

Научная статья

УДК 332.14:656(571,6)

doi:10.22394/1818-4049-2024-107-2-26-35

## **Государственная поддержка развития транспорта на современном этапе: влияние на транспортный комплекс Дальнего Востока**

**Анна Борисовна Бардаль**

Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия

Bardal@ecrin.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9944-4714>

**Аннотация.** В статье рассматриваются методы стимулирования государством развития транспорта на современном этапе. В условиях «поворота на Восток» и происходящих с 2022 г. геополитических изменений внешнеторговые потоки России переориентируются с европейского на южное и восточное направления. Это увеличило работу транспортного комплекса Дальнего Востока, обеспечивающего выход России на рынки стран АТР (в первую очередь КНР). Возрастающий масштаб грузовых потоков выявил дисбалансы в работе транспорта и обострил вопрос развития инфраструктуры. Государство разработало систему мер стимулирования развития транспорта. В статье предложена их группировка по объекту воздействия, сегменту рынка, форме регулирования. Показано, что для стимулирования привлечения частных инвестиций в развитие инфраструктуры государство использует различные механизмы: государственно-частное партнерство (ГЧП), инфраструктурные облигации, бюджетные кредиты и пр. В работе представлено применение в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) ГЧП в области транспорта: реализуется 16 проектов, совокупная инвестиционная емкость которых составляет 223,0 млрд руб. Анализ структуры проектов позволил выявить их особенности. С использованием ГЧП реализуются значимые для комплексного развития транспорта макрорегиона проекты, характеризующиеся существенной инвестиционной емкостью и долгим сроком окупаемости. Примерами являются строительство трансграничного автомобильного моста Благовещенск (РФ) – Хэйхэ (КНР), модернизация международного аэропорта «Хабаровск» (Новый) имени Г. И. Невельского. В целом при реализации проектов ГЧП в сфере транспорта ключевая роль остается за государством, степень участия которого усиливается из-за ряда факторов: 1) увеличение числа проектов, в которых концессионером выступают компании общественного сектора (учрежденные государственными органами или корпорациями развития); 2) расширение применяемых механизмов поддержки.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, транспортные проекты

**Для цитирования:** Бардаль, А. Б. Государственная поддержка развития транспорта на современном этапе: влияние на транспортный комплекс Дальнего Востока // Власть и управление на Востоке России. 2024. № 2 (107). С. 26–35 <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2024-107-2-26-35>

Original article

## State Support of Transport Development at the Present Stage: Impact on the Transport Complex of the Far East

**Anna B. Bardal**

The Economic Research Institute of FEB RAS, Khabarovsk, Russia  
Bardal@ecrin.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9944-4714>

**Abstract.** *The article studies the methods of state stimulation of transport development at the present stage. Under the conditions of the «Turn to the East» and geopolitical changes occurring since 2022, Russia's foreign trade flows are being reoriented from European to southern and eastern directions. This has increased the workload of the Far East transportation complex, which provides Russia's access to the markets of Asia-Pacific Region countries (primarily PRC). The increasing scale of cargo flows revealed imbalances in the operation of transportation and aggravated the issue of infrastructure development. The state has developed a system of measures to stimulate the development of transportation. The article suggests their grouping based on the object of influence, market segment and form of regulation. It has shown that the state uses various mechanisms to stimulate private investment in infrastructure development: public-private partnership (PPP), infrastructure bonds, budget loans, etc. The article presents the application of public-private partnerships (PPP) in the Far Eastern Federal District (FEFD) in the field of transport: 16 projects are being implemented, the total investment capacity of which amounts to 223.0 billion rubles. The analysis of the project structure allowed to identify their peculiarities. PPPs are used to implement projects significant for the integrated development of transport in the macro-region, characterized by a significant investment capacity and a long payback period. Examples of such projects are the construction of the cross-border road bridge Blagoveshchensk (RF) - Heihe (PRC), modernization of the international airport «Khabarovsk» (New) named after G. I. Nevelskoy. In general, when implementing PPP projects in the field of transportation, the key role remains with the state, which degree of participation is increasing due to a number of factors: 1) increase in the number of projects in which public sector companies (established by government agencies or development corporations) act as concessionaire; 2) expansion of support mechanisms applied.*

**Keywords:** *Far East, transport infrastructure, public-private partnership, transport projects*

**For citation:** Bardal, A. B. (2024) State Support of Transport Development at the Present Stage: Impact on the Transport Complex of the Far East *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia], no. 2 (107), pp. 26–35 <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2024-107-2-26-35>

### Введение

Транспорт как один из базовых инфраструктурных элементов и ключевых отраслевых комплексов экономики РФ всегда находился в фокусе внимания государства. Изменения внешнеэкономической ситуации и внутренних параметров производства на современном этапе привели к существенной модификации транспортных потоков. Приспособление к новым условиям, формирование адекватного предложения транспортных услуг в разрезе новых маршрутных направле-

ний, видов грузов, сервисов требует времени, а в некоторых случаях и изменения нормативно-правовой оболочки. Таким образом, происходящие на современном этапе внешнеэкономические и внутристрановые процессы актуализируют потребность в оперативных регуляторных импульсах по возникающим в работе транспортного комплекса проблемам.

Дальний Восток в рамках национальной социально-экономической системы представляет собой ресурсно-транзитный регион [Минакир, 2012], что означает не

только преобладание добывающей промышленности и транспорта в структуре выпуска (по итогам 2022 г. для Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) добыча полезных ископаемых составляла 31,9% валовой добавленной стоимости (ВДС), транспортировка и хранение – 10,6%<sup>1</sup>), но и характеризует ключевую роль транспортного комплекса ДФО как замыкающего звена в сообщении со странами Северо-Восточной Азии (далее – СВА) в национальной транспортной системе.

Увеличение транзитных по отношению к территории макрорегиона перевозок, наблюдаемое последнее десятилетие и масштабно проявившееся в условиях изменения геополитической ситуации с 2022 г., привело к формированию дисбалансов в работе транспорта (превышение спроса над предложением, отставание провозной способности железнодорожной инфраструктуры от перевалочных мощностей морских портов) и ограничению облуживания экономических агентов [Бардаль, 2023; Актуализация..., 2023]. Происходящие процессы протекают на фоне увеличения износа основных фондов транспорта ДФО, уровень которого с 2017 г. по 2022 г. вырос на 7,1 п. п. (до 44%)<sup>2</sup>. Возникающие проблемы транспортного облуживания негативно отражаются на производственном сегменте экономики, следовательно требуют корректировки.

Происходит активизация государственных институциональных воздействий, проявляющихся в дифференцированных формах и применяемых по отношению к разным звеньям транспортного процесса. Цели предпринимаемых усилий состоят в стимулировании развития инфраструктуры, повышении эффективности процесса перевозок и нивелировании возникающих на современном этапе дисбалансов транспортного рынка.

В связи с вышесказанным важным представляется рассмотреть применяе-

мые государством по отношению к развитию транспорта меры, акцентируя при этом внимание на ДФО, т. е. представляя механизмы, влияющие на транспортный комплекс макрорегиона.

### **Государственная поддержка развития транспорта на современном этапе**

К публикациям, содержащим результаты исследований в рамках обозначенной темы, можно отнести работы, посвященные последствиям для транспорта от возросшего санкционного давления и анализу ответных действий государства. Действительно, экономические санкции стран «коллективного запада», масштаб которых значительно возрос с 2022 г., были направлены в т. ч. на транспортный комплекс РФ и сопровождались ответными реакциями государства (анти-санкционная политика, активная поддержка отдельных видов транспорта и перевозчиков). В ряде работ анализируются векторы, сила санкционного давления в отношении транспорта, а также эффекты предпринимаемых ответных действий. Эксперты в целом приходят к выводу об отсутствии катастрофических последствий санкций для транспорта. Например, Ю. А. Щербанин констатирует стабильность работы грузового сегмента транспортного комплекса страны, сумевшего, несмотря на возникающие проблемы, оперативно отреагировать и изменить логистические маршруты [Щербанин, 2023]<sup>3</sup>. Влияние санкций на работу автомобильного, железнодорожного, морского видов транспорта проведено М. О. Тураевой: рассмотрены перспективы развития Восточного полигона железных дорог, использование теневого флота и пр. [Тураева, 2023].

В публикациях представлен более глубокий анализ последствий экономических санкций в разрезе отдельных видов транспорта. Так, ситуация в судостроении рассматривается в работе В. В. Дударенко и Л. М. Клячко [Дударенко, 2022], авторы отмечают не только негативный

<sup>1</sup> Валовой региональный продукт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/accounts> (дата обращения: 22.05.2024).

<sup>2</sup> Степень износа основных фондов. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/14304> (дата обращения: 24.05.2024).

<sup>3</sup> Анализ ключевых трендов и перспектив развития отраслей российской промышленности в условиях геополитической турбулентности. URL: <https://assets.kept.ru/upload/pdf/2023/01/ru-trendi-perspektivi-razvitiya-otraslej-promyshlennosti-rossii-analiz-kept.pdf> (дата обращения: 20.05.2024).

эффект введенных ограничений, но и области судостроения и мореплавания, которые могут получить стимул для развития в сложившейся ситуации: Северный морской путь, круизное судоходство и пр. В работе А. А. Фридлянда, С. С. Демина, Н. С. Столярова проанализированы последствия санкционного давления для воздушного транспорта РФ – одного из наиболее пострадавших в силу традиционно высокой доли международных перевозок (резкое снижение которых влияет на финансовые показатели авиакомпаний) и зависимости от мирового рынка самолетостроения [Фридлянд, 2023]. Исследование по аналогичной теме представлено В. Грамолиным, который помимо анализа санкций оценивает потери иностранных перевозчиков, возникающие вследствие действия контрмер со стороны РФ: рост затрат на облет ее территории при ограничении использования воздушного пространства, потери зарубежных лизинговых компаний<sup>4</sup>.

Помимо реакции государства на экономические санкции, на современном этапе предпринимаются меры по регулированию транспортного комплекса, условия функционирования в котором изменяются под действием геополитических процессов. Это направление также находит отражение в публикациях: например, экспертами рассматриваются последствия пересмотра правил доступа к ограниченной инфраструктуре железных дорог [Щербанин, 2022], изменение железнодорожных тарифов [Хусаинов, 2023], стимулирование ускоренного развития инфраструктуры (например, с применением государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) [Адамайгис, 2022]) и пр.

Обобщая используемые меры государственного стимулирования развития

транспорта, можно выделить несколько групп, принимая в качестве основы классификации различные критерии. Так, по объекту воздействия наблюдаются меры, влияющие на: а) процесс перевозки (например, изменение правил доступа к инфраструктуре, тарифы, субсидирование перевозчиков и пр.), б) развитие инфраструктуры (ГЧП, льготное кредитование частных инвесторов), в) производство транспортных средств и оборудования (специальный инвестиционный контракт<sup>5</sup>, субсидирование производителей). При разделении по целевому сегменту рынка влияние может быть оказано на: а) грузовые перевозки, б) пассажирские перевозки. Деление по форме регулирования позволяет выделить меры: а) экономические (тарифы, льготные режимы), б) административные (изменение правил перевозки).

#### **Стимулирование развития транспорта на современном этапе: фокус на Дальний Восток**

Практически все регулирующие транспорт воздействия отражаются на функционировании транспортного комплекса востока страны, представляющего собой важное звено национальной системы (табл. 1).

Таким образом, сегодня создана разветвленная система государственной поддержки, направленная на различные звенья (производители транспортных средств, компании-перевозчики, грузоотправители) и этапы (строительство инфраструктуры, перевозка) транспортного процесса. Рассмотрим более подробно применение отдельных механизмов государственного воздействия на развитие транспортной инфраструктуры Дальнего Востока.

Государственно-частное партнерство<sup>6</sup> является одним из механизмов, приме-

<sup>4</sup> Грамолин В. Политика санкций западных стран против России и ее влияние на гражданскую авиацию. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/sanctions/politika-sanktsiy-zapadnykh-stran-protiv-rossii-i-ee-vliyanie-na-grazhdanskiyu-aviatsiyu/> (дата обращения: 20.05.2024).

<sup>5</sup> Специальный инвестиционный контракт – соглашение между инвестором и государством, целью которого является внедрение современной технологии, позволяющей осуществлять производство продукции, конкурентоспособной на мировом уровне.

<sup>6</sup> Рассматриваются соглашения, заключенные в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. 11.06.2022). URL: [https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/federalnyy\\_zakon\\_ot\\_13\\_iyulya\\_2015\\_g\\_224\\_fz.html](https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/federalnyy_zakon_ot_13_iyulya_2015_g_224_fz.html) (дата обращения: 02.06.2024).

Таблица 1

**Государственная поддержка развития транспорта**

<b>Механизм</b>	<b>Описание, цель (примеры реализации на Дальнем Востоке)</b>
ГЧП	Стимулирование привлечения частных инвестиций в развитие инфраструктуры (автомобильная дорога обход г. Хабаровск)
Дорожные фонды	Содержание, ремонт, реконструкция и строительство автомобильных дорог общего пользования (содержание дорог за счет финансирования дорожных фондов дальневосточных субъектов РФ)
Национальные проекты	Проект «Безопасные качественные дороги»: повышение качества автодорожной сети (ремонт участка автодороги Биробиджан – Ленинское, ремонт ул. Краснореченской в г. Хабаровске)
	Проект «Модернизация транспортной инфраструктуры» (строительство угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке Хабаровского края, реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта г. Хабаровска)
Фонд национального благосостояния	Прямое финансирование крупных инфраструктурных проектов через выкуп ценных бумаг инициатора (развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, лизинг воздушных судов для компании «Аврора»)
Инфраструктурное меню	Инфраструктурные бюджетные кредиты: возвратное бюджетное финансирование региональных бюджетов на реализацию инфраструктурных проектов в городах (строительство дороги ул. Совхозная – ул. Трехгорная в г. Хабаровске)
	Специальные казначейские кредиты: возвратное бюджетное финансирование региональных бюджетов на реализацию инфраструктурных проектов (мероприятия в рамках реализации мастер-планов дальневосточных городов)
	Инфраструктурные облигации/облигации специализированных обществ проектного финансирования: привлечение долгосрочного внебюджетного финансирования на развитие инфраструктуры
Косвенные инструменты	Инвестиционный налоговый вычет для предприятий сферы железнодорожного транспорта: компенсация расходов на приобретение и модернизацию основных средств
	Налоговые льготы: освобождение от уплаты налога на имущество (объекты недвижимости) инфраструктуры железнодорожного транспорта
	Льготные кредиты: пополнение оборотных средств системообразующих компаний транспортного комплекса
	Инвестиционная надбавка к тарифу на железнодорожные грузовые перевозки: аккумулярование финансовых средств для развития инфраструктуры железных дорог
	Субсидирование процентных ставок по кредитам: для транспортных компаний – содействие обновлению парка транспортных средств (морские и речные суда, воздушные суда), для производителей – поддержка отечественного производства (грузовые автомобили), для лизинговых компаний – снижение издержек лизингодателей и компенсация финансовой нагрузки авиакомпаний (воздушные суда отечественного производства)
	Субсидирование затрат на перевозку: поддержка перевозок отдельных категорий грузов либо направлений (компенсация недополученных доходов при перевозке топлива на Дальний Восток по железным дорогам по льготным тарифам, компенсация недополученных доходов при использовании льготных тарифов при перевозках в регионы Дальнего Востока по северному морскому пути)
«Зеленые» инвестиции	Финансирование проектов, обеспечивающих снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду (например, обновление парка городского общественного транспорта)
Территория опережающего развития	Строительство за счет государства автодорог для нужд резидентов (дороги внутри площадок ТОР «Михайловский», ТОР «Большой Камень»)

Источник: составлено автором по данным [Развитие..., 2023]; Навигатор мер поддержки ГИСП. URL: <https://gisp.gov.ru/nmp/> (дата обращения: 30.05.2024).

няемых дальневосточными субъектами РФ для реализации инвестиционно емких проектов строительства транспортной инфраструктуры [Тарасова, 2021]. Действительно, транспортные проекты представляют лишь 2,3% общего числа проектов ГЧП, реализуемых на Дальнем Востоке, но на них приходится 70,3% общего финансирования [Адамайтис, 2022]. Проекты ДФО в среднем требуют большего финансирования по сравнению с транспортными проектами западных и центральных регионов, что может объясняться как более сложными физико-географическими условиями строительства инфраструктуры, так и удаленностью от производственных баз обеспечения строительного процесса.

При этом применение ГЧП для реализации транспортных проектов в региональном разрезе неравномерно (рис. 1).

Общие инвестиции в рамках 16 транспортных проектов ГЧП на территории ДФО составили почти 223,0 млрд руб. Наиболее капиталоемкий проект реализуется в Республике Саха (Якутия), где в 2020 г. было заключено концессионное соглашение о проектировании и строительстве автомобильной дороги с мостовым переходом через р. Лена в районе г.

Якутска<sup>7</sup> (табл. 2).

Отметим, что с использованием механизма ГЧП реализуются не крупные по абсолютным параметрам объектов инфраструктуры проекты: например, протяженность построенных в рамках всех описанных выше проектов автомобильных дорог составляет лишь 360 км или 0,3% общей протяженности дорожной сети ДФО. Однако значимость данных проектов проявляется в создании необходимых для развития транспортного комплекса макрорегиона элементов, характеризующихся существенной инвестиционной емкостью и долгим сроком окупаемости инвестиций.

Одним из наиболее ярких примеров может служить строительство автомобильного моста через р. Амур (Благовещенск – Хэйхэ, реализация 2016–2022 гг.). При общей протяженности дорожной сети нового трансграничного перехода около 13,4 км (протяженность моста 1,08 км) сложные гидрологические условия строительства, необходимость координации и взаимодействия международных партнеров и всех участников российской стороны (таможенная, пограничная службы, строительные организации), неопределенность условий, вызванная пандемией



Рис. 1. Структура распределения инвестиционных средств проектов ГЧП в сфере транспорта по субъектам РФ на территории ДФО (2023 г.)<sup>8</sup>.

Источник: составлено автором по данным Росинфра. URL: <https://dpo.rosinfra.ru/base-projects/all> (дата обращения: 02.06.2024).

<sup>7</sup> Реализуемые проекты концессионных соглашений. Министерство экономики Республики Саха (Якутия). URL: <https://mineconomic.sakha.gov.ru/deyat/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo/realizuemie-proekti-kontsessiionnih-soglasheniy> (дата обращения: 02.06.2024).

<sup>8</sup> Учитывались проекты, находящиеся на этапах прединвестиционных мероприятий, инвестиционных мероприятий и эксплуатации.

Таблица 2

**Проекты развития транспортной инфраструктуры на основе ГЧП,  
реализуемые в ДФО**

Субъект РФ	Проект	Инвестиции, млн руб.
Республика Бурятия	Реконструкция автомобильной дороги «Улан-Удэ – Романовка – Чита»	2250,0
Республика Саха (Якутия)	Проектирование, строительство и эксплуатация платной автомобильной дороги «Мостовой переход через р. Лена в районе г. Якутска»	68464,0
Камчатский край	Строительство объектов аэропортового комплекса «Международный аэропорт «Петропавловск-Камчатский» (Елизово)»	9400,0
Хабаровский край	Автомобильная дорога «Обход г. Хабаровск»; модернизация международного аэропорта «Хабаровск» (Новый) имени Г. И. Невельского	41897,6
Амурская область	Строительство автомобильной дороги «Подъезд к г. Свободному от автомобильной дороги «Амур»; строительство трансграничного мостового перехода через реку Амур в районе г. Благовещенска; строительство путепровода через Транссибирскую железную дорогу в п. г. т. Новобурейский; реконструкция автомобильной дороги «Введеновка – Февральск – Экимчан»; создание и реконструкция объектов инфраструктуры международного аэропорта «Благовещенск» (Игнатьево)	24849,7
Магаданская область	Строительство автомобильной дороги в г. Магадане; реконструкция здания аэровокзала аэропорта «Магадан»; строительство морского туристического центра в г. Магадане	18829,3
Сахалинская область	Строительство участка автомобильной дороги в г. Южно-Сахалинске; модернизация международного аэропорта «Южно-Сахалинск» имени А. П. Чехова; строительство многофункционального грузового района морского порта Поронайск	57270,04

Источник: составлено автором по данным Росинфра. URL: <https://dpo.rosinfra.ru/base-projects/all> (дата обращения: 02.06.2024).

COVID-19, существенно затруднили процесс. Использование механизма ГЧП зафиксировало значимость проекта, обеспечило поддержку работ в процессе его реализации со стороны государства.

В результате с 2022 г. по трансграничному автомобильному мосту в Амурской области через грузопассажирский пункт пропуска Кани-Курган (действующий по временной схеме) осуществляются грузовые перевозки (в ограниченном формате до 190 транспортных средств в сутки). Взаимодействие стран по развитию ра-

боты пункта пропуска позволило согласовать увеличение времени его работы (с 2023 г. пункт перешел на круглосуточный режим), расширить номенклатуру допускаемых к перевозке грузов: согласован пропуск самоходной техники из КНР и перевозки ряда опасных веществ из РФ (сжиженных углеводородных газов и др.). По итогам 2023 г. объем перевозок составил 550 тыс. т<sup>9</sup>. Параллельно проходит строительство постоянного пункта пропуска (завершение в 2024 г.), который позволит полностью реализовать

<sup>9</sup> Грузооборот моста Благовещенск – Хэйхэ составил 900 тыс. т за два года. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/666bcd269a79477189517e7b> (дата обращения: 01.06.2024).

технические возможности моста, увеличив его пропускную способность до более 800 транспортных средств в сутки (в т. ч. 630 грузовых автомобилей) и объем перевозок до 4 млн т в год.

В целом при реализации проектов ГЧП в сфере транспорта ключевая роль остается за государством, степень участия которого усиливается в силу ряда факторов: 1) увеличение числа проектов, в которых в качестве концессионеров выступают компании общественного сектора (учрежденные государственными органами или корпорациями развития); 2) расширение применяемых механизмов поддержки (см. табл. 1).

На Дальнем Востоке примером государственной поддержки развития транспортной инфраструктуры за пределами ГЧП является строительство Тихоокеанской железной дороги. Это частный проект решения транспортной доступности угольного месторождения Эльга в Республике Саха (Якутия), реализуемый собственником месторождения ООО «ЭльгаУголь» (актив ООО «УК «ЭЛСИ»). Планы развития добычи и экспорта в КНР угля объемом до 30 млн т к 2025 г. не обеспечены провозными возможностями Восточного полигона железных дорог, являющихся лимитирующим звеном при доставке грузов в морские порты Тихоокеанского побережья. Дефицит дорог Восточного полигона вырос после изменения логистических потоков внешней торговли России в азиатском направлении с 2022 г. и достигает по разным оценкам 70 млн т. Для решения проблемы ООО «УК «ЭЛСИ» разработало проект развития инфраструктуры, включающий строительство железной дороги (от месторождения до побережья Охотского моря, протяженностью 531 км) и морского терминала (до 50 млн т в год). Строительство дороги началось в 2022 г., к середине 2024 г. компания сообщила об укладке 450 км полотна<sup>10</sup>. Проводятся работы по

строительству морского терминала на мысе Манорский. Начало работы нового транспортного коридора запланировано на 2025 г.

В рамках рассматриваемой темы зафиксируем, что несмотря на отсутствие прямого участия государства в проекте, он осуществляется при поддержке государства; региональные органы власти активно демонстрируют поддержку проекту<sup>11</sup>.

На фоне имеющегося неоднозначного опыта строительства частными компаниями железных дорог на востоке страны (компания «Мечел» (дорога Улак-Эльга), «Золотое звено» (участок до госграницы Камышовая – Хунчунь)) успешная реализация проекта Тихоокеанской железной дороги может стать важным положительным сигналом при принятии решений об инвестициях в транспортную инфраструктуру частными компаниями.

#### **Заключение**

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из проблемных сегментов экономики Дальнего Востока. Переориентация логистических потоков в рамках политики «поворот на Восток» привела к росту значимости транспортного комплекса восточного макрорегиона.

Обострившиеся проблемы транспортного комплекса, дефицит инфраструктуры, развитие которой отстает от роста грузопотоков требуют решения. Государство создает различные механизмы стимулирования участия частного бизнеса в развитии инфраструктуры. Одним из наиболее широко применяемых механизмов является ГЧП, позволяющее реализовывать значимые инвестиционно емкие транспортные проекты. В настоящее время на территории ДФО реализуются (этапы преинвестиционных и инвестиционных мероприятия, эксплуатации) 16 проектов ГЧП в сфере транспорта, общая сумма инвестиций составляет 223,0 млрд руб. Участие государства является ключе-

<sup>10</sup> Белов П. Большая часть пути Тихоокеанской железной дороги уложена. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/bolshaya-chast-puti-tikhookeanskoy-zheleznoy-dorogi-ulozhena> (дата обращения: 01.06.2024).

<sup>11</sup> Губернатор Хабаровского края периодически посещал стройку, информируя о результатах. См., например, Дегтярев: по Тихоокеанской железной дороге отправлен тестовый тепловоз. URL: <https://ria.ru/20240206/teplovoz-1925613910.html> (дата обращения: 02.06.2024).



вым моментом реализации проектов, т. к. позволяет снизить риски инвестору и обеспечивает поддержку на всех этапах. Использование государством различных механизмов развития транспортной инфраструктуры на территории ДФО не только позволяет расширить ресурсную базу (финансы, технологии, кадры) для решения ключевых проблем транспортного комплекса макрорегиона, но и формирует позитивные сигналы частному бизнесу.

#### Список источников:

1. Адамайтис С. А. Проекты государственно-частного партнерства как инструмент развития инфраструктуры Дальнего Востока // Региональные исследования. 2022. № 2. С. 67–77 <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2022-2-6>
2. Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния. Часть I / Под ред. З. Б. Амирова, Л. Б. Аристова, Ю. М. Баженова и др. Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023.
3. Бардаль А. В. Приоритеты развития транспортного комплекса для обеспечения устойчивости экономики восточных регионов // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2023. № 3(74). С. 127–131 <https://doi.org/10.52897/2411-4588-2023-3-127-131>
4. Дударенко В. В., Клячко Л. М. Санкции и импортозамещение в судостроительной промышленности // Морской вестник. 2022. № 3(83). С. 10–23.
5. Минакир П. А., Демьяненко А. Н. Региональное сценарное прогнозирование // Федерализм. 2012. № 1. С. 29–44.
6. Развитие больших социально-экономических систем: Дальневосточный макрорегион / Отв. ред. П. А. Минакир, А. Г. Исаев. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2023.
7. Тарасова О. В. Пространственная диалектика государственно-частного партнерства в России // Проблемы прогнозирования. 2021. № 2(185). С. 130–141 <https://doi.org/10.47711/0868-6351-185-130-141>
8. Тураева М. О. Грузовой транспорт России: некоторые итоги 2022 года // Вестник Института экономики Российской академии наук. № 3. 2023. С. 45–63 [https://doi.org/10.52180/2073-6487\\_2023\\_3\\_45\\_63](https://doi.org/10.52180/2073-6487_2023_3_45_63)
9. Фридлянд А. А., Демин С. С., Столяров Н. С. Влияние санкций на развитие воздушного транспорта России (сетевой анализ и прогноз) // Высшая школа: научные исследования. Материалы Межвузовского международного конгресса. Т. 2. М.: Инфинити, 2023. С. 16–29.
10. Хусаинов Ф. И. Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок // Экономика железных дорог. 2023. № 6. С. 44–51.
11. Щербанин Ю. А. Сибирь – Дальний Восток: грузоперевозки в направлении морских портов, влияние внешних факторов // Вопросы новой экономики. 2022. № 2(62). С. 47–58. [https://doi.org/10.52170/1994-0556\\_2022\\_62\\_47](https://doi.org/10.52170/1994-0556_2022_62_47)
12. Щербанин Ю. А. Транспорт России: девять лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования. 2023. № 5(200). С. 45–58 <https://doi.org/10.47711/0868-6351-200-45-58>

#### References:

1. Adamajtis S. A. (2022) Public-private partnership projects as a tool for developing infrastructure in the Far East, *Regional studies*, no. 2, pp. 67–77 (in Russ.) <https://doi.org/10.5922/1994-5280-2022-2-6>
2. Updating Russia's transport strategy as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation. Part I, Nizhny Novgorod: Volga State University of Water Transport, 2023 (in Russ.)
3. Bardal' A. B. (2023) Priorities for the development of the transport complex to en-

sure the sustainability of the economy of the eastern regions, *Economy of the North-West: problems and development prospects*, no. 3(74), pp. 127–131 (in Russ.) <https://doi.org/10.52897/2411-4588-2023-3-127-131>

4. Dudarenko V. V., Klyachko L. M. (2022) Sanctions and import substitution in the shipbuilding industry, *Marine Herald*, no. 3(83), pp. 10–23 (in Russ.)

5. Minakir P. A., Dem'yanenko N. A. (2012) Regional scenario forecasting, *Federalism*, no. 1, pp. 29–44 (in Russ.)

6. Development of large socio-economic systems: Far Eastern macroregion Khabarovsk: IEI FEB RAS, 2023 (in Russ.)

7. arasova O. V. (2021) Spatial dialectics of public-private partnerships in Russia, *Forecasting problems*, no. 2(185), pp. 130–141 (in Russ.) <https://doi.org/10.47711/0868-6351-185-130-141>

8. Turaeva M. O. (2023) Freight transport in Russia: some results of 2022, *Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, no. 3, pp. 45–63 (in Russ.) [https://doi.org/10.52180/2073-6487\\_2023\\_3\\_45\\_63](https://doi.org/10.52180/2073-6487_2023_3_45_63) (In Russ.)

9. Fridlyand A. A., Demin S. S., Stolyarov N. S. (2023) The impact of sanctions on the development of air transport in Russia (network analysis and forecast), *Higher school: scientific research. Materials of the Interuniversity International Congress*, vol. 2. M.: Infinity, pp. 16–29 (in Russ.)

10. Husainov F. I. (2023) Review of the main tariff decisions in the field of freight rail transportation, *Economics of Railways*, no. 6, pp. 44–51 (in Russ.)

11. SHCHerbanin Yu. A. [Siberia – Far East: cargo transportation in the direction of seaports, the influence of external factors] // *Voprosy novej ekonomiki [Issues of the new economy]*, 2022, no. 2(62), pp. 47–58 (in Russ.) [https://doi.org/10.52170/1994-0556\\_2022\\_62\\_47](https://doi.org/10.52170/1994-0556_2022_62_47)

12. SHCHerbanin YU. A. (2022) Transport in Russia: nine years of economic sanctions, *Forecasting problems*, no. 5(200), pp. 45–58 (in Russ.) <https://doi.org/10.47711/0868-6351-200-45-58>

Статья поступила в редакцию 03.06.2024; одобрена после рецензирования 15.06.2024; принята к публикации 18.06.2024.

The article was submitted 03.06.2024; approved after reviewing 15.06.2024; accepted for publication 18.06.2024.

#### **Информация об авторе**

А. Б. Бардаль – доктор экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН.

#### **Information about the author**

A. B. Bardal – Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Leading researcher, the Economic Research Institute of FEB RAS.