



Обоснование рискориентированного подхода при реализации программы развития транспортной системы

Ольга Викторовна Коришева

Российский университет транспорта, Москва, Россия

✉ konf-trans-ecb@mail.ru

Аннотация. Развитие транспортной системы является обязательным условием устойчивого развития всей экономики. Достаточная транспортная инфраструктура для удовлетворения потребностей производителей и потребителей в перевозке грузов и пассажиров в передвижении позволяет построить оптимальные маршруты и реализовать эффективные логистические процессы. Исторически финансирование развития транспорта и его инфраструктуры осуществлялось за счет государства. При этом эффективность использования бюджетных средств не всегда находит отражение на практике. Возникающие риски нецелевого и непродуманного использования государственного финансирования, а также различные опасности и риски макро- и микроуровней формируют необходимость внедрения рискориентированного подхода в управлении транспортным комплексом, начиная с разработки программ его развития, что подтверждает актуальность темы исследования.

Для описания методологической базы исследования проведен анализ международных и отечественных стандартов управления рисками. Выявлены особенности и подходы к управлению рисками и их оценке. Практическая часть исследования содержит анализ государственной программы «Развитие транспортной системы», который позволил выявить наличие несоответствий и ошибок в содержании документа, которые могут препятствовать достижению поставленных целей развития транспортной системы. Проведенный анализ позволил сформировать автору рискориентированный алгоритм при установлении целей и программ стратегии развития транспортного комплекса и разработки стратегии в целом, способствующий совершенствованию подходов к разработке программ устойчивого развития. В статье также представлен подход автора по внедрению технологии анализа средств контроля и анализа рисков НАССР в процесс выполнения программ развития транспортной инфраструктуры для повышения их объемов, качества и эффективности использования бюджетных источников финансирования.

Ключевые слова: риск, управление рисками, опасность, рискориентированный подход, технология, оценка рисков, транспорт, развитие, стандарты, развитие транспортной системы, государственное управление

Для цитирования: *Коришева О.В.* Обоснование рискориентированного подхода при реализации программы развития транспортной системы // Экономические системы. 2025. Том 18, № 2. С. 257–270. DOI 10.29030/2309-2076-2025-18-2-257-270.

Original article

Justification of a riskoriented approach in the implementation of the transport system development program

Olga V. Korisheva

Russian University of Transport, Moscow, Russia

✉ konf-trans-ecb@mail.ru

Abstract. The development of the transport system is a prerequisite for the sustainable development of the entire economy. Sufficient transport infrastructure to meet the needs of producers and consumers in the transportation of goods and passengers in movement allows you to build optimal routes and implement effective logistics processes. Historically, the development of transport and its infrastructure was financed by the state. At the same time, the efficiency of budgetary funds is not always reflected in practice. The emerging risks of inappropriate and ill-considered use of public funding, as well as various dangers and risks of macro and micro levels form the need to introduce a risk-oriented approach to managing the transport complex, starting with the development of programs for its development, which confirms the relevance of the research topic.

To describe the methodological basis of the study, an analysis of international and domestic risk management standards was carried out. Features and approaches to risk management and their assessment are identified. The practical part of the study contains an analysis of the state program «Development of the transport system», which allowed to identify the presence of inconsistencies and errors in the content of the document, which may hinder the achievement of the set goals of the development of the transport system. The analysis allowed the author to form a risk-oriented algorithm when setting goals and programs for the strategy for the development of the transport complex and developing the strategy as a whole, contributing to the improvement of approaches to the development of sustainable development programs. The article also presents the author's approach to the implementation of the technology of analysis of control means and risk analysis HACCP in the process of implementing transport infrastructure development programs to increase their volumes, quality and efficiency of using budgetary sources of financing.

Keywords: risk, risk management, danger, risk-oriented approach, technology, risk assessment, transport, development, standards, development of transport system, public administration

For citation: Korisheva O.V. Justification of a risk-oriented approach in the implementation of the transport system development program. *Economic Systems*. 2025;18(2):257-270. (In Russ.). DOI 10.29030/2309-2076-2025-18-2-257-270.

Введение

Транспорт является неотъемлемым условием экономического роста и развития многих отраслей экономики. Именно транспортный комплекс может способствовать повышению эффективности производства товаров и услуг, формировать внутранспортный и мультипликативный эффект, стимулирующий развитие субъектов Российской Федерации, обеспечивать и способствовать формированию логистических цепочек и транспортных коридоров. Устойчиво развивающийся транспорт – условие не только для укрепления экономики страны, но и для формирования национальной безопасности и обеспечения социально-экономического развития страны и уровня жизни граждан. Значимость транспорта подтверждается действующим нормативно-правовым обеспечением в данной сфере, в том числе Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., а также Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Однако успешная реализация программы развития транспортной системы требует применения рискориентированного подхода, включающего анализ и управление рисками на всех этапах разработки и реализации программ развития транспорта, что позволит повысить их эффективность, минимизировать факторы неопределенности и угроз и улучшить качество стратегического управления на транспорте, что подтверждает актуальность данного направления исследования.

Методологическая основа исследования

Высокодинамичная изменяющаяся рыночная среда вызывает необходимость оперативного реагирования на вновь возникающие и трансформирующиеся факторы внешней и внутренней среды, что требует формирования четкой и структурированной системы управления рисками, опирающейся на нормативно-правовую базу и официальные стандарты в области риск-менеджмента.

Нормативно-правовую базу Российской Федерации, регулирующую процессы управления рисками хозяйствующих и иных субъектов, можно условно разделить на категории, в которых:

- риск идентифицируется в контексте возможного причинения ущерба определенным видам имущества и как неотъемлемая часть предпринимательской деятельности и государственного контроля (федеральные законы, постановления Правительства РФ, Гражданский кодекс РФ);

– риск рассматривается как управленческая и экономическая категории, сформированы единые стандарты и подходы к управлению рисками, правила и методы (национальные стандарты в области управления рисками);

– определены различные виды рисков в специализированных видах деятельности, а также подходы к их управлению (отдельные законы, правила, распоряжения, стандарты, требования регулирующих органов, законодательных и исполнительных органов государственной власти относительно поведения хозяйствующего субъекта).

В целях повышения эффективности и качества управления рисками также используются лучшие международные практики в области управления рисками. В настоящее время используются три модели:

1. *ISO 31000 – международная модель* [1]. В ней универсальными международными стандартами управления рисками считаются:

- ISO 31000:2018(E) Risk management – Guidelines («Менеджмент риска – Руководство»), описывающий принципы и процесс управления рисками;
- Международный стандарт ISO/IEC 31010:2009 Risk management – Risk assessment techniques («Менеджмент риска – Методы оценки риска»), который описывает методы оценки рисков.

ISO 31000 считается универсальным международным стандартом. В нем прописаны требования для различных аспектов управления рисками.

2. *COSO – американская модель*.

COSO ERM – 2017 (Enterprise Risk Management). COSO ERM – это американский стандарт, разработанный Комитетом спонсорских организаций (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), в котором подчеркнута роль высшего руководства в управлении рисками. В стандартах управления рисками COSO ERM риск рассматривается как потенциальное событие, которое может помешать достижению поставленных целей организации. В процессе управления рисками подразумевается участие всех сотрудников организации на всех этапах деятельности, начиная с формирования стратегии. Данный стандарт представляет структурированный подход, направленный на предотвращение и недопущение событий, способных неблагоприятно повлиять на достижение поставленных целей.

3. *FERMA – европейская модель*. FERMA – это европейский стандарт организации управления рисками, разработанный Федерацией Европейских ассоциаций специалистов по управлению рисками. Он может использоваться как в данный момент, так и с расчетом на длительную перспективу. Реализация модели управления рисками FERMA включает семь этапов [2]:

1. Формулировка главных целей и задач хозяйствующего субъекта.

2. Анализ и оценка рисков. На старте процедуры проводятся идентификация, сбор всей информации о компании, рынке, отрасли и законодательной базе. Далее выявляются и описываются риски. Составляется «карта рисков», показывающая самые проблемные зоны, за которыми придется наблюдать. По окончании анализа проводится детальная качественная и количественная оценка,

позволяющая оценить значимость каждого риска и разработать комплекс мер по их ликвидации и минимизации.

3. Отчет о рисках. Составляется первичный отчет, содержащий потенциальные угрозы и возможности.

4. Решения по начальному отчету.

5. Управление рисками. Выявление и контроль, оценка экономической эффективности, оценка расходов, возникающих при ликвидации или минимизации события. Здесь же оценивается деятельность компании с точки зрения действующего законодательства.

6. Повторный отчет. Составляются внутренний и внешний отчеты. Внутренний документ предназначен для ознакомления внутри компании. Он передается непосредственному руководству и при необходимости рассылается руководителям структурных единиц. Внешний документ разрабатывается для посторонних лиц, по тем или иным причинам, заинтересованным в информации, и включает в себя методологию риск-менеджмента систему корпоративного менеджмента.

7. Контроль. Постоянный мониторинг и оперативное оповещение об изменениях позволяют проводить анализ мероприятий по управлению рисками и накапливать собственный опыт [2].

Национальные стандарты Российской Федерации в области управления рисками сформированы на основе модели ISO в области менеджмента риска и включают:

- ГОСТ Р 51897-2011/ ISO Guide 73:2009 «Менеджмент риска. Термины и определения» [3];
- ГОСТ Р 56275-2014 «Менеджмент рисков. Руководство по надлежащей практике менеджмента рисков проектов» [4];
- ГОСТ Р 52806-2007 «Менеджмент рисков проектов. Общие положения» [5];
- ГОСТ Р ИСО 3100-2019/ ISO 31000:2018 «Менеджмент риска. Принципы и руководство» [6];
- ГОСТ 58771-2019 «Менеджмент риска. Технологии оценки риска» [7].

При этом для формирования эффективной системы управления рисками хозяйствующих субъектов и осуществления качественного и продуманного государственного стратегического управления требуется основываться не только на комплексной системе стандартов управления рисками, но и на отраслевых особенностях, подходах и специфике сферы управления.

Основная часть

Государственная программа «Развитие транспортной системы» (ГП РТС) является инструментом реализации государственной транспортной политики. Ее приоритеты и цели коррелируют с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р, и направлены на достижение национальных целей развития Рос-

сийской Федерации на период до 2030 года [8]. Стратегическими целями государственной транспортной политики развития транспортного комплекса Российской Федерации являются повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, увеличение скорости и объема доставки грузов, в том числе транзитных, развитие мультимодальных и транспортно-логистических технологий, повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма, увеличение скорости и объема доставки грузов, в том числе транзитных, развитие мультимодальных и транспортно-логистических технологий, цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли [8].

Среди приоритетов развития транспортного комплекса следует выделить:

1. Формирование и развитие Единой опорной транспортной сети.

Планируется устранение инфраструктурных ограничений, включая развитие участков международных транспортных коридоров, сети аэродромов гражданской авиации, увеличение пропускной способности на подходах к портам, совершенствование магистральной транспортной сети в городских агломерациях, создание автодорожных обходов вокруг крупных городов и других населенных пунктов, а также ликвидация ограничений на внутренних водных путях. Формирование так называемой бесшовной логистики, снятие инфраструктурных ограничений и строительство логистической инфраструктуры, совершенствование тарифной политики, повышение эффективности товародвижения и грузовых перевозок в целом должно в конечном итоге обеспечить не только повышение конкурентоспособности транспортной системы России, сформировать новые устойчивые логистические цепочки в условиях санкционного давления и трансформации экономических отношений, но и в первую очередь укреплять государственную и территориальную целостность Российской Федерации и обороноспособность страны.

2. Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма, реализация которого возможна только на основе роста доступности транспортных услуг для населения.

Целевым ориентиром транспортной подвижности должен являться показатель на уровне 14,2 пассажира-километра на 1 жителя. При этом обеспечение доступности и качества транспортных услуг населению базируется в первую очередь на возможностях транспортной инфраструктуры, ее надежности и качестве, что при ее наличии будет формировать внетранспортные эффекты, например, социальную стабильность, пространственное развитие и связанность, возможности стимулирования реальной экономики и производств. Для формирования транспортной доступности в крупных агломерациях ключевую роль играют гражданская авиация и железнодорожный транспорт, в сельской местности – автобусный и внутренний водный транспорт. Согласно программе «Развитие транспортной системы», рост доступности транспортных услуг непосредственно повлияет на темпы реализации приоритетных проектов в области туризма, сельского хозяйства, здравоохранения, образования и решения жилищных проблем.

Следует выделить цель стимулирования социально-экономического развития сельских территорий, сохранения численности населения и обеспечения роста объемов сельскохозяйственного производства, так как современная экономическая ситуация как никогда актуализирует защиту территориальной целостности, которая достигается не только обороноспособностью страны, но внутренним экономическим развитием, которое, в свою очередь, будет формировать доходы бюджета, финансирующего в том числе задачи по обеспечению обороноспособности.

Кроме того, при развитии сельских территорий важно не исходить из принципа «от крупных агломераций – до сельских территорий», предполагая, что за счет развития крупных центров небольшие населенные пункты вокруг них будут развиваться по инерции, а целенаправленно развивать именно небольшие города и населенные пункты, исходя в первую очередь из особенностей данной территории, возможности развития или восстановления определенного производства или развития отраслей сельского хозяйства, а также развития магистрального и общественного транспорта, который позволит реализовать произведенную продукцию и обеспечит население в потребностях передвижения и мобильности.

3. Развитие городского пассажирского транспорта и транспортное обеспечение крупных и крупнейших городских агломераций, являющихся центрами экономического и социального развития страны.

В ГП РТС отмечается, что для снижения негативного влияния на качество жизни населения и оптимизации транспортных систем запланированы переключение части грузопотока на внутренний водный и железнодорожный транспорт, строительство автодорожных обходов вокруг агломераций и внедрение грузового каркаса в агломерациях. «Реализация данных задач также связана с мероприятиями и механизмами национального проекта «Безопасные качественные дороги». При этом дальнейшее усложнение транспортных сетей крупных агломераций влечет за собой дополнительные проблемы при реализации задач развития городского пассажирского транспорта» [8], а также грузового, в том числе негативно влияя на здоровье людей, что в результате отрицательно отражается не только на качестве жизни, демографической ситуации, но и на увеличении расходов государственного бюджета.

4. Цифровая трансформация транспортной отрасли.

В Стратегическом направлении в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 г., утвержденном распоряжением Правительства РФ от 21.12.2021 № 3744-р, устанавливаются ключевые инициативы и проекты для достижения цифровой трансформации транспортного комплекса. Однако внедрение цифровых проектов в любой области неоднозначно и влечет как положительные аспекты, так и негативные последствия, угрозы и риски. Среди рисков и угроз цифровой трансформации транспортной отрасли следует выделить «риски работы единых центров управления и контроля: уязвимость единых центров управления и контроля с позиции безопасности

всего транспортного комплекса, риски крупных финансовых ущербов при сбоях в работе и хакерских атаках, риски неэффективного управления, а также неравномерное развитие территорий и транспорта: концентрацию усилий развития транспортного комплекса в центральном округе и крупных городах при отсутствии достаточного развития транспорта в более мелких населенных пунктах, риски износа транспортной инфраструктуры, медленное и неравномерное строительство инфраструктуры, риски неэффективного и неравномерного развития регионов страны» [9].

Выявление отдельных рисков при реализации приоритетов развития транспортного комплекса подтверждает необходимость рискориентированного подхода при разработке и утверждении подобных стратегий развития для повышения их эффективности и результата, который они принесут. Автором предлагается рискориентированный алгоритм (рис. 1) при установлении целей и программ стратегии развития транспортного комплекса и разработки стратегии в целом, способствующий совершенствованию подходов к разработке программ устойчивого развития.

Данный алгоритм позволяет комплексно и многоаспектно подходить к вопросу установления конкретных целей развития транспорта. Предварительный анализ опасностей позволит более точно установить сроки реализации определенных проектов и программ, а также позволит выявить взаимосвязи с субъектами, вовлеченными в процесс выполнения программы или оказывающими влияние на конечный результат. Идентификация и оценка рисков будет формировать обоснованное понимание вероятного исполнения или неисполнения источников финансирования. Благодаря определению критериев риска и допустимой рискованной нагрузки можно четко установить нормы и пороговые значения как показателям исполнения бюджетных и внебюджетных источников инвестиций, так и натуральным показателям, и отраслевым транспортным показателям. Проработка мер ответственности с установлением системы наказаний за неисполнение или некачественное исполнение возложенных обязанностей по реализации определенного проекта должна способствовать повышению качества и эффективности разработанных стратегий развития транспортного комплекса, а также сохранению источников финансирования и пресечению нецелевого и неэффективного их использования.

Недостаток проработки различных аспектов при формировании Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» подтверждается анализом Счетной палаты Российской Федерации, которая выявила ряд несоответствий. Так, паспорт ГП РТС «не в полной мере соответствует форме паспорта, приведенной в приложении № 2 к Методическим рекомендациям по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденным приказом Минэкономразвития России от 17.08.2021 № 500» [10]. Также отмечено, что в паспорте ГП РТС плановые значения показателей и объемы финансового обеспечения указаны только за период 2022–2024 гг., хотя период реализации ГП РТС – с 2018 по 2030 г.



Рисунок 1 – Рискориентированный алгоритм при установлении целей и программ стратегии развития транспортного комплекса

Источник: составлено автором в соответствии с национальными стандартами управления рисками.

В анализе Счетной палаты РФ сделан вывод о соответствии целей и показателей ГП РТС, а также задач структурных элементов госпрограммы национальным целям развития Российской Федерации и приоритетам ее социально-экономического развития. Однако выявлено несоответствие в количественном выражении одних и тех же задач в ГП РТС и в Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р. Так, «предусмотрено достижение к 2024 году значений показателей «Транспортная подвижность населения» – 11,0 тыс. пассажиро-км и «Экспорт транспортных услуг» – 35,6 млрд долларов США, что значительно превышает

ет плановые значения показателей, установленных паспортом ГП РТС (9,0 тыс. пассажиро-км и 20,0 млрд долларов США соответственно)» [10].

Кроме того, Счетная палата акцентировала внимание на отсутствии в ГП РТС показателей, определяющих достижение национальной цели развития Российской Федерации «Цифровая трансформация» и ее показателей «Достижение «цифровой зрелости» ключевых отраслей экономики и социальной сферы, в том числе здравоохранения и образования, а также государственного управления», хотя паспортом ГП РТС предусмотрена связь с указанной национальной целью.

Отсутствие конкретных и четких количественных показателей достижения определенных поставленных целей существенно снижает эффективность стратегических и тактических методов их достижения, поскольку, не имея четких целевых ориентиров, всегда сложнее добиться определенного результата и рассчитать все этапы реализации поставленных задач. В предложенном автором рискориентированном алгоритме для недопущения подобных ошибок предлагается формирование открытого механизма демонстрации выполнения поставленных целей с применением системы индикаторов.

В анализе Счетной палаты также указано, что «задачи структурных элементов ГП РТС не в полной мере соответствуют критериям конкретности, измеримости, достижимости и ограниченности во времени, установленным пунктом 17 Положения № 786» [10]. Целый перечень задач не содержит конкретных измеримых результатов и сроков их достижения.

Для недопущения подобных ошибок предлагается применять рискориентированный подход в государственном управлении на транспорте для повышения эффективности программ развития транспортного комплекса, усиления государственного контроля, пресечения нецелевого использования бюджетного финансирования и обеспечения устойчивого развития транспорта, являющегося локомотивом социально-экономического развития России в целом. В частности, для повышения объемов и качества выполнения программ развития транспортной инфраструктуры, являющейся обязательным элементом транспортной связанности, экономической независимости и условием развития транзитного потенциала и международных транспортных коридоров, предлагается внедрять технологию анализа средств контроля НАССР или ХАССП (от англ. Hazard Analysis and Critical Control Points, НАССР – анализ рисков и критические контрольные точки).

Изначально данная технология была разработана для применения в пищевой промышленности и космических программах, но впоследствии стала использоваться в различных сферах и областях. Особенностью данного подхода является обеспечение контроля над рисками в течение всего процесса реализации проекта, а не полагание на проверку конечного результата или продукта. Данный подход крайне необходим в проектах развития, строительства или реконструкции транспортной инфраструктуры. Принципы технологии анализа рисков и критических контрольных точек применительно к проектам развития транспортной инфраструктуры отражены на рис. 2.

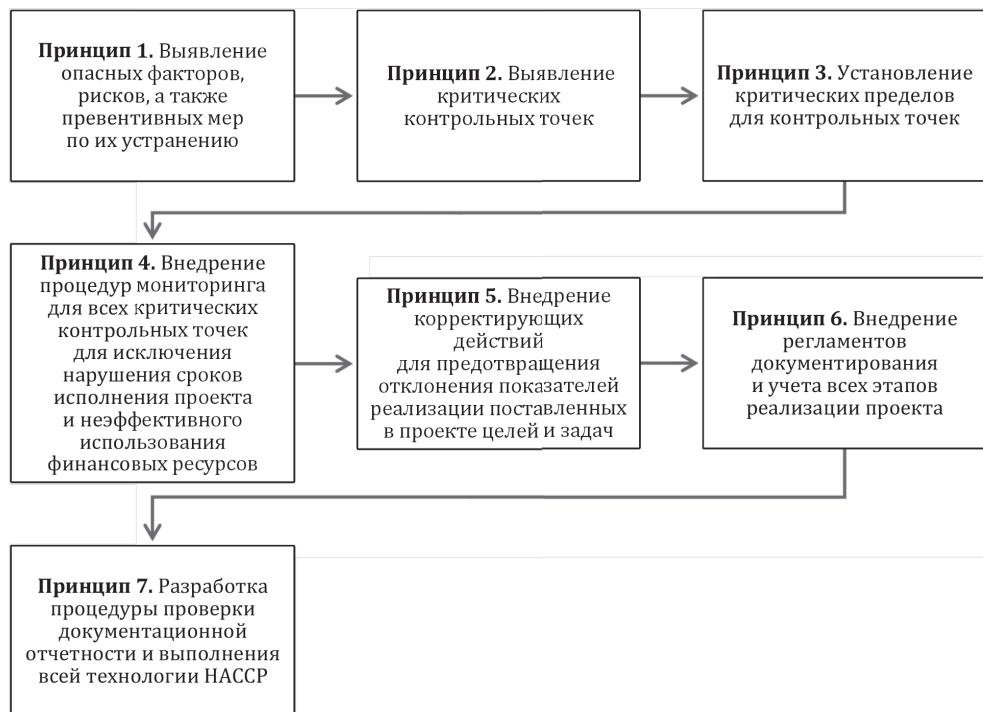


Рисунок 2 – Принципы технологии анализа рисков и критических контрольных точек

Источник: составлено автором в соответствии с национальными стандартами управления рисками.

Поскольку проекты развития транспортной инфраструктуры являются капиталоемкими и задействуют множество сторонних контрагентов, организаций, поставщиков и подрядчиков, реализация технологии анализа рисков и критических контрольных точек НАССР требует совмещения требований инвестиционной программы развития транспортной инфраструктуры, четкого и эффективного распределения источников финансирования с документированием взаимодействия с каждым сторонним участником наряду с параллельным соблюдением принципа коммерческой (разумной) осмотрительности и составлением информационного файла контрагентов на предмет выявления недобросовестных организаций.

Для применения всех семи принципов НАССР при реализации программ развития транспортной инфраструктуры следует привлекать высококвалифицированных инженеров и специалистов строительной отрасли, компетенции которых позволят сформировать и задокументировать регламент для всех этапов проекта с разработкой количественных показателей выполнения постав-

ленной цели. Следовательно, продуманное внедрение технологии анализа рисков и средств контроля НАССР с учетом отраслевых особенностей транспорта позволит повысить эффективность реализации проектов развития транспортной инфраструктуры и государственный контроль за расходованием бюджетных ресурсов.

Заключение

Инфраструктурная составляющая транспортного комплекса оказывает влияние не только на устойчивый рост отрасли, возможность достижения поставленных ключевых показателей деятельности транспортного комплекса, но и на степень выполнения национальных проектов, расширение и реализацию возможностей отраслей народного хозяйства, повышение роли российских предприятий в мировой торговле, формирование высокого уровня экономической безопасности. В то же время «инфраструктура транспортной системы государства является одной из наиболее капиталоемких частей и обладает большой инерционностью» [11]. Данная система включает в себя железные и автомобильные дороги, морские и речные порты, внутренние водные пути, аэропорты гражданской авиации, трубопроводы, объекты транспортно-экспедиционного комплекса. Достаточность и наличие транспортных объектов определяют не только возможность обеспечения перевозочного процесса, но и уровень качественных и стоимостных показателей перевозок [12].

Различные виды инфраструктурного комплекса в совокупности определяют комплексную эффективность производства, однако зачастую являются непривлекательными с экономической и финансовой точек зрения для частных инвесторов. Это связано с медленной окупаемостью вложенного капитала, существенными объемами финансовых вложений и невысоким уровнем получаемой прибыли. В связи с этим финансирование развития транспортного комплекса осуществляется преимущественно за счет средств федерального бюджета РФ.

При бюджетном финансировании всегда возникают риски нецелевого использования бюджетных средств и риски снижения качества реализации разработанных планов. Для недопущения и минимизации подобных рисков, а также для повышения устойчивого развития транспорта в целом необходимо внедрять методы управления рисками, технологии оценки рисков и средств контроля различных процессов. Проведенный анализ Государственной программы «Развитие транспортной системы» позволил выявить уязвимые места, препятствующие эффективному и устойчивому развитию транспорта, а исследование международных и национальных стандартов в области управления рисками позволило обосновать и предложить рискориентированные подходы, способные существенно снизить найденные опасности и риски и повысить качество и эффективность реализации программы развития транспортной системы.

Список источников

1. ISO 31000:2018 Risk management – Guidelines / ISO. URL: <https://www.iso.org/standard/43170.html> (дата обращения: 08.03.2025).
2. Зувев Д. Стандарты управления рисками // Генеральный директор. URL: <https://www.gd.ru/articles/12547-standarty-upravleniya-riskami> (дата обращения: 08.03.2025).
3. ГОСТ Р 51897-2011 / ISO Guide 73:2009. Менеджмент риска. Термины и определения : национальный стандарт РФ. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200181662> (дата обращения: 08.03.2025).
4. ГОСТ Р 56275-2014. Менеджмент рисков. Руководство по надлежащей практике менеджмента рисков проектов : национальный стандарт РФ. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200118641> (дата обращения: 08.03.2025).
5. ГОСТ Р 52806-2007. Менеджмент рисков проектов. Общие положения : национальный стандарт РФ. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200073589> (дата обращения: 08.03.2025).
6. ИСО 31000–2019. Менеджмент риска. Принципы и руководство : национальный стандарт РФ. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200170125?section=status> (дата обращения: 08.03.2025).
7. ГОСТ 58771-2019. Менеджмент риска. Технологии оценки риска : национальный стандарт РФ. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200170253> (дата обращения: 08.03.2025).
8. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» : Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/523413> (дата обращения: 08.03.2025).
9. Коришева О.В. Риски и угрозы экономической безопасности от внедрения цифровых проектов в транспортной отрасли: анализ и перспективы // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : труды VIII Междунар. науч.-практ. конф. Москва, 2023. С. 138–143.
10. ГП-24 Развитие транспортной системы // Счетная палата РФ. URL: https://ach.gov.ru/upload/pdf/budget/gp-2022/ГП-24_Развитие%20транспортной%20системы.pdf (дата обращения: 08.03.2025).
11. Еловой И.А., Осипенко Л.В. Тарифное регулирование при доставке грузов в логистических цепях движения ресурсов (теория и методология расчетов) : монография / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь ; Белорус. Гос. ун-т трансп. Гомель : БелГУТ, 2017. 377 с.
12. Коришева О.В. Обоснование развития железнодорожной инфраструктуры как локомотива трансформации российской экономики и обеспечения экономической безопасности страны // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. 2020. № 6. С. 163–175.

References

1. ISO 31000:2018 Risk management – Guidelines / ISO. URL: <https://www.iso.org/standard/43170.html>. (In Russ.)
2. Zuev D. Standards of risk management. CEO. URL: <https://www.gd.ru/articles/12547-standarty-upravleniya-riskami>. (In Russ.)
3. GOST R 51897-2011 / ISO Guide 73:2009. Risk management. Terms and definitions : national standard of the Russian Federation. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200181662>. (In Russ.).

4. GOST R 56275-2014. Risk management. Guidelines on the good practice of project risk management: the national standard of the Russian Federation. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200118641>. (In Russ.).
5. GOST R 52806-2007. Project risk management. General provisions : the national standard of the Russian Federation. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200073589>. (In Russ.).
6. ISO 31000-2019. Risk management. Principles and guidelines : National standard of the Russian Federation. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200170125?section=status>. (In Russ.).
7. GOST 58771-2019. Risk management. Risk assessment technologies : national standard of the Russian Federation. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200170253>. (In Russ.).
8. On approval of the State program of the Russian Federation «Development of the transport system» : Decree of the Government of the Russian Federation dated 12/20/2017 No. 1596. URL: <https://mintrans.gov.ru/file/523413>. (In Russ.).
9. Korisheva O.V. Risks and threats to economic security from the introduction of digital projects in the transport industry: analysis and prospects. Contribution of transport to national economic security : proceedings of the VIII International Scientific and Practical Conference. Moscow, 2023. P. 138–143. (In Russ.).
10. GP-24 Development of the transport system. Accounting Chamber of the Russian Federation. URL: https://ach.gov.ru/upload/pdf/budget/gp-2022/ГП-24_Развитие%20транспортной%20системы.pdf. (In Russ.).
11. Yelovoy I.A., Osipenko L.V. Tariff regulation for cargo delivery in logistics chains of resource movement (theory and methodology of calculations) : monograph. and Communications Rep. Belarus ; Byelorussian State University of Transport. Gomel : BelGUT Publ., 2017. 377 p. (In Russ.).
12. Korisheva O.V. Justification of the development of railway infrastructure as a locomotive for the transformation of the Russian economy and ensuring the country's economic security. *STAGE: Economic Theory, Analysis, Practice*. 2020;(6):163-175. (In Russ.).

Информация об авторе / Information about the author

Ольга Викторовна Коришева – кандидат экономических наук, доцент, 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством, доцент кафедры «Финансы и кредит» Российского университета транспорта, Москва, Россия, ORCID 0000-0001-9354-1743, korf-trans-ecb@mail.ru.

Olga V. Korisheva – Ph.D. in economic sciences, associate professor, 08.00.05 – economy and management of the national economy, associate professor of the Department of finance and credit chair, Russian University of Transport, Moscow, Russia, ORCID 0000-0001-9354-1743, korf-trans-ecb@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 19.04.2025; одобрена после рецензирования 25.05.2025; принята к публикации 01.06.2025.

The article was submitted 19.04.2025; approved after reviewing 25.05.2025; accepted for publication 01.06.2025.

Конфликт интересов / Conflict of interests

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declare no relevant conflict of interests.