

# ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: СТРАТЕГИИ И МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ

Научная статья

УДК 338.98(571.6)

doi:10.22394/1818-4049-2024-109-4-8-16

## Подходы к оценке воздействия мер государственного регулирования на параметры транспортного комплекса ДФО

**Анна Борисовна Бардаль**

Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия

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

**Аннотация.** Изменение геополитических условий РФ отразились с 2013 г. на внешнеэкономической политике страны. Объявленный «поворот на Восток» привел к росту объемов работы транспортного комплекса ДФО, выступающего естественным мостом в Азиатско-Тихоокеанский регион. Основными факторами повышения спроса стали: переориентация внешнеторговых грузопотоков в направлении стран Азии при сокращении взаимодействий с ЕС; выстраивание более сложных логистических схем для импорта с использованием третьих стран после начала СВО; изменение транспортного рынка после ухода крупных морских операторов; изменение условий международного страхования морских судов при работе с Россией; ограничение международного автомобильного и железнодорожного сообщения в западном направлении. Повышение роли транспорта восточных районов страны, дефицит инфраструктурных мощностей, формируемый на фоне роста спроса, стимулируют внимание государства к развитию транспорта и приводит к увеличению масштаба применяемых мер регулирования транспортных процессов. Цель работы – представить подходы к оценке воздействия мер государственного регулирования на параметры транспортного комплекса ДФО в 2013–2022 гг. и провести экспериментальный расчет. В результате на основе метода структурных сдвигов с декомпозицией было оценено влияние региональной компоненты на динамику ключевых показателей транспортного комплекса ДФО. Региональная компонента показывает сравнительное отклонение динамики транспортного комплекса ДФО от национального, формируемое в т. ч. под влиянием государственного регулирования. Показано воздействие принимаемых государством мер на инвестиции (динамика показателя на 85% сформирована региональной компонентой, в то время как вклад национальной компоненты составил 37,3%, а отраслевая компонента оказала негативное влияние, составив минус 22,7%). Выявлено положительное влияние регулирования на динамику основных фондов и занятости в рассматриваемом периоде. Полученные оценки подтверждают значимость предпринимаемых усилий по развитию транспорта в отношении макрорегионального комплекса и могут использоваться для аналитического обоснования мероприятий государственной политики.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, транспортная инфраструктура, государственное регулирование транспорта, метод структурных сдвигов

**Для цитирования:** Бардаль А. Б. Подходы к оценке воздействия мер государственного регулирования на параметры транспортного комплекса ДФО // Власть и управление на Востоке России. 2024. № 4 (109). С. 8–16. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2024-109-4-8-16>

Original article

## Approaches to Assessing the Impact of State Regulation Measures on the Parameters of the Transport Complex of the Far Eastern Federal District

**Anna B. Bardal**

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

**Abstract.** *Changes in the geopolitical conditions of the Russian Federation since 2013 have affected the country's foreign economic policy. The announced 'turn to the East' led to an increase in the volume of work of the FEFD (Far Eastern Federal District) transport complex, which acts as a natural bridge to the Asia-Pacific region. The main factors behind the increase in demand were: reorientation of foreign trade cargo flows towards Asian countries with reduced interaction with the EU; building more complex logistics schemes for imports using third countries after the start of a special military operation; changes in the transport market due to the departure of major sea operators; changes in the terms of international marine insurance when working with Russia; restriction of international road and rail traffic in the western direction. The increasing role of transport in the eastern regions of the country, the deficit of infrastructure capacity formed on the basis of the background of demand growth stimulates the attention of the state and leads to an increase in the scale of applied measures to regulate transport processes. The aim of the paper is to present approaches to assessing the impact of state regulation measures on the features of the transport complex of the Far Eastern Federal District in 2013–2023 and to carry out an experimental calculation. We assessed the impact of the regional component on the dynamics of key indicators of the FEFD transport complex using the method of structural shifts with decomposition. The regional component shows the comparative deviation of the FEFD transport complex dynamics from the national one, which is formed, among other things, under the influence of government regulation. The impact of the measures taken by the state on investment is shown (the dynamics of the indicator is 85% formed by the regional component, while the contribution of the national component was 37,3%, and the industry component had a negative impact of minus 22,7%). The positive impact of government measures on the dynamics of fixed assets and employment in the period under consideration is presented. The obtained estimates confirm the significance of the impact of transport development efforts on the macro-regional complex and can be used for analytical substantiation of public policy measures.*

**Keywords:** *Far East, transport infrastructure, state regulation of transport, shift-share analysis*

**For citation:** Bardal A. B. (2024) Approaches to Assessing the Impact of State Regulation Measures on the Parameters of the Transport Complex of the Far Eastern Federal District *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia], no. 4 (109), pp. 8–16. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2024-109-4-8-16>

### Введение

Особенности экономического пространства России: высокая дифференциация масштабов хозяйственной деятельности, очаговый характер системы расселения и производства на значительной по площади территории Сибири и Дальнего Востока [Минакир, 2014], – подчеркивают важность транспортных

процессов. Функционирование транспортного комплекса, обеспечивающего качественное и экономически доступное перемещение грузов и пассажиров, позволяет нивелировать негативные особенности экономического пространства, обеспечивает его связность.

Вышесказанное определяет потребность в государственном регулировании

транспорта, выступающего в качестве системообразующего элемента национальной экономики (транспорт оказывает прямое влияние на затраты производителей через динамику тарифов, по итогам 2023 г. формирует 6,9% ВДС и 8,1% занятых в экономике<sup>1</sup>), обладающего высоким мультипликативным эффектом, характеризующимся наличием монопольных сегментов и пр.

В период изменения геополитических условий, проявляющихся в возросшем санкционном давлении на РФ после начала СВО, и подстройки социально-экономической системы страны к происходящим переменам, возникает необходимость корректировки действующих механизмов государственного регулирования транспортных процессов. Происходящее существенно влияет на спрос на услуги транспортного комплекса ДФО, увеличивающийся под давлением целого ряда факторов: переориентация внешнеторговых грузопотоков в направлении дружественных стран взамен сокращающимся контактам с ЕС, выстраивание более сложных логистических схем для импорта с использованием третьих стран, изменение транспортного рынка (уход крупных морских операторов с национального рынка, изменение условий международного страхования морских судов при работе с Россией, ограничение международного автомобильного и железнодорожного сообщения в западном направлении и пр.) [Голубчик, 2023; Актуализация, 2023]. В результате по итогам 2023 г. темп прироста перевозок по ключевым видам транспорта ДФО по сравнению с 2021 г. составил: 7,8% – железнодорожный; 6,1% – морской (перевалка в портах); 6,7% – автомобильный<sup>2</sup>. Указанные цифры неполностью отражают возросшую потребность в услугах транспортного комплекса макрорегиона, поскольку в условиях ограничения инфраструктурных возможностей дефицит

(не принятые к перевозке грузы) по оценкам достигает 140 млн т<sup>3</sup>.

В этих условиях транспортный комплекс становится объектом повышенного внимания со стороны государства, растет масштаб применяемых мер регулирования, направленных на различные этапы и объекты перевозки [Бардаль, 2024]. Значительная часть регулирующих воздействий отражается на транспорте ДФО, который, как было сказано выше, столкнулся с существенными изменениями.

Цель работы – представить подходы к оценке воздействия мер государственного регулирования на параметры транспортного комплекса ДФО в 2013–2023 гг. и провести экспериментальный расчет.

Выбранный период исследования определяется началом изменения акцентов внешнеэкономической политики России, обозначенной как «поворот на Восток» [Торкунов, 2020], определившим условную точку отсчета роста масштабов работы для транспортного комплекса макрорегиона и активизацией регулирования.

#### **Государственное регулирование транспорта: долгосрочные и оперативные меры**

При изменении геополитической и экономической ситуации становится актуальным исследование воздействия происходящих процессов на ключевые отрасли экономики, изучение механизмов подстройки к новым условиям. В рамках выбранного тематического направления можно выделить публикации, посвященные анализу предпринимаемых государством усилий по развитию инфраструктуры и регулированию процесса перевозки.

При этом применяемые государством на современном этапе меры могут быть условно разделены на имеющие долгосрочный характер и оперативные. Долгосрочное влияние на функционирование транспортного комплекса макрорегиона

<sup>1</sup> Структура ВДС по отраслям экономики. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/accounts> (дата обращения: 05.11.2024); Среднегодовая численность занятых по видам экономической деятельности. URL: [https://rosstat.gov.ru/labour\\_force](https://rosstat.gov.ru/labour_force) (дата обращения: 05.11.2024).

<sup>2</sup> Социально-экономическое положение Дальневосточного федерального округа в 2023 году. URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/dalnevost\\_fo\\_4k-2023.pdf](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/dalnevost_fo_4k-2023.pdf) (дата обращения: 06.11.2024); Статистика Ассоциации морских торговых портов. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0> (дата обращения: 06.11.2024).

<sup>3</sup> Дефицит провозной способности Восточного полигона оценивается в 140 млн тонн в год. URL: <https://portnews.ru/news/334975/> (дата обращения: 06.11.2024).

окажут мероприятия по развитию железнодорожной сети (завершенные и продолжающиеся): реконструкция железнодорожной сети о. Сахалин (2003–2020 гг.), модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (начало реализации – 2013 г.), завершение строительства Амуро-Якутской железной дороги (движение открыто в 2019 г.). В публикациях рассматриваются этапы модернизации инфраструктуры, проблемы и риски реализации отдельных мероприятий [Шитова, 2022; Выдашенко, 2023]. Экспертами анализируются экономические параметры реализуемых проектов, включая внутренние и внешние эффекты, оценивается бюджетная эффективность модернизации железнодорожной инфраструктуры на востоке России [Шестакова, 2022].

Долгосрочные эффекты развития инфраструктуры генерируются также в результате поддержки государством реализации частных проектов развития транспортных сетей, начатых в макрорегионе при поддержке государства (Тихоокеанская железная дорога от Эльгинского месторождения в Республике Саха (Якутия) до Охотского моря, железная дорога от Огоджинского месторождения в Амурской области до БАМ) [Безруков, 2024].

Безусловно, полный эффект от развития инфраструктуры имеет временной лаг и проявится по завершению проектов после ввода в эксплуатацию соответствующих линий и увеличения объемов грузоперевозок. Однако отметим, что положительный эффект развития железнодорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке уже проявляется, поскольку: 1) часть проектов к настоящему времени завершена, 2) проект модернизации БАМ и Транссибирской магистрали подразумевает ежегодное увеличение провозных способностей Восточного полигона, фиксируемых по мере реализации мероприятий.

Актуальное в настоящее время оперативное регулирование транспортных процессов осуществляется для более гибкой реакции на изменение экономической ситуации. Оно направлено на корректировку государством условий доступа и режимов функционирования

отдельных этапов транспортного процесса. В частности, в рамках оперативного регулирования рассматриваются: изменение правил недискриминационного доступа к ограниченной инфраструктуре Восточного полигона железных дорог (ранжирование очередности принятия к перевозке грузов и методика распределения квот на перевозку в направлении морских портов Тихоокеанского побережья и наземных пунктов пропуска с КНР, Монголией, КНДР) [Развитие, 2023]; индексация тарифов на железнодорожные грузовые перевозки, изменяющая относительные затраты транспортировки отдельных видов грузов [Хусаинов, 2024] и пр. В период нестабильности экономической ситуации формируется потребность в активном применении оперативных мер государственного регулирования, результат которых проявляется практически без временного лага либо с минимальной задержкой по времени.

#### **Методы оценки и данные**

Представляется, что наиболее полную оценку результатов регулирования транспорта можно получить при сопоставлении затрат на реализацию принимаемых мер и получаемых в результате выгод. В рамках научных исследований транспортного комплекса такой анализ может проводиться с применением оптимизационных, балансовых межрегиональных межотраслевых моделей и комплексов [Модели, 2023].

Еще один вариант оценки результатов государственного регулирования основан на оценке связи получаемых эффектов и параметров экономики. Это более узкий подход по сравнению с применением комплексного моделирования, поэтому важным является аргументация выбора исследуемых параметров. В рамках такого направления исследуется, например, вопрос эффективности институтов развития Дальнего Востока через оценку их влияния на экономические параметры территории [Борщевский, 2024; Развитие, 2022].

В данной работе мы будем оценивать воздействие государственного регулирования на функционирование транспортного комплекса ДФО на основе метода структурных сдвигов с декомпозицией общего эффекта на национальную, ре-

гиональную и отраслевую компоненты. Описание подробной методики изложено в публикациях российских экспертов [Михеева, 2013], также в научных работах представлено использование данной методики для отраслевого анализа [Джурка, 2022].

В логике исследования мы будем анализировать результаты государственного воздействия на транспортный комплекс ДФО через оценку региональной компоненты структурного сдвига, показывающей различие между фактическим ростом исследуемого показателя транспортного комплекса ДФО и потенциальным ростом, соответствующим темпам изменения показателя транспортного комплекса РФ:

$$R = E_{TrReg}^0 \left( \frac{E_{TrReg}^1}{E_{TrReg}^0} - \frac{E_{TrN}^1}{E_{TrN}^0} \right), \quad (1)$$

где  $E_{TrReg}$  – исследуемый показатель транспортного комплекса ДФО в базовом (индекс «0» = 2013 г.) либо текущем периоде (индекс «1» = 2022 г.);

$E_{TrN}$  – исследуемый показатель транспортного комплекса РФ в базовом (индекс «0» = 2013 г.) либо текущем периоде (индекс «1» = 2022 г.).

Полученные оценки отражают сравнительное отклонение динамики транспортного комплекса ДФО от национального комплекса в рассматриваемом периоде, формируемое в большей части под влиянием принимаемых мер государственного регулирования.

Как было сказано выше, оценка проводится для периода 2013–2022 гг., поскольку именно он характеризуется существенными изменениями внешних и внутренних условий экономики РФ, сопровождающимися в т. ч. увеличением масштаба государственного регулирования транспорта.

Рассмотрены ключевые показатели, характеризующие роль транспортного комплекса в региональной экономике (занятость, инвестиции, основные фонды, участие в формировании ВРП). Для расчетов использованы данные официальной статистики (Федеральная служба государственной статистики) по виду деятельности «транспортировка и хранение». Поскольку в 2018 г. состав ДФО изменился (были включены Забайкальский

край и Республика Бурятия), то для обеспечения сопоставимости данных расчет за весь рассматриваемый период производился с пересчетом для одиннадцати субъектов РФ.

### Результаты и обсуждение

Представим оценки региональной компоненты динамики ключевых показателей транспортного комплекса (инвестиции, основные фонды, выпуск, занятость) в 2013–2022 гг. и их трактовку.

Динамика инвестиций в транспорт ДФО на 85% сформирована под влиянием региональной компоненты (вклад национальной компоненты составил +37,3%, тогда как отраслевая оказала негативное влияние, составив минус 22,7%) (табл. 1).

Полученные оценки означают, что темпы роста инвестиций в проекты на территории макрорегиона в рассматриваемом периоде были выше аналогичного показателя национальной экономики. Это служит подтверждением активности предпринимаемых государством усилий по развитию транспортного комплекса ДФО. Отметим, что существенный вклад региональной компоненты зафиксирован лишь для двух субъектов РФ на Дальнем Востоке: Забайкальского края (45,9% общего изменения) и Амурской области (14,9%). Для остальных дальневосточных субъектов вклад региональной компоненты не превышал 6%, перекрываясь влиянием отраслевой и национальной составляющих.

Динамика региональной компоненты основных фондов наглядно показывает масштабы государственного воздействия в части развития инфраструктуры. При общем незначительном влиянии (компонента формирует 0,3% динамики показателя за период) фиксируется значимое воздействие для Республики Саха (Якутия) и Амурской области (табл. 2).

В рассматриваемом периоде в Республике Саха (Якутия) было завершено строительство Амуро-Якутской железной дороги (протяженность от ст. Нерюнгри до ст. Нижний Бестях 799 км), существенно возросла протяженность автомобильной сети (на 3,7 тыс. км); в Амурской области были построены новые Керакский и Облученский железнодорожные тоннели, проведена реконструкция старых, построены подъездные пути для космодрома Восточный.

Таблица 1

**Анализ динамики инвестиций в сфере транспорта ДФО (млрд руб.)**

<b>Административно-территориальные образования</b>	<b>Абсолютное изменение 2013–2022 гг.</b>	<b>Региональная компонента</b>
ДФО	421,9	282,6
Республика Бурятия	16,2	14,1
Республика Саха (Якутия)	98,4	23,9
Забайкальский край	55,5	51,0
Камчатский край	22,1	19,2
Приморский край	40,8	31,1
Хабаровский край	47,2	35,6
Амурская область	103,7	82,6
Магаданская область	2,4	1,0
Сахалинская область	26,8	17,3
Еврейская автономная область	3,7	2,1
Чукотский автономный округ	5,2	4,7

*Источник:* рассчитано автором по данным: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 24.10.2024).

Таблица 2

**Анализ динамики основных фондов транспорта ДФО (млрд руб.)**

<b>Административно-территориальные образования</b>	<b>Абсолютное изменение 2013–2022 гг.</b>	<b>Региональная компонента</b>
ДФО	3475,1	68,3
Республика Бурятия	189,9	33,6
Республика Саха (Якутия)	936,3	520,9
Забайкальский край	247,7	-65,9
Камчатский край	32,3	-24,9
Приморский край	697,7	-181,5
Хабаровский край	518,8	-26,4
Амурская область	758,0	335,3
Магаданская область	37,4	12,2
Сахалинская область	153,9	-146,4
Еврейская автономная область	62,6	-25,6
Чукотский автономный округ	29,3	20,9

*Источник:* рассчитано автором по данным: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 24.10.2024).

Рассматривая вклад транспорта в валовой продукт (оценка по ВДС) отметим: отрицательное значение региональной компоненты показывает, что в рассматриваемом периоде темпы роста вклада национального транспортного комплекса в ВВП превышали темпы роста вклада транспорта ДФО в ВРП макрорегиона (табл. 3).

При общем снижении численности занятых в сфере транспорта ДФО в 2013–2022 гг. на 6 тыс. чел., сказалось позитивное воздействие особенностей регионального транспортного комплекса (табл. 4).

В данном случае региональная компонента показывает, что если бы дина-

мика занятости в макрорегионе соответствовала общероссийской, падение могло составить 64,3 тыс. чел. (13,9% показателя занятости в сфере транспорта ДФО в 2022 г.). Фактически произошел спад в меньшем размере. В наибольшей степени условно положительный эффект проявился в дальневосточных субъектах «широтного транзитного пояса»: Забайкальский, Приморский и Хабаровский края. Это определяется увеличением объемов магистрального транзита, вызванного в т. ч. развитием инфраструктуры и оперативными корректировками государством режимов транспортных процессов.

Таблица 3

**Анализ динамики участия транспорта в формировании ВРП ДФО (млрд руб.)**

Административно-территориальные образования	Абсолютное изменение 2013–2022 гг.	Региональная компонента
ДФО	8183,7	-4134,3
Республика Бурятия	418,7	-321,3
Республика Саха (Якутия)	1970,7	550,9
Забайкальский край	493,5	-908,1
Камчатский край	346,1	55,8
Приморский край	1422,4	-1631,6
Хабаровский край	951,4	-2090,2
Амурская область	557,4	-656,2
Магаданская область	309,7	148,3
Сахалинская область	1501,5	746,4
Еврейская автономная область	74,0	-100,3
Чукотский автономный округ	138,5	71,8

Источник: рассчитано автором по данным: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 24.10.2024).

Таблица 4

**Анализ динамики занятости в сфере транспорта ДФО (тыс. чел.)**

Административно-территориальные образования	Абсолютное изменение 2013–2022 гг.	Региональная компонента
ДФО	-6,0	-64,3
Республика Бурятия	-1,7	-5,5
Республика Саха (Якутия)	0,9	-5,8
Забайкальский край	-2,2	-10,7
Камчатский край	-0,7	-2,5
Приморский край	-1,6	-17,3
Хабаровский край	-2,9	-13,1
Амурская область	1,3	-4,4
Магаданская область	1,9	1,1
Сахалинская область	0,1	-3,7
Еврейская автономная область	-1,3	-2,4
Чукотский автономный округ	0,2	-0,1

Источник: рассчитано автором по данным: Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 24.10.2024).

**Заключение**

Таким образом, в 2013–2022 гг. на фоне изменения внешних и внутренних условий функционирования экономики РФ, государством реализованы активные меры регулирования транспорта как одного из базовых отраслевых комплексов. Принимаемые усилия, в т. ч. существенно затронули транспортный комплекс Дальнего Востока, который в рамках политики «поворот на Восток» столкнулся с возрастающим спросом при отставании темпов развития инфраструктуры.

Рассматривая оценки региональной компоненты транспортного комплекса ДФО по ключевым показателям в 2013–2022 г. можно сделать вывод о наличии статистически фиксируемого влияния

предпринимаемых государством мер на динамику инвестиций, основных фондов и занятости. Темпы роста вклада транспорта ДФО в ВРП отставали от аналогичного национального показателя, что может быть объяснено спецификой отраслевой структуры ВРП ДФО с преобладанием добывающей промышленности, активно развивающейся в рассматриваемом периоде.

Полученные оценки могут использоваться для аргументации и дополнения аналитического обоснования государственной политики регулирования транспорта и в дальнейшем могут быть детализированы анализом всех компонент, определяющих динамику ключевых показателей транспорта (региональной, национальной и отраслевой) с расширением периода анализа.

**Список источников:**

1. Амирова, З. Б., Аристова, Л. Б., Баженов, Ю. М., Бакулов, П. А. и др. Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния / Под ред. Васильева С.Н., Варнавского В.Г. и др. Ч.1. Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. EDN: DSCYLA
2. 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. DOI: 10.22394/1818-4049-2024-107-2-26-35
3. Безруков, А. А. Итоги и проблемы реализации потенциала Байкало-Амурской магистрали // ЭКО. 2024. № 54 (5). С. 25–43. DOI: 10.30680/ЕСО0131-7652-2024-5-25-43
4. Борщевский, Г. А. Федеральные и региональные институты развития преференциальных режимов Дальнего Востока // Политическая наука. 2024. № 1. С. 127–154. DOI: 10.31249/poln/2024.01.05
5. Выдащенко, Л. А., Выдащенко, П. А., Гарифуллина, Ю. М. Исследование перспектив развития восточного полигона на Транссибирской магистрали // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. № 4. С. 389–398. DOI: 10.33619/2414-2948/89/45
6. Голубчик, А. М., Пак, Е. В. Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 10. С. 77–84. DOI: 10.24412/2072-8042-2023-10-77-84
7. Джурка, Н. Г., Дёмина, О. В. Структурные сдвиги в отраслях ТЭК Дальнего Востока: пространственный анализ // Пространственная экономика. 2022. Т. 18. № 4. С. 128–157. DOI: 10.14530/se.2022.4.128-157
8. Минакир, П. А., Демьяненко, А. Н. Очерки по пространственной экономике. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. EDN: UBEVHV
9. Михеева, Н. Н. Структурные факторы региональной динамики: измерение и оценка // Пространственная экономика. 2013. № 1. С. 11–32. <https://doi.org/10.14530/se.2013.1.011-032>
10. Модели и методы прогнозирования: Азиатская Россия в экономике страны / под ред. А. О. Баранова, В. И. Сулова. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2023. EDN: OHZDLZ
11. Развитие больших социально-экономических систем: Дальневосточный макро-регион / отв. ред. П. А. Минакир, А. Г. Исаев. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2023. EDN: FCVCRL
12. Торкунов, А. В., Стрельцов, Д. В., Колдунова, Е. В. Российский поворот на Восток: достижения, проблемы и перспективы // Полис. Политические исследования. 2020. № 5. С. 8–21. DOI: 10.17976/jpps/2020.05.02
13. Хван, И. С., Буланова, М. А., Маслюк, Н. А., Медведева, Н. В., Новицкий, А. А. и др. Развитие Дальнего Востока в новых институциональных условиях. Хабаровск: Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС, 2022. EDN: YKYVMW
14. Хусаинов, Ф. И. Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок в 2023 году // Экономика железных дорог. 2024. № 4. С. 68–73. EDN: VGBMRG
15. Шестакова, Е. Б., Казаку, Е. В. Оценка бюджетной эффективности инвестиций в проекты по реконструкции железнодорожной инфраструктуры // Путевой навигатор. 2022. № 53(79). С. 50–59. EDN: NPYHYG
16. Шитова, И. А. Риски, возникающие при реализации II этапа модернизации Восточного полигона // Финансовая экономика. 2022. № 3. С. 188–193. EDN: VBOJKA

**References:**

1. Amirova, Z. B., Aristova, L. B., Bazhenov, Yu. M., Bakulov, P. A., et al. (2023) Actualisation of Russia's transport strategy as a necessary condition for ensuring the country's economic breakthrough and national security at the stages of geopolitical confrontation. Part 1. Novgorod, Volzhskij gosudarstvennyj universitet vodnogo transporta (in Russ.).

2. Bardal', A. B. (2024) State support for transport development at the present stage: impact on the transport complex of the Far East *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and governance in the East of Russia], no. 2 (107), pp. 26–35 DOI: 10.22394/1818-4049-2024-107-2-26-35 (in Russ.).
3. Bezrukov, L. A. (2024) Results and problems of realising the potential of the Baikal-Amur Mainline *EKO* [ECO], no. 54 (5), pp. 25–43. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-25-43 (in Russ.).
4. Borshchevskij, G. A. (2024) Federal and Regional Institutions for the Development of Preferential Regimes in the Far East *Politicheskaya nauka* [Political Science], no. 1, pp. 127–154. DOI: 10.31249/poln/2024.01.05 (in Russ.).
5. Vydashenko, L. A., Vydashenko, P. A. Garifullina, Yu. M. (2023) Study of prospects of development of the eastern polygon on the Trans-Siberian railway *Byulleten' nauki i praktiki* [Bulletin of science and practice], vol. 9, no. 4, pp. 389–398. DOI: 10.33619/2414-2948/89/45 (in Russ.).
6. Golubchik, A. M., Pak, E. V. (2023) Russia's foreign trade transport logistics under the sanctions regime: one year later *Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], no. 10, pp. 77–84. DOI: 10.24412/2072-8042-2023-10-77-84 (in Russ.).
7. Dzhurka, N. G., Dyomina, O. V. (2022) Structural Shifts in the Fuel and Energy Complex of the Far East: Spatial Analysis *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], vol. 18, no. 4, pp. 128–157. DOI: 10.14530/se.2022.4.128-157 (in Russ.).
8. Minakir, P. A., Dem'yanenko, A. N. (2014) Essays on spatial economics. Habarovsk: IEI DVO RAN. (in Russ.).
9. Miheeva, N. N. (2013) Structural Factors of Regional Dynamics: Measurement and Assessment *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economy], no. 1, pp. 11–32. <https://doi.org/10.14530/se.2013.1.011-032> (in Russ.).
10. Forecasting Models and Methods: Asian Russia in the Country Economy. Novosibirsk: IEOPP SO RAN, 2023. EDN: OHZDLZ (in Russ.).
11. Development of large socio-economic systems: Far Eastern macro-region. Habarovsk: IEI DVO RAN, 2023, (in Russ.).
12. Torkunov, A. V., Strel'cov, D. V., Koldunova, E. V. (2020) Russian Turn to the East: Achievements, Problems and Prospects *Polis. Politicheskie issledovaniya* [Polis. Political Studies], no. 5, pp. 8–21. DOI: 10.17976/jpps/2020.05.02 (in Russ.).
13. Khvan, I. S., Bulanova, M. A., Maslyuk, N. A., Medvedeva, N. V., Novitsky, A. A., et al. (2022) Development of the Far East under new institutional conditions. Khabarovsk: Far Eastern Institute of Management – branch of RANEPА, (in Russ.).
14. Husainov, F. I. (2024) Overview of major tariff decisions in freight railway transport in 2023 *Ekonomika zheleznyh dorog* [Railway Economics], no. 4, pp. 68–73, (in Russ.).
15. Shestakova, E. B., Kazaku, E. V. (2022) Estimation of budgetary efficiency of investments in railway infrastructure reconstruction projects *Putevoj navigator* [Track Navigator], no. 53(79), pp. 50–59, (in Russ.).
16. Shitova, I. A. (2022) Risks arising from the implementation of Phase II of the Eastern polygon modernization *Finansovaya ekonomika* [Financial Economics], no. 3, pp. 188–193, (in Russ.).

Статья поступила в редакцию 08.11.2024; одобрена после рецензирования 28.11.2024; принята к публикации 02.12.2024.

The article was submitted 08.11.2024; approved after reviewing 28.11.2024; accepted for publication 02.12.2024.

#### **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 FEB RAS.