

М.О. ТУРАЕВА, И.В. ГОРОХОВА

ЗНАЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ

В статье предпринята попытка анализа законодательного обеспечения состояния национальной безопасности в транспортной сфере в Российской Федерации с точки зрения освещения национальных интересов, вызовов и угроз. Авторами показано, что транспортно-логистические интересы России на международном направлении не всегда в полном объеме и в соответствии с национальными интересами были отражены в отраслевых документах стратегического планирования. Особо указывается на значимость новой Морской доктрины, принятой в июле 2022 г., в которой заданы приоритеты развития морской деятельности на ближайшие несколько лет, в т.ч. на транспортном направлении. Используя статистические данные о состоянии транспортной сферы России, авторы исследуют произошедшие изменения в связи с антиковидными ограничениями и новейшими геополитическими вызовами. Подчеркивается, что реализация целей Транспортной стратегии 2021 г. в ближайшей перспективе будет идти с отрицательной динамикой.

Ключевые слова: Россия, национальная безопасность, устойчивое развитие, документы стратегического планирования, национальные интересы, стратегические цели, транспортная сфера, транзит, грузоперевозки, международные транспортные коридоры.

JEL: L92, K32, F15, R40

Нормативная основа

Экономическая безопасность страны обеспечивается устойчивым поступательным развитием общества, что само по себе является стратегической целью любого государства. Национальные интересы во многом определяют цели, которые ставит перед собой общество. Если цель поставлена, должны быть показатели ее достижения. Как известно, в 2015 г. государства – члены ООН приняли 15-летний план достижения к 2030 г. Целей устойчивого развития (далее – ЦУР)¹. Повестка

¹ Повестка дня в области устойчивого развития // Организация объединенных наций. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/about/development-agenda/>

включила 17 целей и 169 задач. Россия как член ООН, присоединившись к глобальному плану и взяв на себя таким образом обязательства по реализации пунктов повестки, интегрировала эти задачи с национальными правовыми актами. В 2018 г. вышел президентский Указ о национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года². В 2020 г. вышел упразднивший его Указ о национальных целях развития России до 2030 г.³ Как в первом, так и во втором документе были обозначены целевые ориентиры: в Указе 2018 г. — цели, целевые показатели, задачи; в Указе 2020 г. — национальные цели развития Российской Федерации. В частности, ряд ориентиров был сформулирован для оценки развития транспортной, дорожной, инфраструктурной сфер. В рамках этой логики, к примеру, Росстат публикует данные по достижению национальных показателей ЦУР⁴, где каждой цели присвоен показатель и приводятся данные, характеризующие уровень достижения целевого ориентира. Кроме этого, в октябре 2021 г. был утвержден Единый план по достижению национальных целей Российской Федерации, в котором прописаны алгоритмы, механизмы и документы для достижения показателей до заявленного целевого уровня⁵.

Основным государственным документом стратегического планирования, который определяет национальные интересы и приоритеты Российской Федерации, а также формулирует на долгосрочную перспективу обеспечение национальной безопасности и устойчивого развития, является Стратегия национальной безопасности (далее — Стратегия). Действующая на сегодняшний день редакция Стратегии была утверждена в июле 2021 г.⁶

В литературе, посвященной Стратегии национальной безопасности 2021 г., отмечается, что она имеет много недостатков, в определенном смысле потому, что имеет формальную природу, не отвечает требованиям государственных документов стратегического планирования, а факторы реальной опасности национальной безопасности в Стратегии учтены далеко не полностью [1]. Кроме того, правоведами отмечается,

² Указ Президента Российской Федерации № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // Официальный сайт Администрации Президента России. URL: <http://static.kremlin.ru/media/acts/files/0001201805070038.pdf>

³ Указ Президента Российской Федерации № 474 от 21 июля 2020 г. «О национальных целях развития России до 2030 года» // Официальный сайт Администрации Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/63728>

⁴ См., например, Национальный набор показателей ЦУР — данные. 24.06.2022 // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Перечень%20национальных%20показателей%20ЦУР_RUS.xlsx

⁵ Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации № 2765-р от 1 октября 2021 г.) (с изм. от 24 декабря 2021 г.).

⁶ Стратегия национальной безопасности Российской Федерации (утв. Указом Президента Российской Федерации № 400 от 2 июля 2021 г.) // Официальный сайт Администрации Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046>

что в документе упущены важные методологические положения, в т.ч. касающиеся сущностного содержания национальной безопасности [2].

Между тем на фоне значительной трансформации и глубоких структурных изменений мировой экономики, произошедших из-за пандемии COVID-19, в обновленной Стратегии (в части «Россия в современном мире: тенденции и возможности») говорится в т.ч. и о происходящих трансформациях мирового экономико-политического развития, нарастающей геополитической нестабильности, что неизбежно повлечет за собой формирование новой архитектуры мироустройства. В числе внешних вызовов в Стратегии национальной безопасности упоминается сдерживание мировым сообществом развития российской промышленности и *контроль над транспортными маршрутами* [3]. В связи с этим развитие транспортной инфраструктуры, повышение транспортной связанности, реализация российского транзитного потенциала и интеграция в мировое транспортное пространство упоминаются в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации 2021 г. как задачи, решение которых необходимо для осуществления государственной политики и *обеспечения национальной безопасности*.

Главным отраслевым стратегическим документом развития российской транспортной сферы является принятая в ноябре 2021 г. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. Она была разработана в соответствии с упомянутыми выше Стратегией, Указами Президента о национальных целях, Стратегией пространственного развития, Федеральным законом «О стратегическом планировании»⁷, поручениями главы государства⁸. В тексте документа также отмечено, что Транспортная стратегия учитывает положения отраслевых стратегий смежных отраслей (включая документы ЕАЭС), при этом первостепенным по важности приоритетом при реализации документа является *обеспечение национальных интересов Российской Федерации*. Утверждая этот документ в ноябре 2021 г., правительство упразднило ряд распоряжений прежних лет, включая те, по которым была утверждена предыдущая отраслевая стратегия⁹.

Следует отметить, что и в базовом, и в консервативном прогнозных сценариях новая стратегия исходила из тех же предпосылок, что находи-

⁷ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р) // Официальный сайт Правительства России. URL: <http://government.ru/docs/35733/>; Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // Официальный сайт Администрации Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38630>

⁸ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации № 3363-р от 27 ноября 2021 г.) // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/file/8157401>

⁹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации № 1734-р от 22 ноября 2008 г.) // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/storage/app/media/uploaded-files/strategiya.docx>

лись в основе Транспортной стратегии 2008 г.¹⁰, а национальные транспортно-логистические интересы на международном направлении в Транспортной стратегии 2021 г. не были обновлены и дополнены таким образом, как того требует изменяющаяся мировая геополитическая обстановка, актуальные внешнеполитические вызовы и те риски, с которыми сталкивается российская национальная безопасность в настоящее время.

К примеру, во втором разделе Транспортной стратегии 2021 г. среди проблем и вызовов российской инфраструктуры и транспорта отдельно перечислены «вызовы для транспортного комплекса, связанные с обороноспособностью страны и мобилизационной готовностью транспортного комплекса». В список этих вызовов вошли проблемы, характеризующие нереализованные резервы для мобилизации транспортного комплекса и транспортного обеспечения обороны, недостаточная развитость железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, к примеру, на севере и востоке страны. Вместе с тем список вызовов 2021 г. копирует, по сути, текст раздела II «Оценка состояния и комплексные проблемы развития транспортного комплекса Российской Федерации» и раздела «Цель 5 “Повышение уровня безопасности транспортной системы”» предыдущей стратегии 2008 г. При этом, если в документе 2008 г. указанные проблемы характеризовались как «*существенные*», в документе, который принимается правительством за несколько месяцев до того, как ресурс обороноспособности национальной транспортной системы начнет подвергаться существенным испытаниям, тот же перечень вызовов характеризуется как проблемы «*недостаточного развития*» и упоминается наряду с такими, как неразвитость, недостаточность финансирования, климатическая уязвимость, низкий уровень цифровизации, недостаточная конкурентоспособность российской транспортной системы и т.д.

Другими словами, после утверждения летом 2021 г. новой Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, где ключевой тезис — это фокус на защиту страны от растущих внешних угроз, обновленная Транспортная стратегия не только осталась в рамках дискурса угроз и вызовов 2008 г., но и *смягчила формулировки, охарактеризовав существенные вызовы проблемами недостаточного развития*. На наш взгляд, содержание раздела вызовов для обороноспособности национальной транспортной системы в документе 2021 г. требует большей актуализации. Текст документа, подготовленный задолго до того, как в риторике официальных лиц нашей страны начала закрепляться ориентация внешнеполитического курса России на полицентричное мироустройство, до событий 2014 г. (и тем более — до событий 2022 г.), а также до применения антироссийских санкций, необходимо обновить в соответствии с текущей глобальной ситуацией и особенностями изменений, которые претерпевает *национальная безопасность в транспортной сфере*.

¹⁰ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

То же касается прогнозных оценок по грузовым и пассажирским перевозкам и планов по развитию российской Единой опорной сети, МТК, портовой инфраструктуры и т.д. в Транспортной стратегии 2021 г.: они сделаны без учета ситуации в которой оказалась Россия к концу I квартала 2022 г. Сценарии закрытия европейских рынков, границ, введения ограничений по использованию европейской портовой инфраструктуры, нарушения цепочек поставок вследствие новых санкционных пакетов, закрытие для гражданской авиации южных российских аэропортов, арест судов российских перевозчиков, отказ от страхования российских компаний, запреты на сделки с российскими поставщиками, уход зарубежных отраслевых компаний с российского рынка и т.п. — все это не принималось в расчет при подготовке документа, несмотря на то, что он утверждался правительством Российской Федерации в конце осени 2021 г. Это особенно удивительно, потому что новая Стратегия национальной безопасности была принята всего лишь несколькими месяцами ранее. Основные положения Стратегии национальной безопасности не только формально, но и фактически должны были быть учтены в Транспортной стратегии. Тем более, что в тексте стратегии говорится о том, что «...важнейшим приоритетом при реализации Стратегии является обеспечение национальных интересов Российской Федерации в соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 “О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации”...»¹¹.

Принципиально иной подход был применен при обновлении стратегического документа, определяющего политику в области морской деятельности. Так, в июле 2022 г. в связи с принятием новой утратила силу Морская доктрина Российской Федерации 2015 г. В новой Морской доктрине Российской Федерации были уточнены и акцентированы национальные интересы, расширен список вызовов и угроз. И если в доктрине 2015 г. под национальными интересами Российской Федерации в Мировом океане назывались «...совокупность потребностей государства и общества в сфере морской деятельности, реализуемых на основе морского потенциала Российской Федерации...»¹², то в доктрине 2022 г.¹³ указано, что «...национальные интересы Российской Федерации как великой морской державы распространяются на весь Мировой океан и Каспийское море...», и недвусмысленно артикулируются угрозы, исходящие в современной ситуации от «США и их союзников».

¹¹ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

¹² Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 г.) // Официальный сайт Совета Безопасности Российской Федерации. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/military/document34/>

¹³ Морская доктрина Российской Федерации (утв. Указом Президентом Российской Федерации № 512 от 31 июля 2022 г.) // Официальный сайт Администрации Президента Российской Федерации. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWP0l32UekiLMTAycW.pdf>

Второй раздел новой Морской доктрины, посвященный национальным интересам, вызовам и угрозам национальной безопасности Российской Федерации в Мировом океане, содержит широкий список, в котором, в частности, упоминается возможность новых трудно прогнозируемых пандемий, являющихся рисками для морской деятельности. Одной из стратегических целей национальной морской политики на современном этапе указан *рост конкурентоспособности* российского морского транспортного комплекса и Северного морского пути на рынке морских перевозок. Подробнее этот вектор развития морского транспорта раскрыт в части описания приоритетов развития на функциональных направлениях доктрины. Сюда отнесены усилия по обновлению специализированных флотов, наращиванию конкурентоспособности российского транспортного флота, модернизации сопутствующей инфраструктуры (включая строительство и реконструкцию подъездных железнодорожных и автомобильных путей), созданию транспортно-логистических центров и т.п.

События 2022 г. и их геополитические последствия для глобальной повестки *создали прецедент в новейшей истории России*, когда стратегический документ не просто задает вектор и определяет коридор приоритетов развития на ближайшие несколько лет, но формулирует угрозы, источники вызовов, противников Российской Федерации и обозначает меры повышения национальной безопасности. Однако на сегодня Морская доктрина 2022 г. — *единственный пока документ*, актуализировавший вопросы как военной, так и экономической безопасности на транспортном направлении.

Показатели работы транспортной сферы

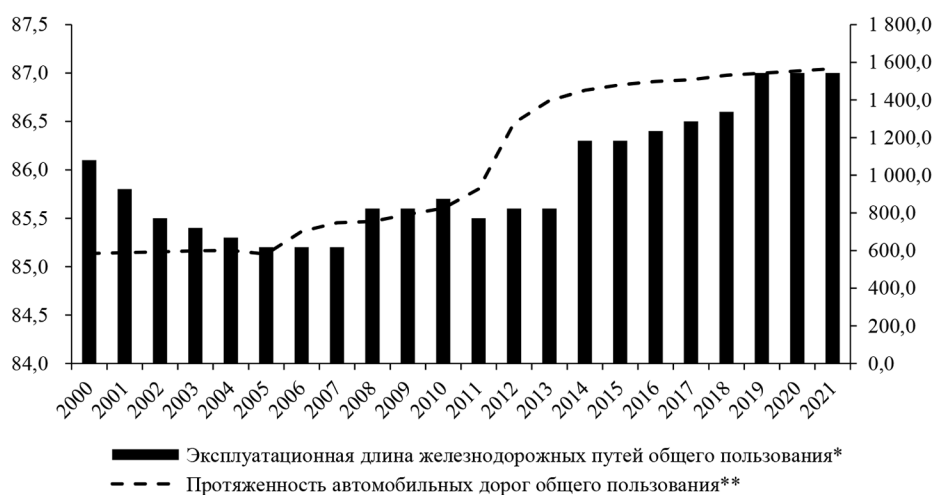
В экономике России транспорт — это один из крупнейших видов деятельности, приносящий мультипликативный экономический эффект. В Транспортной стратегии Российской Федерации 2021 г. к числу долгосрочных целей развития национальной транспортной системы отнесено повышение транспортной связанности и доступности территорий, а также рост объемов и скоростей грузового транзита и развитие мультимодальной логистики и цифровых технологий. В свою очередь развитие международных транспортных коридоров (далее — МТК) — один из способов достижения этой цели¹⁴.

Определения МТК и контекст использования этого понятия в государственных программных документах и работах исследовательского характера несколько отличаются, и в работах, цитирующих программные документы, преобладает, как правило, отраслевой подход. Между тем развитие логистики и повышение ее значения для роста качества транспортного обслуживания ведут к тому, что при обсуж-

¹⁴ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

дении тем развития МТК транспорт и его логистическое сопровождение *рассматриваются все более комплексно* [4]. Этот подход в целом совпадает с положениями, изложенными в Транспортной стратегии 2021 г., в которой под МТК подразумевается совокупность маршрутов, технологических и организационно-правовых условий, обеспечивающих перевозку пассажиров и грузов в международном направлении (по территориям государств маршрута) [5]. Под МТК в Транспортной стратегии подразумеваются МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг». Однако при определении направлений развития транспортного комплекса Российской Федерации в числе этих направлений обозначаются, в частности, мультимодальные транзитные грузовые перевозки, а также развитие МТК, проходящих через Россию [6].

По последним на момент подготовки статьи опубликованным данным Росстата, на конец 2020 г. общая протяженность автодорог общего пользования, включая протяженность улиц, в Российской Федерации составила 1 553,7 тыс. км. Эксплуатационная длина железных дорог общего пользования на конец 2020 г. составила 87 тыс. км. (см. рис. 1).



* Включая протяженность участков железных дорог, находящихся за пределами Российской Федерации.

** С 2012 г. — включая протяженность улиц.

Рис. 1. Протяженность путей сообщения по России на конец года, тыс. км

Источник: составлено авторами по [7].

В 2021 г., по данным отчета Министерства транспорта Российской Федерации, в эксплуатацию было введено 20,4 км новых железнодородных линий общего пользования, 75 км новых участков автодорог общего пользования федерального значения, 511,2 км новых участков автодорог общего пользования регионального значения. Показатель протяженности автодорог общего пользования за 2021 г. вырос на 10,4 тыс. км

(до 1 564,1 тыс. км). При этом протяженность дорог федерального значения увеличилась на 3,3 тыс. км, дорог регионального и межмуниципального значения сократилась на 2,1 тыс. км (в т.ч. из-за перевода участков в статус федеральных автодорог), протяженность дорог местного значения увеличилась на 9,2 тыс. км¹⁵. Следует отметить, что показатель протяженности меняется не только вследствие ввода в эксплуатацию новых участков, но и по окончании реконструкции, ремонта дорог, а также по итогам расширения числа полос на федеральных трассах.

Структура перевозок грузов¹⁶ по итогам 2021 г. представлена на *рисунке 2*. Основная масса перевозимых по России грузов была перевезена автомобильным транспортом (67%). На втором месте – железнодорожный транспорт (17%), затем – трубопроводный (14%), водный (2%).

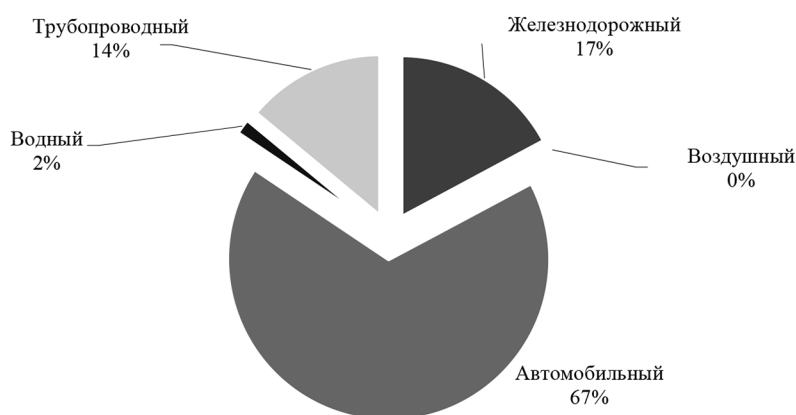


Рис. 2. Структура перевозок грузов по видам транспорта по Российской Федерации, 2021 г.

Источник: составлено авторами по [8].

Что касается структуры грузооборота¹⁷ по видам транспорта по России (*рис. 3*), то в 2021 г. наибольший долю имели трубопроводный (47%) и железнодорожный (46%) транспорт, на автомобильный транспорт пришлось 5%, на водный¹⁸ – 2%.

¹⁵ Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год. М.: Министерство транспорта Российской Федерации, 2022. С. 10–23. // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <https://minttrans.gov.ru/file/479861>

¹⁶ Количество грузов (в тоннах), перевезенных транспортом.

¹⁷ Сумма произведений массы перевезенных грузов на расстояние перевозки по всем позициям перевозок (как по организациям транспорта, так и по организациям других видов деятельности).

¹⁸ На морском транспорте расстояние перевозки измеряется в милях (1 миля = 1,852 км). При расчетах на остальных видах транспорта – в км.

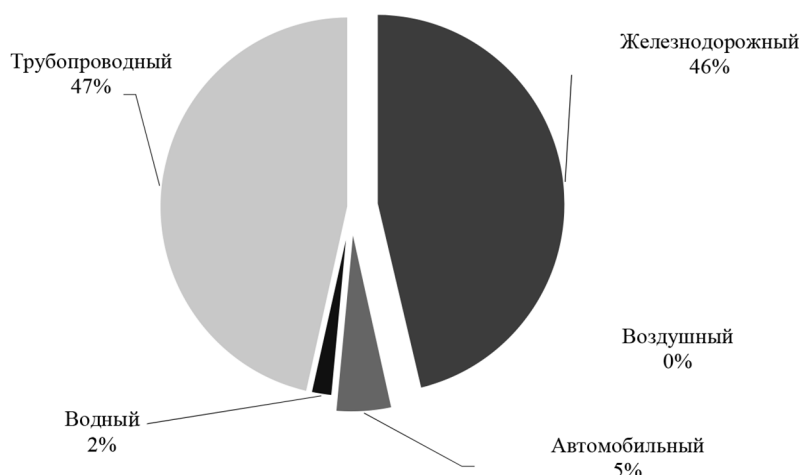


Рис. 3. Структура грузооборота по видам транспорта по Российской Федерации, 2021 г.

Источник: составлено авторами по [9].

По данным доклада Министерства транспорта¹⁹, объем перевозок грузов по сети российских железных дорог в 2021 г. составил 1 403,9 млн т (больше на 37,5 млн т по сравнению с 2020 г.): 402,4 млн т каменного угля, 12,1 млн т кокса, 226,7 млн т нефти и нефтепродуктов, 157,5 млн т руд, 89 млн т черных металлов, 67,9 млн т удобрений, 27,5 млн т цемента, 50,7 млн т лесных грузов, 26,7 млн т зерна. По Северному морскому пути в 2021 г. объем перевозок грузов составил 34,87 млн т. Общий объем контейнерных железнодорожных перевозок составил в 2021 г. 6,5 млн в 20-футовом эквиваленте (далее – ДФЭ). В основном это внутренние перевозки. Что касается транзитных перевозок, то транзит контейнеров через Россию в 2021 г. вырос на 43% до 1,1 млн ДФЭ, что явилось рекордным значением. При этом 62% транзитных контейнеров (692,5 тыс. ДФЭ) в 2021 г. было перевезено компанией ОТЛК ЕРА (439,5 тыс. ДФЭ в направлении Европейского союза и 253 тыс. ДФЭ в направлении Китайской Народной Республики).

Наметившийся тренд глобальной рецессии даже в институционально и технологически высокоразвитых странах и условия общемировой неопределенности ведут к тому, что развитие транспортно-логистических маршрутов по территориям соседних с Российской Федерацией стран интенсифицируется. При этом самой России приходится корректировать сеть партнеров по транспортным коридорам (в т.ч. отказываясь от многих проектов западного направления). В настоящее время пока еще нельзя определить, насколько статистически изменились показатели работы транспортной сферы на международных маршрутах, но некоторые оценки из официальных данных сделать возможно.

¹⁹ Доклад о реализации транспортной стратегии российской федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год. С. 26–37.

К примеру, в докладе о реализации Транспортной стратегии за 2021 г., опубликованном Министерством транспорта Российской Федерации, указано, что уровень достижения индикаторов по Цели 4 (Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны) составил в 2021 г. 124,83%. При этом наибольший вес в интегрированном целевом показателе обеспечили перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом (уровень достижения индикатора за 2021 г. по сравнению с базовым показателем составил 126,47%); перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом (уровень достижения индикатора за 2021 г. по сравнению с базовым показателем составил 169,01%) и транзитные перевозки по Транссибирской магистрали (уровень достижения индикатора за 2021 г. по сравнению с базовым показателем составил 138,6%)²⁰.

Причины роста всех трех показателей известны. Это рост контейнерного транзита между ЕС и КНР через территорию Российской Федерации по железной дороге и автотранспортом, чему способствовали антиковидные ограничения во многих странах мира, трудности с морским фрахтом, его дороговизна в 2020–2021 гг. и настрой КНР освоить сухопутные и сопряженные маршруты. Дополнительно помогли правительственные меры в качестве пакета господдержки российским перевозчикам в первый год пандемии, рост пропускной способности Транссиба, активность компании ОТЛК ЕРА [10; 11]. По остальным целевым индикаторам (экспорт транспортных услуг, перевалка транзитных грузов в российских морских портах, доля в обеспечении перевозок российских экспортных и импортных грузов морского транспортного флота под российским флагом, доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией) в 2021 г. была зафиксирована *отрицательная* (по сравнению с базовым уровнем) *динамика*. Поэтому на сегодняшний день можно прогнозировать, что по всем показателям достижения Цели 4 в 2022 г. динамика также будет негативной.

Таким образом, для устойчивого и поступательного развития общества необходима реализация тех стратегических целей, которые *определяются национальными интересами страны*. В Едином плане по достижению национальных целей Российской Федерации 2021 г. прописаны алгоритмы, механизмы и документы для достижения показателей до заявленного целевого уровня. Однако в ходе исследования выявлено, что при утверждении некоторых стратегий не сохраняется преемственность и отсутствует скоординированность. Новая Морская доктрина, принятая в июле 2021 г., в отличие от старой, расширяет круг

²⁰ Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год. С. 47–50.

национальных интересов России, актуализирует вопросы как военной, так и экономической безопасности, в т.ч. на транспортном направлении.

В условиях 2022 г., когда национальная безопасность как никогда проходит испытание на прочность, отсутствие связанности национальных документов как между собой, так и в привязке к актуальной геополитической картине *приносит свои отрицательные результаты*. К примеру, как было отмечено в работе, в Транспортной стратегии 2021 г. никак не рассматривается сценарий усугубления антироссийских санкций, закрытия границ и рынков ЕС, отказ работы с российскими компаниями, и, собственно, отказ от транзита через территорию Российской Федерации. Представленная в статье краткая характеристика состояния транспортной сферы позволяет сделать вывод о том, что сохранение целостности экономического пространства страны, крепости связей между регионами, доступности территорий в большей степени будут зависеть от развития транспорта. Обеспечение национальной безопасности в транспортной сфере возможно только за счет реализации государственной политики, включающей в себя систему мер экономического, политического, организационного характера, адекватных угрозам национальным интересам.

Список литературы

1. Бухвальд Е. М. Стратегии безопасности и развитие федеративных отношений в России // Федерализм. 2022. Т. 27. № 1 (105). С. 96–112. DOI: <https://doi.org/10.21686/2073-1051-2022-1-96-112>
2. Редкоус В.М. Актуальные вопросы обеспечения экономической безопасности в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации от 2 июля 2021 г. // Закон и право. 2021. № 8. С. 23–27.
3. Тураева М.О., Горохова И.В. Влияние новых глобальных и региональных трендов на национальную экономическую безопасность России // Международная торговля и торговая политика. 2021. Т. 7. № 3 (27). С. 90–105.
4. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. С. 8–11.
5. Глинский В.А., Присяжная А.И. Бесшовная грузовая логистика – ключевое направление Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года // Логистические системы в глобальной экономике. 2022. № 12. С. 75–79.
6. Малышева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север-Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. 2021. № 2 (51). С. 59–72.
7. Транспорт. Протяженность путей сообщения (с 2000 г.) // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_puti_soob.xlsx (дата обращения: 15.08.2022).
8. Транспорт. Перевозки грузов по видам транспорта // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevGruz_07-2022.xls (дата обращения: 15.08.2022).

9. Транспорт. Грузооборот по видам транспорта // Федеральная служба государственной статистики. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzooborot_07-2022.xls (дата обращения: 15.08.2022).

10. Тураева М.О. Транзит и глобальная неопределенность // Экономика и управление: проблемы, решения. 2022. Т. 4. № 6 (126). С. 80–88.

11. Тураева М.О., Горохова И.В. Россия в условиях развития евразийских коммуникаций и транзита: последствия пандемии и национальные транспортные интересы // Вестник Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова. 2021. Т. 18. № 3 (117). С. 32–43.

References

1. Bukhval'd E. M. Strategii bezopasnosti i razvitie federativnykh otnoshenii v Rossii [Security Strategies and the Development of Federal Relations in Russia], *Federalizm* [Federalism], 2022, Vol. 27, No. 1 (105), pp. 96–112. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.21686/2073-1051-2022-1-96-112>

2. Redkous V.M. Aktual'nye voprosy obespecheniia ekonomicheskoi bezopasnosti v Strategii natsional'noi bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii ot 2 iuliia 2021 g. [Actual Issues of Ensuring Economic Security in the National Security Strategy of the Russian Federation of July 2, 2021], *Zakon i pravo* [Law and Law], 2021, No. 8, pp. 23–27. (In Russ.).

3. Turaeva M.O., Gorokhova I.V. Vliianie novykh global'nykh i regional'nykh trendov na natsional'nuiu ekonomicheskuiu bezopasnost' Rossii [Influence of New Global and Regional Trends on the National Economic Security of Russia], *Mezhdunarodnaia trgovlia i tovgovaia politika* [International Trade and Trade Policy], 2021, Vol. 7, No. 3 (27), pp. 90–105. (In Russ.).

4. Vardomskii L.B., Turaeva M.O. Razvitie transportnykh koridorov postsovetского prostranstva v usloviakh sovremennykh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov (nauchnyi doklad) [Development of Transport Corridors of the Post-Soviet Space in the Context of Modern Geopolitical and Economic Challenges (Scientific Report)]. Moscow, Institut ekonomiki RAN, 2018, pp. 8–11. (In Russ.).

5. Glinskii V.A., Prisiazhnaia A.I. Besshovnaia gruzovaia logistika - kluichevoe napravlenie Transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda [Seamless Freight Logistics is a Key Direction of the Transport Strategy of the Russian Federation Until 2030], *Logisticheskie sistemy v global'noi ekonomike* [Logistic Systems in the Global Economy], 2022, No. 12, pp. 75–79. (In Russ.).

6. Malysheva D.B. Mezhdunarodnyi transportnyi koridor “Sever-Iug” v strategii Rossii [International Transport Corridor “North-South” in the Strategy of Russia], *Rossiia i novye gosudarstva Evrazii* [Russia and the New States of Eurasia], 2021, No. 2 (51), pp. 59–72. (In Russ.).

7. Transport. Protiazhennost' putei soobshcheniia (s 2000 g.) [Transport. Length of Communication Routes (since 2000)], *Federal'naia sluzhba gosudarstvennoi statistiki* [Federal State Statistics Service]. (In Russ.). Available at: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/prot_puti_soob.xlsx (accessed 15 August 2022).

8. Transport. Perevozki gruzov po vidam transporta [Transport. Transportation of Goods by Means of Transport], *Federal'naia sluzhba gosudarstvennoi statistiki* [Federal State Statistics Service]. (In Russ.). Available at: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevGruz_07-2022.xls (accessed 15 August 2022).

9. Transport. Gruzooborot po vidam transporta [Transport. Freight Turnover by Type of Transport], *Federal'naia sluzhba gosudarstvennoi statistiki* [Federal State

Statistics Service]. (In Russ.). Available at: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzooborot_07-2022.xls (accessed 15 August 2022).

10. Turaeva M.O. Tranzit i global'naia neopredelennost' [Transit and Global Uncertainty], *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniia* [Economics and Management: Problems, Solutions], 2022, Vol. 4, No. 6 (126), pp. 80–88. (In Russ.).

11. Turaeva M.O., Gorokhova I.V. Rossiia v usloviakh razvitiia evraziiskikh kommunikatsii i tranzita: posledstviia pandemii i natsional'nye transportnye interesy [Russia in the Context of the Development of Eurasian Communications and Transit: the Consequences of the Pandemic and National Transport Interests], *Vestnik Rossiiskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G.V. Plekhanova* [Bulletin of the Russian Economic University named after G.V. Plekhanov], 2021, Vol. 18, No. 3 (117), pp. 32–43. (In Russ.).

THE IMPORTANCE OF NATIONAL INTERESTS IN THE TRANSPORT SPHERE FOR RUSSIA'S NATIONAL SECURITY

The article attempts to analyze the legal provision of the state of national security in the sphere of transport in the Russian Federation from the point of view of covering national interests, challenges and threats. The authors show that the transport and logistics interests of the Russian Federation internationally have not always been reflected in full and in accordance with national interests in sectoral strategic planning documents. The importance of the new Maritime Doctrine adopted in July 2022, which sets priorities for the development of maritime activities over the next few years, including in the transport direction, is highlighted. Using statistical data on the state of Russia's transport sector, the authors examine what changes have taken place due to the COVID-19 restrictions and the latest geopolitical challenges. It is emphasized, that the implementation of the objectives of the Transport Strategy-2021 in the short term will proceed with negative dynamics.

Keywords: Russia, national security, sustainable development, strategic planning documents, national interests, strategic objectives, transport, transit, cargo transportation, international transport corridors.

JEL: L92, K32, F15, R40

Дата поступления — 30.08.2022 г.

ТУРАЕВА Мадина Октамовна

доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра постсоветских исследований;

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики Российской академии наук / Нахимовский проспект, д. 32, г. Москва, 117218.

e-mail: m.o.turaeva@gmail.com

ГОРОХОВА Ирина Владимировна

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры национальной и региональной экономики;

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова» / Стремянный пер., д. 36, г. Москва, 117997.

e-mail: Gorokhova.IV@rea.ru

TURAEVA Madina O.

Dr. Sc. (Econ.), Leading Researcher of Center for Post-Soviet Studies;
Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Economics of the
Russian Academy of Sciences / 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117218.

e-mail: m.o.turaeva@gmail.com

GOROKHOVA Irina V.

Cand. Sc. (Econ.), Associate Professor, Associate Professor of the Department
of National and Regional Economics;

Federal State Budgetary Institute of Higher Education Plekhanov Russian
University of Economics / 36, Stremyanny Lane, Moscow, 117997

e-mail: Gorokhova.IV@rea.ru

Для цитирования:

Тураева М.О., Горохова И.В. Значение национальных интересов в транспортной сфере для обеспечения национальной безопасности России // Федерализм. 2022. Т. 27. № 3 (107). С. 125–138. DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2073-1051-2022-3-125-138>