в основном представлены средствами ОАО «РЖД» по инвестиционной программе компании, т.е. осуществлено фактически государственное финансирование из бюджета ОАО «РЖД». Тем не менее, разница между средствами федерального бюджета и средствами ОАО «РЖД», разумеется, существует.

¹⁰ Ц1 – сроки транспортировки транзитных контейнеров по направлению «Запад – Восток», в сутках.

¹¹ График построен с использованием следующих источников: ЕМИСС. Государственная статистика (показатели целей Комплексного плана). URL: <https://www.fedstat.ru/organizations/?expandId=1838955#> (дата обращения: 12.01.2025), данные по 2024 г. – предварительные; распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р (ред. от 31.08.2024 г.) «Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

¹² Ц2 – общая провозная способность (потенциальная возможность) магистралей, в млн тонн.

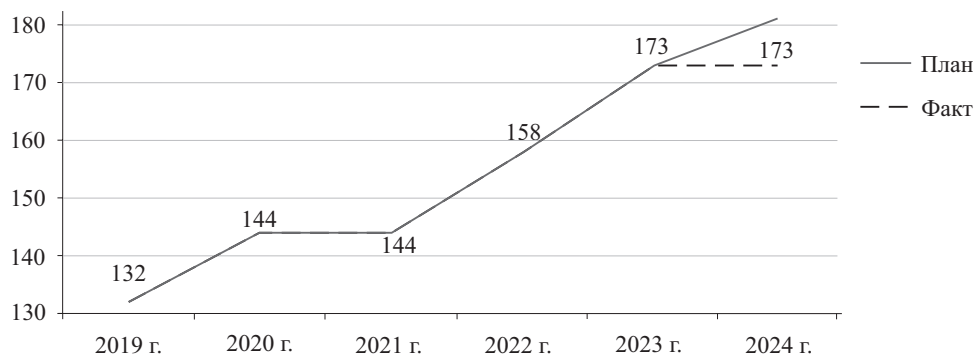


Рис. 6. Целевой показатель Ц2 Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг., млн. тонн¹³

На рис. 7 представлена динамика целевого показателя Ц3¹⁴ Комплексного плана (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг. (план, факт).

На рис. 8 представлена динамика целевого показателя Ц4¹⁶ Комплексного плана (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг. (план, факт).

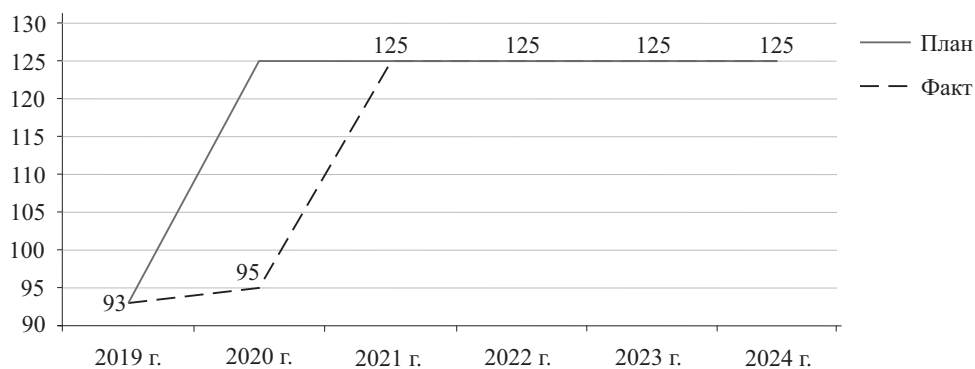


Рис. 7. Целевой показатель Ц3 Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг., млн. тонн¹⁵

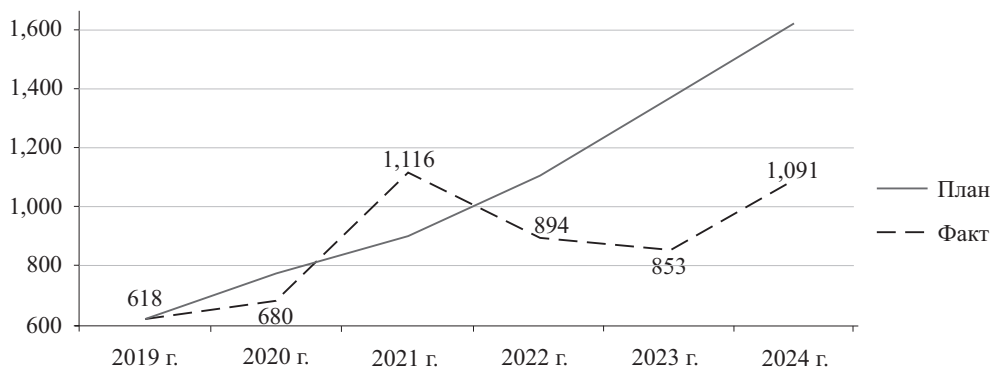


Рис. 8. Целевой показатель Ц4 Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 гг., тыс. двадцатифутовых эквивалентов¹⁷

¹³ Рисунок 6 построен с учетом источников, использованных для построения рис. 5.

¹⁴ Ц3 – общая провозная способность (потенциальная возможность) железнодорожных подходов к портам Азовского и Черного морей, в млн. тонн.

¹⁵ Рисунок построен с учетом источников, использованных для построения рис. 5.

¹⁶ Ц4 – объем транзита контейнеров посредством железнодорожного транспорта, в тыс. ДФЭ (двадцатифутовых эквивалентов).

¹⁷ Рисунок построен с учетом источников, использованных для построения рис. 5.

На рис. 9 представлена динамика целевого показателя Ц5¹⁸ Комплексного плана (в части ж/д транспорта) в 2019–2021 гг. (план, факт).

Рис. 10 демонстрирует динамику показателя Ц6²⁰ Комплексного плана (в части ж/д транспорта) в 2022–2024 гг. (план, факт). Как следует из рис. 5–10, целевые показатели Ц1–Ц6 на протяжении 2019–2024 гг. в основ-

ном демонстрировали положительную динамику, несмотря на экономически сложные периоды 2020–2021 гг. и 2022–2023 гг.; достаточно часто имело место выполнение/перевыполнение плана по показателям. Поэтому, по мнению автора настоящей статьи, предварительные итоги выполнения Комплексного плана (в части ж/д транспорта) можно признать успешными.

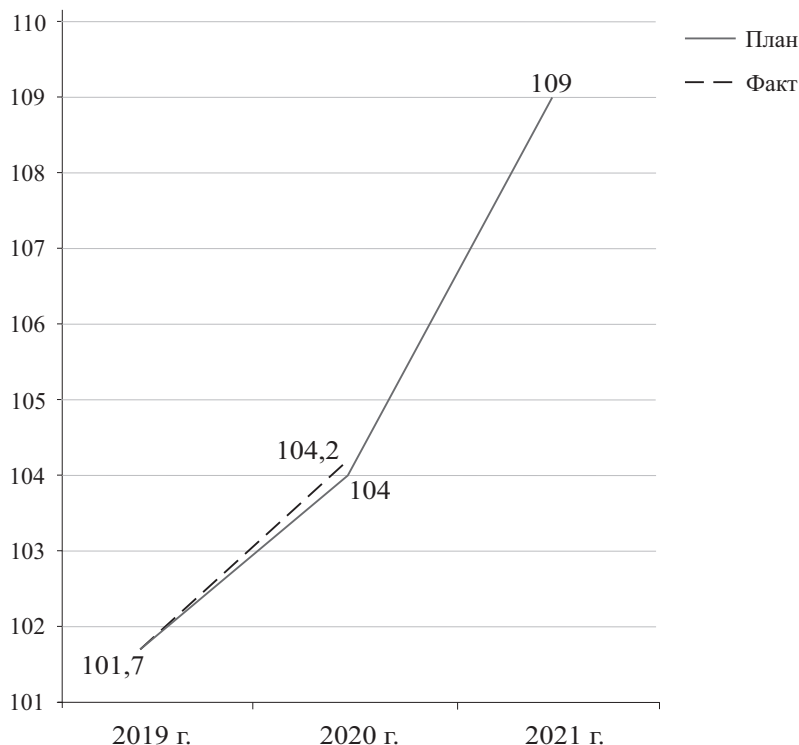


Рис. 9. Целевой показатель Ц5 Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в 2019–2021 гг., %¹⁹

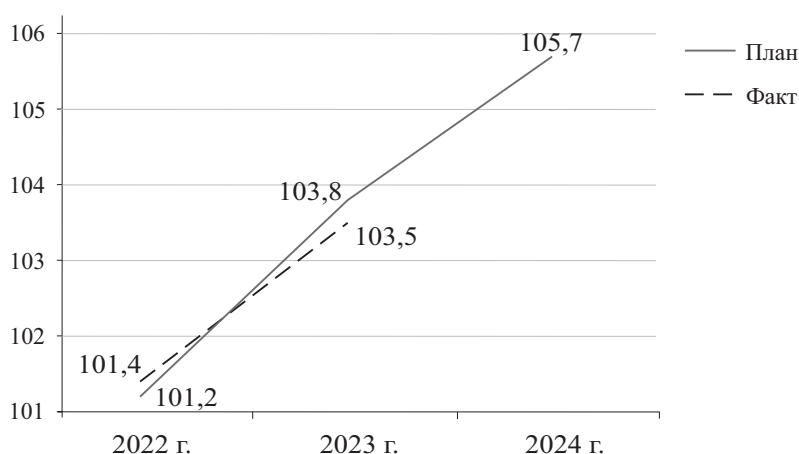


Рис. 10. Целевой показатель Ц6 Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в 2022–2024 гг., %²¹

¹⁸ Ц5 – индекс качества транспортной инфраструктуры (по всем ФП рассматриваемого Комплексного плана) к уровню 2017 года, в %.

¹⁹ Рисунок построен с учетом источников, использованных для построения рис. 5.

²⁰ Ц6 – индекс качества транспортной инфраструктуры (по всем ФП рассматриваемого Комплексного плана) к уровню 2021 года, в %.

²¹ Рисунок построен с учетом источников, использованных для построения рис. 5.

Будущее Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части ж/д транспорта). Хотя 2024 г. подходит к концу и вместе с ним завершается реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта), по мнению автора настоящей работы, это не означает окончание начатой в 2018 г. работы по различным направлениям развития магистральной транспортной инфраструктуры страны (включая железнодорожный транспорт). Основным «приемником» рассматриваемого Комплексного плана является новый национальный проект «Эффективная транспортная система» (ЭфТС)²², запускаемый в 2025 г. (план бюджетного финансирования по всем ФП проекта на 2025 г. равен 131,4 млрд руб.).²³ В рамках данного проекта будет продолжено выполнение ряда ФП в сфере железнодорожного транспорта, возникших впервые в Комплексном плане (рис. 2). Например, ФП «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального (московского) транспортного узла» «импортирован» из рассмотренного Комплексного плана в новую ИнфЖ («Инфраструктуру для жизни»). Новые национальные проекты отлича-

ются от аналогичных проектов Комплексного плана сокращенным количеством финансируемых из федерального бюджета железнодорожных ФП (до двух), а также резко уменьшенным общим объемом выделяемого федерального финансирования (см. табл. 1).

Так, пока общий объем бюджетного финансирования по плану для ФП «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального (московского) транспортного узла» на 2025–2027 гг., составляет всего 4,5 млрд руб. (табл. 1). Для сравнения: только в 2023 г. объем выделенных средств федерального бюджета на реализацию данного ФП (еще в составе Комплексного плана) составлял 51,5 млрд руб.²⁵

Невзирая на данную тенденцию, общий объем финансирования (из всех источников) железнодорожных ФП модернизации и расширения инфраструктуры в 2025–2027 гг. вряд ли сократится. Так, к примеру, внебюджетные источники финансирования (средства ОАО «РЖД») будут использованы для ФП «Развитие опорной сети железных дорог». В частности, на 2025 г. в инвестиционной программе ОАО «РЖД» на мероприятия данного ФП уже запланировано 151,1 млрд руб.²⁶

Таблица 1

Планируемое финансирование из федерального бюджета федеральных проектов в сфере железнодорожного транспорта в рамках новых национальных проектов, предполагаемых к реализации в 2025–2027 гг.²⁴

Наименование железнодорожного ФП / наименование нового национального проекта, включающего в свой состав данный железнодорожный ФП	Объем финансирования ФП (железнодорожная сфера) по годам, млн руб.		
	2025 год	2026 год	2027 год
Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального (московского) транспортного узла/ ИнфЖ	4500	0	0
Развитие ВСМ/ЭфТС	16170	7590	1760

²² О его запуске свидетельствует разработанный и своевременно утвержденный Минэкономразвития РФ «Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов», в котором указано, что «основными инструментами достижения стратегических целей в сфере транспортного комплекса будут являться национальные проекты "Эффективная транспортная система" и "Инфраструктура для жизни" (в части автомобильных дорог и общественного транспорта), реализация которых позволит обеспечить высокоэффективную качественную работу пассажирского и грузового транспорта общего пользования» (там же приведены показатели по развитию железнодорожного транспорта, используемые автором настоящей статьи).

²³ Новые нацпроекты и бюджет: сколько направят на инфраструктуру в ближайшие три года? / Аналитический обзор Sherpa Group (от 14.10.2024 г.), URL: <https://sherpagroup.ru/analytics/pdf/dase9ib.pdf?ysclid=m3lg9jp8qv912363435> (дата обращения: 12.11.2024).

²⁴ См. Федеральный закон от 30 ноября 2024 г. № 419-ФЗ «О федеральном бюджете на 2025 г. и на плановый период 2026 и 2027 годы».

²⁵ Информация о финансировании Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (в части ж/д транспорта) в 2019–2024 годах. URL: <https://www.budget.gov.ru/Национальные-проекты/Перечень-национальных-проектов?message=eyJJTkrFcfYfYw1QZXJpb2QiOmsibmFtZSI6IklORF9wYXJhbVBlcmlyZCIsInZhbHVlIjoiaWoiMjAyNC0wN0wOFQwMDowMDowMC4wMDBaliwidHlwZSI6IklRBVEUifSwicHJvamVjdF8hcmFtIjpw71m5hbWUiOiJwcm9qZWNOUGFyYyW0iLCJ2YWx1ZSI6IjAiLCJ0eXBlioiU1RSSU5Hln19> (дата обращения: 12.01.2025).

²⁶ Инвестпрограмма (инвестиционная программа) ОАО «РЖД» на период 2019–2025 гг. по базовому сценарию (расп. Правительства РФ от 19.03.2019 г. № 466-р «Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года» (ред. от 13.10.2022 г.)).

Заключение

В настоящей статье автором проведена оценка финансирования Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (в части железнодорожного транспорта) (с выделением его двух подэтапов – 2019-2021 гг. и 2022-2024 гг.), оценены предварительные итоги выполнения указанного Комплексного плана с использованием установленных целевых показателей, а также раскрыто будущее рассмотренного Комплексного плана, осуществление которого будет реализовано посредством выполнения в 2025-2027 гг. национального проекта «Эффективная транспортная система».

Результаты исследования можно применять в процессе уточнения и развития положений политики государства в сфере совершенствования инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также для будущих научных изысканий в данной сфере.

Литература

1. Патракеева О. Ю. Перспективы социально-экономического развития Краснодарского края в контексте реализации национальных проектов в сфере транспортной инфраструктуры // Региональная экономика. Юг России. 2020. Т. 8, № 2. С. 122–130.
2. Проворная И. В., Филимонова И. В., Гладких К. Д. Проблемы транспортной обеспеченности регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. 2024. № 3. С. 129–146. DOI: 10.31857/S0131281224030095
3. Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А., Гарифуллина Ю. М. Исследование перспектив развития

Восточного полигона на Транссибирской магистрали // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9, № 4. С. 389–398. DOI: 10.33619/2414-2948/89/45

4. Такайшвили Л. Н. Восточный полигон железных дорог России для экспорта российского угля: перспективы развития и ограничения // Известия Томского политехнического университета. Инжиниринг георесурсов. 2023. Т. 334, № 12. С. 41–55. DOI: 10.18799/24131830/2023/12/4502

5. Раровский П. Е. Приоритеты в формировании актуальной российской транспортной системы международного значения // Российский внешнеэкономический вестник. 2024. № 6. С. 46–52. DOI: 10.24412/2072-8042-2024-6-46-52

6. Фрейдман О. А. Методологические аспекты классификации и управления транспортными системами // Мир транспорта. 2020. Т. 18, № 4 (89). С. 34–52. DOI: 10.30932/1992-3252-2020-18-34-52

7. Пешкова Г. Ю., Морозов А. В. Модернизация Восточного полигона как основа реформирования транснациональной логистики Российской Федерации на современном этапе // Финансовый менеджмент. 2024. № 4. С. 114–123.

8. Волкова Е. М., Воробьев А. А. Систематизация рисков в проектах строительства транспортных пассажирских хабов // Бюллетень результатов научных исследований. 2022. № 4. С. 181–189. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-4-181-189

9. Чеченова Л. М. Развитие евразийского транзитного потенциала железных дорог // Экономика железных дорог. 2022. № 1. С. 23–35.

10. Гулый И. М. Оценка окупаемости инвестиций в инфраструктуру международного транспортного коридора «Север-Юг» // Транспортное дело России. 2023. № 4. С. 60–63. DOI: 10.52375/20728689_2023_4_60

Сведения об авторе

Егоров Юрий Владимирович – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Экономика транспорта» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург, Россия.
ORCID: 0000-0003-1485-4042
E-mail: orion56@mail.ru

COMPREHENSIVE PLAN FOR THE MODERNIZATION AND EXPANSION OF THE MAINLINE INFRASTRUCTURE (RAILWAY COMPONENT): PRELIMINARY RESULTS AND PROSPECTS

Yu. Egorov

St. Petersburg State University of Railways of Emperor Alexander I,
Saint Petersburg, Russia

In the work, the author assessed the financing of the Russian national project for improving the mainline infrastructure (federal railway transport projects) in 2019-2024 (with the allocation of two sub-stages of this project),

assessed the preliminary results of this project using established targets, and analyzed the followers (prospects for further implementation in the future) of this project. It is shown that, in general, the preliminary results of the implementation of the national project can be considered successful with prospects for continuing the federal projects included in it in the future.

Keywords: railway transport, mainline infrastructure, national project, Comprehensive plan, financing, implementation targets.

References

1. Patrakeeva O. Yu. Prospects for the socio-economic development of the Krasnodar Territory in the context of the implementation of national projects in the field of transport infrastructure, *Regional'naya ekonomika. Yug Rossii*, 2020, T. 8, № 2, pp. 122–130. (In Russ.).
2. Provornaya I. V., Filimonova I. V., Gladkikh K. D. Problems of transport security in the regions of Eastern Siberia and the Far East, *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2024, № 3, pp. 129–146. DOI: 10.31857/S0131281224030095 (In Russ.).
3. Vydashenko L. A., Vydashenko P. A., Garifullina Yu. M. A study of the prospects for the development of the Eastern landfill on the Trans-Siberian Railway, *Byulleten' nauki i praktiki*, 2023, T. 9, № 4, pp. 389–398. DOI: 10.33619/2414-2948/89/45 (In Russ.).
4. Takaishvili L. N. The Eastern landfill of Russian railways for the export of Russian coal: development prospects and limitations, *Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo universiteta. Inzhiniring geosursov*, 2023, T. 334, № 12, pp. 41–55. (In Russ.). DOI: 10.18799/24131830/2023/12/4502
5. Rarovskii P. E. Priorities in the formation of an up-to-date Russian transport system of international importance, *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik*, 2024, № 6, pp. 46–52. (In Russ.). DOI: 10.24412/2072-8042-2024-6-46-52
6. Freidman O. A. Methodological aspects of classification and management of transport systems, *Mir transporta*, 2020, T. 18, № 4 (89), pp. 34–52. DOI: 10.30932/1992-3252-2020-18-34-52 (In Russ.).
7. Peshkova G. Yu., Morozov A. V. Modernization of the Eastern Landfill as a basis for the reform of the transnational logistics of the Russian Federation at the present stage, *Finansovyi menedzhment*, 2024, № 4, pp. 114–123. (In Russ.).
8. Volkova E. M., Vorob'ev A. A. Systematization of risks in passenger transport hub construction projects, *Byulleten' rezul'tatov nauchnykh issledovaniy*, 2022, № 4, pp. 181–189. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-4-181-189 (In Russ.).
9. Chechenova L. M. Development of the Eurasian transit potential of railways, *Ekonomika zheleznikh dorog*, 2022, № 1, pp. 23–35. (In Russ.).
10. Gulyi I. M. Assessment of the return on investment in the infrastructure of the North-South international transport corridor, *Transportnoe delo Rossii*, 2023, № 4, pp. 60–63. DOI: 10.52375/20728689_2023_4_60 (In Russ.).

About the author

Yuri V. Egorov – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Transport Economics at the St. Petersburg State University of Railways of Emperor Alexander I, St. Petersburg, Russia.

ORCID: 0000-0003-1485-4042

E-mail: orion56@mail.ru