

Дата поступления рукописи в редакцию: 27.05.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-7-142-149

Дата принятия рукописи в печать: 03.08.2026 г.

ФИЛАТОВ Кирилл Сергеевич,

Аспирант 2 года обучения Институт законодательства и сравнительного правоведения при
Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия,

e-mail: fks17@yandex.ru

ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ РЕСУРСОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Развитие транспорта имеет стратегическое значение для государства. В настоящее время цели, задачи и перспективы развития транспорта закреплены в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Указанные в Стратегии направления развития транспорта взаимосвязаны в том числе с анализом земельного законодательства и направлениями совершенствования регулирования использования земельных ресурсов для размещения объектов транспортной инфраструктуры. Целью исследования является анализ путей совершенствования земельного законодательства для реализации транспортной политики, обозначенных в Транспортной стратегии. Для достижения цели исследования использованы методы анализа, синтеза, сравнительно-правовой метод, формально юридический метод. По результатам исследования выявлено, что правовой режим земель, предоставленных для размещения объектов транспорта, требует совершенствования для эффективного ресурсного обеспечения транспортной отрасли. Для реализации целей, установленных в Транспортной стратегии совершенствование земельного законодательства возможно путем снижения избыточной дифференциации правового режима земель транспорта и совершенствовании перечня видов разрешенного использования земельных участков для целей транспорта с учетом появления новых инфраструктурных логистических объектов. Для реализации целей Стратегии в области железнодорожного транспорта возможно развитие земельного законодательства в области использования земельных ресурсов, предоставленных ОАО «РЖД» с целью развития существующей железнодорожной инфраструктуры и высокоскоростных магистралей, так и уточнения правового режима объектов железнодорожной инфраструктуры необщего пользования с целью установления определенности в обороте земельных участков для данных объектов.

Ключевые слова: земли транспорта, единая система транспорта, правовой режим земель транспорта.

FILATOV Kirill Sergeevich,

2nd year postgraduate student, Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the
Russian Federation

LEGAL ASPECTS OF THE USE OF LAND RESOURCES FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Annotation. Transport development is of strategic importance to the state. The goals, objectives, and prospects for transport development are currently enshrined in the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030, with a forecast for the period until 2035. The transport development directions outlined in the Strategy are interrelated, among other things, with an analysis of land legislation and areas for improving the regulation of land use for the placement of transport infrastructure facilities. The objective of this study is to analyze ways to improve land legislation to implement the transport policy outlined in the Transport Strategy. To achieve this objective, methods of analysis, synthesis, comparative legal methods, and formal legal approaches were used. The study revealed that the legal regime for land allocated for the placement of transport facilities requires improvement to ensure the effective provision of resources for the transport industry. To achieve the goals set forth in the Transport Strategy, land legislation can be improved by reducing excessive

differentiation in the legal regime of transport land and by improving the list of permitted land uses for transport purposes, taking into account the emergence of new infrastructure logistics facilities. In order to achieve the objectives of the Strategy in the field of railway transport, it is possible to develop land legislation in the area of the use of land resources provided by JSC "Russian Railways" for the purpose of developing the existing railway infrastructure and high-speed highways, as well as to clarify the legal regime of non-public railway infrastructure facilities in order to establish certainty in the circulation of land plots for these facilities.

Key words: *land of transport, unified transport system, legal regime of land of transport.*

Развитие системы транспорта является одной из приоритетных задач государственной социально-экономической политики. С учетом дифференциации транспортного комплекса крайне актуальным является стратегическое планирование для формирования единых подходов к направлениям его развития. В настоящий момент стратегические цели и задачи развития транспорта установлены в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее – «Транспортная стратегия») [14]. Согласно общим положениям Транспортной стратегии, ее долгосрочными целями являются повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий; повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма; а также увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий. Стратегия является основой развития единой опорной сети, под которой понимается сбалансированная и связанная транспортная сеть, объединяющая в себе важнейшие объекты транспортной инфраструктуры для всех видов транспорта и обеспечивающая функциональное единство транспортной системы. В рамках Стратегии также указываются на накопившиеся в данный момент проблемы в функционировании транспорта. В частности, отмечается общая проблема устаревания инфраструктуры и необходимости ее развития.

Отметим, что формирование и реализация транспортной стратегии является наиважнейшей задачей в условиях разнонаправленного развития транспортного комплекса. С момента социально-экономических реформ 1990-2000-ых годов отдельные сферы транспортной системы развивались без достаточной согласованности между собой. В период 1990-ых годов и начала 2000-ых в рамках проводимых реформ происходила приватизация транспортного комплекса. Согласно, анализу Счетной палаты РФ о приватизации с 1993 по 2003 годы [1, с.86], приватизация затронула все виды транспорта, при этом приватизация в зависимости от вида транспорта осуществлялась дифференцировано

как по структуре, так и по времени. С 1990-х годов происходило изменение государственного управления в области транспорта, на данные изменения оказала существенное влияние приватизация транспортного комплекса. Указанная дифференциация управления транспортом обусловила различные подходы к правовому регулированию хозяйственной деятельности в области отдельных видов транспорта, в том числе к управлению земельными ресурсами для обеспечения деятельности транспорта.

Реализация долгосрочных задач при формировании транспортной политики возможна при условии ресурсного обеспечения развития транспорта. Так рамках Транспортной стратегии для реализации поставленных целей определяются в том числе требования к смежным сферам экономики и отраслям законодательства. Отметим, что одним из важнейших элементов для развития транспортной системы выступает земельно-правовой режим земель, предназначенных для размещения объектов транспорта и транспортной инфраструктуры. В связи с этим анализ текущего состояния правового режима данных земель может способствовать ответу насколько земельно-правовой режим как ресурс транспортной системы в полной мере соответствует определенным целям и задачам транспортной политики. В настоящий момент ЗК РФ выделяет отдельную категорию земель для целей обеспечения деятельности транспорта – земли транспорта, которая является подкатегорией земель промышленности и иного специального назначения. Согласно ст.90 ЗК РФ п.1 – земли транспорта используются или предназначены для обеспечения деятельности организаций и (или) эксплуатации объектов транспорта. В указанной статье также определяются цели использования данной категории земель в зависимости от вида транспорта. Также данная статья определяет основания предоставления земельных участков, дифференцируя цели предоставления земельных участков в зависимости от вида транспорта. Несмотря на реорганизацию системы управления транспортом и приватизацией транспортного комплекса, согласно ст.27 ч.5 п.п.7 ЗК РФ часть земель, предназначенных для

размещения объектов транспорта остаются в государственной собственности и ограничены в обороте. Отметим, что сохранение фонда земель транспорта в государственной собственности может способствовать реализации задач Транспортной стратегии. Тем не менее, в силу дифференциации правового регулирования транспортного комплекса правовой режим земель данного вида использования складывается из особенностей правовых режимов отдельных подкатегорий земель транспорта. Правовые режимы дифференцированы в зависимости от управления транспортной системой, полномочия по распоряжению земельными ресурсами и порядка предоставления земель, оборотоспособности земельных участков, ставок арендной платы. Вместе с этим данная дифференциация обуславливает несовершенство отдельных элементов правового режима земель транспорта как ресурса реализации транспортной политики. Вследствие этого при реализации Транспортной стратегии актуальным является в том числе соотношение положений Стратегии с возможностью совершенствования правового режима земель транспорта.

Рассмотрим отдельные пути реализации отдельных положений транспортной политики и реализации Транспортной стратегии с учетом существующего правового режима земель транспорта. В рамках Транспортной стратегии указывается на ряд проблем и вызовов для транспортной инфраструктуры. Так, например, для железнодорожной инфраструктуры указывается, что в рамках правового регулирования необходимо совершенствование законодательства в области функционирования высокоскоростных магистралей, также отмечается проблема диспропорции в содержании инфраструктуры. Указанные вызовы могут быть взаимосвязаны с совершенствованием правового регулирования статуса ОАО «РЖД». На данный момент развитие первого проекта строительства высокоскоростной магистрали происходит в рамках концессионных соглашений, с 2024 года реализуется строительство высокоскоростной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом [13]. Согласно Федеральному закону «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ [22] ОАО «РЖД» не является стороной концессионного соглашения, тем не менее, согласно публичной информации, ОАО «РЖД» вовлечено в реализацию концессионного соглашения. Компания является генподрядчиком строительства высокоскоростной магистрали [8], также ОАО «РЖД» внесла вклад в уставный капитал концессионера [16]. В научной литературе подчеркивается, необходимость совершенствования законодательства для цели

реализации проектов в области железнодорожного транспорта, в частности расширения полномочий ОАО «РЖД». Например, Секушин предлагает для совершенствования реализации концессионных проектов для существующей инфраструктуры ОАО «РЖД» дополнить положения Федерального закона «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ и Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 27.02.2003 № 29-ФЗ [20]. Ранее Духно и Корякин предлагали схожие изменения: расширить полномочия Росжелдора по возможности передачи функции концедента ОАО РЖД в рамках совершенствования законодательства для развития высокоскоростных магистралей [5]. Возможно согласиться с данными предложениями. В настоящий момент отмечается острая проблема изношенности существующей железнодорожной инфраструктуры [12], что актуализирует пути ее обновления. Транспортная стратегия для реализации установленных целей предусматривает развитие механизмов привлечения внебюджетных средств, в том числе отмечается возможность использования государственно-частного партнерства. ОАО «РЖД» на данный момент является управляющим не только железнодорожной инфраструктуры общего пользования, но и управляющим существенными земельными ресурсами в качестве арендатора. Согласно Постановлению Правительства РФ от 29.04.2006 № 264 «О порядке пользования земельными участками, являющимися федеральной собственностью и предоставленными открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» ОАО «РЖД» на праве аренды предоставлены земельные участки для размещения и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта, ограниченных в обороте, а также земельные участки, на которых размещены железнодорожные станции и железнодорожные вокзалы. В земельные правоотношения с ОАО «РЖД» в рамках договоров субаренды вовлечены различные субъекты, которые могут быть заинтересованы в дополнительном расширении и развитии инфраструктуры. В том числе они могут быть заинтересованы в инвестировании в железнодорожные станции в том числе для обеспечения роста товарооборота [4, с.18]. В условиях потребности обновления и развития существующей инфраструктуры является потенциально эффективным механизмом. Отмечается, что модель концессионных соглашений может быть привлекательна в том числе на малоинтенсивных и тупиковых участках железнодорожной инфраструктуры общего

пользования [6, с. 19]. Для его реализации возможно дополнить законодательство об возможности предоставления ОАО «РЖД» в аренду и в дальнейшем от ОАО «РЖД» иным субъектами в субаренду земельных участков для реализации концессионных соглашений по аналогии с моделью передачи земельных участков в рамках концессионных соглашений по строительству автомобильных дорог. Так, ГК Автодор – как стороне концессионного соглашения согласно ст. 36 ч. 1 п. 3 Федерального закона от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предоставляются земельные участки, необходимые для осуществления концессионером деятельности, предусмотренной концессионными соглашениями. Согласно ст. 36 Земельные участки, передаются в субаренду концессионеру в порядке и на условиях, которые предусмотрены концессионным соглашением. Согласно ч. 8 ст. 36 Закона земельные участки передаются в субаренду концессионеру в порядке и на условиях, которые предусмотрены концессионным соглашением.

Еще одним вызовом, отмеченным в Стратегии, является отсутствие в данный момент выделения категорий субъектов железнодорожного транспорта необщего пользования, порядка и критериев разграничения между путями общего и необщего пользования. В настоящий момент под железнодорожным транспортом необщего пользования в соответствии Федеральным законом от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» понимается производственно-технологический комплекс, который используется для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах или услугах. Согласно статистике аналитического обзора РЖД Инвест (далее – «Обзор РЖД Инвест») [11], на текущий момент около 29,2 % от совокупности всей железнодорожной инфраструктуры составляют железнодорожные пути необщего пользования. При этом, если в 2020 году насчитывалось 13 тысяч владельцев путей необщего пользования [24, с. 20], то согласно Обзору РЖД Инвест, к 2025 году насчитывается около 10 тысяч владельцев путей необщего пользования. Пути необщего пользования дифференцированы в зависимости от цели использования. Существуют пути необщего пользования внутри границ предприятий, также осуществляется развитие путей, которые, как отмечается, имеют признаки магистральной железнодорожной инфраструктуры [17, с. 176], например, реализованный проект строительства Тихоокеанской железной дороги [19], железная

дорога линии Обская – Карская на Ямале длиной 572 км. [18]. Развитие подобных вышеописанных магистралей может разгрузить существующие железнодорожные пути общего пользования с точки зрения перемещения товаров [21]. Вместе с этим вопросы разграничения имеют актуальность в том числе при обсуждении возможности строительства таких железных дорог с использованием дифференцированных вариантов финансирования, в том числе государственно-частного партнерства [17, с. 177]. Определение критериев разграничения между путями общего и необщего пользования затрагивает интересы владельцев железнодорожной инфраструктуры необщего пользования при установлении прав на земельные участки для размещения инфраструктуры. С учетом наличия существенного количества субъектов, являющихся владельцами путей и инфраструктуры необщего пользования, дифференциации целей использования путей весьма актуальным является более подробное урегулирование складывающихся правоотношений. Статья 27 ЗК РФ п. 5 подп. 7 устанавливает ограничение оборота земель в государственной и муниципальной собственности, предоставленных для размещения объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. При этом подп. 7 п. 5 указанной статьи не устанавливает ограничений для земель, предоставленных для размещения инфраструктуры железнодорожного транспорта необщего пользования. Исключение из данного перечня может быть обусловлено отсутствием публичного интереса, так как железнодорожная инфраструктура необщего пользования исходя из законодательного деления обеспечивает интересы только конкретного субъекта. Однако отметим, что в настоящий момент, одним из актуальных вопросов для уточнения статуса субъектов железнодорожного транспорта необщего пользования связан с перспективой использования таких путей в публичных целях – для перевозки пассажиров. В аналитическом обзоре РЖД Инвест отмечается, что использование железнодорожных путей необщего пользования для пассажирских перевозок является перспективным, с одной стороны, как для предприятий железнодорожного транспорта необщего пользования для привлечения дополнительного источника дохода, так и для граждан для использования данной инфраструктуры в рамках пассажирских перевозок в удаленные населенные пункты, где нет железнодорожных путей общего пользования. Это предложение в 2023 году высказывалось в том числе Росжелдором [15]. Однако в настоящий момент отмечается, что законодательство не предусматривает ситуации, когда пути общего

пользования имеют признаки магистральной железнодорожной инфраструктуры. Например, в состав инфраструктуры необщего пользования не включены станции в отличие от определения инфраструктуры общего пользования. Тем не менее, при создании конструкции, допускающей перевозки граждан по путям железнодорожного транспорта необщего пользования актуальным является вопрос права частной собственности на земельные участки для размещения железнодорожной инфраструктуры необщего пользования, в том числе имеющей признаки магистральной железных дорог при реализации публичной функции в виде перевозки граждан. Накопленные вопросы правового режима земель железнодорожного транспорта возможно было бы разрешить путем совершенствования и расширения регулирования земель железнодорожного транспорта в ст. 9 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ и ст. 27 и 90 ЗК РФ, установив особенности оборота земельных участков занятых объектами железнодорожного транспорта необщего пользования с учетом целей использования.

Как ранее отмечалось, стратегия также ставит задачу развития новой инфраструктуры. Например, в области автомобильного транспорта отмечается необходимость развития дорожного сервиса в формате многофункциональных зон дорожного сервиса, с возможностью предоставления услуг по обслуживанию и ремонту автомобилей, питанию, отдыху и др. Также в рамках общего совершенствования предполагается создание логистических центров, сети транспортно-пересадочных узлов, указывается на актуальность создания «грузовых деревень». Грузовые деревни представляют собой инфраструктуру для трансграничных перевозок товаров, включающими в себя транспортную, логистическую инфраструктуру, к которой примыкают несколько видов транспорта [2, с.26]. Таким образом, такая инфраструктура универсальна и, может быть, потенциальная располагается как на землях автомобильного транспорта, так и на земле воздушного транспорта и других землях транспорта. Отметим, что развитие логистической инфраструктуры имеет важное и социально-экономическое значение для развития субъектов, так как в том числе обеспечивает возможность привлечения инвестиций [23, с.1430].

Исходя из данных направлений развития инфраструктуры, актуализируется вопрос о расширении пределы использования земель для расположения объектов транспорта в сторону сопутствующих услуг транспорта. Создание

единой системы транспорта, логистических центров и транспортных узлов, которые могут быть связующим звеном между разными видами транспорта, актуализирует вопрос о пределах использования земель транспорта, а также совершенствовании классификации использования земель транспорта. Расширение пределов использования земель транспорта может быть совершенствовано путем внесения изменений в ст. 90 ЗК РФ о объектах, для которых могут предоставляться земли транспорта. Например, Минтранс в 2024 году разрабатывал [7] законопроект о внесении изменения в ЗК РФ и Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Так в подпункт 2 пункта 3 ст. 90 ЗК РФ о возможных объектах, размещаемых на землях автомобильного транспорта, предлагалось добавить возможность формирования многофункциональных зон дорожного сервиса. Закон об автомобильных дорогах предлагалось внести определение многофункциональных зон дорожного сервиса. Отметим, что при реализации Транспортной стратегии, дополнение ст.90 ЗК РФ новыми объектами транспорта для расширения пределов использования является необходимым направлением регулирования установления гармоничной классификации использования земель транспорта. С учетом того, что ст.90 ЗК РФ предполагает дифференциацию вариантов предоставления земель транспорта в зависимости от вида транспорта, одним из путей совершенствования законодательства может стать переход к более универсальных целей использования земель транспорта через создание классификации общих вариантов использования земель транспорта в целях снижения дифференциации правового режима земель транспорта, в том числе установления в данной классификации возможности использования земель транспорта для иных целей, которые будут учитывать в том числе расположение логистической инфраструктуры. Данные изменения позволят учесть и допустить развитие смежной инфраструктуры, которая может располагаться как в рамках земель воздушного транспорта, так и на землях морского транспорта или железнодорожного и автомобильного транспорта.

Таким образом, при реализации транспортной политики существенное значение имеет соотношение установленных направлений развития с регулированием земельного законодательства, которое

направлено на обеспечение баланса частных и публичных интересов в использовании земли [3, с.18]. Создания условий ее эффективного использования может способствовать достижению целей и задач, определенных в Транспортной стратегии и преодоления вызовов в сфере транспорта. Исходя из проанализированных примеров, правовой режим земель, предоставленных для размещения объектов транспорта, не в полной мере обеспечивает ресурсное обеспечение транспортной отрасли и требует совершенствования. Так на примере земель железнодорожного транспорта совершенствование регулирования может быть направлено как на совершенствование использования земельных ресурсов, предоставленных ОАО «РЖД» с целью обновления и развития существующей железнодорожной инфраструктуры и перспективных направлений развития как высокоскоростных магистралей, так и уточнения правового режима объектов железнодорожной инфраструктуры необщего пользования с целью установления определенности в обороте земельных участков. Создание единой системы транспорта и появление инфраструктуры, которая может связывать транспортную систему и располагаться рядом с инфраструктурой разных видов транспорта, обуславливает необходимость преодоления дифференциации правового режима земель транспорта, в том числе в совершенствовании классификатора видов разрешенного использования земельных участков для целей транспорта [10], а также актуализации объектов, которые могут располагаться на землях транспорта. Правовой режим земель транспорта с учетом минимизации его дифференциации в том числе может выступать институциональным гарантом правовой определенности для реализации отношений для собственников транспортной инфраструктуры, но и также долгосрочных инвестиций в ее развитие.

Список литературы:

- [1] Анализ процессов приватизации государственной собственности в Российской Федерации за период 1993-2003 годы (экспертно-аналитическое мероприятие) / Руководитель рабочей группы – Председатель Счетной палаты Российской Федерации С.В. Степашин. — М.: Издательство «Олита», 2004.
- [2] Вакуленко С. П., Д. Ю. Роменский, К. А. Калинин, М. В. Роменская/. Компонировка железнодорожного хозяйства перспективных грузовых деревень // Наука и техника транспорта. – 2022. – № 4. – С. 24-31.
- [3] Галиновская, Е. А. Земельное законодательство: особенности формирования и развития / Е. А. Галиновская // Журнал российского права. – 2009. – № 11(155). – С. 14-25.
- [4] Гуров, И. Н. Частные и государственные инвестиции в железнодорожной отрасли России / И. Н. Гуров // Российское предпринимательство. – 2014. – Т. 15, № 12. – С. 12-23.
- [5] Духно, Н. А. Корякин В.М Основные направления совершенствования правового обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации)»- электронный ресурс: СПС «КонсультантПлюс»
- [6] Зябкина А. А., Привлечение частных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры// Транспорт Российской Федерации» №6 (73) 2017. С. 18-23.
- [7] Минтранс предложил упорядочить размещение объектов дорожного сервиса вдоль автодорог// <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11083?ysclid=moq4glzi8z409718427> (дата обращения 04.05.2026)
- [8] Подписан договор генерального подряда на строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург// <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11627?ysclid=mmwgm1wk8e45731074> (дата обращения 04.05.2026)
- [9] Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 30 августа 1993 г. № 871»Об учреждении акционерной компании по транспорту нефтепродуктов «Транснефтепродукт»»- электронный ресурс: СПС «КонсультантПлюс»
- [10] Приказ Росреестра от 10.11.2020 № П/0412 «Об утверждении классификатора видов разрешенного использования земельных участков - электронный ресурс: СПС «КонсультантПлюс»
- [11] Пути необщего пользования: актуальные вопросы и векторы развития// <https://rzd-invest.ru/#b1508> (дата обращения 07.05.2026)
- [12] Пути РЖД неисповедимы, но оценены в 6,5 триллиона// URL: <https://vgudok.com/lenta/puti-rzhd-neispovedimy-no-oceneny-v-65-trilliona-v-gosdume-pozhalovalis-na-iznos-bolee> (дата обращения 07.05.2026)
- [13] Распоряжение Правительства РФ от 05.06.2024 № 1397-р «О заключении концессионного соглашения о финансировании, создании, эксплуатации инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта общего пользования от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный, приобретении и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров и (или) багажа на созданной инфраструктуре по маршруту «Москва - Санкт-Петербург», с обществом с ограниченной ответственностью

«ВСМ Две Столицы» »)- электронный ресурс: СПС «КонсультантПлюс»

[14] Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2024 № 4146-р «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года»)- электронный ресурс: СПС «КонсультантПлюс»

[15] РБК: Росжелдор предложил Минтрансу открыть частные железные пути для пассажиров// <https://www.kommersant.ru/doc/6320991?ysclid=mn1jpalyt227034374> (дата обращения 10.05.2026)

[16] РЖД докапитализируют скоростную колею.. <https://www.rbc.ru/newspaper/2024/12/19/676186f49a79475d169b5a28?ysclid=mnk9r260ye780995078> (дата обращения 10.05.2026)

[17] Роменский, Д. Ю. Использование терминов «инфраструктура общего пользования» и «инфраструктура необщего пользования» в условиях строительства негосударственных железных дорог / Д. Ю. Роменский, В. М. Корякин // Кочневские чтения - 2023: современная теория и практика эксплуатационной работы железных дорог : труды II-й Международной научно-практической конференции, Москва, 19–20 апреля 2023 года. – Москва: Российский университет транспорта (МИИТ), 2023. – С. 174-180.

[18] Самая северная железная дорога в мире// <https://www.gazprom.ru/press/news/reports/2024/northernmostrailway/?ysclid=mpbloo1sk0948472355> (дата обращения 10.05.2026)

[19] Свои рельсы тянут Запущена Тихоокеанская железная дорога// <https://www.kommersant.ru/doc/8006548?ysclid=mn6esuup6p420802777> (дата обращения 15.05.2026)

[20] Секушин, С. В. Железнодорожные концессии в современной России: пути развития / С. В. Секушин // Транспортное дело России. – 2024. – № 8. – С. 35-38.

[21] Специалисты называли этот проект нереальным: Новая частная железная дорога разгрузит БАМ и Транссиб// URL: <https://rg.ru/2025/09/08/reg-dfo/ot-elgi-do-okeana.html?ysclid=mpscsw1a4j493194776> (дата обращения 10.05.2026)

[22] Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»// Собрании законодательства Российской Федерации от 25 июля 2005 г. N 30 (часть II) ст. 3126

[23] Шарова, И. В. Анализ развития транспортно-логистической инфраструктуры в разрезе регионов Российской Федерации / И. В. Шарова, Е. О. Самойлова, Н. А. Бондарев // Экономика, предпринимательство и право. – 2026. – Т. 16, № 3. – С. 1427-1440.

[24] Шкурина, Л. В. Перспективы повышения

конкурентоспособности железнодорожного транспорта в условиях инвестиционных ограничений / Л. В. Шкурина, А. Н. Семенчишин, Е. К. Ли // Транспортное дело России. – 2024. – № 2. – С. 19-23

References:

[1] Analysis of the processes of privatization of state property in the Russian Federation for the period 1993-2003 (expert and analytical event)/Head of the working group - Chairman of the Accounts Chamber of the Russian Federation S.V. Stepashin. - M.: Olita Publishing House, 2004.

[2] Vakulenko S.P., D. Yu. Romensky, K. A. Kalinin, M.V. Romenskaya/. Layout of the railway facilities of promising freight villages//Science and technology of transport. – 2022. – № 4. - S. 24-31.

[3] Galinovskaya, E. A. Land legislation: features of formation and development/E. A. Galinovskaya//Journal of Russian Law. – 2009. – № 11(155). - S. 14-25.

[4] Gurov, I. N. Private and public investments in the Russian railway industry/I. N. Gurov//Russian entrepreneurship. – 2014. - T. 15, NO. 12. - S. 12-23.

[5] Dukhno, N. A. Koryakin V. M. Main directions for improving legal support for the development of high-speed railway transport in the Russian Federation) “- electronic resource: SPS “ConsultantPlus”

[6] Zhabkina A. A., Attracting private investment in the development of railway infrastructure//Transport of the Russian Federation” No. 6 (73) 2017. S. 18-23.

[7] The Ministry of Transport proposed to streamline the placement of road service facilities along roads// <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11083?ysclid=moq4glzi8z409718427> (date of appeal 04.05.2026)

[8] The General Contractor Agreement for the construction of the Moscow-St. Petersburg HSR was signed// <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11627?ysclid=mmwgm1wk8e45731074> (date of application 04.05.2026)

[9] Decree of the Council of Ministers - Government of the Russian Federation of August 30, 1993 No. 871” On the establishment of a joint-stock company for the transport of petroleum products “Transnefteprodukt”) “- electronic resource: SPS “ConsultantPlus”

[10] Order of Rosreestr dated 10.11.2020 No. P/0412 “On approval of the classifier of types of permitted use of land plots - electronic resource: SPS “ConsultantPlus”

[11] Non-public ways: current issues and vectors of development// <https://rzd-invest.ru/#b1508> (date of contact 07.05.2026)

[12] RZD paths are inscrutable, but estimated

at 6.5 trillion//URL: <https://vgudok.com/lenta/putirzhhd-neispovedimy-no-oceneny-v-65-trilliona-v-gosdume-pozhalovalis-na-iznos-bolee> (date of appeal 07.05.2026)

[13] Order of the Government of the Russian Federation dated 05.06.2024 No. 1397-r "On the conclusion of a concession agreement on the financing, creation, operation of the infrastructure of high-speed public railway transport from Kryukovo station (Alabushevo) to the St. Petersburg-Glavny station, the acquisition and operation of high-speed railway rolling stock intended for the transportation of passengers and (or) baggage on the created infrastructure on the route "Moscow - St. Petersburg," with the limited liability company "VSM Two Capitals)" - electronic resource: SPS "ConsultantPlus"

[14] Order of the Government of the Russian Federation of 28.12.2024 No. 4146-r "On approval of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast until 2036)" - electronic resource: SPS "ConsultantPlus"

[15] RBC: Roszheldor proposed to the Ministry of Transport to open private railways for passengers// <https://www.kommersant.ru/doc/6320991?ysclid=mnm1jpalyt227034374> (date of appeal 10.05.2026)

[16] Russian Railways will capitalize on the high-speed track.. <https://www.rbc.ru/newspaper/2024/12/19/676186f49a79475d169b5a28?ysclid=mnk9r260ye780995078> (date of application 10.05.2026)

[17] Romensky, D. Yu. Use of the terms "public infrastructure" and "non-public infrastructure" in the construction of non-state railways/D. Yu. Romensky, V. M. Koryakin//Kochnevsky readings - 2023: modern

theory and practice of operational work of railways: proceedings of the 2nd International Scientific and Practical Conference, Moscow, April 19-20, 2023. - Moscow: Russian University of Transport (MIIT), 2023. - S. 174-180.

[18] World's northernmost railway// <https://www.gazprom.ru/press/news/reports/2024/northernostrailway/?ysclid=mpbloo1sk0948472355> (circulation date 10.05.2026)

[19] The Pacific Railway is pulling its rails// <https://www.kommersant.ru/doc/8006548?ysclid=mn6esuup6p420802777> (date of application 15.05.2026)

[20] Sekushin, S.V. Railway concessions in modern Russia: development paths/S.V. Sekushin// Transport of Russia. – 2024. – № 8. - S. 35-38.

[21] Experts called this project unrealistic: The new private railway will unload the BAM and Transsib//URL: <https://rg.ru/2025/09/08/reg-dfo/ot-elgi-do-okeana.html?ysclid=mpcycw1a4j493194776> (date of application 10.05.2026)

[22] Federal Law No. 115-FZ "On Concession Agreements" dated July 21, 2005//Collection of Legislation of the Russian Federation No. 30 (Part II) Article 3126 dated July 25, 2005

[23] Sharova, I.V. Analysis of the development of transport and logistics infrastructure in the context of the regions of the Russian Federation/I.V. Sharova, E.O. Samoilova, N.A. Bondarev//Economics, Entrepreneurship and Law. – 2026. - T. 16, NO. 3. - S. 1427-1440.

[24] Shkurina, L. V. Prospects for increasing the competitiveness of railway transport in conditions of investment restrictions/L. V. Shkurina, A. N. Semenchishin, E. K. Lee//Transport of Russia. – 2024. – № 2. - S. 19-23



ЮРКОМПАНИ
www.law-books.ru

Юридическое издательство «ЮРКОМПАНИ»
издает научные журналы:

- Научно-правовой журнал «Образование и право», рекомендованный ВАК Министерства науки и высшего образования России (специальности 12.00.01, 12.00.02), выходит 1 раз в месяц.
- Научно-правовой журнал «Право и жизнь», рецензируемый (РИНЦ, E-Library), выходит 1 раз в 3 месяца.