

УДК 338.47

**ПРОБЛЕМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-
ПРОЦЕССОВ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА**

Новикова Татьяна Евгеньевна¹, к.э.н., доцент

e-mail: novikova2009@inbox.ru

Томашевская Мария Романовна¹, студент

e-mail: tomashevskaya2006@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В данной статье рассматривается проблема инвестиций в развитие транспортного комплекса Дальневосточного федерального округа (ДФО). Анализируются структурные диспропорции в распределении инвестиций. На основе данных статистики и стратегических документов оцениваются объёмы и источники инвестиций. Рассмотрим механизмы стимулирования инвестиционной активности региона.

Ключевые слова: транспортный комплекс, Дальний Восток, инвестиции, региональное развитие, логистика, инфраструктура, государственно-частное партнёрство (ГЧП), инвестиционные барьеры, цифровизация, транспортная политика.

**THE PROBLEM OF ATTRACTING INVESTMENTS IN THE DEVELOPMENT OF
BUSINESS PROCESSES OF THE RUSSIAN TRANSPORT COMPLEX OF THE FAR
EASTERN FEDERAL DISTRICT**

Tatiana E. Novikova¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

e-mail: novikova2009@inbox.ru

Maria R. Tomashevskaya¹, Student

e-mail: tomashevskaya2006@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. This article examines the problem of investments in the development of the transport complex of the Far Eastern Federal District (Far Eastern Federal District). Structural imbalances in the distribution of investments are analyzed. Based on statistical data and strategic documents, the volume and sources of investments are estimated. Let's consider the mechanisms for stimulating investment activity in the region.

Keywords: transport complex, Far East, investments, regional development, logistics, infrastructure, public-private partnership (PPP), investment barriers, digitalization, transport policy.

Транспортный комплекс Дальнего Востока, являясь важным элементом для интеграции России в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), сталкивается с дисбалансом инвестиционных потоков: преобладают вложения в объекты инфраструктуры над финансированием оптимизации логистики, управления и цифровизации. Эта проблема, усугубляемая высокой дифференциацией инвестиционной активности внутри региона, снижает общую эффективность транспортной системы. Цель исследования: выявить барьеры и предложить механизмы стимулирования инвестиций в развитие бизнес-процессов на региональном уровне [1].

К специфическим барьерам инвестирования транспорта Дальневосточного региона можно отнести: низкую плотность населения и слабую экономическую базу (снижают потенциальную прибыльность проектов); большие расстояния и недостаточную связанность регионов (требуют крупных первоначальных инвестиций); высокие эксплуатационные издержки (климатические условия, сложный рельеф, удалённость от производственных центров); отток населения и кадровый дефицит (осложняют реализацию проектов; недостаток инвестиций в порты, аэропорты, ж/д линии и автодороги (приводит к ограничению пропускной способности) [6].

Транспортный комплекс ДФО характеризуется наличием всех видов транспорта, однако, его развитие отличается значительной структурной несбалансированностью и неравномерным характером бизнес-процессов.

Железнодорожный транспорт формирует основу каркаса транспортной системы ДФО. Ключевыми артериями являются Транссибирская (Транссиб) и Байкало-Амурская (БАМ) магистрали, выполняющие критически важную функцию экспорта сырьевых ресурсов (угля, руды, лесоматериалов) из сибирских и дальневосточных регионов в портовые зоны. Пропускная способность основных магистралей восточного направления, в частности, сегмента Тайшет — порты, выступает существенным ограничением. Согласно данным ОАО «РЖД», к 2020 году резервы грузопропускного потенциала на критических участках БАМа и Транссиба оказались полностью использованы, что спровоцировало возникновение логистических «узких мест» и сдерживает рост экспорта. Общая эксплуатационная длина железных дорог в ДФО составляет порядка 14,5 тыс. км (около 17% сети РЖД), при этом плотность железнодорожной сети здесь крайне низка – 23 км на 10 тыс. кв. км, что в 22 раза ниже среднероссийского показателя (510 км) [5].

Автодорожная сеть является наименее развитым элементом транспортного комплекса ДФО. Основные проблемы заключаются в крайне низкой плотности и неудовлетворительном качестве дорожной сети. Многие местные дороги — это грунтовые, поэтому до ряда посёлков и важных объектов зимой невозможно добраться. При этом общая длина всех асфальтированных дорог в Дальневосточном округе составляет всего около 82 тысяч километров. Плотность таких дорог составляет 14 км на 1000 кв. км при среднероссийском значении 56 км. В ряде субъектов ДФО доля дорог, не соответствующих нормативным требованиям, превышает 50%.

Морской транспорт играет решающую роль во внешнеторговых операциях ДФО. Ключевыми грузовыми центрами являются порты Приморского края (Владивосток, Восточный, Находка, Зарубино; совокупно около 50% грузооборота ДФО), Хабаровского края (Ванино, Советская Гавань), Сахалинской области (Холмск, Корсаков) и Камчатского края (Петропавловск-Камчатский). Грузооборот портов Дальнего Востока демонстрирует устойчивый рост, достигнув в 2023 году около 275 млн тонн (262 млн тонн в 2022 году). В структуре грузов преобладают уголь (около 45%), нефть и нефтепродукты, контейнеризированные грузы и сжиженный природный газ (СПГ). К системным проблемам отрасли относятся неравномерное развитие портовых мощностей, дефицит судов ледового



класса для арктических маршрутов, а также необходимость углубления фарватеров и модернизации подъездной железнодорожной инфраструктуры.

Воздушный транспорт имеет важное значение для обеспечения связности удаленных и труднодоступных территорий. Основными узловыми аэропортами в округе являются аэропорты Хабаровска (Новый), Владивостока (Кневичи) и Петропавловска-Камчатского (Елизово). Отрасль сталкивается с такими проблемами, как высокая стоимость перевозок, значительный износ парка региональных воздушных судов и, как следствие, низкие уровни рентабельности многих местных авиалиний [7].

Таким образом, транспортный комплекс ДФО, обладая существенным потенциалом, испытывает системные ограничения, связанные с диспропорциями в развитии отдельных видов транспорта и объектов инфраструктуры, что требует комплексных решений в развитии бизнес-процессов в рамках региональной и национальной транспортной политики.

Для преодоления инфраструктурного отставания требуются колоссальные вложения. Согласно оценкам Минвостокразвития России и стратегическим документам, Нацпроекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», потребность в инвестициях только в транспортную инфраструктуру Дальнего Востока до 2030 года достигнет 12 трлн рублей.

Например, модернизация Восточного полигона (БАМ и Транссиб) оценивается в сумму порядка 2,5 трлн руб. до 2030 года, из которых около 700 млрд руб. – средства РЖД, остальное – государственный бюджет (Фонд национального благосостояния) [11].

Финансирование транспортной инфраструктуры Дальнего Востока опирается на три основных источника: федеральный бюджет, частные инвестиции и международные инвестиции. Каждый из которых характеризуется специфическими возможностями и ограничениями.

Основным источником капиталовложений выступает федеральный бюджет. Средства распределяются в рамках реализации крупных государственных программ и национальных проектов. Однако, объемы такого финансирования жестко ограничены общегосударственными бюджетными приоритетами и высокой конкуренцией за ресурсы со стороны других регионов и отраслей экономики [4].

Объем инвестиций в основной капитал транспортной отрасли Дальневосточного федерального округа (ДФО) в 2023 г. составил 741 млрд рублей – 1 место в отраслевой структуре инвестиций региона, занимая более трети от всех инвестиций (рис. 1).

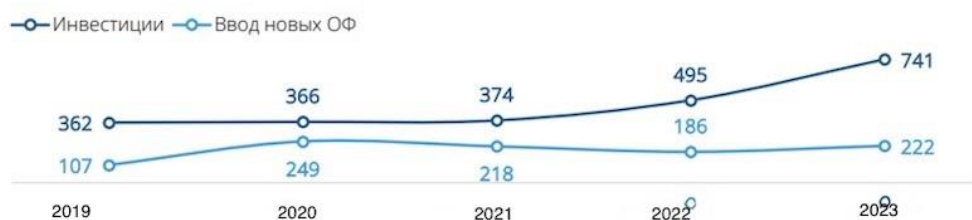


Рисунок 1 – Динамика объема инвестиций и ввода новых основных фондов в транспортной отрасли ДФО, млрд рублей

В региональной структуре инвестиций на протяжении 2019–2023 гг. сохраняется устойчивое лидерство краев: Республики Саха (Якутия), Амурской области, Хабаровского и Приморского краёв. Их совокупный вклад составил 77% от общего объема инвестиций в отрасль. В отраслевом разрезе наибольшие доли в совокупном инвестиционном объеме пришлось на трубопроводный транспорт (43%), деятельность вспомогательную, связанную с транспортом (30%), а также на грузовые железнодорожные перевозки (14%) [3].



Рисунок 2 – Степень износа основных фондов транспортной отрасли по регионам ДФО и РФ в 2023г., %

Соотношение объемов ввода в эксплуатацию инфраструктурных объектов транспорта в РФ и ДФО показывает наличие положительной динамики по развитию транспортно-логистической инфраструктуры «восточного» направления, в особенности относительно мощностей железнодорожного и морского транспорта. Однако, остается высокой степень износа основных фондов транспортного комплекса ДФО (рис. 2).

При принятии решений инвесторы ориентируются в основном на финансовые показатели окупаемости проектов. Развитие форм государственно-частного партнерства и иных форм софинансирования инвестиционных проектов позволило расширить взгляд на оценку их эффективности, включив показатели макроэкономических и бюджетных эффектов (постановление Правительства РФ от 26.11.2019 №1512). Объекты транспортно-логистической инфраструктуры отличаются по назначению, техническим характеристикам, протяженности в пространстве, и, самое главное, – по масштабу и характеру экономической деятельности. Одни могут быть самодостаточными на уровне микроэкономики, как правило, это точечные объекты (склады, порты и т.д.). Другие (линейные объекты, мосты и т.д.) могут «работать» на макроэкономическом уровне или на уровне выше экономики. Между этими «крайними» случаями можно найти разные подходы к постановке задачи их технико-экономического обоснования [9].

В 2024 году объем инвестиций в основной капитал на Дальнем Востоке составил 3,9 триллиона рублей, что эквивалентно 10% от общероссийского показателя. В сравнении с предыдущим годом прирост составил 5,9%, тогда как по стране в целом он достиг 7,4% [2].

По данным Востокгосплана, снижение показателей в отдельных субъектах объясняется завершением крупных инвестиционных этапов, повышением стоимости кредитов, а также замедлением строительства из-за роста цен на материалы, а также влияния санкций [11].

На основе динамики объема инвестиций в Дальневосточном федеральном округе и в России можно сделать следующие выводы: устойчивый рост абсолютного объема инвестиций – с 2020–2024 гг. объем вырос более чем в 2 раза: с 1 668 млрд руб. в 2020 г. до 3 934 млрд руб. в 2024 г. Таким образом, Дальний Восток демонстрирует стабильную инвестиционную динамику с опережающими темпами, что свидетельствует о возрастающей роли региона в экономике страны и, возможно, о результатах действия государственных программ развития ДФО (рис. 3).



Рисунок 3 – Динамика объема инвестиций в Дальневосточном федеральном округе и в России, 2020–2024 гг.

Динамика инвестиций в основной капитал в ДФО характеризуется сильной поляризацией при незначительном опережении среднероссийского уровня. Рост обеспечивается ограниченной группой регионов-локомотивов, в то время как большая часть субъектов округа отстает. Это указывает на концентрацию инвестиционных потоков в ключевых территориях и наличие структурных проблем в остальных регионах ДФО, требующих отдельного внимания в рамках региональной политики (рис. 4).

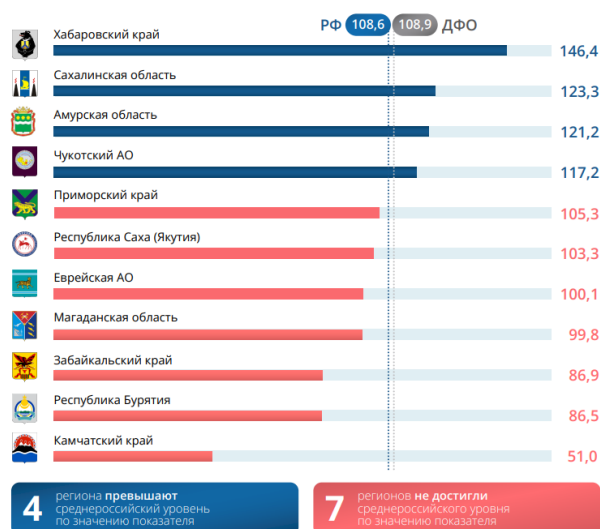


Рисунок 4 – Индекс физического объема инвестиций в основной капитал

Частные инвестиции являются ключевым ресурсом для развития коммерческой логистической инфраструктуры, такой как портовые терминалы и логистические комплексы. Основными механизмами их привлечения служат государственно-частное партнерство (ГЧП), концессионные соглашения и специальные инвестиционные контракты (СПИК). В текущий момент реализуется масштабная программа в сфере авиационной инфраструктуры: до 2030 года планируется заключение 23 концессионных соглашений на общую сумму около 300 млрд рублей. Несмотря на потенциал, частные инвестиции сдерживаются высокими рисками, обусловленными сложными климатическими условиями, длительными сроками окупаемости проектов (до 20–25 лет) и недостаточным развитием обеспечивающей инфраструктуры (энергетика, дороги) [8].

Объем международных инвестиций после 2023 года существенно сократился. Если ранее ключевыми иностранными партнерами выступали Япония, Южная Корея и Китай, то в настоящее время инвестиции поступают преимущественно из так называемых «дружественных» стран, главным образом Китая. Их приток осложняется возросшими административными барьерами и геополитическими рисками.

Для преодоления обозначенных проблем необходима реализация следующих мер: скоординированное финансирование магистральной и локальной инфраструктуры в рамках

интеграции территориально-отраслевых кластеров; совершенствование механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) путем расширения системы гарантий и стимулирования для частного капитала; оптимизация государственных расходов через концентрацию на проектах с высоким мультипликативным эффектом для региональной экономики; раскрытие транзитного потенциала посредством внедрения цифровых технологий в логистику и упрощения административных процедур в рамках международных коридоров [10].

Таким образом, сбалансированная и долгосрочная инвестиционная политика, синхронизирующая глобальные логистические задачи и внутренние потребности региона, способна преобразовать транспортную систему Дальнего Востока из ограничителя в фактор устойчивого развития.

Проведенный анализ выявил системные проблемы сдерживающие инвестиции его транспортного комплекса Дальнего Востока. Несмотря на стратегическую важность региона и применение механизмов ГЧП, развитие остается неравномерным из-за сырьевой зависимости, слабого управления рисками, непрозрачности госзаказа, внешней и геоэкономической конкуренции. Для прорыва необходима государственная политика по оптимизации проектов и созданию комплексных логистических решений.

Список литературы:

1. Стратегия развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (дата обращения: 26.01.2026).
2. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегия развития транспортного комплекса Российской Федерации [Электронный ресурс] // Официальный сайт Минтранса России. – URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения: 27.11.2025).
3. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики : официальный сайт [Электронный ресурс]. – Раздел «Отчеты». – URL: <https://erdc.ru/about/reports/> (дата обращения: 27.11.2025).
4. Дальний Восток: профиль макрорегиона [Электронный ресурс] / АНО «Востокгосплан». – 2023. – URL: https://vostokgosplan.ru/wp-content/uploads/1-profil_dfo.pdf (дата обращения: 16.01.2026).
5. Программа «Дальний Восток 2030. Объединим усилия, создавая возможности» [Электронный ресурс] // Фонд Росконгресс. – URL: <https://roscongress.org/materials/dalniy-vostok-2030-obedinim-usiliya-sozdavaya-vozmozhnosti/> (дата обращения: 15.11.2025).
6. Карпов, Ю. А. Анализ транспортной обеспеченности Дальневосточного федерального округа [Электронный ресурс] / Ю. А. Карпов // Электронный научный журнал «Регионология». – 2022. – № 3. – URL: <https://eee-region.ru/article/7219/> (дата обращения: 15.11.2025).
7. Азиатско-Тихоокеанский обзор транспорта : научно-аналитический журнал. – 2023. – № 3 (33) [Электронный ресурс]. – Владивосток : ДВГУПС. – URL: https://tratr.dvgups.ru/wp-content/uploads/2023/12/Транспорт-АТР-№-33-6_с-обл_финал.pdf (дата обращения: 27.11.2025).
8. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения: 15.11.2025).
9. Федеральная служба государственной статистики (Росстат) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 27.11.2025).



10. Министерство транспорта РФ. Стратегия развития транспортного комплекса Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения: 20.12.2025).

11. Дальний восток «Востокгосплан» [Электронный ресурс]. – URL: https://vostokgosplan.ru/wp-content/uploads/1-profil_dfo.pdf (дата обращения: 20.12.2025).

