

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Экономическая безопасность

ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

Эльза Леонидовна ЖЕБРИК

аспирантка кафедры экономики и финансов общественного сектора,
Институт государственной службы и управления,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС),
Москва, Российская Федерация
elzazhebrik@yandex.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: отсутствует

История статьи:

Рег. № 648/2021
Получена 22.11.2021
Получена в
доработанном виде
17.01.2022
Одобрена 16.02.2022
Доступна онлайн
15.03.2022

УДК 332.146.2

JEL: E22, O18, P25, R42,
R58

Ключевые слова:

экономическая
безопасность,
региональная экономика,
транспортная
инфраструктура,
инвестиционные проекты,
государственно-частное
партнерство

Аннотация

Предмет. Транспортная инфраструктура Дальневосточного федерального округа.

Цели. Определить значение транспортной инфраструктуры с точки зрения региональной экономической безопасности. Оценить инвестиционный климат в отрасли и перспективы реализации крупных транспортных инфраструктурных проектов.

Методология. Применены формально-логический и экспертный методы исследования.

Результаты. Определено место транспортной инфраструктуры в системе экономической безопасности региона на примере Дальневосточного федерального округа. Раскрыты особенности и перспективы привлечения инвестиций в крупные транспортные инфраструктурные проекты.

Выводы. Опережающее развитие Дальневосточного федерального округа невозможно без реализации крупных инвестиционных проектов. Требуется привлечение частных инвестиций за счет формирования благоприятного инвестиционного климата и внедрения современных механизмов государственно-частного партнерства.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2021

Для цитирования: Жебрик Э.Л. Привлечение инвестиций в транспортную инфраструктуру Дальневосточного федерального округа как фактор обеспечения экономической безопасности региона // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. – 2022. – Т. 18, № 3. – С. 485 – 502.
<https://doi.org/10.24891/ni.18.3.485>

Социально-экономическое развитие территории Дальневосточного федерального округа является одной из ключевых задач, активно решаемых руководством страны в рамках современных трендов государственной политики. В 2013 г. в рамках ежегодного послания Федеральному Собранию Российской Федерации Президент Российской Федерации В.В. Путин определил развитие Дальнего Востока в качестве национального приоритета на XXI в., в том числе с точки зрения экономических и внешнеполитических перспектив для нашей страны¹, а в 2018 г. указал на необходимость проведения активной политики по привлечению инвестиций и формированию центров социально-экономического роста в регионе².

В настоящее время, занимая 40,6% территории Российской Федерации, Дальний Восток обеспечивает валовой региональный продукт в объеме более 6% от валового внутреннего продукта страны. Значение региона для экономики России трудно переоценить: минерально-сырьевой, агропромышленный, гидроэнергетический, транспортно-логистический и транзитный потенциал, благоприятное географическое положение, обуславливающие доступность международных транспортных коридоров и крупнейших экспортных рынков стран Азиатско-Тихоокеанского региона, уникальные природно-рекреационные ресурсы, представляющие собой безусловную основу для развития дальневосточного туризма – совокупность указанных факторов предопределяет необходимость реализации эффективных мер по ускорению его социально-экономического развития.

Согласно Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2035 года, субъекты, входящие в состав Дальневосточного федерального округа, в том числе Республика Бурятия, Республика (Саха) Якутия, Забайкальский край, Камчатский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Еврейская автономная область, Магаданская область, Сахалинская область, Чукотский автономный округ, включены в перечень геостратегических территорий России, имеющих существенное значение для обеспечения устойчивого социально-экономического развития, территориальной целостности и безопасности страны³.

¹Послание Президента Федеральному Собранию от 12.12.2013.
URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/messages/19825>

²Послание Президента Федеральному Собранию от 01.03.2018.
URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/messages/56957>

³Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р). URL:

Вместе с тем необходимо отметить, что согласно Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года⁴, в контексте обеспечения экономической безопасности страны развитие экономического потенциала Дальнего Востока также является ключевой задачей, так как ее решение должно обеспечить сбалансированное пространственное и региональное развитие, а также укрепить единство экономического пространства России.

Таким образом, современный приоритетный сценарий в отношении региона должен быть направлен на преодоление негативных тенденций и имеющихся ограничений в его социально-экономическом развитии, а также на формирование позитивных условий для реализации конкурентных преимуществ и обширного потенциала Дальнего Востока при условии необходимости обеспечения в полном объеме национальной и экономической безопасности. Достижение обозначенных целей социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа обеспечивается в том числе посредством создания, модернизации и развития транспортной инфраструктуры, способствующей функционированию ключевых отраслей экономики за счет доступа к новым рынкам и ресурсам, ускорению товародвижения и формированию условий для связанности территорий и расположенных на них рынков сырья, производства и потребления.

Обеспечивая возможность перемещения людей и товаров, транспортная инфраструктура представляет собой один из ключевых элементов торговых отношений, и является определяющим фактором формирования единого экономического пространства и роста конкурентоспособности отраслей [1]. Проблемные вопросы транспортного обеспечения, включая его высокую стоимость, «узкие места» или слабую мультимодальность, оказывают отрицательное влияние на экономический рост в стране и в конкретном регионе. [2]

Реализация крупных инвестиционных проектов по строительству (реконструкции) объектов транспортной инфраструктуры, развитие транспортно-логистических систем регионов и страны в целом обеспечивают развитие экономических связей и процессов. Инфраструктурные проекты, связанные с транспортным комплексом, оказывают существенное влияние на макроэкономические показатели в

https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/rasporyazhenie_ot_13_fevralya_2019_g_207_r.html

⁴ Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года (утв. Указом Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208).

URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41921>

период строительства за счет формирования заказа в разрезе различных отраслей экономики, однако основные социально-экономические эффекты обеспечиваются в ходе эксплуатации объектов инфраструктуры⁵ (рис. 1) [3].

Таким образом, необходимо отметить мультипликативный эффект развития транспортной инфраструктуры, которая способна обеспечивать окупаемость на каждый рубль вложений на уровне 2 руб. дополнительного внутреннего валового продукта.

Отличительным признаком Дальнего Востока является большая доля транспорта (одной из наиболее крупных базовых отраслей экономики) в структуре внутреннего регионального продукта, превышающая среднероссийский уровень. Вместе с тем, принимая во внимание очевидную исключительную значимость транспортной инфраструктуры для региона, следует отметить недостаточный темп прироста и снижение удельного веса соответствующего показателя (табл. 1).

В субъектах Российской Федерации, территории которых входят в состав Дальневосточного федерального округа, прослеживается существенная дифференциация удельного веса транспорта в структуре валового регионального продукта (табл. 2). Вместе с тем, согласно экспертным оценкам, интегральный индекс развития инфраструктуры Дальнего Востока по итогам 2020 г. составил 5,47 из 10 (в 2019 г. – 5,44), что ниже среднероссийского уровня (5,61) прежде всего за счет низкого значения индекса развития транспортной инфраструктуры – 2,94 (в 2019 г. – 2,9), который также ниже среднероссийского уровня (3,23), и указанный разрыв продолжает увеличиваться^{6, 7} (табл. 3).

В «Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года»⁸ недостаточный уровень обеспеченности транспортной инфраструктурой определен в качестве ключевого фактора, сдерживающего потенциал социально-экономического развития, для семи субъектов Российской

⁵ Чистяков П.А., Лавриненко П.А. Транспортная инфраструктура и экономический рост: доклад Центра экономики инфраструктуры.

URL: <http://infraeconomy.com/tpost/m9cu36th1-transportnaya-infrastruktura-i-ekonomich>

⁶ Полякова И. Территория – геостратегическая.

URL: <https://transportrussia.ru/razdely/transportnaya-infrastruktura/6064-territoriya-geostrategicheskaya.html>

⁷ Индекс развития инфраструктуры России 2020. URL: https://infraoneresearch.ru/index_id/2020

⁸ Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 24.09.2020 № 2464-р). URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-24092020-n-2464-r/natsionalnaia-programma-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiia-dalnego/>

Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа – это Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край, Камчатский край, Хабаровский край, Магаданская область, Чукотский автономный округ.

Приблизительно 1 300 населенных пунктов на территории Дальнего Востока не обеспечены круглогодичной автомобильной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования. В большинстве районов Дальнего Востока менее 10% населения проживает в пределах трехчасовой доступности воздушным транспортом, что в условиях критического эксплуатационного состояния аэропортовой и аэродромной инфраструктуры в удаленных и труднодоступных населенных пунктах исключает возможность круглогодичного транспортного сообщения.

Экспортного потенциала железнодорожной и морской портовой инфраструктуры уже недостаточно для удовлетворения спроса добывающих компаний, ориентированных на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, в том числе с точки зрения разработки новых перспективных месторождений, что обуславливает необходимость «расшивки узких мест» и наращивания соответствующих мощностей. Например, почти 80% территории Республики Саха (Якутия) не имеет круглогодичной транспортной доступности, а транспортные издержки на единицу валового регионального продукта в Хабаровском крае превышают среднероссийский уровень в 5 раз.

Сложившаяся ситуация свидетельствует о недостаточном уровне финансирования развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. В рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»⁹ в соответствии с федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий период доля расходов инвестиционного характера, направляемых на реализацию мероприятий в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, в 2020 г. составила 10,8%, в 2021 г. – 18%, в 2022 г. составит 16,7%, а в 2023 г. – 11,5%. По экспертным оценкам, дополнительная потребность в финансировании в 2021 г. только по проектам, направленным на поддержание функционирования

⁹ Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596). URL: <https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-20122017-n-1596/gosudarstvennaia-programma-rossiiskoi-federatsii-razvitie/>

инфраструктуры, составила около 250 млрд руб., причем большая часть средств приходится на транспортную инфраструктуру¹⁰.

В качестве примеров крупных инвестиционных проектов, не обеспеченных в настоящее время в полной мере финансированием, однако способных обеспечить значимый социально-экономический эффект для развития потенциала территорий Дальнего Востока, можно привести следующие:

- развитие восточной части Байкало-Амурской магистрали Восточного полигона железных дорог для обеспечения вывоза угля из Якутии в восточном направлении (Республика Саха (Якутия), Амурская область, Хабаровский край);
- строительство второго Северомуйского тоннеля в рамках третьего этапа развития Восточного полигона (Республика Бурятия);
- строительство Владивостокской кольцевой автомобильной дороги (Приморский край);
- строительство мостового перехода через р. Лена в районе г. Якутска и четырех мостовых переходов через р. Вилюй на федеральной автомобильной дороге «Вилюй» в районе населенных пунктов Верхневилуйск, Кюндядя, Сунтар и Крестьях (Республика Саха (Якутия);
- создание логистического технопарка (Корсаковский порт) (Сахалинская область).

Ключевой задачей государства является формирование на территории Дальневосточного федерального округа конкурентоспособных условий для реализации крупных инфраструктурных проектов в транспортном комплексе за счет создания благоприятного инвестиционного климата и развития инструментов привлечения внебюджетного финансирования, что будет способствовать созданию рабочих мест, повышению уровня жизни населения, стимулированию рынка и, как следствие, опережающему экономическому росту региона¹¹ [4, 5].

В настоящее время в Российской Федерации наиболее распространенными являются следующие формы государственно-частного партнерства (ГЧП):

¹⁰ Инвестиции в инфраструктуру: Дальний Восток. URL: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2020/infraone_research_weekly_18_42_08092020.pdf

¹¹ Зворыкина Ю.В. О транспортной доступности районов Крайнего Севера и Дальнего Востока. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/gosregulirovanie/654646-o-transportnoy-dostupnosti-rayonov-kraynego-severa-i-dalnego-vostoka/>

- инвестиционные концессии, предусматривающие передачу инфраструктурного объекта в управление государством после завершения строительства;
- операционные концессии, включающие как строительство, так и фазу эксплуатации инфраструктурных объектов.

Привлекательность инфраструктурных проектов с точки зрения частных инвесторов обусловлена гарантиями возврата вложенных средств, четким и справедливым распределением рисков по проекту между сторонами, вариативностью моделей инвестирования в проект и возможностью выбора лучшего, доступностью сведений о сделках по проектам в рамках единой информационной базы, а также стандартизированными контрактами и условиями участия в реализации проектов.

При этом в части балансирования рисков в рамках проектов, реализуемых с применением механизмов ГЧП, представляется целесообразным учитывать международную практику. С одной стороны, государство принимает на себя обязательства, связанные с решением земельных вопросов, в том числе с выделением земельного участка для строительства, с получением необходимых разрешительных документов и согласований и внесением необходимых изменений в законодательство.

С другой стороны, частный инвестор обеспечивает подготовку документов, необходимых для получения разрешения на строительство, осуществляет разработку проектной документации, получает на нее заключение государственной экспертизы, непосредственно выполняет строительно-монтажные работы и осуществляет мероприятия по вводу объекта в эксплуатацию, в том числе обеспечивает надлежащее состояние объекта при передаче от концессионера концеденту [6, 7].

Субъекты Российской Федерации, в том числе расположенные на Дальнем Востоке, заинтересованы в реализации новых транспортных инфраструктурных проектов с применением механизма ГЧП, который позволяет заключать долгосрочные контракты на строительство и эксплуатацию соответствующих объектов. При заключении контрактов можно предусмотреть, что проектирование осуществляется частным инвестором – это обеспечивает их реализацию даже при необеспеченности финансированием за счет средств федерального бюджета с возвратом вложенных средств в пределах 15–20 лет [8].

Финансирование инфраструктурных проектов, реализуемых на принципах ГЧП, аналогично мировой практике обеспечивается преимущественно классическими инструментами, включающими банковский кредит, синдицированный кредит (в том числе в рамках программы «Фабрика проектного финансирования»), собственные средства проектных компаний и акционерный капитал, выплачиваемые на эксплуатационной стадии.

Перспективным направлением представляется привлечение средств международных финансовых институтов, в том числе Нового банка развития БРИКС (НБР БРИКС), Евразийского банка реконструкции и развития, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, которые активно интересуются инфраструктурными проектами на территории Российской Федерации. Например, НБР БРИКС ранее одобрено финансирование проекта по строительству восточного выезда из г. Уфа, что может свидетельствовать о возможности применения такого инструмента при реализации инфраструктурных проектов на территории Дальнего Востока.

Вместе с тем имеют место и альтернативные механизмы, такие как инфраструктурные облигации (в том числе облигации Специализированного общества проектного финансирования Фабрики проектного финансирования), однако в настоящее время их доля составляет менее 10% от общего объема частных инвестиций в инфраструктурные проекты. Расширение практики применения рассматриваемого механизма возможно при условии оптимизации регламентирующей нормативной правовой базы, что позволит упростить процедуру покупки частными инвесторами.

Привлечение частных инвестиций для реализации инфраструктурных объектов в транспортном комплексе представляется возможным за счет:

- развития механизма гарантированного дохода инвестора;
- применения инвестиционной надбавки к тарифу, установленному за пользование объектами транспортной инфраструктуры на направлениях с дефицитом пропускной способности;
- финансирования соответствующих инфраструктурных проектов грузоотправителями в обмен на гарантированный объем перевозок, соответствующий доле инвестиций;
- заключения инвестиционного договора с предоставлением земельного участка;

– осуществления дополнительных государственных выплат в случаях низкого спроса на транспортные услуги.

При этом платность пользования объектами транспортной инфраструктуры может рассматриваться как в качестве инструмента обеспечения возвратности средств частного инвестора, так и в качестве способа привлечения внебюджетных источников в инфраструктурное строительство.

Таким образом, опережающее развитие Дальневосточного федерального округа как фактор обеспечения экономической безопасности региона, экономический рост на ключевой геостратегической территории в составе Российской Федерации и исполнение указаний Президента России о достижении показателей социально-экономического развития, превышающих среднероссийский уровень, предопределяются вектором государственной политики, направленной на обеспечение макрорегиона современной транспортной инфраструктурой, способной не только удовлетворить текущий спрос, но и стимулировать наиболее перспективные отрасли экономики.

Реализация крупных инвестиционных проектов требует привлечения объемов финансирования, которые значительно превышают бюджетные ассигнования, предусмотренные действующими программными документами, а также возможности региональных бюджетов. Необходимо привлекать частные инвестиции за счет формирования благоприятного инвестиционного климата и внедрения современных механизмов государственно-частного партнерства.

Таблица 1**Транспорт в структуре валового регионального продукта федеральных округов (2017–2019 гг.)****Table 1****Transport in the structure of the Federal districts' GRP in 2017–2019**

Регион	2017	Доля в Российской Федерации, %
	ВРП, млрд руб.	
Центральный федеральный округ	27 915,5	35
Сибирский федеральный округ	7 653,8	9,6
Дальневосточный федеральный округ	4 679,3	5,9
Северо-Западный федеральный округ	8 814,9	11,1
Южный федеральный округ	5 833,5	7,3
Северо-Кавказский федеральный округ	2 042,5	2,6
Приволжский федеральный округ	11 822,6	14,8
Уральский федеральный округ	10 983,2	13,8
Российская Федерация	79 745,3	100

Продолжение

Регион	2017	Доля в ВРП, %
	Транспортировка и хранение, млрд руб.	
Центральный федеральный округ	1 803,1	6,5
Сибирский федеральный округ	630	8,2
Дальневосточный федеральный округ	564,3	12,1
Северо-Западный федеральный округ	873,9	9,9
Южный федеральный округ	575,9	9,9
Северо-Кавказский федеральный округ	105,3	5,2
Приволжский федеральный округ	693	5,9
Уральский федеральный округ	738,8	6,7
Российская Федерация	5 984,3	7,5

Продолжение

Регион	2019	Доля в Российской Федерации, %
	ВРП, млрд руб.	
Центральный федеральный округ	32 937,7	34,7
Сибирский федеральный округ	9 178,5	9,7
Дальневосточный федеральный округ	5 971,5	6,3
Северо-Западный федеральный округ	10 522,6	11,1
Южный федеральный округ	6 598,7	7
Северо-Кавказский федеральный округ	2 296,7	2,4
Приволжский федеральный округ	14 097,8	14,9
Уральский федеральный округ	13 227,7	13,9
Российская Федерация	94 831,2	100

Продолжение

Регион	2019	Доля в ВРП, %
	Транспортировка и хранение, млрд руб.	
Центральный федеральный округ	2 175,1	6,6
Сибирский федеральный округ	724,6	7,9
Дальневосточный федеральный округ	629,7	10,5
Северо-Западный федеральный округ	1 063,4	10,1
Южный федеральный округ	631,8	9,6

Северо-Кавказский федеральный округ	118,7	5,2
Приволжский федеральный округ	824,6	5,8
Уральский федеральный округ	771,4	5,8
Российская Федерация	6 939,3	7,3

Источник: Единая межведомственная информационно-статистическая система. Официальные статистические показатели. URL: <https://www.fedstat.ru/>; Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/>; Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК 029-2014. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163320/

Source: Unified Interdepartmental Statistical Information System. Official statistics. URL: <https://www.fedstat.ru/>; Federal State Statistics Service. URL: <https://rosstat.gov.ru/>; Russian Classification of Economic Activities OK 029-2014. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163320/

Таблица 2

Транспорт в структуре валового регионального продукта Дальневосточного федерального округа (2017–2019 гг.)

Table 2

Transport in the structure of the Far Eastern Federal District GRP in 2017–2019

Регион	2017 ВРП, млрд руб.	Доля в Российской Федерации, %	Доля в Дальневосточном федеральном округе, %
Республика Бурятия	224,6	0,3	4,8
Республика Саха (Якутия)	942	1,2	20,1
Забайкальский край	306,6	0,4	6,6
Камчатский край	228,2	0,3	4,9
Приморский край	906,3	1,1	19,4
Хабаровский край	698	0,9	14,9
Амурская область	299,2	0,4	6,4
Магаданская область	161,9	0,2	3,5
Сахалинская область	784,5	1	16,8
Еврейская автономная область	55,3	0,1	1,2
Чукотский автономный округ	72,9	0,1	1,6
Дальневосточный федеральный округ	4 679,3	5,9	100

Продолжение

Регион	2017 Транспортировка и хранение, млрд руб.	Доля в ВРП, %
Республика Бурятия	25,1	11,2
Республика Саха (Якутия)	69,7	7,4
Забайкальский край	59,4	19,4
Камчатский край	10,5	4,6
Приморский край	164,2	18,1
Хабаровский край	136,5	19,6
Амурская область	44,4	14,8
Магаданская область	9,2	5,7
Сахалинская область	33,6	4,3
Еврейская автономная область	8,1	14,6
Чукотский автономный округ	3,5	4,8

Дальневосточный федеральный округ	564,3	12,1
-----------------------------------	-------	------

Продолжение

Регион	2019	Доля в Российской Федерации, %	Доля в Дальневосточном федеральном округе, %
	ВРП, млрд руб.		
Республика Бурятия	285,8	0,3	4,8
Республика Саха (Якутия)	1 220,3	1,3	20,4
Забайкальский край	364,6	0,4	6,1
Камчатский край	279,7	0,3	4,7
Приморский край	1 066,7	1,1	17,9
Хабаровский край	803	0,8	13,4
Амурская область	412,5	0,4	6,9
Магаданская область	213,6	0,2	3,6
Сахалинская область	1 173,9	1,2	19,7
Еврейская автономная область	56,6	0,1	0,9
Чукотский автономный округ	94,9	0,1	1,6
Дальневосточный федеральный округ	5971,5	6,3	100

Продолжение

Регион	2019	Доля в ВРП, %
	Транспортировка и хранение, млрд руб.	
Республика Бурятия	28,2	9,5
Республика Саха (Якутия)	76,2	6,2
Забайкальский край	65,7	18
Камчатский край	13,7	4,9
Приморский край	196,1	18,4
Хабаровский край	138,2	17,2
Амурская область	46,9	11,4
Магаданская область	10,9	5,1
Сахалинская область	40,2	3,4
Еврейская автономная область	9,9	17,5
Чукотский автономный округ	3,7	3,9
Дальневосточный федеральный округ	629,7	10,5

Источник: Единая межведомственная информационно-статистическая система. Официальные статистические показатели. URL: <https://www.fedstat.ru/>; Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru>; Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК 029-2014. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163320/

Source: Unified Interdepartmental Statistical Information System. Official statistics. URL: <https://www.fedstat.ru/>; Federal State Statistics Service. URL: <https://rosstat.gov.ru>; Russian Classification of Economic Activities OK 029-2014. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163320/

Таблица 3

Индекс развития транспортной инфраструктуры субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа

Table 3

The development index of the transport infrastructure of the Far Eastern Federal District entities

Субъект Российской Федерации	По итогам 2019 г.	По итогам 2020 г.	Разница
Сахалинская область	3,47	3,6	+0,13
Камчатский край	3,44	3,56	+0,12
Приморский край	3,18	3,28	+0,1
Хабаровский край	3,41	3,27	-0,14
Чукотский автономный округ	3,06	3,17	+0,11
Республика Бурятия	2,85	2,86	+0,01
Еврейская автономная область	2,81	2,77	-0,04
Забайкальский край	2,77	2,76	-0,01
Магаданская область	2,43	2,63	+0,2
Амурская область	2,48	2,44	-0,04
Республика Саха (Якутия)	1,96	2,04	+0,08

Примечание. Максимальное значение по отрасли в 2020 г. – 8,54 (Москва).

Среднероссийское значение по отрасли в 2020 г. – 3,23.

Источник: Аналитические материалы, подготовленные группой компаний InfraOne Research. URL: <https://infraoneresearch.ru/h7vd9c>

Source: Analytical materials of the group of companies InfraOne Research.

URL: <https://infraoneresearch.ru/h7vd9c>

Рисунок 1

Основные социально-экономические эффекты реализации инвестиционных проектов в транспортном комплексе

Figure 1

The main social and economic effects of the implementation of investment projects in the transport sector



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. Бедняков А.С. Роль инфраструктуры в обеспечении устойчивого социально-экономического развития и конкурентоспособности: актуальные вопросы в России и за рубежом // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2021. № 1. С. 155–161.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-infrastruktury-v-obespechenii-ustoychivogo-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-i-konkurentosposobnosti-aktualnye-voprosy-v/viewer>
2. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 3. С. 55–63.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-sistema-dalnego-vostoka-effekty-novoy-modeli-razvitiya-makroregiona/viewer>

3. *Шелкунова Т.Г., Двадненко А.В.* Роль государственно-частного партнерства в инфраструктуре России // *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2021. № 3-2. С. 244–248.
URL: <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2021-3-2-244-248>
4. *Левин Ю.А., Лебедев Н.А.* Инвестиционная деятельность в контексте структурной модернизации промышленности Дальнего Востока // *Инновации и инвестиции*. 2018. № 7. С. 25–27.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/investitsionnaya-deyatelnost-v-kontekste-strukturnoy-modernizatsii-promyshlennosti-dalnego-vostoka/viewer>
5. *Дугаржапова М.А., Жалсараева Е.А., Маланов В.И.* Современное состояние транспортного комплекса и проблемы его развития в условиях пространственного развития России // *Вестник Алтайской академии экономики и права*. 2019. № 8. С. 49–57.
URL: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=668>
6. *Пшеничников С.С.* Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры России // *Инновационная экономика и современный менеджмент*. 2017. № 4. С. 31–35.
7. *Дроздова А.М., Терещенко Е.А., Комаров В.С., Губанов И.А.* Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры // *Юридическая мысль*. 2021. № 2. С. 46–54.
URL: <http://lawinst-spb.ru/zhurnal-yuridicheskaya-mysl/245-2021-10-03-17-14-18/613-soderzhanie-zhurnala.html>
8. *Бардаль А.Б.* Транспортный комплекс Дальнего Востока: тенденции развития и роль в экономике // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2018. № 2. С. 24–36.
URL: <https://doi.org/10.15838/esc.2018.2.56.2>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Economic Security

ATTRACTING INVESTMENT IN THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A FACTOR IN ENSURING THE ECONOMIC SECURITY OF THE REGION

El'za L. ZHEBRIK

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russian Federation
elzazhebrik@yandex.ru
ORCID: not available

Article history:

Article No. 648/2021
Received 22 Nov 2021
Received in revised
form 17 January 2022
Accepted 16 Feb 2022
Available online
15 March 2022

JEL classification:

E22, O18, P25, R42,
R58

Keywords: economic
security, regional
economy, transport
infrastructure,
investment project,
public-private
partnership

Abstract

Subject. This article deals with the issues of the Far Eastern Federal District's transport infrastructure.

Objectives. The article aims to determine the importance of transport infrastructure in terms of the State of regional economic security and estimate the investment climate and the prospects of large transport infrastructure projects implementation.

Methods. For the study, I used the formal-logical and expert assessment methods.

Results. The article determines the position of the transport infrastructure in the system of economic security of the region considering the Far Eastern Federal District as a case study. It describes the particularities and prospects of attracting investment in large transport infrastructure projects.

Conclusions. The advanced development of the Far Eastern Federal District is impossible without the implementation of major investment projects. It is necessary to attract private investment through the formation of a favorable investment climate and introduction of modern mechanisms of public-private partnership.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2021

Please cite this article as: Zhebrik E.L. Attracting Investment in the Far Eastern Federal District's Transport Infrastructure as a Factor in Ensuring the Economic Security of the Region. *National Interests: Priorities and Security*, 2022, vol. 18, iss. 3, pp. 485–502.
<https://doi.org/10.24891/ni.18.3.485>

References

1. Bednyakov A.S. [The role of infrastructure in ensuring sustainable socio-economic development and competitiveness: current issues in Russia and abroad]. *Izvestiâ Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo èkonomičeskogo universiteta*, 2021, no. 1, pp. 155–161.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-infrastruktury-v-obespechenii->

ustoychivogo-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-i-konkurentosposobnosti-aktualnye-voprosy-v/viewer (In Russ.)

2. Bardal' A.B. [Transport system of the Far East: effects of a "new model" of the macro-region development]. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* = *Power and Administration in the East of Russia*, 2020, no. 3, pp. 55–63. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-sistema-dalnego-vostoka-effekty-novoy-modeli-razvitiya-makroregiona/viewer> (In Russ.)
3. Shelkunova T.G., Dvadenko A.V. [The role of public-private partnerships in the infrastructure of Russia]. *Ekonomika i biznes: Teoriya and praktika* = *Journal of Economy and Business*, 2021, no. 3-2, pp. 244–248. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2021-3-2-244-248>
4. Levin Yu.A., Lebedev N.A. [Investment activity in the context of structural modernization of the Far East industry]. *Innovatsii i investitsii* = *Innovation & Investment*, 2018, no. 7, pp. 25–27. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/investitsionnaya-deyatelnost-v-kontekste-strukturnoy-modernizatsii-promyshlennosti-dalnego-vostoka/viewer> (In Russ.)
5. Dugarzhapova M.A., Zhalsaraeva E.A., Malanov V.I. [Current state of the transport complex and the problems of its development in terms of spatial development of Russia]. *Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava* = *Journal of Altai Academy of Economics and Law*, 2019, no. 8, pp. 49–57. URL: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=668> (In Russ.)
6. Pshenichnikov S.S. [Investments in the development of transport infrastructure of Russia]. *Innovatsionnaya ekonomika i sovremennyyi menedzhment*, 2017, no. 4, pp. 31–35. (In Russ.)
7. Drozdova A.M., Tereshchenko E.A., Komarov V.S., Gubanov I.A. [Public-private partnership in the development of transport infrastructure]. *Yuridicheskaya mysl'*, 2021, no. 2, pp. 46–54. URL: <http://lawinst-spb.ru/zhurnal-yuridicheskaya-mysl/245-2021-10-03-17-14-18/613-soderzhanie-zhurnala.html> (In Russ.)
8. Bardal' A.B. [The transport complex of the Far East: development trends and economic role]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* = *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2018, vol. 11, no. 2, pp. 24–36. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.15838/esc.2018.2.56.2>

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.