

# Стратегические направления развития сферы пассажирских железнодорожных перевозок под призмой трансформации внешнеэкономической политики России

**Ефимова Елена Георгиевна** 

Кандидат экономических наук, доцент

Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург, Российская Федерация

E-mail: levstrelkov@mail.ru

**Иванова Ольга Юрьевна** 

Кандидат экономических наук, доцент

Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург, Российская Федерация

E-mail: trtskmius17@mail.ru

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

железнодорожный транспорт, инфраструктура, территориальные диспропорции, пассажирские перевозки, железнодорожный туризм, качество, безопасность

## АННОТАЦИЯ

Железнодорожный транспорт традиционно занимает уникальное место в структуре пассажирских перевозок, выступая надежным и доступным средством сообщения между странами и регионами, а также выполняя роль системообразующего фактора для множества отраслей национальной экономики. В условиях значительных внешнеполитических изменений, связанных с введением санкционных ограничений и трансформацией геополитической обстановки, исследование потенциала и стратегических направлений развития отечественного железнодорожного комплекса приобретает особую актуальность, что обусловлено совокупностью взаимосвязанных причин. На фоне ограничения въезда в ряд западных государств фиксируется возрастание интереса населения к внутреннему туризму и переориентация международных пассажирских потоков на юго-восточное направление, что кардинально меняет структуру спроса и нагрузку на транспортную сеть. Параллельно технологический прогресс и цифровизация всех сфер жизни заметно трансформируют ожидания пассажиров, предъявляющих все более высокие требования к качеству услуг, уровню комфорта, скорости перемещения и безусловной безопасности перевозок. Не менее значимым фактором остается сохраняющаяся проблема территориальных диспропорций в развитии национальной инфраструктуры, когда провозные способности в различных регионах неравномерны, что создает дисбаланс и сдерживает общий экономический рост. Детерминирование перспектив развития пассажирских железнодорожных перевозок с учетом всех перечисленных обстоятельств способно внести вклад в решение перспективных социально-экономических задач, однако следует принимать во внимание двойственную природу изменений среды, поскольку как внешние вызовы, вызванные цивилизационными трансформациями и санкционным давлением, так и внутренние сдвиги, связанные с трансформацией спроса, могут одновременно создавать серьезные ограничения и открывать уникальные возможности для совершенствования отрасли. В связи с этим цель настоящего исследования формулируется через триединую призму взаимодополняющих научно-практических задач, которые охватывают выявление ключевых изменений в сфере пассажирских перевозок под воздействием трансформации внешнеэкономической политики и санкционного режима, направленного против Российской Федерации, фиксацию и анализ фактических трендов развития железнодорожного транспорта, складывающихся в новой реальности под влиянием зарубежных ограничений, а также идентификацию уязвимых мест и потенциальных точек роста, образовавшихся вследствие внешнеполитических событий, включая те процессы, прохождение которых в конечном счете предопределяет дальнейшую траекторию развития отрасли, способной выступить либо в качестве фактора, ограничивающего рост российской экономики, либо в роли источника ее устойчивого развития в долгосрочной перспективе.

JEL codes: L92, L21, R41, F13

DOI: <https://doi.org/10.52957/2221-3260-2026-4-128-146>

Для цитирования: Ефимова, Е.Г. Стратегические направления развития сферы пассажирских железнодорожных перевозок под призмой трансформации внешнеэкономической политики России / Е.Г. Ефимова, О.Ю. Иванова. – Текст : электронный // Теоретическая экономика. – 2026. – № 4. – С.128-146. - URL: <http://www.theoreticaleconomy.ru> (Дата публикации: 30.04.2026)

## Введение

Для России в целом развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта имеет стратегическое значение в силу масштаба её территории. Проблемы развития железнодорожных пассажирских перевозок, обострившиеся в условиях трансформации внешнеэкономической политики РФ, требуют устранения вызывающих их причин для успешного решения социально-экономических задач, таких как удовлетворение растущих потребностей населения в качественных пассажирских перевозках, повышение уровня доступности железнодорожного транспорта на территории страны, создание инфраструктурных условий для развития туризма, формирование новых точек экономического роста.

Неразрывная взаимосвязь процессов развития железнодорожного транспорта и туризма не вызывают сомнений, что достоверно обосновано во многих исследованиях. Так, например, в цикле статей А.А. Клейменова [8, 9, 10] подчеркивается «необходимость интеграции железнодорожных перевозок в контексте туризма и выявление путей оптимизации данного взаимодействия остаются на переднем плане», поскольку, представляя собой слаженную и взаимосвязанную систему, они не просто создают условия взаимному развитию, но и порождают положительные эффекты в масштабах экономики всей страны.

В аспекте безопасности и качества услуг в сфере перевозок пользователи ищут не просто способ достичь своего пункта назначения, но стремятся комфортно и эффективно провести каждую минуту своего путешествия. Поездка может быть не просто перемещением в пространстве, но и возможностью получения дополнительных опций – отдых, общение, образование, развлечение и т.д. В технологически развитых странах ответом на указанные потребности, все обширнее становится внедрение в поездах «интеллектуальных систем» и «комфортабельных решений» (в т.ч. систем энергосбережения, систем информации и навигации, интеллектуальных систем безопасности, систем виртуальной реальности, сбора и анализа данных, автоматизированных систем управления и др.), которые радикально изменяют опыт путешествий [10].

Сохраняется территориальная диспропорция в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта. В развитых центральных районах и крупных городах железные дороги работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки, а в периферийных областях значительная их часть не имеет круглогодичного сообщения с основными транспортными коммуникациями страны. Наиболее загруженными в н.в. (по состоянию на 2024 г.) являются железнодорожные вокзалы г. Москвы (отправление пассажиров составило 533610 тыс. чел.), Московской области (313292 тыс. чел.), г. Санкт-Петербург (79389 тыс. чел.), Краснодарского края (36778 тыс. чел.), Ленинградской области (30757 тыс. чел)<sup>1</sup>. Преобладающее значение имеют два направления пассажироперевозок: южное меридиональное (от Москвы в Курском направлении) и восточное широтное (от Москвы через Поволжье на Урал и в Сибирь) [22]. Для Восточной Сибири и Дальнего Востока характерен не только показатель низкой плотности железных дорог, но и ярко выраженное их широтное направление с малой разветвленностью. Важнейшей магистралью, связывающей Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, является Трансконтинентальная железная дорога (Транссиб).

<sup>1</sup> Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по субъектам Российской Федерации / Росстат URL: <https://www.rosstat.gov.ru/statistics/transport>

Обзор изученных авторами данной статьи источников не является исчерпывающим, включает научные исследования отечественных учёных, выявляющих проблемы и перспективы развития железнодорожной инфраструктуры, пассажирских перевозок, обозначающих вопросы конкуренции и конкурентоспособности этого важнейшего вида транспорта для национальной экономики, интенсификации железнодорожного туризма, сервиса, состояния основных фондов, влияние санкций, где следует назвать таких авторов, как Баженов Ю.М., Карапетянц И.В., Голикова Ю.А., Клейменов А.А., Лавриенко П.А., Янков К.В., Ляшенко Г.С., Филобок А.А., Сыбачин С.А., Шеховцов А.И., Шматко А.Д., Хильченко П.А., Щербанин Ю.А. Для анализа и выявления конкретных проблем в сфере железнодорожных пассажирских перевозок авторами исследования использованы статистические материалы (Российский статистический ежегодник, Транспорт в России), стратегические документы (Стратегия развития ж/д транспорта в РФ до 2030 г.), материалы докладов официальных органов власти РФ (Годовой отчёт АО «ФПК»; доклады Министерства транспорта РФ о реализации транспортной стратегии РФ до 2030 г., портал Федеральной антимонопольной службы), материалы СМИ и медиа («Российская газета», «Известия», «Московский комсомолец» и др.).

### **Данные и методы**

Для исследования состояния сферы железнодорожных пассажирских перевозок использованы теоретические и эмпирические методы исследования. На основе методов индукции и дедукции выявлены общие закономерности и некоторые частные факторы состояния сферы железнодорожных пассажирских перевозок. Исторический метод даёт возможность изучить часть эволюции сферы пассажирских перевозок за период, начиная с 2014 г. и за 2022-2025 гг., что позволяет понять причины как кризисных ситуаций, так и положительных аспектов, в т.ч. является базой для определения вектора трансформации изучаемой сферы экономики. Анализ статистических данных позволил выявить динамику показателей сферы железнодорожных пассажирских перевозок, в т.ч. состояние транспортного комплекса России в целом. На основе данного анализа выявлены сложившиеся тенденции и определены возможные направления развития объекта исследования. Методы сравнения и сопоставления данных официальной отчётности с фактическими показателями, а также анализ проблем, выделенных другими исследователями в научной литературе, позволили выявить «узкие места» в состоянии сферы железнодорожных пассажирских перевозок.

### **Полученные результаты**

С 2014 г. США, Евросоюз и другие страны в отношении физических и юридических лиц России вводят экономические санкции и к настоящему времени их число превысило 30 тысяч. Введенные санкции затронули практически все виды экономической деятельности в России, где сфера пассажирских железнодорожных перевозок не стала исключением. Наиболее сильное влияние безусловно, оказал фактор постепенного закрытия границ с 24 февраля 2022 г. (начало СВО) Украиной и большинством смежных с Россией европейских государств, куда традиционно были направлены высокие туристические и транзитные потоки. Как следует из таблицы 1, изменения во внешнеэкономической политике существенно повлияли на направления туристических поездок – Россия стала более популярной для въезда туристов из стран Азии, а также для отечественных туристов азиатское направление стало более привлекательным. По данным Росстата, за 2022-2024 годы число въездных туристических поездок иностранных граждан в Россию возросло с 8243 до 9054 тыс. (на 9,8%), а число выездных туристических поездок российских граждан в зарубежные страны – с 22487 до 27355 тыс. (на 21,6%).

**Таблица 1** – Показатели въездных и выездных туристических поездок

	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Страны Европы (топ-10)	Число въездных туристических поездок иностранных граждан в Россию, тыс.		
Украина	2 206	211	72
Беларусь	126	247	350
Республика Молдова	83	99	93
Германия	61	98	116
Финляндия	55	66	5
Эстония	54	107	69
Латвия	29	48	47
Литва	24	35	35
Франция	12	12	15
Сербия	11	13	14
Страны Азии (топ-10)	Число въездных туристических поездок иностранных граждан в Россию, тыс.		
Казахстан	1 651	2 199	2 375
Абхазия	656	750	696
Таджикистан	505	848	557
Узбекистан	366	834	863
Армения	272	366	366
Киргизия	196	288	267
Азербайджан	165	260	293
Монголия	158	287	348
Турция	49	82	102
Китай	30	477	1 212
Страны Европы (топ-10)	Число выездных туристических поездок граждан России в зарубежные страны, тыс.		
Финляндия	769	563	0,0
Эстония	621	562	507
Украина	417	9	10
Литва	179	217	267
Польша	104	160	209
Сербия	97	134	167
Латвия	67	50	35
Германия	49	0,0	0,0
Венгрия	35	–	–
Норвегия	22	31	22
Страны Азии (топ-10)	Число выездных туристических поездок граждан России в зарубежные страны, тыс.		
Абхазия	5 402	5 694	5 749
Турция	4 622	5 371	6 001

	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Казахстан	2 444	2 692	2 590
Объединенные Арабские Эмираты	1 159	1 660	1 908
Грузия	830	1 071	1 298
Армения	789	1 049	912
Киргизия	400	396	341
Узбекистан	358	403	515
Азербайджан	337	476	620
Китай	17	734	1 586

Источник: составлено авторами по [15]

Несмотря на санкции, железнодорожный транспорт демонстрирует положительную динамику развития (таблица 2). В структуре пассажирских перевозок, удельный вес железнодорожного транспорта растет – к 2024 г. на 8,3%. Плановмерно увеличиваются показатели пассажирооборота и общего количества отправок пассажиров железнодорожным транспортом. Так, в феврале 2025 г. гендиректор ОАО «РЖД» О.В. Белозеров сообщил, что перевозки пассажиров, осуществляемые компанией в 2024 г., выросли на 7% в сравнение с предыдущим годом – до 1 284,1 млн человек; а в 2025 г. планируется перевезти более 1,3 млрд человек<sup>2</sup>.

**Таблица 2** – Динамика показателей пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в РФ в период с 2022 по 2024 гг.

Показатели	2022 г.	2023 г.	2024 г.
удельный вес перевозок пассажиров ж/д транспортом в общем объеме перевозок, %	7,9	8,0	8,3
отправление пассажиров ж/д транспортом общего пользования в РФ, тыс. чел.			
- всего;	1 142 502,41	1 208 290,1	1 295 034,4
- из них в пригородном сообщении.	1 032 536,01	1 084 057,2	1 165 060,3
пассажирооборот на ж/д транспорте общего пользования в РФ, млрд. пасс/км.			
- всего;	124,02	137,96	144,28
- из них в пригородном сообщении.	31,69	33,47	35,22

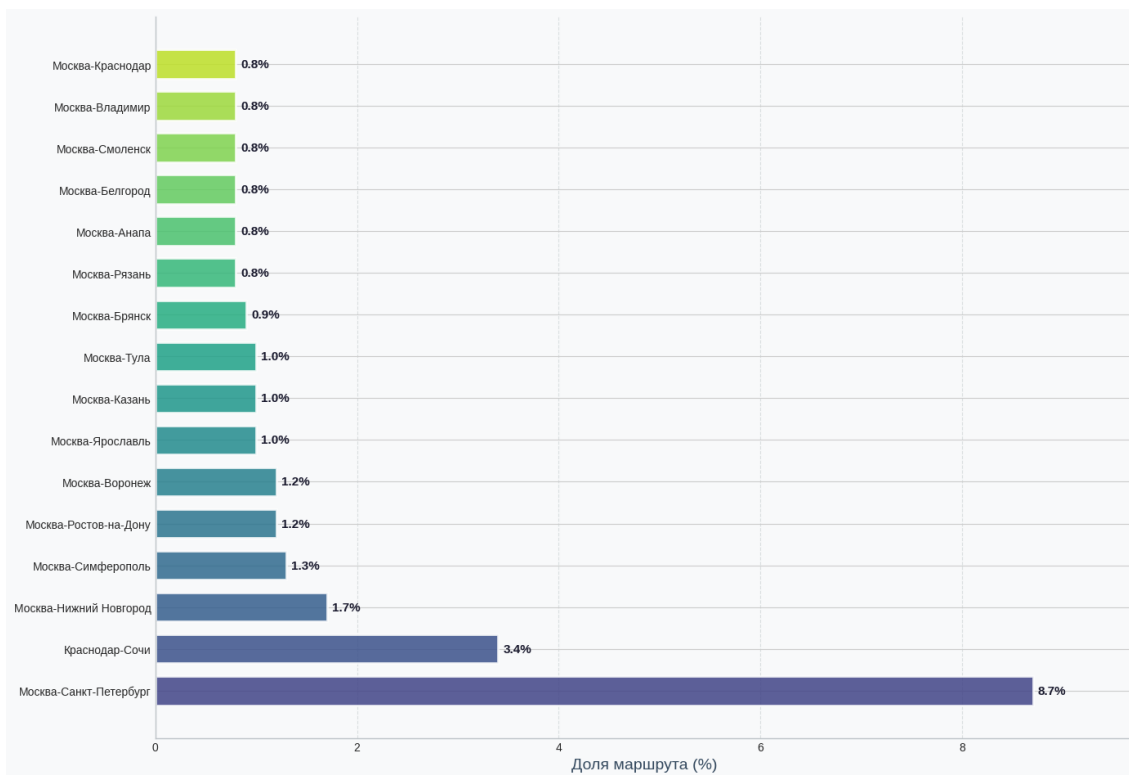
Источник: составлено авторами по Доклады Министерства транспорта РФ о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.<sup>3</sup>

С введением санкций среднее расстояние железнодорожных поездок стало короче, но при этом количество путешественников и туристов продолжает расти. По данным Росстата за период 2022–2024 гг. численность российских туристов, отправленных туроператорами по России, увеличилась с 6921,9 до 7327,5 тыс. чел. (на 5,9%). Самые популярные направления внутренних поездок железнодорожным транспортом представлены на рисунке 1, зарубежных поездок – на рисунке 2. Согласно представленным диаграммам, крупнейшим узлом пассажирских перевозок является г.

<sup>2</sup> РЖД планируют перевезти рекордное число пассажиров / Редакция информационного агентства «URA.RU». 23 мая 2025 г. URL: <https://ura.news/news/1052937628>

<sup>3</sup> Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по субъектам Российской Федерации / Росстат URL: <https://www.rosstat.gov.ru/statistics/transport>; Доклады Министерства транспорта РФ о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчетные периоды 2023, 2024 гг. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents?type=11>

Москва и с введением санкций его загрузженность только увеличилась (отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в 2022 г. составляло 481 387 тыс. чел, а к 2024 г. выросло до 533 610 тыс. чел<sup>4</sup>.



**Рисунок 1** – Распределение внутренних поездок населения РФ железнодорожным транспортом по популярности в 2023 г., %

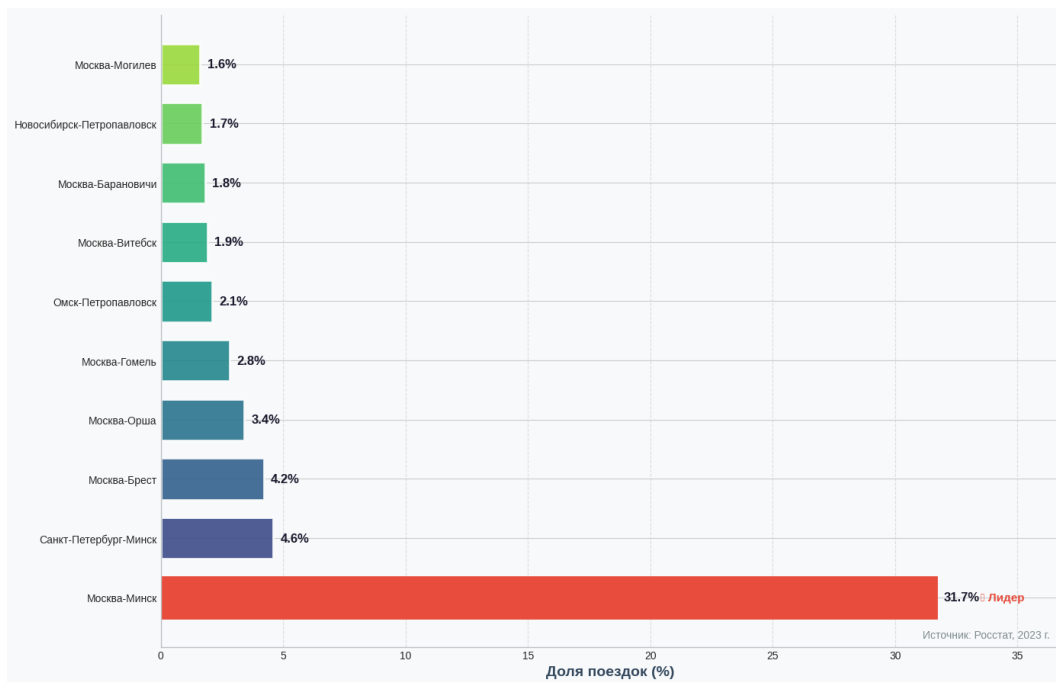
Источник: составлено авторами по [2]

Отчасти это связано активным развитием железнодорожного туризма, вызванным санкциями: в России по состоянию на конец 2025 г., курсирует 112 туристских поездов, за год ими перевезено 1,4 млн туристов (на четверть больше, чем в 2024 г.), и подавляющее большинство их маршрутов проходит через московские вокзалы. Популярными направлениями внутренних маршрутов являются поездки между крупнейшими городами страны (особенно между Москвой и Санкт-Петербургом) и в южном направлении; для зарубежных маршрутов популярны поездки в смежные «дружественные» страны, особенно в Белоруссию и Казахстан.

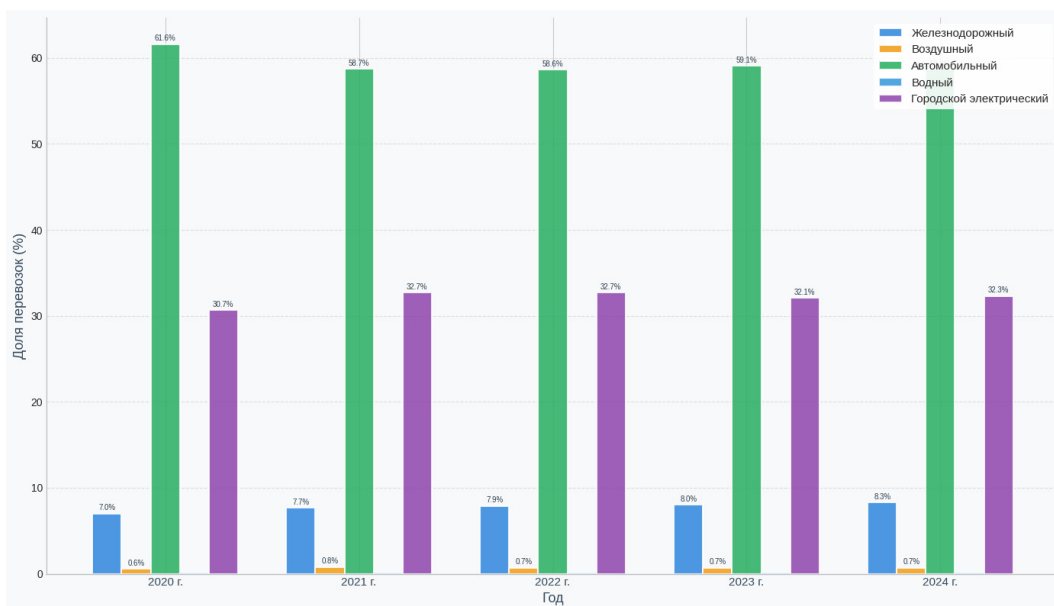
С началом СВО появились риски и угрозы безопасности полётов для воздушного транспорта, что в т.ч. повлияло на рост доли перевозок наземным транспортом и особенно железнодорожным.

Основным конкурентом железнодорожного транспорта на дальних маршрутах является автомобильный транспорт. Он позволяет добраться в малодоступные для железнодорожного транспорта пункты (особенно в путешествиях по азиатской части страны), обеспечивая большую свободу в планировании дороги и, зачастую, экономию времени. Однако, как видно на рисунке 3, структура перевозок пассажиров разными видами транспорта слабо изменилась после введения санкций и на сегодняшний день выбор транспорта в наибольшей степени зависит от направления путешествия и субъективных предпочтений путешественников. Тем не менее, в случае формирования дефицита железнодорожных составов и низкой инфраструктурной освоенности на популярных направлениях восточной части страны, ситуация может измениться [6].

<sup>4</sup> Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по субъектам Российской Федерации / Росстат URL: <https://www.rosstat.gov.ru/statistics/transport>



**Рисунок 2** – Распределение зарубежных поездок населения РФ железнодорожным транспортом по популярности в 2023 г., %  
 Источник: составлено авторами по [2]



**Рисунок 3** – Структура перевозок пассажиров по видам транспорта по Российской Федерации, %  
 Источник: составлено авторами по данным Росстат<sup>5</sup>

Не менее значительным следствием санкций стал уход с российского рынка многих зарубежных компаний, поставлявших комфортные высокоскоростные поезда, комплектующие к ним и программное обеспечение. В частности, компания Siemens (Германия) поддержала антироссийские санкции и отказалась поставлять в Россию производимые ею «Сапсаны» и «Ласточки», в т.ч. прекратила техническое обслуживание доставленных ранее поездов. Поезда «Strizh», экспортированные в Россию компанией Talgo (Испания), а также поезда «Allegro» от компании Alstom (Франция), произведенные в Италии, после присоединения компаний-производителей к антироссийским

<sup>5</sup> Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования / Росстат. Официальная статистика. Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>

санкциям были сняты с рейсов. На сегодняшний день существенных последствий этих событий российские пассажиры не чувствуют. Например, производство «Ласточек» локализовано в России – на заводе «Уральские локомотивы». Предприятие было основано по договоренности между Siemens и российской фирмой «Синара». Большинство компонентов для поездов являются отечественными. Недостающие компоненты поставляются в Россию через параллельный импорт. В вопросах технического обслуживания «Сапсанов» и «Ласточек» президент Союза производителей транспортного оборудования Корчагин Д.С. подчеркивает, что российские специалисты за более чем десять лет эксплуатации названных поездов научились с ними работать и в помощи иностранных коллег не нуждаются. Что касается снятых с рейсов «Strizh» и «Allegro», они своевременно заменены другими составами. Однако, по мнению экспертов, в перспективе последствия санкций могут стать более ощутимыми, в связи с тем, что «не для всего программного обеспечения для обслуживания поездов иностранного производства есть российская альтернатива» [14]. Кроме того, по мере роста износа потребуется обновление парка поездов. В частности, по данным источника [16] на конец 2023 г. уровень износа основных фондов в сфере железнодорожных пассажирских перевозок составил 37,3%. Наибольший износ, как отмечает Председатель Общественного совета при Минтрансе РФ Горюва Т.В., имеют пригородные железнодорожные составы: «около 60% парка пригородных железнодорожных составов имеют физический износ, у 80% – моральный износ. Возраст электричек в среднем по России составляет 18 лет, но в некоторых регионах подвижной состав служит по 25-30 лет» [11]. Один из вариантов оперативного решения этой проблемы – покупка новых составов у КНР, однако после разрыва связей с международными компаниями, более привлекательным выглядит путь локализации зарубежных производств в России, с чем Китай может согласиться, поскольку в н.в. диктует жесткие условия в контрактах.

Еще одним косвенным эффектом от санкций можно считать рост цен в сфере железнодорожных пассажирских перевозок. Согласно информации издания СМИ «Известия» (со ссылкой на данные Росстата) цены на билеты в поездах дальнего следования по территории России росли в июле 2025 г. в среднем на 20% относительно июля 2024 г., где по данным источника [3] динамика цен конкретизирована в таблице 3.

**Таблица 3 – Динамика цен на проезд в поездах дальнего следования**

Место	Вид поезда	Динамика роста по годам	
		2024 к 2023, %	2025 к 2024, %
I	купе фирменного поезда дальнего следования	14,8	27,4
II	купе скорого нефирменного поезда	20,6	23,8
III	плацкарта фирменного поезда	9,7	20,7
IV	плацкарта нефирменного поезда	16,9	9,8

Источник: составлено авторами по [3]

На первом месте по динамике цены был проезд в купе фирменного поезда дальнего следования, а меньше всего рост цен отразился на билетах в нефирменной плацкарте. Причиной роста цен на железнодорожные пассажирские перевозки является как общеэкономическая ситуация в стране (рост инфляции, влекущий за собой увеличение затрат на топливо, электроэнергию, материалы и зарплаты персоналу), так и ситуация в смежном сегменте авиаперевозок. Известно, что в 2022 г. Евросоюз и США запретили России использовать свои самолёты Boeing, Airbus, взятые в операционный лизинг, что стало барьером для использования их в международных перелетах. Самолеты Sukhoi Superjet 100 российского производства, но с использованием иностранной «начинки» (от тормозов и датчиков до двигателей) столкнулись с проблемами обеспечения адекватной техподдержки и ремонта. Вследствие этих обстоятельств количество пригодных к использованию самолетов сократилось, что привело к частичному перераспределению спроса в направлении железнодорожных поездов (за первые 5

месяцев 2022 г. пассажирооборот на поездах дальнего следования увеличился на 16,6% относительно аналогичного периода предыдущего года)<sup>6</sup>. Особенно ситуация с перераспределением спроса становится острой в летний сезон и на южных направлениях, обнажая перегруженность поездов, отсутствие в продаже билетов и резкий рост цен.

Наконец, последним и наиболее значимым следствием изменения внешнеэкономической политики РФ, оказывающим влияние на пассажирские железнодорожные перевозки, следует считать присоединение к территории России новых субъектов РФ (в 2014 г. Республика Крым и ГФЗ Севастополь; позднее в 2022 г. Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей). С одной стороны, эти территории «обладают развитой железнодорожной сетью и огромным промышленным потенциалом, но, с другой стороны, ведение активных боевых действий и нахождение части территорий РФ под временной оккупацией не позволяют этим регионам раскрыть весь свой потенциал. Также значительная часть инфраструктурных объектов имеет повреждения, а износ многих из них угрожает безопасности движения» [20]. Несмотря на напряженную ситуацию, ОАО «РЖД» получили лицензию на перевозки с 1 марта 2024 г. в Херсонской и Запорожской областях, Донецкой и Луганской республиках, а с 01.01.2025 г. на территориях этих регионов будут действовать тарифы, сборы и платы за железнодорожные перевозки, приведенные в полное соответствие с законодательством РФ. Как утверждает гендиректор ОАО «РЖД» О.В. Белозеров «после прекращения боевых действий железнодорожное сообщение с новыми российскими регионами будет восстановлено очень-очень быстро. Главное, прекратить боевые действия, поскольку вопрос касается, прежде всего, безопасности»<sup>7</sup>. На сегодняшний день официальные статистические данные имеются лишь по Республике Крым по показателю «отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по субъектам Российской Федерации» – за период с 2014 по 2024 гг. он возрос с 6 033 до 8 777 тыс. чел. (на 45,48%)<sup>8</sup>. Других данных Росстат не предоставляет.

### Обсуждение и заключение

Таким образом, обобщая проведенный анализ, согласно первому пункту поставленной цели, в числе наиболее значительных изменений сферы пассажирских железнодорожных перевозок, вызванных трансформацией внешнеэкономической политики РФ, можно выделить следующие:

- усиливается замкнутость потоков пассажирских перевозок территориями РФ и «дружественных» ей стран, где наиболее популярными становятся южное и юго-восточное направления путешествий;
- более осознанной становится потребность в создании независимой от зарубежных поставщиков системы железнодорожного машиностроения;
- развиваются процессы встраивания железнодорожных сетей новых регионов в транспортную систему Российской Федерации.

Также за исследуемый период сформировался ряд трендов развития сферы пассажирских железнодорожных перевозок (второй пункт поставленной цели исследования), среди которых:

- отмечается неуклонный рост показателей отправления пассажиров железнодорожным транспортом и пассажирооборота на железнодорожном транспорте, несмотря на санкции;
- наблюдается рост цен на железнодорожные пассажирские перевозки, вызванный различными факторами, в т.ч. воздействием санкций;
- сохраняется высокий уровень взаимозависимости и конкуренции между разными видами транспорта в сфере пассажирских перевозок, проявляющийся в форме перераспределения потоков

<sup>6</sup> В России увеличились перевозки пассажиров по железным дорогам / Новостной портал «Московский комсомолец», 1 июня 2022 г. URL: <https://www.mk.ru/economics/2022/06/01/v-rossii-velichilis-perevozki-passazhirov-po-zheleznyim-dorogam.html>

<sup>7</sup> РЖД возобновит регулярное ж/д сообщение новых регионов после СВО / Редакция «Известия», 17 декабря 2023 г. URL: <https://iz.ru/1621997/2023-12-17/rzhd-vozobnovit-reguliarnoe-zhd-soobshchenie-novykh-regionov-posle-svo>

<sup>8</sup> Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по субъектам Российской Федерации / Росстат, 2024 г. URL: <https://www.rosstat.gov.ru/statistics/transport>

между железнодорожным, автомобильным и авиационным транспортом на дальних маршрутах под воздействием внешних факторов.

Ключевым документом, определяющим перспективы (стратегические задачи), является утвержденная в 2008 г. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. [17] Несмотря на то, что Стратегия была разработана до начала глубоких изменений во внешней политике РФ, утвержденные в ней формулировки вполне сохраняют свою актуальность. Перечень заявленных в Стратегии положений, «критических для дальнейшего социально-экономического роста страны», включает следующие пункты:

- ускоренное обновление основных фондов железнодорожного транспорта;
- преодоление технического и технологического отставания России от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники;
- снижение территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, улучшение транспортной обеспеченности регионов и развитие пропускных способностей железнодорожных линий;
- повышение безопасности функционирования железнодорожного транспорта;
- рост объемов привлекаемых инвестиционных ресурсов.

Дополняя и подтверждая ключевые положения Стратегии, видение стратегических перспектив развития железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок представлено в научных исследованиях ряда авторов [13, 21]. В отмеченных исследованиях авторы доказывают, что будущее исследуемой сферы тесно связано с внедрением инновационных технологий и модернизацией существующих систем. Среди основных направлений инновационного развития, авторы выделяют повышение безопасности перевозок и клиентоориентированности (обеспечение доступности ж/д транспорта для всех категорий пассажиров, повышение комфорта и удобства во время поездки улучшение обслуживания). Схожее мнение о перспективах развития железнодорожного транспорта в своих работах имеет и Сыбачин С.А [18], однако, он подчеркивает, что «акцент при внедрении инновационных технологий должен распространяться не только на удобство пассажиров, а на всестороннее развитие всей сферы перевозок». В ряде стратегических направлений Сыбачин С.А. выделяет: обновление подвижного состава, повышение скорости движения поездов, повышение уровня санитарно-технического оснащения транспорта, строительство новых направлений железных дорог.

Не меньшее количество трудов, опубликованных различными авторами [22, 5, 1, 12], связывают стратегические перспективы развития железнодорожного транспорта с расширением инфраструктуры (особенно высокоскоростных магистралей) в юго-восточной части страны. Как уже было отмечено ранее, основными артериями, связывающими Центр с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, являются Транссибирская магистраль (Транссиб) и ответвляющаяся от неё на станции Тайшет Байкало-Амурская магистраль (БАМ). На сегодняшний день Транссиб предназначен для пассажирских и контейнерных перевозок, следующих с портов Востока на Запад и обратно. БАМ используется в основном для перевозки грузов, но по ней также ходят пассажирские поезда, однако, проехать по всей длине этой магистрали возможно лишь с пересадками, не на одном составе. Примем во внимание, что Транссиб был построен в конце XIX – начале XX в. и в эксплуатации до сих пор находятся сооружения, построенные в 1891-1916 гг. (доля этих сооружений составляет 30% общего количества эксплуатируемых мостов, водопропускных труб, земляного полотна [22]), рассчитанные на нагрузки, существенно меньшие действующих в настоящее время, такая картина приводит к росту количества участков с ограниченной скоростью движения. Кроме того, на сегодняшний день Транссиб является самой интенсивной железнодорожной магистралью в мире «ежедневно по ней проходит до восьмидесяти пар поездов – на некоторых участках они курсируют с временным интервалом, как в метро» [19] В связи с этим злободневность проблем этого направления, заключающихся в исчерпании провозной способности имеющихся магистралей, сложности обеспечения безопасности движения и

вынужденных длительных остановок для регулирования заторов и разъездов составов, тормозящих развитие пассажирских перевозок, вполне обосновывают стратегическую важность модернизации имеющихся магистралей и строительства новых между экономическими центрами макрорегиона, а в дальнейшем в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Комплексно оценить степень достижения стратегических направлений в сфере железнодорожных пассажирских перевозок достаточно сложно в связи с недостаточностью официальной статистической информации по многим ключевым вопросам, однако провести селективную оценку можно на основании анализа Стратегии и ежегодных отчетов крупнейшего актора на рассматриваемом рынке АО «Федеральная пассажирская компания» (дочерняя компания ОАО «РЖД»), специализирующаяся на пассажирских перевозках).

В Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. предусмотрено 2 этапа достижения заявленных в ней стратегических направлений: 2008-2015 гг. – этап модернизации железнодорожного транспорта в РФ и 2016-2030 гг. – этап динамичного расширения железнодорожной сети. Для каждого этапа с разбивкой по выделенным направлениям и сценариям реализации определены целевые показатели. Ежегодно Министерство транспорта РФ в открытом доступе размещает доклад о реализации названной стратегии и достижении целевых показателей. Так, в докладе за 2024 г. [7] по преобладающему числу показателей фактические значения превышают плановые, однако, говорить о явном прогрессе конкретно в сфере пассажирских железнодорожных перевозок на основании данных отчета не представляется возможным, поскольку большинство показателей характеризуют развитие транспортного комплекса РФ в целом (воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного видов транспорта). Конкретно по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом в докладе отмечается перевыполнение плана лишь по одному показателю «железнодорожные перевозки в дальнем следовании, млн. пассажиров в год» – 107,36%. Также в докладе представлены некоторые показатели деятельности предприятий транспортного комплекса за 2024 г. и их прирост в процентах к предыдущему году (таблица 4).

**Таблица 4** – Показатели деятельности предприятий транспортного комплекса РФ в сфере железнодорожных пассажирских перевозок в 2024 г.

Показатель	Значение за 2024 г.
Объем работ и услуг, выполненных собственными силами организаций транспортного комплекса, в т. ч.:	
- междугородные и международные пассажирские перевозки;	- 317,99 млрд. руб.
- пассажирское пригородное сообщение	- 116,21 млрд. руб.
Прирост объема работ и услуг, выполненных собственными силами организаций транспортного комплекса, в т.ч. к 2023 г.:	
- междугородные и международные пассажирские перевозки;	- 109,09 %
- пассажирское пригородное сообщение	- 114,59 %
Инвестиции на собственную перевозочную деятельность ж/д транспорта	1 104,54 млрд. руб.
Доля инвестиций в перевозочную деятельность ж/д транспорта от общего объема инвестиций	25,80 %
Инвестиции в основной капитал организаций, связанных с ж/д транспортом, занимающихся вспомогательной деятельностью	227,93 млрд. руб.
Доля инвестиций в основной капитал организаций, связанных с ж/д транспортом, занимающихся вспомогательной деятельностью, от общего объема инвестиций на развитие транспортного комплекса	5,32 %

Показатель	Значение за 2024 г.
Индекс роста физического объема инвестиций в основной капитал за 2024 год к предыдущему году:	
- организаций, занимающихся междугородними и международными пассажирскими перевозками;	8,50 %
- организаций, занимающихся перевозкой пассажиров в пригородном сообщении.	29,90 %

Источник: составлено авторами по [7]

Представленные в докладе показатели, вынесенные в таблицу 4, демонстрируют положительную динамику в 2024 г. относительно 2023 г., но они при этом не характеризуют реальную величину инвестиций в сферу железнодорожных пассажирских перевозок в общем объеме инвестиций в вид деятельности и их достаточность для решения стратегических задач.

Ежегодные отчеты компаний ОАО «РЖД» и АО «Федеральная пассажирская компания» также содержат множество позитивных данных, свидетельствующих о достижении прогресса в реализации стратегических направлений развития железнодорожных пассажирских перевозок. Важнейшим показателем деятельности является количество и динамика обновления подвижного состава. Так, в отчете АО «ФПК» за 2024 г. указано, что вагонный парк компании составляет 16,6 тыс. вагонов, который ежегодно пополняется (рисунок 4).

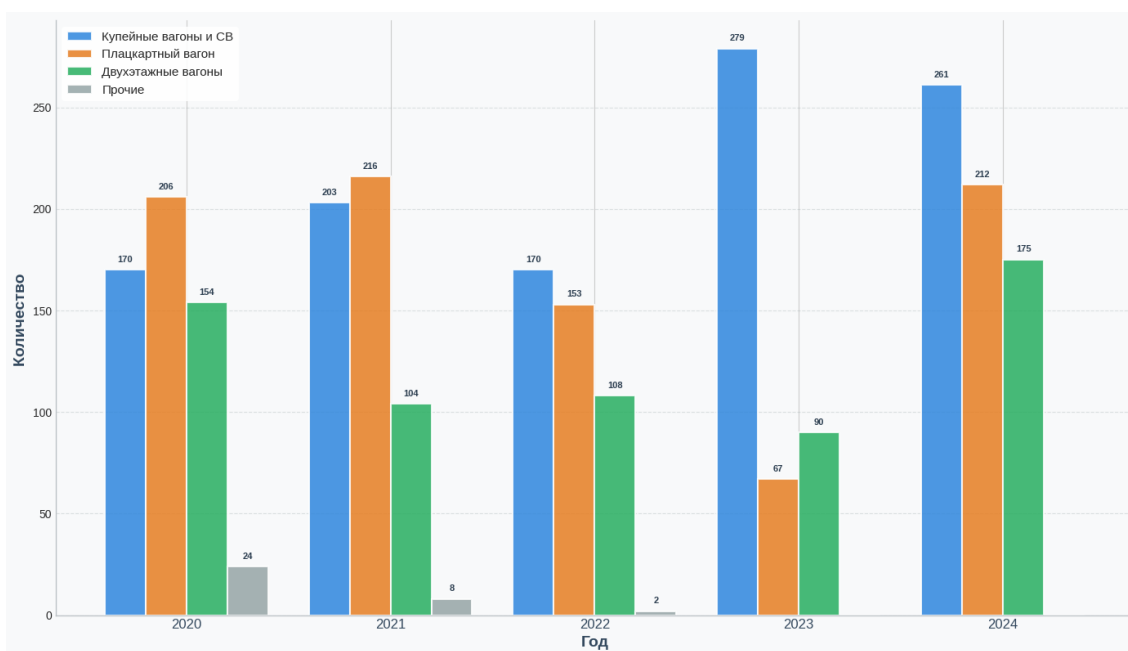


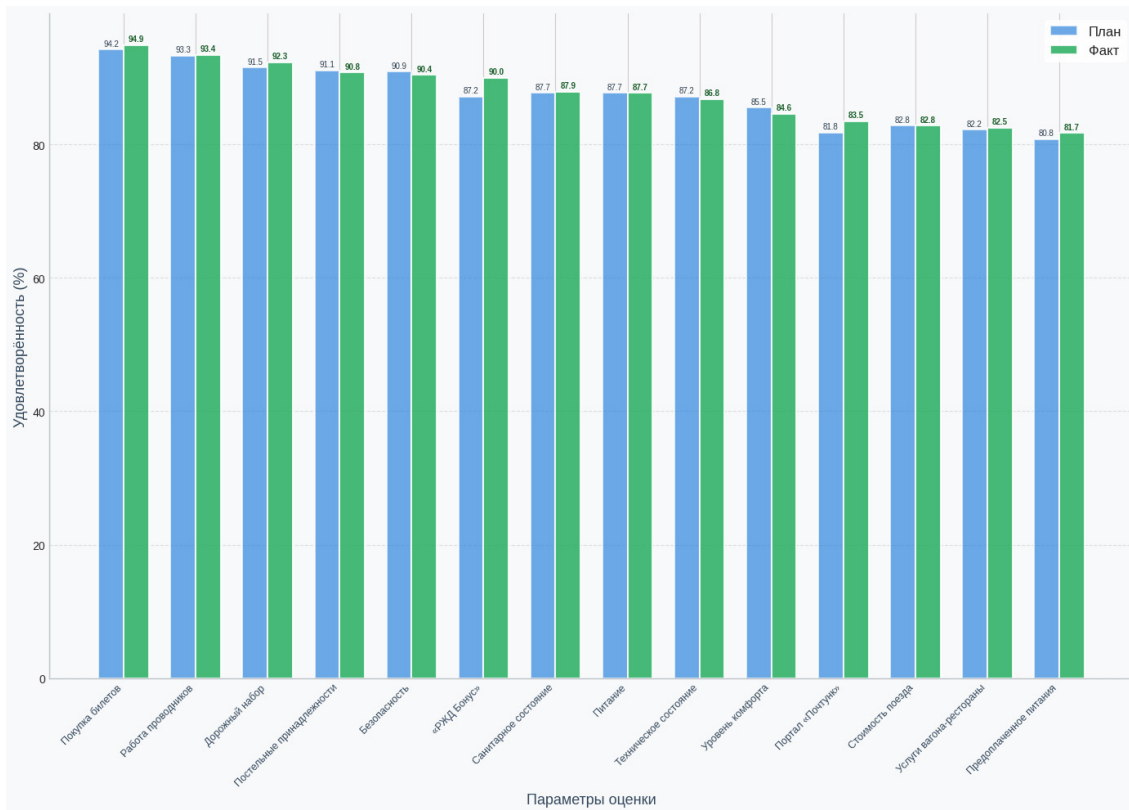
Рисунок 4 – Динамика приобретения подвижного состава компанией АО «ФПК», шт. в период 2020-2024 гг.

Источник: составлено авторами по [4, с.20]

По данным отчёта рабочее состояние подвижного состава поддерживается за счёт осуществления программы капитального ремонта: по итогам 2024 г. фактические расходы компании на капитальный ремонт основных средств составили 4,2 млрд руб., или 125,6 % к уровню 2023 г., в т.ч.: 3,4 млрд руб. – капитальный ремонт пассажирских вагонов (133,6 % к уровню 2023 г.); 0,8 млрд руб. – капитальный ремонт зданий, сооружений и оборудования, выполняемый сторонними организациями (101,2 % к уровню 2023 г.) [4].

Улучшаются показатели скорости, безопасности и качества перевозок. В 2024 г. скоростные поезда формирования АО «ФПК» перевезли свыше 11,4 млн пассажиров, что на 6,8% выше уровня 2023 г. Доля перевозок пассажиров скоростными поездами от общего годового объема перевозок АО

«ФПК» составила 10,2%. В 2024 г. целевой показатель безопасности движения по АО «ФПК» выполнен с улучшением на 54 % и составил 0,0011 события на 1 млн. поездо-км холдинга «РЖД». Мониторинг удовлетворенности пассажиров качеством предоставляемых услуг регулярно проводится компанией при помощи онлайн-опросов, направляемых по электронной почте пассажирам дальнего следования. Результаты обработки таких опросов представлены на рисунке 5.



**Рисунок 5** – Оценка основных параметров удовлетворенности пассажиров качеством услуг на железнодорожном транспорте в 2024 г., %

Источник: составлено авторами по [4, с.55]

Компанией проводится постоянная работа по совершенствованию конструкции пассажирских вагонов. Помимо закупки нового подвижного состава с улучшенными характеристиками, АО «ФПК» модернизирует и улучшает оснащение вагонов, построенных ранее при проведении капитально-восстановительного ремонта. Основной акцент в вагоностроении и ремонте – забота о личном пространстве и повышение уровня индивидуального комфорта пассажиров. Большое внимание уделяется вопросам гигиены, установке систем обеззараживания воды и воздуха. Не меньшее внимание отводится питанию пассажиров, в частности вопросам своевременной доставки качественных и стандартизированных блюд с предприятий к поездам. Активно развивается направление железнодорожного туризма. В 2024 г. число туристических поездов АО «ФПК» увеличилось до 28. За год путешествия на них совершили 114,4 тыс. человек (+16,5% к 2023 г.). По туристическим маршрутам в н.в. курсируют более комфортабельные поезда.

Тем не менее, как следует из отчета АО «ФПК», подвижной состав компании на конец 2024 г. достаточно неоднороден по таким параметрам:

- тип вагонов и их возраст (средний возраст – 17,5 лет);
- износ – 53,6 %;
- оборудовано кондиционерами – 92,4 %;
- оборудовано экологически чистыми туалетами – 86 %.

Одним из основных показателей, отражающих техническое состояние парка пассажирских вагонов, является их средний возраст, который по состоянию на 31 декабря 2024 г. составлял 17,5 лет,

с учетом капитально-восстановительного ремонта – 12,8 года.

Также ОАО «РЖД» реализует ряд программ в области инновационной деятельности, среди которых новые высокоэффективные системы диагностики и прогнозирования состояния железнодорожной инфраструктуры, цифровая система технологической радиосвязи стандарта DMR, система средств железнодорожной автоматики интервального регулирования движения поездов на перегоне и др. (полный перечень внедряемых инноваций представлен на сайте компании<sup>9</sup>). В целом, на внедрение новых информационных технологий в 2024 г. было израсходовано 2,1 млрд руб.

С недостатком комплектующих зарубежного производства, обеспечением бесперебойности процесса перевозки и поддержанием исправного состояния парка подвижного состава компания АО «ФПК» справляется благодаря политике импортозамещения. Для управления процессом импортозамещения в масштабах отрасли создана автоматизированная информационная система «Импортозамещение» ОАО «РЖД», обеспечивающая учет импортной и импортосодержащей продукции, а также позволяющая вести учет и подбор аналогов продукции, требующей замещения. По состоянию на начало 2024 г. в системе отражено 334 единицы импортозависимой продукции (в т. ч. 264 единицы – применяемые при изготовлении нового подвижного состава, 70 – применяемые при его техническом обслуживании и ремонте). По результатам работ, проведенных совместно с производителями подвижного состава и комплектующих для железнодорожной техники, определены аналоги для 301 единицы продукции. Импортозамещение проводится и в сфере разработки программного обеспечения – в 2024 г. более 5 тыс. автоматизированных рабочих мест переведено на отечественную операционную систему Astra Linux, более 9,5 тыс. устройств контроля легитимности электронных билетов переведены на российскую операционную систему «Аврора», импортозамещено более 7 тыс. единиц радиостанций, периферийного, сетевого и серверного оборудования, программное обеспечение по 34 из 38 классов, используемых в Компании.

На основании данных Отчетов ОАО «РЖД» и её дочерней структуры АО «ФПК» можно заключить, что деятельность компании активно развивается, принимая во внимание актуальные потребности рынка пассажирских перевозок и отражая вызовы, порождаемые санкциями. Тем не менее, на сегодняшний день решены не все проблемы, связанные с обновлением подвижного состава, полноценным импортозамещением отечественной продукцией, внедрением инновационных сервисов, нацеленных на обеспечение комфорта и безопасности пассажиров в пути, однако имеющиеся достижения по этим направлениям позволяют надеяться, что работа продолжится.

По мнению авторов, одним аспектом, вызывающим сомнения и вопросы в процессе анализа официальной статистики, относительно пассажирских перевозок, докладов министерства транспорта РФ о реализации Стратегии и отчетов ОАО «РЖД», являются привлеченные инвестиции в сферу пассажирских перевозок. Некоторые сведения об их объемах представлены в таблице 4. В отчете АО «ФПК» за 2024 г. указано, что «источниками финансирования Инвестиционной программы в 2024 году являлись: собственные средства – 63,6 млрд руб.; привлеченные средства – 17,0 млрд руб.; прочие – 0,1 млрд руб.». Более нет никаких сведений, позволяющих оценивать динамику, структуру, удельный вес привлекаемых для реализации проектов внешних инвестиций.

Возвращаясь к третьему пункту поставленной в настоящей работе цели – «идентификации «узких мест» и «возможностей» – в качестве «узких мест» следует назвать, прежде всего, развитие железнодорожной инфраструктуры (особенно высокоскоростных магистралей) в азиатской части России. Под влиянием процессов, происходящих во внешнеэкономической политике страны в последние годы, было разработано значительное количество новых железнодорожных проектов на территории Дальнего Востока и Сибири, при этом некоторые из них уже долгое время обсуждаются в научных и экономических сообществах. Среди наиболее масштабных проектов строительство скоростных магистралей «Новосибирск – Барнаул», «Владивосток – Хабаровск», а также зародившийся в академических кругах проект «Транссиб 2.0», который предполагает строительство дублера

<sup>9</sup> Мы меняемся для Вас / URL: <https://company.rzd.ru/ru/9381/page/103290?redirected&id=16949>

существующего направления с Востока на Запад со скоростями до 350 км/ч. Есть и другие проекты, в том числе упомянутые в стратегических документах ОАО «РЖД», например, Новосибирск – Кемерово/Томск; Новосибирск – Новокузнецк; Новосибирск – Омск, однако степень их проработки на данный момент низка. Не менее важными задачами в сфере развития железнодорожной инфраструктуры является разгрузка перегруженного Московского узла и восстановление железнодорожных путей воссоединившихся регионов после завершения военных действий.

Вторым «узким местом», по-нашему мнению, до сих пор остается обновление подвижного состава (локомотивов и вагонов), повышение его качества (характеристик скорости, маневренности, автоматизированности, комфортабельности) в соответствии с потребностями пассажиров и реальными технологическими возможностями, развитие рынков комплектующих и запасных частей, а также программного обеспечения для функционирования железнодорожного транспорта. Крупнейшими производителями локомотивов в РФ являются Новочеркасский электровозостроительный завод, Коломенский завод и завод «Уральские локомотивы»; крупнейшим производителем пассажирских вагонов и комплектующих к ним по праву считается Тверской вагоностроительный завод. Тем не менее, как отмечают эксперты, несмотря на ежегодные высокие темпы обновления АО «ФПК» вагонов (в 2024 г. более 500 единиц, см. рисунок 4), «для того, чтобы полностью отвечать возрастающему спросу на пассажирские перевозки и предоставлять качественную услугу, объём закупок в ближайшие несколько лет должен быть не менее тысячи в год»<sup>10</sup>. Как отмечает Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры П.А. Иванкин, «всё упирается, с одной стороны в объёмы производства, а с другой – в объёмы денежных средств, которыми обладают «Российские железные дороги». Та цифра, которая сейчас озвучена, больше продиктована возможностями холдинга в данных условиях»<sup>11</sup>.

### Выводы

Таким образом, подводя итог, мы снова возвращаемся к аспекту, вызывающему в настоящем исследовании наибольшее число вопросов – привлечению инвестиций. В контексте осуществления военных действий, инфраструктурная политика государства осуществляется в условиях селективных бюджетных расходов, собственные ресурсы компаний, даже таких крупных как ОАО «РЖД» не безграничны, следовательно, преодоление «узких мест» и реализация возможностей тесно связаны с расширением привлекаемых инвестиций в сферу перевозок. На фоне разворота внешнеэкономической политики России на восток наиболее крупными инвесторами видятся такие страны как Китай, Казахстан, КНДР. В частности, уже сейчас Россия и Китай реализуют 80 совместных проектов в разных сферах на общую сумму почти 20 триллионов рублей<sup>12</sup>. Принимая во внимание, растущий оборот пассажиров и грузов между названными странами, прогноз осуществления совместных проектов развития транспортной инфраструктуры в азиатской части страны, транзита, логистики и скоростных перевозок представляется весьма перспективным.

Итогом проведенного анализа можно заключить, что сфера железнодорожных пассажирских перевозок в России достаточно успешно справляется с негативным влиянием изменений во внешнеэкономической политике, однако, долгосрочные перспективы развития, продиктованные происходящими трансформациями, лишь начали формироваться. Очевидно, что впереди долгий

10 Пятьсот пишем, тысяча в уме. РЖД закупают 500 пассажирских вагонов; для полного обновления парка нужно в два раза больше ежегодно / Редакция «Vgudok», 11 марта 2025 г. URL: <https://vgudok.com/gorod/pyatsot-pishem-tysyacha-v-umet-rzhd-zakupayut-500-passazhirskih-vagonov-dlya-polnogo>

11 Пятьсот пишем, тысяча в уме. РЖД закупают 500 пассажирских вагонов; для полного обновления парка нужно в два раза больше ежегодно / Редакция «Vgudok», 11 марта 2025 г. URL: <https://vgudok.com/gorod/pyatsot-pishem-tysyacha-v-umet-rzhd-zakupayut-500-passazhirskih-vagonov-dlya-polnogo>

12 Совместные проекты и общность экономических интересов: в каких сферах сотрудничают Россия и Китай / Редакция «Российская газета», 20 декабря 2023 г. URL: <https://rg.ru/2023/12/20/sovместnye-proekty-i-obshchnost-ekonomicheskikh-interesov-v-kakih-sferah-sotrudnichaiut-rossia-i-kitaj.html>

путь налаживания новых партнерских связей и реализации новых проектов, однако ключевыми ориентирами на этом пути должны стать обеспечение инфраструктурной, технико-технологической и экономической безопасности российского железнодорожного транспорта в международной системе пассажирских перевозок.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. АО «ФПК» (2024). Годовой отчет за 2024 г. <https://ar2024.fpc.ru/ru>
2. Баженов Ю.М., Карапетянц И.В. (2018). Железная дорога в условиях российского Севера. Современное состояние и перспективы // Постсоветский материк. № 4 (20). С. 71—76.
3. Болдова К. (2024). Сколько россиян путешествуют на поездах и какие маршруты самые популярные // Т-Ж: издание про деньги и жизнь. 18 марта 2024. <https://t-j.ru/railroad-stat/>
4. Гаврилов В. (2025). Железная, дорогая: билеты на поезда за год подорожали в среднем на 20% // Известия. 21 августа. <https://iz.ru/1940103/>
5. Голикова Ю.А. (2022). Российские железные дороги в условиях экономических санкций // Наука и образование в условиях мировой нестабильности: проблемы, новые этапы развития: материалы II междунар. науч.-практ. конф. (Ростов-на-Дону, 30 апр. 2022 г.). Ростов-на-Дону: Манускрипт. Ч. 2. С. 86—88.
6. Голомолзин А.Н. (2019). Конкуренция на российских железных дорогах // Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы. 12 февраля. <https://fas.gov.ru/p/contents/2293>
7. Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчетный период 2024 г. (2024). Официальный сайт Министерства транспорта РФ. <https://mintrans.gov.ru/documents/11/14558>
8. Клейменов А.А. (2022). Интенсификация железнодорожного туризма в Российской Федерации // Железная дорога: путь в будущее: сб. трудов. С. 369—374.
9. Клейменов А.А. (2023). Роль железнодорожных перевозок в развитии туризма в России: вызовы и перспективы // Экономика и бизнес: теория и практика. № 10-1 (104). С. 164—174.
10. Клейменов А.А. (2024). Развитие инфраструктуры и сервиса железнодорожного туризма в Российской Федерации: опыт и перспективы // Экономика и бизнес: теория и практика. № 7 (113). С. 129—133.
11. Кузнецова М. (2025). Большинство электричек в регионах имеют физический и моральный износ // Российская газета. 28 апреля. <https://rg.ru/2025/04/28/bolshinstvo-elektrichek-v-regionah-imeit-fizicheskij-i-moralnyj-iznos.html>
12. Лавриненко П.А., Янков К.В. (2022). Перспективы развития железнодорожного транспорта Азиатской России в условиях экономических санкций // ЭКО. № 9. С. 34—45.
13. Ляшенко Г.С., Филобок А.А. (2024). Перспективы развития железнодорожного транспорта в России // Вестник науки и образования. № 5 (148)-1. <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-zheleznodorozhnogo-transporta-v-rossii>
14. Николаев М. (2023). Вагон качается: как санкции повлияли на скоростные поезда в России и когда начнутся настоящие проблемы // ФедералПресс. 24 июля. <https://fedpress.ru/article/3256141>
15. Росстат (2024). Транспорт в России. Статистический сборник. М.: Росстат. 100 с.
16. Росстат (2025). Российский статистический ежегодник. Статистический сборник. М.: Росстат. 621 с.
17. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. (2008). Утв. Распоряжением Правительства РФ от 17.06.08 № 877-р. <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010>
18. Сыбачин С.А. (2013). Перспективы и тенденции развития инновационной деятельности предприятий пассажирского железнодорожного комплекса // Транспортное дело России. № 6-2. С. 213—215.
19. Фурсова И. (2014). Транссиб является самой интенсивной ж/д магистралью в мире // Российская газета. 31 июля. <https://rg.ru/2014/08/01/transsib.html>
20. Шеховцов А.И. (2024). Анализ перспектив железнодорожных перевозок в новых регионах // Сборник научных трудов Донецкого института железнодорожного транспорта. № 3 (74). С. 6—14.
21. Шматко А.Д., Хильченко П.А. (2024). Инновации на железнодорожном транспорте в России и их влияние на экономическое развитие регионов // Модели, системы, сети в экономике, технике,

природе и обществе. № 3. С. 30—42.

22. Щербанин Ю.А. (2012). Некоторые проблемы развития железнодорожной инфраструктуры в России // Проблемы прогнозирования. № 1 (130). С. 49—63.

# Strategic directions for the development of passenger rail transportation under the prism of the transformation of foreign economic policy of the Russian Federation

**Efimova Elena Georgievna**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
Ural State University of Economics, Yekaterinburg, Russian Federation  
E-mail: levstrelkov@mail.ru

**Ivanova Olga Yurievna**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
Ural State University of Economics, Yekaterinburg, Russian Federation  
E-mail: trtskmius17@mail.ru

## KEYWORDS

state export support, classification of measures, conceptual model, sectoral selection criteria, comparative analysis, export policy, national champions, strategic priorities

## ABSTRACT

Rail transport occupies a unique place in the structure of passenger transportation, providing reliable and affordable connections between countries and regions, and serving as a system-forming factor in the development of many sectors of the national economy. The relevance of studying the potential and strategic directions for the development of rail transport in our country during a period of significant foreign policy changes is determined by several factors. Firstly, in recent years, due to the introduction of sanctions and entry restrictions in a number of countries, we have seen an increase in public interest in domestic tourism and international travel to the southeast. Secondly, driven by technological advances, passenger demands for the quality of service and safety of rail transport have significantly changed. Thirdly, the problem of territorial disparities in the development of national rail infrastructure remains unresolved. Determining the development prospects for rail passenger transportation, taking these circumstances into account, can contribute to addressing long-term socio-economic challenges. However, it is important to recognize that environmental changes (external, caused by civilizational transformations, and internal, associated with changes in demand and needs) can create both challenges and opportunities for improvement. Therefore, the objective of this study is to combine the following three aspects: - Identify ongoing changes in the development of rail passenger transportation caused by the transformation of foreign economic policy and the imposition of sanctions against the Russian Federation;

- Determine actual trends in the development of rail transport and passenger transportation, emerging under the influence of the imposition of foreign sanctions;

- Identify bottlenecks and opportunities created under the influence of foreign policy events, including the processes highlighted at the beginning of the article, the implementation of which will predetermine the further development of rail transport either as a factor limiting the growth of the Russian economy or as a source of its sustainable development.