

DOI 10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63
УДК 338.47(571.6)

А. Б. Бардаль

Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона

Дальневосточный федеральный округ (далее – ДФО) на сегодня характеризуется одними из наиболее низких показателей развития экономики. Поддержание социально-экономической системы региона требует от государства существенных ресурсов, а специфика региона определяет необходимость применения особых управленческих решений. К последним относятся территории опережающего развития, свободный порт Владивосток, региональные инвестиционные проекты и другие, реализуемые с 2014 г. в рамках «новой модели» стимулирования экономической активности Дальнего Востока. Организация новых производств, увеличение масштаба выпуска и ожидаемый рост объемов экспорта потребуют развития транспортной системы региона. «Новая модель» развития макрорегиона формулирует перед социально-экономической системой задачу по развитию транспорта, включая цели, проекты, пространственные аспекты развития объектов инфраструктуры. Цель исследования заключается в оценке экономических эффектов «новой модели» развития Дальнего Востока для транспортной системы. С использованием стандартных методов анализа статистической информации рассматриваются динамика показателей транспорта ДФО и направления государственной поддержки создания инфраструктуры в период 2015–2019 гг. Выявлено, что развитие транспортной инфраструктуры для компаний-резидентов территорий опережающего развития не оказывает существенного влияния на общую динамику транспортной сети Дальнего Востока. Реализуемые в части транспортной инфраструктуры проекты имеют локальный характер и призваны обеспечить потребности отдельных предприятий через создание небольших участков автомобильных и железных дорог. Основное направление влияния применяемые меры государственной поддержки будут оказывать на транспортную доступность месторождений региона в рамках региональных инвестиционных проектов. Таким образом, «новая модель» развития Дальнего Востока фактически поддерживает и усиливает сложившуюся транспортно-транзитную модель региональной экономики.

Ключевые слова: Дальний Восток России, транспортная доступность, транспортная система, поддержка развития транспортной инфраструктуры, новая модель развития, государственная политика.

Введение. Отставание в экономическом развитии восточных районов России, выступающих «естественным мостом» сотрудничества со странами Азии, в условиях современной геополитической и экономической ситуации несет значительные риски [Авдеев, 2017; Кашина, 2015]. Тем не менее по основным экономическим показателям ДФО традиционно занимает последние места. Одним

из наиболее острых вопросов экономики является недостаточное развитие инфраструктуры, однако в комплексном плане развития магистральной инфраструктуры на восточные территории приходится лишь 3% общих инвестиций [Барцева, 2019].

Поддержка государством развития Дальнего Востока требует значительных ресурсов, а специфика региона (низкая

Анна Борисовна Бардаль – канд. экон. наук, доцент, ведущий научный сотрудник лаборатории ресурсной и отраслевой экономики, Институт экономических исследований ДВО РАН (680042, Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, д. 153).
E-mail: bardal@ecrin.ru

плотность населения, сложные климатические условия большей части территории, низкий текущий уровень социально-экономического развития) определяет необходимость применения специальных управленческих решений.

С 2014 г. государством по отношению к Дальнему Востоку России применяется целый ряд инструментов стимулирования экономической активности: территории опережающего развития (ТОР), режим свободного порта Владивосток (СПВ), региональные инвестиционные проекты (РИП), предоставление земельных участков и пр., составляющих институциональную основу так называемой «новой модели» развития макрорегиона. Условия применения этих инструментов, предоставляемые в их рамках льготы, динамика планов роста масштабов их применения, инвестиционные намерения резидентов и ожидаемые результаты в социальной сфере достаточно подробно описаны в многочисленных публикациях [Минакир, 2019; Исаев, 2017; Бакланов, 2014; Иванченко, 2018].

Основа новой модели развития региона базируется на «экспорте в страны Азиатско-Тихоокеанского региона готовых товаров (работ, услуг), производимых на территории Дальневосточного федерального округа, создании конкурентоспособного инвестиционного климата, привлечении прямых инвестиций, в том числе иностранных, росте деловой активности, развитии малого и среднего предпринимательства, создании конкурентоспособных территорий опережающего развития»¹.

Организация новых предприятий, развитие масштабов регионального производства и ожидаемый рост объемов экспорта требуют адекватного транспортного обслуживания и при необходимости развития транспортной системы Дальнего Востока. По сути, новая модель экономического развития макрорегиона ставит перед социально-экономической системой специфическую задачу по развитию транспорта, формулируя новые

цели, временные приоритеты и пространственные акценты развития инфраструктуры и транспортных мощностей. Новые условия накладываются на существующие проблемы развития транспортной системы региона, усугубляя отдельные из них. Имеющиеся до настоящего времени перспективы развития транспортной системы ДФО [Холоша, 2016; Бардаль, 2019], возможно, претерпят изменение под влиянием возникающих задач.

Применяемые государством инструменты стимулирования экономического развития региона оказывают различное влияние на отрасли хозяйства. Целью данной работы является оценка экономических эффектов новой модели развития Дальнего Востока для транспортной системы².

Анализ инструментов государственной стимулирующей политики, применяемых в отношении транспортной системы. Публикации, посвященные анализу эффектов реализации отдельных инструментов стимулирующей политики, на сегодня немногочисленны. В них рассматриваются аспекты формирования оптимальной налоговой нагрузки для предприятий-резидентов [Какаулина, 2018], дискутируются вопросы привлечения частных инвестиций и их эффективность [Зельднер, 2019; Кашина, 2016], а также делаются попытки на основе оперативной информации оценить эффективность деятельности отдельных инструментов (ТОР) для субъектов РФ [Стецюк, 2018]. Отсутствуют работы, посвященные оценке эффектов в транспортном секторе, что определяет актуальность работы.

В части транспорта потенциальные каналы воздействия преференциальных режимов могут быть сведены к следующим направлениям: предоставление льгот при создании объектов транспортной инфраструктуры для реализуемых новых проектов; использование статуса резидента для создания транспортных компаний, непосредственно осуществляющих перевозки; использование статуса резидента для соз-

¹ Постановление Правительства РФ № 365 от 30.03.2017 г. «О внесении изменений в государственную программу РФ «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона». С. 35. / Правительство РФ. URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/0001201704050015.pdf> (дата обращения: 10.08.2020).

² Рассматриваются грузовые перевозки, сегмент пассажирских перевозок в силу значительных отличий необходимо рассматривать отдельно.

дания компаний, осуществляющих вспомогательную транспортную и логистическую деятельность (переработка грузов, складирование, хранение) (табл. 1).

Из представленных данных можно сделать вывод, что сегодня основной акцент функционирования компаний-резидентов (в части транспорта) смещен с непосредственно перевозок на вспомогательную и логистическую деятельность, которая зачастую является дополняющей в связи с необходимостью обеспечения процесса поставок для основного производства.

Рассмотрим, какие конкретно из действующих мер в рамках общего режима, а также при использовании инструментов стимулирования экономики Дальнего Востока влияют на развитие транспорта:

- в рамках специальных режимов ТОР³, СПВ⁴, РИП⁵: льготы для создаваемых

транспортно-логистических компаний (налоговые, упрощение административно-регламентирующих процедур), создание государством необходимой транспортной инфраструктуры для компаний-резидентов ТОР;

- понижающие коэффициенты к железнодорожным тарифам на отдельные виды перевозок: устанавливаются ежегодно решением заседания Правления ОАО «РЖД» для определенных направлений, видов перевозок и станций⁶;

- налоговые льготы для приобретения, ремонта и строительства воздушных судов: 0% НДС для ввозимых в страну гражданских самолетов и вертолетов, подлежащих регистрации в государственном реестре гражданских воздушных судов, при передаче судов в лизинг, ввозе запасных частей и комплектующих изделий, предназначенных для строи-

Таблица 1

Распределение компаний-резидентов ТОР по видам экономической деятельности

Вид деятельности	Число компаний	Вид деятельности	Число компаний
Деятельность грузового водного транспорта	5	Вспомогательная транспортная деятельность, хранение и складирование	53
Деятельность грузового железнодорожного транспорта	4	Деятельность пассажирского транспорта	3
Деятельность грузового автомобильного транспорта	13	Деятельность воздушного транспорта	1

Примечание: в реестре может быть указано несколько видов деятельности компаний-резидентов.

Источник: составлено по данным Реестра резидентов ТОР / Корпорация развития Дальнего Востока. URL: <https://erdc.ru/about-tor/> (дата обращения: 12.09.2020).

³ ФЗ № 473 от 29.12.2014 года «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации».

⁴ ФЗ № 212 от 13.07.2015 года «О свободном порте Владивосток».

⁵ ФЗ № 267 от 30.09.2013 года «О внесении изменений в часть первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации в части стимулирования реализации региональных инвестиционных проектов на территориях Дальневосточного федерального округа и отдельных субъектов Российской Федерации». Подразумевает упрощение механизма регионального инвестиционного проекта для инвесторов, реализующих проекты по производству продукции на территории субъектов ДФО, в рамках которых создаются новые либо модернизируются существующие объекты транспортной, инженерной или энергетической инфраструктуры в срок до 5 лет.

⁶ Например, на 2019 г. на перевозки со станций Дальневосточной железной дороги на станции российских железных дорог был установлен понижающий коэффициент 0,94; на импортные перевозки через сухопутные пограничные переходы Забайкальск и Наушки – понижающий коэффициент 0,872; на экспортные перевозки через сухопутные пограничные переходы Забайкальск и Наушки – понижающий коэффициент 0,928 и т.д. / Источник: Решение заседания правления ОАО «РЖД» об изменении уровня тарифов на перевозки железнодорожным транспортом ряда грузов в рамках ценовых пределов // Гудок. Выпуск № 201 (26574) 09.11.2018. URL: <https://gidok.ru/newspaper/?ID=1442117> (дата обращения: 14.05.2020).

тельства, ремонта и модернизации на территории РФ гражданских воздушных судов, для работ и услуг по строительству самолетов;

- налоговые льготы для приобретения морских судов: 0% НДС для ввоза морских судов, подлежащих регистрации в Российском открытом реестре судов лицами, получившими статус участника специального административного района в соответствии с Федеральным законом от 03.08.2018 г. № 291-ФЗ «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края»;

- налоговые льготы при оказании услуг железнодорожного транспорта: 0% НДС в отношении работ и услуг, транспортно-экспедиционных услуг, по перевозке и транспортировке железнодорожным транспортом товаров и порожнего железнодорожного подвижного состава или контейнеров (льготы относительно порожнего состава введены с 01.01.2020 г.);

- инфраструктурная поддержка инвесторов Дальнего Востока: предоставление средств федерального бюджета на безвозмездной и безвозвратной основе на создание инфраструктурных объектов, необходимых для запуска но-

вых производств на территории Дальнего Востока. Средства предоставляются в виде субсидии в рамках постановления Правительства РФ от 16.10.2014 № 1055 «Об утверждении методики отбора инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона». В 2018 г. поддержку получали 13 инвестиционных проектов, предельный объем субсидии составил 32,5 млрд руб.⁷

Оценка результатов применения инструментов государственной стимулирующей политики в отношении транспортной системы. Какое влияние оказали применяемые меры государственной поддержки на транспортную систему ДФО? Для оценки результатов новой модели развития Дальнего Востока проведем сравнение динамики отдельных показателей развития инфраструктуры и транспортной работы за периоды 2015–2019 гг. (период реализации инструментов государственной политики) и 2010–2014 гг. (используется как база для сопоставления) (табл. 2).

На практике развитие транспортной инфраструктуры для резидентов ТОР происходило через создание небольших участков автомобильных и железных дорог, имеющих локальное значение: подь-

Таблица 2

Динамика показателей транспортной системы ДФО

Показатель	Темп роста, %	
	2010–2014	2015–2019
Протяженность автомобильных дорог	102,7	101,2
Объем перевозок автомобильным транспортом	111,8	67,9
Объем перевозок железнодорожным транспортом	93,7	106,3
Объем перевозок морским транспортом	137,8	124,9
Грузооборот автомобильного транспорта	110,2	90,2
Среднее расстояние перевозки автомобильным транспортом	98,5	132,9

Источник: рассчитано по данным ЕМИСС / Росстат. URL: <https://fedstat.ru/indicator/57791>; <https://fedstat.ru/indicator/56281> (дата обращения: 12.09.2020); Регионы России. Социально-экономические показатели / Росстат. URL: https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/b19_14p/Main.htm (дата обращения: 12.09.2020).

⁷ Минвостокразвития России подготовило законопроект о компенсации инвесторам затрат на создание инфраструктуры // PortNews. URL: <https://portnews.ru/news/267437/> (дата обращения: 14.05.2020).

ездные пути для производства, необходимые для перевозки сырья и готовой продукции; недостающие участки дорог для выхода на действующую транспортную сеть региона и т. д. Масштабы дорожного строительства не оказали существенного влияния на общую динамику транспортной сети Дальнего Востока.

Темпы роста протяженности автомобильных дорог ДФО за 2015–2019 гг. ниже, чем в базисном периоде (даже на фоне реализации в регионе масштабного национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», объем планового финансирования которого, например, в 2019 г. составил 8,3 млрд руб.). При этом доля автомобильных дорог ДФО регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, за период 2015–2019 гг. сократилась на 3,6% (до 37,3% общей протяженности), доля дорог местного значения, отвечающих нормативным требованиям, сократилась на 7,2% (до 42,6%)⁸. Снижение показателя обусловлено проводимой в субъектах РФ переоценкой состояния автомобильной сети.

Не наблюдается и значительных положительных изменений показателей транспортной работы ДФО в период применения стимулирующих мер развития экономики региона. Рост темпов перевозок железнодорожным и морским транспортом связан с существенным увеличением транзита угля добывающих компаний Восточной Сибири на рынки Северо-Восточной Азии, использующих при этом транспортную цепочку: железнодорожный – морской транспорт. Действительно, если в структуре грузов морского транспорта РФ уголь занимает лишь 20%, то для портов Дальневосточного бассейна по итогам 2019 г. эта доля составила 61%. Столь значительная доля угля в перевалке дальневосточных портов вызвана повышенным спросом на рынках стран Азии. Последнее, на фоне введенных экономических санкций в отношении России со стороны западных стран, привело к корректировке планов добывающих компаний и их переориен-

тации на восточное экспортное направление, что вызвало нехватку перевалочных мощностей морского транспорта региона, масштабы которой в перспективе увеличатся. Перевозка угля из Сибири в морские порты Тихоокеанского побережья осуществляется преимущественно железнодорожным транспортом (в структуре перевозок которого по итогам 2019 г. уголь составлял около 40%).

Конституирование сложившейся ситуации на средне- и долгосрочную перспективу приведет к существенным проблемам функционирования транспортной системы Дальнего Востока. Ведь провозные способности восточного полигона железных дорог (с учетом реализации программы модернизации БАМ и Транссибирской магистралей) к 2024 г. достигнут лишь 183 млн т, в то время как спрос добывающих компаний на транспортировку угля к морским портам Тихоокеанского побережья может составить 195–207 млн т, общий грузопоток составит 270 млн т. При этом проекты развития морской портовой инфраструктуры Дальневосточного бассейна согласованы с планами добывающих компаний (и зачастую контролируются и реализуются ими).

Для субъектов РФ, на территориях которых локализованы ТОР и др. инструменты государственной политики, применение преференциальных режимов имеет следствием не только рост объема недополученных потенциальных доходов в связи с применением налоговых льгот, но и увеличение реальных расходов бюджета при софинансировании строительства необходимых для запуска проектов объектов энергетической, коммунальной и транспортной инфраструктуры.

Сегодня реальное использование предоставляемых государством льгот для решения проблем транспортной инфраструктуры компаний на Дальнем Востоке происходит в основном через получение субсидии на компенсацию затрат по созданию инфраструктуры либо в рамках РИП.

При использовании для создания ин-

⁸ Рассчитано по данным ЕМИСС / Росстат. URL: <https://fedstat.ru/indicator/50213>; <https://fedstat.ru/indicator/50215> (дата обращения: 12.09.2020).

фраструктуры субсидий средства предоставляются на безвозмездной и безвозвратной основе. Инвестор принимает обязательство самостоятельно построить объекты инфраструктуры и запустить новое предприятие. Средства предоставляются на конкурсной основе в пределах ежегодно определяемых лимитов. Критерии отбора: соотношение частных и бюджетных инвестиций, соотношение осуществленных и планируемых частных инвестиций.

В рамках РИП государство частично финансирует создание объектов инфраструктуры. Ключевыми пользователями РИП являются компании добывающего сектора экономики. Примеры государственной поддержки создания транспортной инфраструктуры для компаний Даль-

него Востока приведены в таблице 3.

Основные выводы. Таким образом, применяемые инструменты «новой модели» развития Дальнего Востока не оказывают существенного влияния на общие показатели транспортной инфраструктуры и функционирование транспорта. Планируемые проекты имеют точечный («локальный») характер и будут направлены на развитие транспортной доступности месторождений региона, создавая более выгодные финансово-экономические условия для крупных добывающих компаний. Фактически, реализуемая государственная политика стимулирования экономического развития Дальнего Востока поддерживает и усиливает сложившуюся транспортно-транзитную модель региональной экономики.

Таблица 3

Государственная поддержка развития транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке России

Проект, компания	Субъект РФ	Инвестиции, млрд руб.	Государственная поддержка, млрд руб.	Объекты инфраструктуры
Алмазодобывающее предприятие на базе Верхне-Мунского рудного поля, «Алроса»	Республика Саха (Якутия)	62,98	8,526	Подъездная автодорога от города Удачный к месторождению «Верхне-Мунское» (150 км)
Строительство в морском порту Ванино на северном берегу бухты Мучке транспортно-погрузочного комплекса для перевалки угля, «Ванинотрансуголь»	Хабаровский край	19,7	3,277	Железнодорожная инфраструктура общего и необщего пользования
Строительство Таёжного горно-обогатительного комбината (1-й этап), ГМК «Тимир»	Республика Саха (Якутия)	12,2	1,62	Дополнительное развитие железнодорожной станции «Таёжная»
Развитие угледобычи и углеобогащения на Ургальском каменноугольном месторождении и развитие разреза Правобережный, «Ургалуголь»	Хабаровский край	17,73	1,21	Реконструкция и строительство технологических дорог; железнодорожные пути обогатительной фабрики

Источник: составлено на основе данных [Галактионова, 2018].

Список литературы:

1. Авдеев Ю. А. Свободный порт Владивосток – за и против // ЭКО. 2017. № 2 (512). С. 5–26.
2. Бакланов П. Я. Территории опережающего развития: понятие, структура, подходы к выделению // Региональные исследования. 2014. № 3 (45). С. 12–19.
3. Бардаль А. Б. Потенциал интеграции транспортного комплекса востока России в международный рынок транспортных услуг // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. Т. 12. № 6. С. 150–165.
4. Барцева Г., Галактионова А., Жундриков А., Яковлевская А., Якунина Е. Инвестиции в инфраструктуру. М.: InfraOne, 2019.
5. Галактионова А., Дорджиева Д., Жундриков А., Якунина Е. Инфраструктура и рынки: Дальний Восток. М.: InfraOne, 2018.
6. Зельднер А. Г. Территории опережающего развития: состояние и стимулы привлечения инвестиций // Вопросы экономики и права. 2019. № 96. С. 46–51.
7. Иванченко О. Г., Иванченко Е. С., Титкова А. Ю. Развитие инструментов промышленной политики: дальневосточный вектор // Власть и управление на Востоке России. 2018. № 4 (85). С. 50–61.
8. Исаев А. Г. Территории опережающего развития: новый инструмент региональной экономической политики // ЭКО. 2017. № 4 (514). С. 61–77.
9. Какаулина М. О. Территории опережающего социально-экономического развития: эффективность функционирования и роль в формировании оптимальной налоговой нагрузки // Экономика. Налоги. Право. 2018. № 4 (11). С. 78–89.
10. Кашина Н. В. Территории опережающего развития в Дальневосточном регионе: особенности создания // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2015. № 3 (75). С. 29–41.
11. Кашина Н. В. Территории опережающего развития: новый инструмент привлечения инвестиций на Дальний Восток России // Экономика региона. 2016. Том. 12. Выпуск 2. С. 569–585.
12. Минакир П. А. Дальневосточные институциональные новации: имитация нового этапа // Пространственная экономика. 2019. Т. 15. № 1. С. 7–17.
13. Стецюк В. В. Экономический анализ влияния реализации проектов «Территории опережающего развития и Свободный порт Владивосток» на социально-экономическое развитие субъектов Дальнего Востока России // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2018. № 44. С. 104–124.
14. Холоша М. В. Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке России и новые идеи и проекты для Приморья // Проектирование развития региональной сети железных дорог. 2016. № 4. С. 62–72.

Библиографическое описание статьи

Бардаль А. Б. Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 3 (92). С. 55–63. DOI 10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63

Anna B. Bardal – Candidate of Economics, Leading researcher, the Economic research institute, the Economic Research Institute of FEB RAS (153, Tikhookeanskaya Str., Khabarovsk, 680042, Russia). E-mail: Bardal@ecrin.ru

Transport system of the Far East: effects of a «new model» of the macro-region development

The Far-Eastern federal district today is characterized by one of the lowest indicators of economic development. Maintaining the socio-economic system of the region requires substantial resources from the state. Specificity of the region determines the need to apply special management decisions. The tools for stimulating the regional economy include priority development of the territories, the free port of Vladivostok, regional investment projects etc. These instruments have been implemented since 2014 as a part of the «new model» of regional development. Organization of the new production facilities and expected growth in the export volumes will require development of the region's transport system. The «new model» of economic development of the Far East formulates a new task for the development of transport system, including new goals, projects, spatial aspects of the development of transport infrastructure and vehicles. The purpose of the study is to evaluate the economic effects of a new model for development of the Far East in the transport system. Using the standard methods for analyzing statistical information, dynamics of the transport indicators of the Far-Eastern federal district and the directions of state support for the creation of infrastructure in the period 2015-2019 are considered. It was revealed that the development of transport infrastructure for the companies-residents of the territories of advanced development does not have a significant impact on the overall dynamics of the transport network of the Far East. The projects implemented in the terms of transport infrastructure are of a local nature and are designed to meet the needs of individual enterprises through the creation of small sections of roads and railways. The main direction of influence the applied measures of the state support will have on the transport accessibility of the deposits of the region within the framework of regional investment projects. Thus, the «new model» for the development of the Far East actually supports and strengthens the existing transport and transit model of the regional economy.

Keywords: the Russian Far East, transport accessibility, transport system, support for the development of transport infrastructure, new development model, state policy.

References:

1. Avdeev Yu. A. Free port of Vladivostok - for and against *EKO* [ECO], 2017, no. 2 (512), pp. 5–26. (In Russian).
2. Baklanov P. Ya. Territories of advanced development: concept. structure. approaches to isolation *Regional'nyye issledovaniya* [Regional studies], 2014, no. 3 (45), pp. 12–19. (In Russian).
3. Bardal A. B. Potential of integration of the transport complex of the East of Russia into the international market of transport services *Ekonomicheskiye i sotsial'nyye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and social changes: facts, trends, forecast], 2019, vol. 12, no. 6. pp. 150–165. (In Russian).
4. Bartseva G., Galaktionova A., Zhundrikov A., Yakovlevskaya A., Yakunina E. Investments in infrastructure. M.: InfraOne, 2019. (In Russian).
5. Galaktionova A., Dordzhieva D., Zhundrikov A., Yakunina E. Infrastructure and markets: the Far East. M.: InfraOne, 2018. (In Russian).
6. Zeldner A. G. Territories of advanced development: the state and incentives for attracting investments *Voprosy ekonomiki i prava* [Questions of economy and law], 2019, no. 96, pp. 46–51. (In Russian).
7. Ivanchenko O. G., Ivanchenko E. S., Titkova A. Yu. Development of industrial policy instruments: the Far East vector *Vlast' i upravleniye na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia], 2018, no. 4 (85), pp. 50–61. (In Russian).
8. Isaev A. G. Territories of advanced development: a new instrument of region-

al economic policy *EKO* [ECO], 2017, no. 4 (514), pp. 61–77. (In Russian).

9. Kakaulina MO Territories of advanced socio-economic development: the efficiency of functioning and the role in the formation of the optimal tax burden *Ekonomika. Nalogi. Pravo*. [Economy. Taxes. Right], 2018, no. 4 (11), pp. 78–89. (In Russian).

10. Kashina N. V. Territories of advanced development in the Far Eastern region: features of creation *Izvestiya Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta. Ekonomika i upravleniye*. [Bulletin of the Far Eastern Federal University. Economics and Management], 2015, no. 3 (75), pp. 29–41. (In Russian).

11. Kashina N. V. Territories of advanced development: a new tool for attracting investment to the Russian Far East *Ekonomika regiona* [Economy of the region], 2016, vol. 12, issue 2, pp. 569–585. (In Russian).

12. Minakir P. A. Far Eastern institutional innovations: imitation of a new stage *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], 2019, vol. 15, no. 1, pp. 7–17. (In Russian).

13. Stetsyuk V. V. Economic analysis of the impact of the implementation of the projects “Territories of advanced development and the Free Port of Vladivostok” on the socio-economic development of the subjects of the Russian Far East *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika*. [Bulletin of Tomsk State University. Economy], 2018, no. 44, pp. 104–124. (In Russian).

14. Holosha M. V. Development of transport infrastructure in the Russian Far East and new ideas and projects for Primorye *Proyektirovaniye razvitiya regional'noy seti zheleznykh dorog* [Designing the development of a regional network of railways], 2016, no. 4, pp. 62–72. (In Russian).

Reference to the article

Bardal A. B. Transport system of the Far East: effects of a “new model” of the macro-region development // *Power and Administration in the East of Russia*. 2020. No. 3 (92). Pp. 55–63. DOI 10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63
