

Экономические системы. 2026. Том 19, № 2. С. 169–179.
Economic Systems. 2026;19(2):169-179.



Научная статья

5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика

УДК 338.24:338.47:656.07

DOI 10.29030/2309-2076-2026-19-2-169-179

Обоснование риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом в процессе реализации концепции в области устойчивого развития

Ольга Викторовна Коришева

Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ)), Москва, Россия

✉ konf-trans-ecb@mail.ru

Аннотация. В статье проанализированы ключевые резолюции, посвященные развитию транспорта, в контексте реализации Концепции в области устойчивого развития. Выявлены недостатки и непроработанные сферы анализируемых резолюций. Показана необходимость учета системообразующей роли транспорта при реализации целей устойчивого развития. Разработаны предложения по совершенствованию резолюций в области развития транспорта, а также обосновано применение риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом. При анализе учтены примеры и условия транспортного комплекса России.

Ключевые слова: транспорт, устойчивое развитие, ЦУР, риск, экономика, устойчивость, транспортная отрасль, риск-ориентированный подход

Для цитирования: Коришева О.В. Обоснование риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом в процессе реализации концепции в области устойчивого развития // Экономические системы. 2026. Том 19, № 2. С. 169–179. DOI 10.29030/2309-2076-2026-19-2-169-179.

Original article

Substantiation of the risk-based approach in the management of the transport complex in the process of implementing the concept in the field of sustainable development

Olga V. Korisheva

Russian University of Transport (RUT (MIIT)), Moscow, Russia

✉ konf-trans-ecb@mail.ru

Abstract. The article analyzes key resolutions on the development of transport in the context of the implementation of the Concept of Sustainable Development. The shortcomings and unprocessed areas of the analyzed resolutions are revealed. The necessity of taking into account the system-forming role of transport in the implementation of sustainable development goals is shown. The proposals for improving resolutions in the field of transport development are presented, as well as the application of a risk-based approach in the management of the transport complex. The analysis takes into account the examples and conditions of the Russian transport complex.

Keywords: transport, sustainable development, SDGs, risk, economy, sustainability, transport industry, risk-based approach

For citation: Korisheva O.V. Substantiation of the risk-based approach in the management of the transport complex in the process of implementing the concept in the field of sustainable development. *Economic Systems*. 2026;19(2):169-179. (In Russ.). DOI 10.29030/2309-2076-2026-19-2-169-179.

Введение

Деятельность международных организаций в настоящее время не всегда показывает свою эффективность, а документы и стратегии глобального характера, внедряемые ими в странах мира, не всегда характеризуются четкостью концепций, обоснованностью предлагаемых положений, а в ряде случаев содержат явные ошибки, что, естественно, препятствует положительной реализации различных стратегий. Одним из важных по своим масштабам и целям и в то же время спорным документом глобального характера является Декларация генеральной ассамблеи ООН «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» [1], в соответствии с постулатами которой государства мира формируют и внедряют свои внутренние национальные программы. Однако данный документ имеет множество недоработок, в том числе в части необоснованно неотраженной роли транспорта в достижении

целей устойчивого развития. При этом существуют отдельные резолюции, принятые Генеральной Ассамблеей ООН, посвященные роли транспорта. Однако данные документы также имеют множество непроработанных аспектов и отсутствие четкости в постановке задач и учете рисков при реализации целей. В связи с этим представляется необходимым проведение анализа роли транспорта при реализации целей устойчивого развития, а также обоснование внедрения риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом.

Основная часть

Важной сферой, необходимой для реализации любого проекта развития экономики и государства в целом, является транспорт. Транспортный комплекс – это не только локомотив развития хозяйствующих субъектов, но и фактор повышения комфортности и качества жизни граждан. Сбои в работе транспортного комплекса могут привести к существенным негативным последствиям для экономической безопасности страны [2]. Отнесение транспорта к сферам материального производства определяет его роль и исключительное место, которое он занимает в системе экономического развития страны. В связи с этим экономическая безопасность государства и его устойчивое развитие напрямую взаимосвязаны с возможностями транспорта обе спечивать устойчивые темпы роста экономики в условиях расширенного воспроизводства [3]. Однако в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года [1] развитие транспорта не выделено как отдельная цель устойчивого развития, а в перечне задач по достижению других целей транспортное развитие упоминается очень кратко.

Учитывая стратегически важную роль транспорта в обеспечении устойчивого развития, отсутствие достаточной проработки вопросов развития транспортного комплекса представляется явным недостатком рассматриваемого документа. Следует отметить, что, напротив, российское законодательство проработано намного глубже и содержательнее, и задачи развития транспорта выделяются в качестве ключевого направления по обеспечению устойчивого развития, что подтверждается распоряжением Правительства РФ от 14.07.2021 № 1912-р «Цели и основные направления устойчивого (в том числе зеленого) развития Российской Федерации» [4] и иными документами.

Правовые основы развития транспортных связей как ключевого элемента устойчивого развития

Роль транспорта в достижении целей устойчивого развития раскрывается в трех дополнительных ключевых резолюциях, принятых Генеральной Ассамблеей ООН, начиная с 2014 года: резолюция от 19.12.2014 69/213 «Резолюция о роли транспорта и транспортных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития» [5], резолюция от 22.12.2015 70/197 «На пути к всестороннему сотрудничеству между всеми видами транспорта для содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» [6] и резолюция от 19.12.2023 года 78/148 «Укрепление связей между всеми видами

транспорта для достижения целей в области устойчивого развития» [7]. Резолюция 2015 года опирается на Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и подтверждает выделение задачи ликвидации бедности как главного глобального вызова [6]. Согласно данному документу, выделяются следующие аспекты процесса укрепления транспортных связей как ключевого элемента устойчивого развития:

1. Экономический рост – мультимодальные коридоры способствуют повышению эффективности перемещения товаров и людей, способствуя экономическому росту.

2. Социальное благополучие – формирование транспортной доступности повышает качество жизни населения, уровень мобильности.

3. Международная торговля – наличие и развитие транспортных коридоров способствуют укреплению торговых связей между странами и развитию сотрудничества.

4. Инклюзивность – отдельно акцентировано внимание на нуждах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных государств.

5. Экологическая устойчивость – подчеркивается важность внедрения энергоэффективных и низкоуглеродных технологий.

Резолюция 70/197 [6] определяет, что устойчивое развитие невозможно без эффективной, безопасной, инклюзивной и экологически ответственной транспортной системы. Документ призывает к всеобъемлющему сотрудничеству между всеми видами транспорта, государствами, международными организациями и частным сектором для создания мультимодальных коридоров, которые станут артериями глобального устойчивого развития.

В рассматриваемых резолюциях выделяются пять стратегических функций транспорта, представленных на рис. 1.

Резолюция 2023 года представляет собой обновленный стратегический документ ООН, который развивает положения предыдущих резолюций по транспорту и устойчивому развитию [7]. Документ интегрирует транспортную повестку в контекст Десятилетия действий по достижению ЦУР и подтверждает приверженность ликвидации бедности как главного условия устойчивого развития. Укрепление связей между всеми видами транспорта является стратегическим приоритетом данной резолюции. Предполагается, что это обеспечит эффективную логистику, будет способствовать диверсификации экономики, гарантирует доступ к занятости в части реализации социальных ЦУР, будет способствовать снижению выбросов парниковых газов через внедрение низкоуглеродных, энергоэффективных технологий в части реализации ЦУР экологического блока, а также укреплению международного сотрудничества и учитывать потребности различных групп лиц. В резолюции 2023 года также предлагается реализовать 17 ключевых направлений действий, охватывающих такие направления, как региональная интеграция и инфраструктура, цифровизация и упрощение процедур, институциональное развитие, безопасность дорожного движения, коорди-

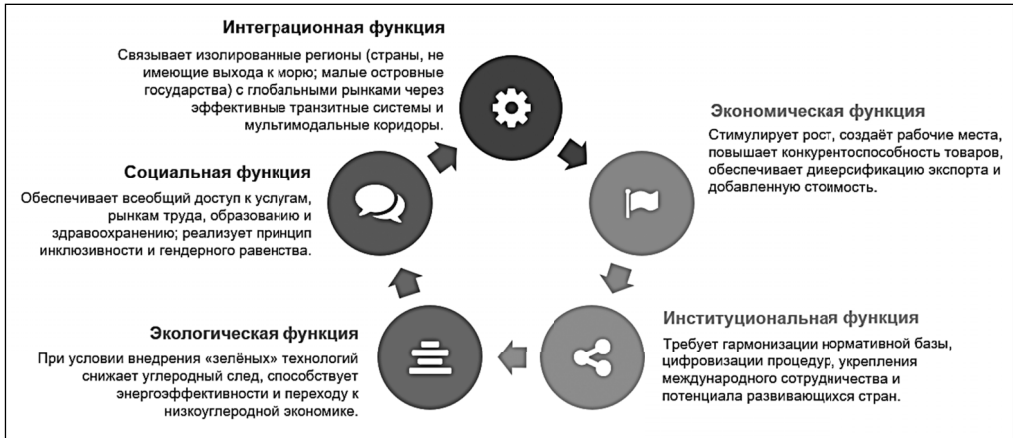


Рисунок 1 – Стратегические функции транспорта для ЦУР

Источник: составлено автором по данным [5, 6, 7].

нация и финансирование, климат и экология, инклюзивность и социальная справедливость, стратегические обязательства.

Несмотря на целый перечень важных проблем и задач в развитии транспорта, следует отметить отсутствие конкретизации в ряде поставленных задач, методов их реализации и механизмов взаимодействия при международном сотрудничестве. В резолюции 2023 года имеется институциональная повестка, провозглашающая «Десятилетие устойчивого транспорта ООН на 10-летний период, начинающийся 1 января 2026 года» (A/RES/78/148, п. 14) [7], что свидетельствует о переходе от декларативных рекомендаций к долгосрочному программированию действий. Однако при этом не наблюдается создания новых конкретизированных документов, регламентирующих общие принципы, механизмы и подходы для реализации всех поставленных задач развития транспорта и реализации ЦУР.

Анализ резолюций Генеральной Ассамблеи ООН и предложения по их совершенствованию

Несмотря на прогрессивность формулировок, анализируемые резолюции содержат системные риски, способные снизить эффективность их реализации. Отсутствие риск-ориентированного подхода при реализации программ развития транспорта и ЦУР создает не только препятствия при реализации поставленных целей, но и формирует новые риски и уязвимости в смежных сферах и областях, что будет вызывать негативный цепной эффект новых проблем, необходимость поиска методов и финансовых средств для устранения ущербов и последствий рисков. А при учете дополнительных макроэкономических и геополитических рисков реализация целей устойчивого развития без должного риск-ориентированного управления может и вовсе создать препятствия

к развитию и реализации национальных стратегических приоритетов и интересов, которые должны учитываться в первую очередь при реализации любых программ государственного развития. В связи с этим выделим ряд системных недостатков анализируемых резолюций:

1. Финансовая асимметрия и долговая устойчивость. Документы активно продвигают государственно-частное партнерство (ГЧП) и смешанное финансирование при реализации транспортных проектов, однако механизмы защиты развивающихся стран от долговой нагрузки остаются декларативными. Несмотря на то что в тексте резолюции 2023 года отмечается необходимость «надлежащего внутреннего финансирования транспортного сектора, которое не подрывает долговую устойчивость страны» (A/RES/78/148, п. 2) [7], в указанном документе отсутствуют конкретные критерии оценки долговой нагрузки, стандарты прозрачности контрактов ГЧП и механизмы перераспределения рисков в условиях макроэкономической волатильности. Кроме того, системообразующая роль транспорта в обеспечении устойчивого развития и экономической безопасности России формирует необходимость именно государственного контроля и управления транспортным комплексом в стратегически важных аспектах инфраструктурного развития, поскольку это оказывает позитивное влияние на обеспечение энергетической, экономической и продовольственной безопасности страны, ее пространственное развитие и международную торговлю.

2. Разрыв между цифровизацией и институциональным потенциалом. Рекомендация по переходу на электронные транспортные документы (п. 8 A/RES/78/148) [7] предполагает наличие цифровых платформ, стандартов кибербезопасности и кадрового потенциала. В наименее развитых странах и государствах, не имеющих выхода к морю, эти условия часто не выполняются, что создает риск цифрового неравенства и формирования «двухскоростной» логистической системы.

3. Геополитическая и транзитная уязвимость. Анализируемые резолюции рассматривают транспортные коридоры как технические и экономические проекты, но не учитывают риски, связанные с санкциями, конфликтами, блокадами транзитных путей и фрагментацией глобальных цепочек. Транспортная связность в условиях обострения геополитических рисков требует механизмов кризисной устойчивости, которые в текстах не проработаны и четко не отражены.

4. Противоречие между экономической эффективностью и социальной инклюзивностью. Принцип «никого не оставить в стороне» декларируется, однако модели финансирования (возврат инвестиций через тарифы, коммерциализация услуг) часто исключают низкодоходные группы населения и удаленные регионы из зоны экономической целесообразности, что снижает реальную доступность транспорта. В связи с этим следует отметить социальную направленность транспортной политики России с сохранением низкодоходных и даже убыточных направлений, государственным субсидированием перевозок для сохранения транспортной доступности для населения и повышения мобильности.

В аспекте необходимости риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом и с учетом системообразующей роли транспорта для ЦУР предлагается дополнить анализируемые резолюции следующими элементами, без которых достижение целей 2030 года будет неполным и неэффективным:

1. Интеграция с землепользованием и пространственным планированием. Транспорт – «кровеносная система» экономики, существует всегда в системе, а не изолированно. Без координации с региональной, жилищной, промышленной и экологической политикой возникают эффекты спонтанной урбанизации, транспортного коллапса, деградации земель, неравномерного развития. Наличие и объемы транспортной инфраструктуры формируют возможности необходимой для развития регионов энергетической и информационно-телекоммуникационной инфраструктуры. Магистральный транспорт является необходимым условием для обеспечения экономических, социальных, информационных связей между регионами, а также способствует развитию отраслей промышленности и сельского хозяйства, необходимых для общего социально-экономического развития России, обеспечения ее энергетической, экономической и продовольственной безопасности. Кроме того, именно возможности транспортной инфраструктуры позволяют эффективно реализовать транзитный потенциал нашей страны. С учетом указанных аспектов необходимы превентивные меры по нейтрализации соответствующих рисков, что позволит достичь больших мультипликативных эффектов от продуманного системного развития транспортно-го комплекса.

2. Кибербезопасность критической транспортной инфраструктуры. Цифровизация логистики и внедрение электронных документов повышают уязвимость к хакерским атакам, способным парализовать цепочки поставок [8]. Указанные риски будут формировать новые финансовые риски и вероятность ущерба, дополнительных затрат. В рассматриваемых документах данные риски не упоминаются. Кроме того, внедрение любых цифровых проектов в централизованное управление транспортной системой без наличия альтернативных способов создает дополнительные риски как кибер-атак, так и парализации перевозочного процесса из-за сбоев электричества по различным причинам. Подобные риски также следует учитывать и разрабатывать альтернативные решения еще на этапе разработки цифровых проектов.

3. Учет неравномерности развития транспорта при разработке новых программ и технологий. При развитии различных цифровых проектов или внедрении электротранспорта следует учитывать различный уровень транспортного развития в зависимости от территории страны: наличие/отсутствие электрификации, наличие/отсутствие второго ж/д пути, наличие/отсутствие автодорог и других путей сообщения, складских помещений и других составляющих транспортной системы. Для эффективного внедрения новых технологий и цифровых продуктов следует в первую очередь реализовывать фундаментальные цели инфраструктурной обеспеченности для достижения равномерности в развитии всего транспортного комплекса. Кроме того, учитывая ситуацию

в различных развивающихся странах мира, где до 70% пассажирских и грузовых перевозок может осуществляться неформальными операторами, переход к низкоуглеродным и цифровым системам без программ переобучения и легализации ведет к потере средств к существованию миллионов работников.

4. Риск-ориентированный подход для сохранения биоразнообразия, природных экосистем и экологии при развитии транспорта. Строительство транспортных коридоров часто приводит к фрагментации экосистем, миграционным барьерам для фауны и загрязнению водных ресурсов. Принципы «природопозитивного» транспорта не отражены в анализируемых резолюциях, хотя среди ЦУР можно выделить 6, 11, 12, 13 цели, которые непосредственно связаны с экологическим блоком.

5. Система мониторинга и привязка к индикаторам ЦУР. В текстах резолюций отсутствуют привязки к конкретным индикаторам (например, 9.1.1, 11.2.1, 13.2.1) и механизмы независимой верификации прогресса. Без измеримых целевых показателей реализация принятых документов остается декларативной. Данный элемент представляется необходимым условием при реализации риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом, так как отсутствие конкретных количественных показателей снижает, во-первых, эффективность всей государственной политики (в том числе в области экономики), и, во-вторых, эффективность принятой модели управления рисками, поскольку не позволяет получить четкие ориентиры приближающихся опасностей и угроз, а также не позволяет разрабатывать конкретизированные тактические планы по достижению поставленных целей государственных программ.

6. Циклическая экономика в транспорте. Не затрагиваются многие вопросы утилизации транспортных средств, переработки инфраструктуры, снижения материалоемкости логистики и устойчивого управления отходами в цепочках поставок. С учетом масштабов транспортного комплекса в России проработка данных задач в транспортном комплексе способна создать новые синергические и мультипликативные эффекты не только в экономике, но и в экологии и бюджетном управлении.

С учетом требования неделимости и взаимосвязанности трех сфер устойчивого развития страны: экономической, социальной и экологической, транспорт реализует данный принцип, и программы развития транспорта формируют положительные эффекты в данных областях (рис. 2).

Однако выявленные противоречия, недостатки и непроработанность резолюций в области развития транспорта при реализации ЦУР вызывают необходимость применения риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом с учетом его системообразующей роли. Следовательно, сохранение комплексного подхода с учетом фундаментальности роли транспорта при реализации программ устойчивого развития наряду с применением предупредительных мер по нейтрализации рисков позволят повысить эффективность данных программ и принципиально улучшить результат.

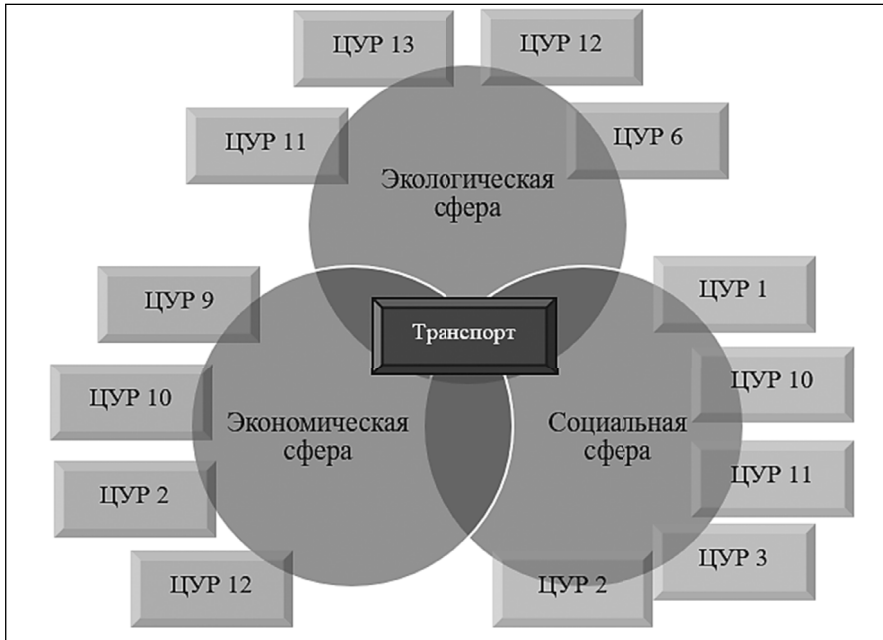


Рисунок 2 – Системообразующая роль транспорта при обеспечении устойчивого развития

Источник: составлено автором.

Заключение

Таким образом, можно обоснованно сделать вывод о системообразующей роли транспорта при обеспечении устойчивого развития Российской Федерации и ее экономики. Без транспорта невозможно добиться устойчивого роста различных отраслей экономики, сформировать сбалансированную структуру экономики в условиях расширенного воспроизводства, стабильного социально-экономического положения в стране. Роль транспорта в реализации целей устойчивого развития, достижении экономической стабильности и роста безальтернативна, однако документы Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, посвященные развитию транспорта, не отражают в должной мере приоритетную и системообразующую роль транспортного комплекса.

Следует отметить, что в российском законодательстве, наоборот, содержится больше развернутых, конкретных задач, посвященных развитию транспортной отрасли, что будет, безусловно, способствовать их лучшей реализации, а также достаточно подробно отражается роль транспорта в достижении целей устойчивого развития. Кроме того, необходимо внедрение риск-ориентированного подхода при управлении транспортным комплексом, который должен отражаться

в положениях важнейших документов и резолюциях, а также в последующем тактическом управлении в каждом сегменте и направлении развития транспорта.

Внедрение риск-ориентированного подхода с учетом системообразующей роли транспорта позволит предупредить множество рисков и угроз, в том числе в смежных и иных отраслях и сферах, а также будет способствовать эффективности реализации стратегий и национальных проектов в области транспорта.

Список источников

1. Декларация Генеральной Ассамблеи ООН от 25 сентября 2015 года «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года». URL: <https://docs.cntd.ru/document/420355765> (дата обращения: 03.04.2026).
2. Коришева О.В. Анализ значения транспортного комплекса в устойчивом развитии рыночной экономики и ее субъектов // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). 2018. № 1 (11). С. 241–250.
3. Соколов Ю.И., Кожевников Р.А., Коришева О.В. Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность // Экономика железных дорог. 2018. № 7. С. 49–58.
4. Цели и основные направления устойчивого (в том числе зеленого) развития Российской Федерации : распоряжение Правительства РФ от 14.07.2021 № 1912-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/sMdcuCaAX4O5j3Vy3b1GQwCKfa9lszW6.pdf> (дата обращения: 03.04.2026).
5. Резолюция о роли транспорта и транспортных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития : Резолюция Генеральной ассамблеи ООН от 19.12.2014 69/213. URL: <https://docs.un.org/en/A/RES/69/213> (дата обращения: 03.04.2026).
6. На пути к всестороннему сотрудничеству между всеми видами транспорта для содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров : резолюция Генеральной ассамблеи ООН от 22.12.2015 года 70/197. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n15/449/96/pdf/n1544996.pdf> (дата обращения: 03.04.2026).
7. Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития : резолюция Генеральной ассамблеи ООН от 19.12.2023 года 78/148. URL: <https://sdgs.un.org/sites/default/files/2024-10/transport%20to%20achieve%20SDGs.pdf> (дата обращения: 03.04.2026).
8. Коришева О.В. Обоснование рискориентированного подхода при реализации программы развития транспортной системы // Экономические системы. 2025. Т. 18, № 2. С. 257–270.

References

1. Declaration of the UN General Assembly of September 25, 2015 «Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development». URL: <https://docs.cntd.ru/document/420355765>. (In Russ.).
2. Korisheva O.V. Analysis of the importance of the transport complex in the sustainable development of the market economy and its subjects. *Rynok transportnyh uslug (problemy povysheniya effektivnosti) = Transport services market (problems of increasing efficiency)*. 2018;(1(11)):241-250. (In Russ.).
3. Sokolov Yu.I., Kozhevnikov R.A., Korisheva O.V. Contribution of transport to national economic security. *Ekonomika zheleznih dorog = Economics of Railways*. 2018;(7):49-58. (In Russ.).

4. Goals and main directions of sustainable (including green) development of the Russian Federation : Decree of the Government of the Russian Federation dated 07/14/2021 No. 1912-п. URL: <http://static.government.ru/media/files/sMdcuCaAX4O5j3Vy3b1GQwCKfa9lszW6.pdf>. (In Russ.).

5. Resolution on the role of transport and transport corridors in ensuring international cooperation for sustainable development : UN General Assembly Resolution 69/213 dated 12/19/2014. URL: <https://docs.un.org/en/A/RES/69/213>. (In Russ.).

6. Towards comprehensive cooperation between all modes of transport to promote the creation of sustainable multimodal transit corridors : UN General Assembly Resolution on 12/22/2015, 70/197. URL: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n15/449/96/pdf/n1544996.pdf>. (In Russ.).

7. Strengthening links between all modes of transport to achieve the Sustainable Development Goals: UN General Assembly Resolution 78/148 of 12/19/2023. URL: <https://sdgs.un.org/sites/default/files/2024-10/transport%20to%20achieve%20SDGs.pdf>. (In Russ.).

8. Korisheva O.V. Justification of a risk-oriented approach in the implementation of the transport system development program. *Ekonomicheskie sistemy = Economic systems*. 2025;18(2):257-270. (In Russ.).

Информация об авторе / Information about the author

Ольга Викторовна Коришева – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Финансы и кредит», Российский университет транспорта, Москва, Россия, konf-trans-ecb@mail.ru.

Olga V. Korisheva – Ph.D. in economic sciences, associate professor, associate professor of finance and credit, Russian University of Transport, Moscow, Russia, konf-trans-ecb@mail.ru.

Конфликт интересов / Conflict of interests

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declare no relevant conflict of interests.

Статья поступила в редакцию 07.04.2026; одобрена после рецензирования 10.05.2026; принята к публикации 29.05.2026.

The article was submitted 07.04.2026; approved after reviewing 10.05.2026; accepted for publication 29.05.2026.