

УДК 338.246.027.4

Корнышев Евгений Евгеньевич, магистрант,
Иркутский государственный университет путей сообщения,
г. Иркутск, Российская Федерация,
e-mail: e.e.kornyshev@mail.ru

Сольская Ирина Юрьевна, доктор экономических наук, профессор,
Иркутский государственный университет путей сообщения,
г. Иркутск, Российская Федерация,
e-mail: irina_solskaya@mail.ru

**ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО СУБСИДИРОВАНИЯ
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО
ТРАНСПОРТА И ЭКОНОМИКУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
THE IMPACT OF GOVERNMENT SUBSIDIES FOR PASSENGER
TRANSPORTATION ON THE DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT AND
THE ECONOMY OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Аннотация. Статья посвящена исследованию роли государственных субсидий на устойчивое развитие системы общественного транспорта в России. В статье проводится комплексный анализ различных форм государственной поддержки, направленной на поддержание и улучшение инфраструктуры общественного транспорта и повышение его доступности для всех слоев населения. Особое внимание уделяется проектному финансированию, включая субсидии для приобретения нового подвижного состава, модернизацию существующих транспортных мощностей, улучшение транспортной логистики и развитие экологически чистых транспортных решений. В рамках данного исследования рассматриваются примеры проектов, реализованных в российской экономике, что позволяет оценить эффективность государственной поддержки на практике. Также анализируются проблемы, с которыми сталкиваются государственные органы во время реализации субсидируемых программ. Материалы исследования акцентируют внимание на важности государственных субсидий для компенсации финансовых потерь транспортных компаний, а также на необходимости совершенствования нормативно-правовой базы, чтобы способствовать внедрению инновационных решений и оптимизации работы общественного транспорта в условиях роста урбанизации и увеличивающейся нагрузки на транспортную инфраструктуру.

Ключевые слова: Государственные субсидии, общественный транспорт, инфраструктура, транспортная доступность, государственная поддержка, транспортные проекты, устойчивое развитие.

Abstract. The article is devoted to the study of the role of government subsidies for the sustainable development of the public transport system in Russia. The article provides a comprehensive analysis of various forms of government support aimed at maintaining and improving public transport infrastructure and increasing its accessibility to all segments of the population. Special attention is paid to project financing, including subsidies for the purchase of new rolling stock, modernization of existing transport capacities, improvement of transport logistics and development of environmentally friendly transport solutions. This study examines examples of projects implemented in the Russian economy, which makes it possible to assess the effectiveness of government support in practice. The problems faced by government agencies during the implementation of subsidized programs are also analyzed. The research materials focus on the importance of government subsidies to compensate for financial losses of transport companies, as well as the need to improve the regulatory framework in order to

promote the introduction of innovative solutions and optimize the operation of public transport in conditions of increasing urbanization and increasing burden on transport infrastructure.

Keywords: Government subsidies, public transport, infrastructure, transport accessibility, government support, transport projects, sustainable development.

Введение

Основной целью транспортной программы Российской Федерации, утвержденной Распоряжением Правительства от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018), является обеспечение доступа населения к высококачественным транспортным услугам, соответствующим социальным стандартам. Эту стратегию планируется внедрить к 2030 году. Цель данной инициативы - усовершенствовать правовую базу для мер по оказанию помощи пассажирам, чтобы стимулировать конкуренцию в транспортном секторе.

Актуальность темы статьи обусловлена возрастающей ролью общественного транспорта в современной России, где транспортная инфраструктура играет ключевую роль в обеспечении мобильности населения и устойчивого развития транспортной мобильности. Государственные субсидии на пассажирские перевозки являются важным инструментом для улучшения качества транспортных услуг, снижения нагрузки на экологию и повышения доступности транспорта для всех слоев населения.

Методология исследования

Цель исследования заключается в анализе влияния государственного субсидирования на развитие общественного транспорта в Российской Федерации.

Предметом изучения является система субсидирования пассажирских перевозок, а объектом - общественный транспорт как ключевой элемент транспортной инфраструктуры, влияющий на социальную мобильность и экономическое развитие страны.

Теоретическую основу данного исследования формируют работы следующих авторов: И. В. Кузнецова [1], А. В. Иванов [2], Н. С. Петров [3], Д. Гербер [4], П. Яблоков [5]. Кроме того, для анализа использовались данные, полученные с таких ресурсов, как КонсультантПлюс [6], Совет Безопасности Российской Федерации [7;10], Digital.gov.ru. [8], Правительство РФ [9].

Методы исследования - анализ, систематизация, сравнение, классификация, группировка, обобщение.

Добавлено примечание ([KEE1]): Добавил раздел

Результаты исследования

В настоящее время перевозка большинства пассажиров не приносит прибыли транспортным компаниям, тем не менее, они остаются важными для населения [2].

В условиях роста урбанизации и увеличения числа транспортных средств на дорогах, проблема эффективного управления общественным транспортом становится все более острой. Субсидирование позволяет внедрять инновационные решения, такие как электрический транспорт, модернизировать инфраструктуру и оптимизировать маршруты, что способствует снижению заторов и улучшению экологической обстановки в городах.

Субсидии представляют собой средства, направленные на поддержку автобусных компаний, что позволяет им снизить финансовые потери при обслуживании пассажиров на социально значимых маршрутах [4]. Источниками данных субсидий являются региональные или местные бюджеты. Так, целесообразно использовать государственную помощь в виде субсидий для транспортных компаний, осуществляющих социальные функции. Государственные субсидии представляют собой

Добавлено примечание ([KEE2]): Здесь был заголовок Материалы и методы

средства из государственного бюджета, выделяемые компаниям и гражданам по определённым критериям. Эти финансовые ресурсы могут поступать как из федерального бюджета, так и из региональных бюджетов в зависимости от типа транспортных услуг и объёма их предоставления. Транспортные субсидии официально регламентированы Бюджетным кодексом Российской Федерации [3].

Согласно указу Президента, опубликованному 28 апреля 1997 года № 426 (с изм. от 23.07.2001), железнодорожный транспорт играет роль в обеспечении стабильности и развития российской экономики и её регионов. Данный указ является частью структурных реформ в области естественных монополий. На долю железнодорожного транспорта приходится 45% всех пассажирских перевозок. Учитывая его значимость для экономики и предоставление транспортных услуг, государственная поддержка в данной сфере является необходимой.

Субсидии для компенсации выпадающих доходов выделяются в соответствии с правилами, утверждёнными Правительством Российской Федерации 7 апреля 2004 года. Эти субсидии направлены на компенсацию убытков, возникающих в результате регулирования цен на дальние пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах. В пункте 1 Постановления говорится, что субсидии получают железнодорожные предприятия, которые перевозят людей на большие расстояния в поездах общего пользования, деятельность которых регулируется правительством. Существующий подход к компенсации железнодорожным предприятиям снижения выручки допускает субсидирование только естественных монополий в железнодорожном секторе. Если положение о тарифном регулировании будет реализовано, то субсидии, вероятно, будут выделены. Это зависит от того, занимается ли организация монополистической деятельностью и относится ли она к категории естественных монополий [7].

Железнодорожные компании сталкиваются с вызовом снижения доходов в связи с выравниванием тарифов на пассажирские перевозки из Калининграда с тарифами в других регионах России. Это было санкционировано Постановлением Правительства Российской Федерации № 916 от 21 декабря 2007 года (ред. от 24.12.2021). Государство предоставляет дотации для компенсации убытков, связанных с изменениями тарифной политики. Данная поддержка предусмотрена специальным постановлением правительства, направленным на оказание помощи железнодорожным компаниям в возмещении утрат доходов от перевозок в плацкартных вагонах и дальних поездах, курсирующих в Калининградскую область и обратно.

Государство продолжает предоставлять финансовую поддержку железнодорожным компаниям, чтобы помочь им справиться с убытками. Это связано с предоставлением льгот на проезд для студентов и школьников в общих и плацкартных вагонах. Существует нормативный документ, регулирующий выплаты от государства железнодорожным компаниям для компенсации убытков, обусловленных этими льготами. Также предусмотрена поддержка для решения вопроса снижения доходов в результате применения государственных тарифов на использование железнодорожной инфраструктуры для пригородных поездов. Правила предоставления этих субсидий компании ОАО "Российские железные дороги" нацелены на компенсацию убытков, вызванных регулированием тарифов, с целью улучшения качества обслуживания пассажиров [9].

В России, при осуществлении поездок на расстояние свыше 150 километров, граждане чаще предпочитают автодороги, в то время как использование железных дорог становится менее популярным. В некоторых удалённых населённых пунктах автомобили остаются единственным доступным средством передвижения. Это указывает на важность перевозок людей и грузов на автотранспорте (рис. 1) [4].

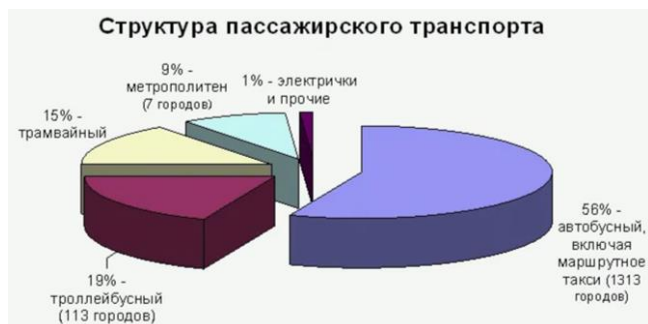


Рисунок 1 Структура пассажирского транспорта (Источник: [2])

Государство оказывает поддержку автобусным перевозкам через систему субсидий на тех маршрутах, где количество пассажиров недостаточно для полного покрытия затрат на услуги. В случаях, когда выручка от продажи билетов не обеспечивает необходимых финансовых ресурсов, автоперевозчики, осуществляющие рейсы по пригородным и междугородним направлениям и имеющие соглашения с местными органами власти, получают финансовую помощь из бюджета. Эти субсидии способствуют компенсации недополученных доходов, которые могли бы быть получены при высоких тарифах.

Субсидии, способствующие покрытию расходов на пассажирские перевозки автобусами по пригородным маршрутам, не предоставляют преимуществ для компаний-перевозчиков. Решение о распределении субсидий операторам общественного транспорта зависит от ряда факторов, включая заявки, перечень маршрутов, процесс подачи и рассмотрения заявок, а также необходимые документы и критерии для определения таких маршрутов.

Организации, которые сотрудничают для обеспечения потока товаров и услуг, непосредственно производят эти товары и услуги и способствуют экономическому росту, обычно называют транспортно-логистической инфраструктурой [2].

Значительная социальная значимость пассажирского транспорта в России, а также особенности пассажирских перевозок в транспортно-логистической сфере и другие важные проблемы сдерживали создание свободного рынка. Для решения проблемы дефицита доходов, вызванного государственным регулированием, действующая система государственных субсидий на проезд пассажирских поездов потребовала улучшения распределения и стратегического использования средств федерального бюджета. Система субсидирования перевозок на дальние расстояния отличается значительным уклоном, поскольку предполагает, что средства распределяются в зависимости от вида транспорта, без учета различий в других технических и экономических показателях поставщиков транспортных услуг, владельцев логистической инфраструктуры и железнодорожных перевозчиков.

АО "ФПК" должно поддерживать свою конкурентоспособность в транспортном секторе с учетом действующей тарифной базы, поскольку оно является национальным пассажирским перевозчиком дальнего следования. В то же время основные конкуренты в этом секторе - авиакомпании - обладают самостоятельностью устанавливать свои тарифы по своему усмотрению на протяжении всего процесса планирования перевозок, что существенно влияет на ценообразование и спрос. Важно отметить, что государственные гарантии в отношении субсидирования перевозок распространяются и на пассажирские авиакомпании (см. рис. 2).



Рисунок 2 Объем и направления государственного субсидирования за счет средств федерального бюджета пассажирских перевозок железнодорожного дальнего сообщения и воздушного сообщения за 2017-2023 гг., млрд. руб. (Составлено авторами на основании [9]).

В ходе анализа функционирования системы субсидирования пассажирских перевозок мы пришли к выводу о необходимости ее улучшения. Государственная поддержка данного направления должна осуществляться как на национальном, так и на региональном уровнях. Сегодня субсидии предоставляются для различных видов транспорта на одних и тех же маршрутах. Для повышения эффективности систем помощи необходимо в первую очередь создать сбалансированную сеть маршрутов, обладающих субсидиями. Главной целью становится установление равновесия в транспортной системе между регионами. Дополнительно, имеет смысл рассмотреть возможность предоставления выбора перевозчика для выполнения маршрута и определения приоритетных маршрутов, нуждающихся в государственной поддержке. Более того, до начала предоставления субсидий в транспортном секторе перевозчик-бенефициар и федеральный орган исполнительной власти или соответствующее ведомство Российской Федерации должны разработать основу для заключения государственного транспортного контракта. Существует возможность создания различных государственных программ поддержки авиакомпаний, таких как субсидии на пассажирские перевозки. Среди доступных возможностей - целевые кредиты, налоговые льготы и государственные гарантии [2].

В результате структурных изменений, осуществленных в железнодорожном секторе в период с 2022 по 2023 год, возникла новая структура функционирования пассажирского комплекса в рамках транспортно-логистической инфраструктуры. Основопологающим элементом этой стратегии было предоставление коммерческим и независимым перевозчикам доступа к инфраструктуре Российских железных дорог для стимулирования конкуренции в секторе пассажирских перевозок.

В настоящее время субсидирование пассажирских перевозок различными видами транспорта осуществляется неравномерно. Более того, ожидается, что с 2017 по 2023 год государственное финансирование воздушного транспорта увеличится более чем вдвое, в то время как поддержка железнодорожного транспорта, по прогнозам, сократится в три раза.

Ставка налога на добавленную стоимость была постепенно снижена до нуля в 2022 и 2023 годах, что позволило государственному бюджету отменить субсидии на проезд в пассажирских поездах дальнего следования [8]. Этому способствовало последовательное снижение ставки.

Часть государственного бюджета предназначена для субсидирования пассажирских авиаперевозок, включая финансовую помощь авиакомпаниям в рамках лизинговых программ для приобретения новых воздушных судов. В конечном итоге Федеральное агентство воздушного транспорта разрешило авиакомпаниям использовать эти воздушные суда только для внутренних и региональных рейсов внутри России. Авиакомпания получила такое разрешение. С 2020 года этот вид государственной помощи является единственным доступным вариантом для АО "ФПК". Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 января 2020 года № 41 определено, что российская лизинговая организация имеет право на получение субсидий в размере девяноста процентов затрат на уплату процентов по кредитам на приобретение двухэтажных пассажирских вагонов у ОАО "ТВЗ". Указ содержит положения о субсидировании авиаперевозок между Центральной Россией и Дальним Востоком, а также между Республикой Крым и Калининградской областью.

Калининградская область уникально предлагает аналогичную схему субсидирования пассажирских перевозок на поезде, независимо от категории пассажиров. При отсутствии других транспортных возможностей на Дальнем Востоке из-за физических или географических ограничений правительство прибегает к субсидированию определенных авиамаршрутов. Это происходит, когда другие решения недоступны. На эту поддержку имеют право лица в возрасте до 23 лет и лица старше 60 лет.

В 2023 году регулируемым железнодорожным транспортом воспользовались более шестидесяти миллионов человек, а правительство выделило восемь миллиардов рублей на финансовую поддержку поездок на поездах дальнего следования. Правительство предлагает субсидии в размере определенной денежной суммы для каждого пассажира в связи с регулируемыми поездками на поезде дальнего следования. Расчет этих субсидий приведен на рис. 3.

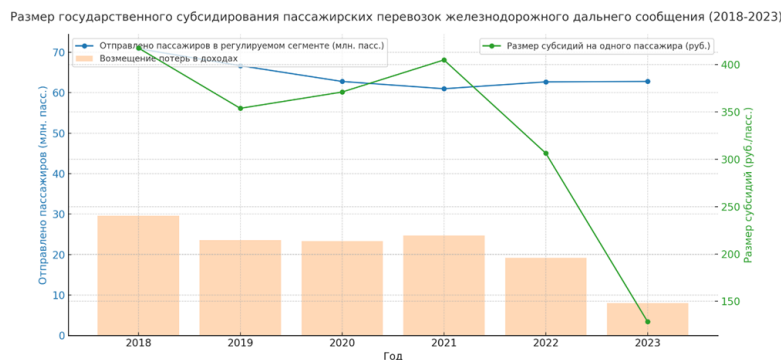


Рисунок 3 Расчет размера государственного субсидирования за счет средств федерального бюджета пассажирских перевозок железнодорожного дальнего сообщения на одного пассажира за 2018-2023 гг., млрд. руб. (Составлено авторами на основании [7]).

В представленном рисунке 3 осуществляется анализ величины государственного субсидирования, финансируемого из федерального бюджета, для пассажирских перевозок железнодорожного дальнего сообщения на одного пассажира в период с 2018 по 2023 год. Данные субсидии предназначены для компенсации убытков, возникающих в результате предоставления льготных тарифов определённым категориям пассажиров.

Анализ динамики цен на проезд в регулируемом сегменте (плацкартные вагоны как фирменных, так и не фирменных поездов) за период с 2013 по 2022 год показывает, что темпы роста стоимости проезда превышали аналогичные показатели в нерегулируемом сегменте. Данная тенденция обусловлена такими факторами как инфляционные процессы, изменения в тарифной политике и уровень государственного субсидирования.

Важно подчеркнуть, что субсидирование в регулируемом сегменте не должно охватывать всех пассажиров, поскольку не все из них нуждаются в финансовой поддержке. Это условие является ключевым для обеспечения рационального использования бюджетных средств и повышения результативности государственной помощи (рис. 4).

Индексы потребительских цен на стоимость проезда в междугороднем сообщении в Российской Федерации (2013-2022)



Рисунок 4 Индексы потребительских цен на стоимость проезда в междугороднем сообщении в Российской Федерации за 2013-2022 гг., на конец периода, в % к декабрю предыдущего года. (Составлено авторами на основании [10]).

В соответствии с указанием правительства, стоимость проезда в специально отобранных транспортных средствах увеличилась быстрее, чем общий индекс цен в России. За отчетный период наибольшее повышение цен наблюдалось в плацкартных вагонах поездов по сравнению с другими видами дальних поездок. Как иллюстрировано на рисунке 3, необходимо оценить текущую систему железнодорожных пассажирских перевозок и ту помощь, которую она предоставляет. Пассажиры, имеющие право на государственную социальную помощь, включая скидки на проезд в поездах, определяются в соответствии с Федеральным законом № 178-ФЗ от 17 июля 1999 года "О государственной социальной помощи". Данный закон регулирует предоставление поддержки определенным группам граждан, что способствует обеспечению справедливости и доступности транспортных услуг для уязвимых слоев населения. Например, детям до 10 лет предоставляются скидки, а учащимся старше 10 лет - отдельная помощь. В регулируемом секторе могут находиться только те пассажиры, которые указаны в таблице 4 (федеральные пособия и дети) [6]. Для рационального управления этим сектором необходимо рассмотреть возможность перевода остальных пассажиров в нерегулируемую область.

На рисунке 5 представлен средний доход на одного пассажира, полученный на основе статистики АО "ФПК" за 2020-2023 годы.

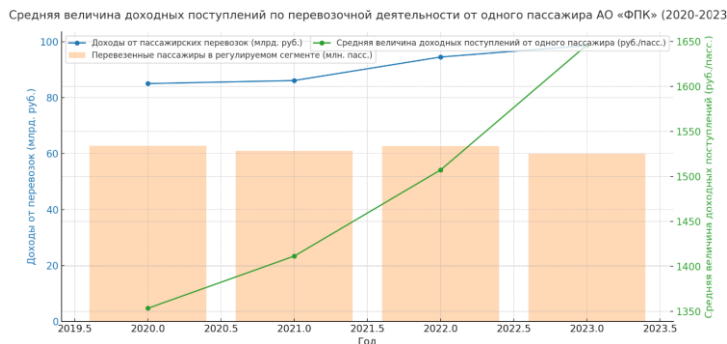


Рисунок 5 Расчет средней величины доходных поступлений по перевозочной деятельности от одного пассажира АО «ФПК» за 2020-2023 гг. (Составлено авторами на основании [8]).

Обсуждение результатов

С учетом фактических данных о доходах в регулируемом сегменте за 2023 год проведен расчет прогнозируемого уровня субсидий из федерального бюджета для пассажирских перевозок по железнодорожной инфраструктуре на дальнем следовании в 2024 году. Данный расчет позволяет оценить необходимые финансовые средства для поддержания и развития сегмента транспортной системы, а также обеспечения доступности железнодорожных услуг (табл. 1).

Таблица 1 Механизм расчета планового уровня субсидий из федерального бюджета для перевозок по железнодорожной инфраструктуре пассажиров в дальнем следовании в регулируемом сегменте на 2024 г. Составлено автором на основании [10].

п/п	Наименование показателя	Расчет на 2024 г.	Пояснение
	Расчетное количество пассажиров, на которых выделяются субсидии при перевозке	6 423 083 пасс.	
.1	Федеральные льготники (перевезенные пассажиры по специальному талону)	27 383 пасс.	Количество перевезенных пассажиров на территории РФ за 2023 г. (данные регулятора)
.2	Дети до 10 лет	3 899 860 пасс.	
.3	Школьники старше 10 лет	2 236 840 пасс.	
.4	Пассажиры Калининградской области	259 000 пасс.	Отправление пассажиров из субъекта РФ (данные Росстата)
	Расчетная стоимость доходной ставки в регулируемом сегменте на одного пассажира на 2024 г.	1 773,55 руб./пасс	

Добавлено примечание ([КЕЕ3]):

Добавлено примечание ([КЕЕ4]): Здесь был заголовок Результаты

.1	Средняя величина доходных поступлений по перевозочной деятельности от одного пассажира в регулируемом сегменте	1 646,0 8 руб./пасс.	Рассчитана на основании данных годового отчета ОАО «ФПК» к собранию акционеров за 2023 г.
.2	Размер дефляторов Минэкономразвития на 2024 г.	за 2024 г. - 103,6%.	Прогноз индексов дефляторов и индексов цен производителей по видам экономической деятельности (транспорт)
	Размер планового уровня субсидий на 2024 г.	9,98 млрд. руб.	
.1	Перевозка детей до 10 лет и федеральных льготников	6,96 млрд. руб.	С учетом 100% возмещения выпадающих доходов перевозчику
.2	Школьники старше 10 лет	1,98 млрд. руб.	С учетом оплаты пассажиром 50% от стоимости проезда
.3	Возмещение потерь в доходах при осуществлении перевозок из Калининградской области	1,03 млрд. руб.	Уровень значений федерального бюджета 2018 г.

Предлагается новый подход к оптимизации поддержки пассажирских перевозок, который учитывает интересы как пассажиров, так и перевозчиков. Данный метод направлен на повышение доступности услуг для пользователей и способствует продуктивному функционированию компаний в данной сфере.

Чтобы облегчить переход деятельности пассажирских перевозчиков к рыночному управлению, следует устранить ограничения, налагаемые государственными учреждениями на регулируемый сектор. Этот шаг позволит государственным служащим сократить субсидии в будущем, не влияя на деятельность АО "ФПК".

Размер субсидий определяется выделяемой суммой, которая может корректироваться в течение периода надзора регулирующих органов. Перевозчик должен обладать полномочиями по выделению ресурсов на инвестиционную инициативу, направленную на замену парка подвижного состава, если пассажиропоток в регулируемом секторе упадет ниже ожидаемых целевых значений. Перевозчик несет ответственность за обеспечение успеха программы. Этот проект может быть согласован с государственными органами исполнительной власти.

Заключение

В предлагаемой стратегии есть возможности для улучшения и оптимизации, которая направлена на увеличение пассажиропотока в регулируемом секторе при одновременном субсидировании перевозок в больших объемах. Тем не менее, существуют серьезные опасения по поводу развития субсидирования проектов

пассажирских перевозок на дальние расстояния, поскольку предлагаемый метод расчета субсидий не соответствует установленным руководящим принципам.

Более убедительный подход к увеличению пассажиропотока на дальние расстояния может быть достигнут путем рассредоточения пассажиропотока и, следовательно, снижения доли перевозок с ограничениями.

Пассажирские перевозчики и государственные учреждения должны принять скоординированный комплекс мер по организации логистики и транзита в рамках стратегии логистики пассажирских железнодорожных перевозок дальнего следования.

Следовательно, рекомендуется разработать и внедрить оптимальные маршруты для повышения эффективности пассажирских перевозок. Эти данные будут использованы для расчета субсидий из федерального бюджета, предназначенных для строго регулируемой отрасли.

Для установления четких процедур определения необходимых субсидий на пассажирские перевозки важно, чтобы все заинтересованные стороны транспортного сектора участвовали в изменении механизмов, регулирующих управление субсидиями.

Библиографический список

1. Кузнецова И. В. Обзор ключевых факторов влияния на равновесную цену проезда в системе городского общественного транспорта // Экономика и управление. — 2024. — № 3. — С. 45–52.
2. Иванов А. В. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие регионов // Региональная экономика: теория и практика. — 2023. — № 6. — С. 98–104.
3. Петров Н. С. Практика государственного субсидирования пассажирских перевозок в Российской Федерации // Транспорт России. — 2023. — № 5. — С. 23–27.
4. Гербер Д. Общественному транспорту нужен "Транспорт": регионы ждут федеральной поддержки // TR.ru. — URL: <https://tr.ru/news/5422-obshchestvennomu-transportu-nuzhen-transport-regiony-zhdut-federalnoy-podderzhki> (дата обращения: 12.02.2025).
5. Яблоков П. Городской общественный транспорт — 2030: как сделать пассажиров счастливыми? Часть 2 // TR.ru. — URL: <https://tr.ru/articles/5596-gorodskoy-obshchestvennyy-transport-2030-kak-sdelat-passazhirov-schastlivymi-chast-2> (дата обращения: 12.02.2025).
6. Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" // КонсультантПлюс. — URL: <https://ips.pravo.gov.ru/?backlink=1&docbody=&nd=102456047&prevDoc=102092020> (дата обращения: 12.02.2025).
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Совет Безопасности Российской Федерации. — URL: <https://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/> (дата обращения: 12.02.2025).
8. Развитие общественного транспорта в крупных городах России // Digital.gov.ru. — URL: <https://digital.gov.ru/uploaded/files/trunova-190123-transport-prezentatsiya.pdf> (дата обращения: 12.02.2025).
9. Государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы" // Правительство РФ. — URL: <https://ips.pravo.gov.ru/?backlink=1&docbody=&nd=102456047&prevDoc=102092020> (дата обращения: 12.02.2025).
10. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Совет Безопасности Российской Федерации. — № 2413-р. — С. 12–18.