

УДК 332.145 DOI: 10.14451/1.248.172

Проектный механизм как инструмент государственной политики повышения связанности удалённых и труднодоступных региональных территорий РФ

© 2025 Макиевская Юлия Юрьевна

Преподаватель высшей квалификационной категории, ассистент. Владивостокский государственный университет.

E-mail: ulyska1@mail.ru

Ключевые слова: проектный механизм, связанность территорий, удалённые регионы, государственная политика, пространственное развитие, Дальний Восток.

В настоящей статье рассматриваются современные подходы к обеспечению связанности территорий удалённых и труднодоступных регионов Российской Федерации через призму проектного механизма государственной политики. Особое внимание автором уделяется анализу существующих механизмов связанности территорий, их эффективности и ограничениям в условиях российских реалий. На примере Дальневосточного федерального округа автором проводится оценка действующих подходов к решению проблем территориальной связанности. Автор обосновывает необходимость внедрения проектного механизма как инновационного инструмента государственной политики, анализирует его сущность, преимущества и потенциал для решения задач пространственного развития России.

Введение

Проблема обеспечения связанности территорий в условиях огромных пространств Российской Федерации приобретает особую актуальность в контексте современных вызовов геополитического и экономического характера. По мнению автора, удалённые и труднодоступные регионы, составляющие значительную часть территории страны, требуют особых подходов к организации транспортной, информационной и социально-экономической связанности с центральными регионами и между собой.

Стоит так же отметить, что традиционные меха-

низмы государственной политики, основанные на отраслевом принципе управления и централизованном планировании, демонстрируют ограниченную эффективность в решении комплексных задач пространственного развития. В этих условиях особую значимость приобретает поиск новых инструментов государственной политики, способных обеспечить системный подход к решению проблем связанности территорий.

Цель данного исследования – обоснование проектного механизма как инструмента государственной политики повышения связанности территорий удалённых и труднодоступных регио-

нов РФ.

Эмпирической базой для настоящего исследования стали статистические материалы Федеральной службы государственной статистики по ДФО.

Для начала, проведем анализ понятия «проектный механизм» как инструмент государственной политики повышения связанности территорий – это система управления и реализации целевых проектов, направленных на развитие транспортной, информационной и социально-экономической инфраструктуры в удаленных и труднодоступных регионах России [7].

По мнению автора, основными компонентами «проектного механизма» являются:

1. Структура управления: проектные офисы на федеральном и региональном уровнях, координационные советы с участием различных ведомств, рабочие группы по отраслевым направлениям;
2. Ключевые направления проектов: социальное и экономическое развитие территорий, строительство и модернизация автомобильных дорог, развитие авиационного сообщения, создание цифровой инфраструктуры, развитие энергетической инфраструктуры, модернизация социальных объектов;
3. Инструменты реализации: государственные программы (например, «Развитие транспортной системы»), национальные проекты («Цифровая экономика», «Безопасные качественные дороги»), федеральные целевые программы, концессионные соглашения [3].

Данный подход позволяет комплексно решать проблемы территориального развития через координацию усилий различных уровней власти и привлечение частного капитала

Преимущества проектного механизма для повышения связанности территорий:

Целевая направленность и результативность.

1. Четкое определение конечных целей и измеримых результатов;

2. Концентрация ресурсов на приоритетных направлениях;
3. Возможность отслеживания достижения конкретных показателей (KPI);
4. Ориентация на решение конкретных проблем связанности территорий.

Эффективное управление ресурсами.

1. Бюджетная эффективность: оптимизация расходов через конкурентные процедуры;
2. Временные рамки: строгие сроки реализации предотвращают затягивание проектов;
3. Человеческие ресурсы: привлечение лучших специалистов и экспертов;
4. Избежание дублирования функций между различными ведомствами.

Межведомственная координация.

1. Преодоление «ведомственных барьеров»;
2. Синхронизация действий федеральных, региональных и местных органов власти;
3. Единое планирование и согласованная реализация;
4. Снижение административных издержек.

Гибкость и адаптивность.

1. Возможность корректировки в процессе реализации;
2. Быстрое реагирование на изменение внешних условий;
3. Масштабирование успешных решений на другие территории;
4. Учет региональной специфики.

Прозрачность и подотчетность.

1. Публичная отчетность о ходе реализации проектов;
2. Общественный контроль через открытые данные;
3. Регулярный мониторинг показателей эффективности;
4. Независимая оценка результатов проектов.

Привлечение частного капитала.

1. Механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП);

2. Снижение нагрузки на государственный бюджет;
3. Использование частного опыта и технологий;
4. Повышение эффективности за счет конкуренции.

Комплексный подход.

1. Синергетический эффект от одновременной реализации взаимосвязанных проектов;
2. Развитие инфраструктуры по принципу «единого окна»;
3. Учет социальных, экономических и экологических факторов;
4. Создание мультипликативного эффекта для региональной экономики.

Инновационность.

1. Внедрение передовых технологий и решений;
2. Пилотирование новых подходов;
3. Обмен лучшими практиками между регионами;
4. Стимулирование технологического развития.

Устойчивость результатов.

1. Создание институциональных механизмов поддержки;
2. Формирование компетенций на местном уровне;
3. Обеспечение долгосрочного эффекта от инвестиций;
4. Создание условий для саморазвития территорий.

Социальный эффект.

1. Повышение качества жизни населения удаленных территорий;
2. Создание новых рабочих мест;
3. Развитие человеческого капитала;
4. Снижение миграционного оттока из регионов.

Таким образом, рассмотренные выше преимущества делают проектный механизм особенно эффективным инструментом для решения сложных задач пространственного развития России, требующих координации множества участников и значительных ресурсов.

Далее перейдем к рассмотрению понятия «территориальная связанность». Как было установлено в процессе исследования, территориальная связанность представляет собой многоаспектное понятие, включающее физическую доступность территорий, экономическую интеграцию, информационное взаимодействие и социокультурную общность. В научной литературе выделяются следующие основные подходы к пониманию связанности территорий.

1. Экономическая связанность – это торговые потоки территорий, товарный и торговый обмен. Так же данный параметр характеризуется инвестиционными связями, трудовой миграцией населения, едиными производственными и технологическими цепочками; Минакир П. А., рассматривает «экономическую связанность», которая акцентирует внимание на интеграции региональных рынков, формировании единого экономического пространства регионов РФ [14].

Данилова И. В., Савельева И. П., Резепин А. В., отмечают, что экономическая связанность характеризуется интенсивностью торговых, финансовых и производственных связей между регионами. Социальная связанность определяется уровнем миграционных процессов, культурного обмена и социального взаимодействия населения различных территорий [5].

По мнению Швецова А. Н., «системный подход» интегрирует различные аспекты связанности в единую систему пространственного развития. Швецов А. Н. отмечает, что главным типом связанности, является экономическая, которая за собой влечет развитие иных типов связанности [18].

2. Социальная связанность – это прежде всего миграционные потоки населения, образовательные связи, культурное взаимодействие населения и наличие родственных связей; Известный экономист Зубаревич Н. В., в рамках «социального подхода», подчёркивает важность обеспечения равного доступа населения к социальным услугам и возможностям развития [9].

3. Инфраструктурная связанность – это единые транспортные сети, единые энергетические системы, единые телекоммуникационные сети, единое водоснабжение и канализация; Рассматриваемый исследователем Лаженцевым В. Н. «инфраструктурный подход», предполагает связанность территорий РФ через призму развития транспортной, энергетической, телекоммуникационной инфраструктуры [12].
4. Информационная связанность – это, прежде всего, возможность обмениваться потоками информации. Информационная связанность так же предполагает наличие единых медиа-источников, возможность Интернет-взаимодействия и научные коллаборации. Афанасьев Д. П. отмечает, что информационная связанность в современных условиях приобретает критическое значение, поскольку обеспечивает доступ населения удалённых территорий РФ к образовательным, медицинским, административным и иным услугам через цифровые каналы связи. Комплексное развитие всех составляющих территориальной связанности регионов РФ, формирует основу для устойчивого пространственного развития страны [2].

Таким образом, концепция территориальной связанности в научной литературе (Пивоварова О. В., Дудник А. И.) рассматривается как многоаспектное явление, включающее экономическую связанность, социальную связанность, инфраструктурную связанность, а также информационную связанность [15].

Комплексный анализ отечественной практики, проведенный автором статьи, показывает, что основными механизмами обеспечения связанности территорий традиционно выступают:

1. Федеральные целевые программы Правительства РФ, направленные на развитие транспортной инфраструктуры страны. Данный механизм характеризуется централизованным планированием Правительства РФ, значительными бюджетными инвестициями и длительными сроками реализации. Однако

эффективность таких программ часто снижается из-за недостаточной координации между различными ведомствами и уровнями власти; [17]

2. Государственные программы развития отдельных отраслей экономики также вносят вклад в обеспечение связанности территорий и регионов РФ, но их воздействие, как показывает сложившаяся в настоящее время практика, носит фрагментарный характер и не всегда учитывает специфику удалённых регионов РФ; [13]
3. Особые экономические зоны и территории опережающего развития РФ, представляют собой механизм точечного воздействия на пространственное развитие, но их эффективность в обеспечении связанности с другими территориями остаётся дискуссионной; [8]
4. Субсидирование транспортных тарифов Правительством РФ и Правительствами регионов РФ для населения удалённых территорий так же является важным социальным механизмом, но не решает системных проблем развития транспортной инфраструктуры [18].

Дальневосточный федеральный округ как пример удалённых территорий.

Дальневосточный федеральный округ (ДФО), представляет собой уникальный пример удалённых и труднодоступных территорий, где проблемы связанности территорий проявляются с особой остротой. Занимая более 40% территории страны, округ характеризуется крайне низкой плотностью населения и низкой доступностью транспортной инфраструктуры [11].

Рассмотрим социально-экономические вызовы, с которыми сталкивается ДФО как удалённый регион, с большим количеством труднодоступных территорий.

Прежде всего, отметим демографические проблемы, которые характеризуются снижением рождаемости и оттоком населения. По некоторым данным, с 1991 г. население ДФО сократилось на 22%. Происходит масштабная миграция населения в европейскую часть России, а также в ЮФО РФ. В связи с оттоком экономически

активного населения, в ДФО наблюдается старение населения.

Большинство населенных пунктов ДФО характеризуются транспортной изолированностью, что оказывает прямое влияние на высокую стоимость пассажирских и грузовых перевозок. Многие населенные пункты ДФО зависимы от авиационного транспорта и сезонного водного транспорта. Существует недостаток автомобильных дорог с твердым покрытием.

Экономические особенности регионов ДФО заключаются в их сырьевой специализации, высоких издержках производства, зависимости от поставок из других регионов, неразвитость обрабатывающей промышленности.

Из вышеизложенного следует, что ДФО демонстрирует классические особенности удаленных территорий: богатый природно-ресурсный потенциал при одновременных социально-экономических вызовах, требующих особых подходов к управлению и развитию.

Проведенный автором данного исследования анализ существующих механизмов обеспечения связанности территорий, определяет ряд системных проблем, снижающих их эффективность. Основными проблемами являются:

1. Фрагментарность подходов обеспечения связанности территорий, когда различные аспекты связанности развиваются независимо друг от друга без учёта синергетических эффектов. По мнению автора, отсутствие координации между транспортными, информационными и социальными проектами приводит к неэффективному использованию ресурсов и снижению общего эффекта; [6]
2. Недостаточная гибкость централизованных механизмов, которые не всегда учитывают специфику конкретных территорий и быстро меняющиеся условия. По мнению автора, длительные процедуры планирования и согласования препятствуют оперативному реагированию на возникающие потребности; [16]
3. Ограниченность финансовых ресурсов и их

неравномерное распределение между различными направлениями развития связанности. По мнению автора, концентрация средств на крупных инфраструктурных проектах часто происходит в ущерб развитию местной инфраструктуры и инновационных решений; [10]

4. Слабая интеграция с частным сектором, что, по мнению автора, ограничивает возможности привлечения дополнительных ресурсов и использования рыночных механизмов для повышения эффективности [4].

Таким образом, в настоящее время существует ряд системных проблем, которые влияют на механизм обеспечения связанности территорий. Далее автором будет рассмотрен проектный механизм как инструмент государственной политики повышения связанности территорий удалённых и труднодоступных регионов РФ.

Проектный механизм как инструмент государственной политики повышения связанности территорий удалённых и труднодоступных регионов РФ

С целью устранения выявленных недостатков в данной работе предложен следующий проектный механизм (рис. 1).

Функционирование разработанного механизма осуществляется посредством устойчивого взаимодействия его элементов: угрозы и вызовы для макрорегиона, цели и задачи социально-экономического развития ДФО, федеральный и региональный бюджеты, национальные проекты и государственные программы.

Процесс апробации разработанного механизма на «Единой Дальневосточной Авиакомпании» представлен на рисунке 2.

К особенностям функционирования предложенного механизма, раскрывающим его проектный характер, относится система функций управления организационно-экономическим обеспечением связанности территорий на основе привлечения государственных и частных ресурсов.

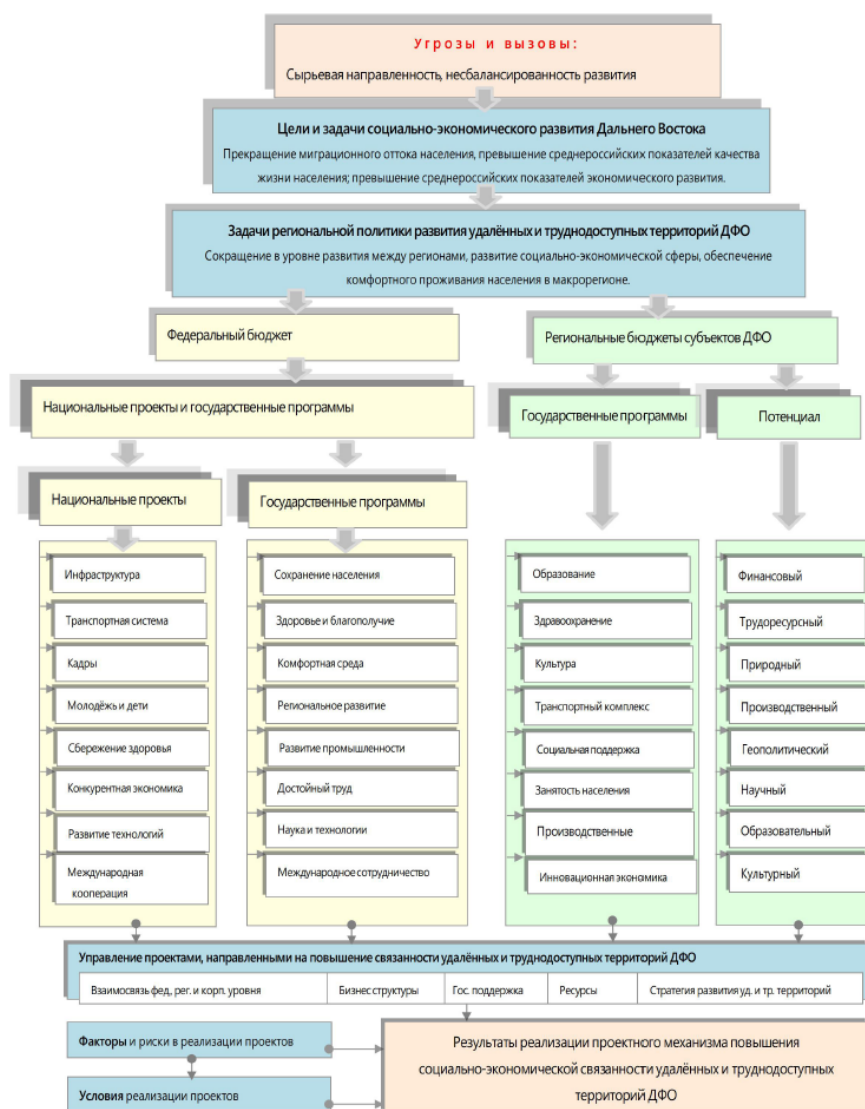


Рис. 1. Проектный механизм повышения социально-экономической связанности удалённых и труднодоступных территорий ДФО. Источник: составлено автором.

- развитие и корректировка системы социально-значимых маршрутов, с учётом региональных особенностей и потребностей населения;
- разработка и утверждения проектов государственной поддержки социально-значимых маршрутов;
- формирование структуры государственной поддержки социально-значимых маршрутов для населения макрорегиона;
- выделение целевых средств для осуществления социально-значимых маршрутов и контроль за их использованием;
- устойчивое развитие структуры организации социально-значимых маршрутов и их доступ-

ности для населения.

Для эффективной реализации разработанного механизма в работе предложены следующие принципы его проектного функционирования:

- целеполагания, подразумевающий ориентацию проекта на достижение долгосрочных целей и получение устойчивого результата, с учётом воздействия внешних факторов и внутреннего развития региональной системы;
- сбалансированности государственных и частных ресурсов, заключающаяся в достижении целей и задач государственной региональной

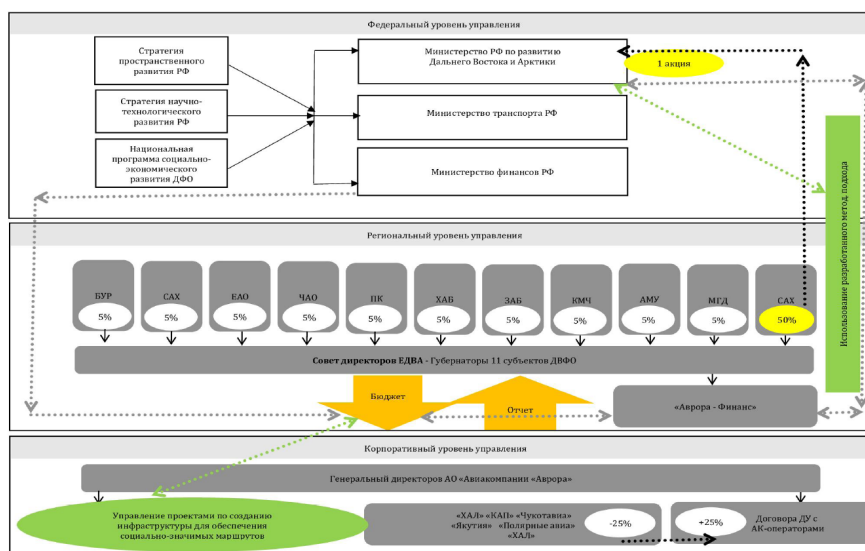


Рис. 2. Процесс апробация проектного механизма повышения социально-экономической связанности удалённых и труднодоступных территорий ДФО на «Единой Дальневосточной Авиакомпании». Источник: составлено автором.

политики, улучшения качества жизни населения в удалённых и труднодоступных макрорегионах путём повышения их социально-экономической связанности при обоснованности участия частных ресурсов, а также в среднесрочном и долгосрочном прогнозировании последствий их достижения;

- приоритетности государственной поддержки населения удалённых и труднодоступных региональных территорий, предусматривающая обеспечение равных возможностей в доступе к основным потребностям и услугам: доставку товаров необходимых для удовлетворения базовых потребностей, медицинское обслуживание и лечение, образование и трудоустройство, беспрепятственное перемещение внутри региона и выезд за его пределы.

Обоснование целесообразности включения в механизм блока «Управление проектами по созданию инфраструктуры для осуществления социально-значимых маршрутов» заключается в следующем: на корпоративном уровне передать управление данным блоком генеральному директору «ЕДВА» (АО «Авиакомпания «Аврора»), с целью единого контроля и распределения государственной поддержки для модернизации указанной инфраструктуры.

Автором рассматриваются следующие варианты поддержки по развитию и созданию необходимой инфраструктуры для осуществления социально-значимых маршрутов (рис. 3).

Государственную и инициативно-коллективную поддержку по развитию и созданию инфраструктуры, необходимой для повышения социально-экономической связанности территорий ДФО, предлагается осуществлять в следующей логической последовательности:

На уровне государственной поддержки: предлагается разделить объекты инфраструктуры на две группы:

1. Первая группа – малые аэродромы – создание специального фонда, который будет наполняться за счёт сборов в подведомственную Росавиации Госкорпорацию по организации воздушного движения (ГК по ОрВД, провайдер аэронавигационного обслуживания в России), что позволит ежегодно приносить в фонд 10 млрд руб. Доход будет формироваться или за счёт введения нового специализированного сбора в адрес ГК по ОрВД, или за счёт повышения размера уже существующей платы (тарифа) за аэронавигацию для авиакомпаний.
2. Вторая группа – более крупные воздушные



Рис. 3. Рассматриваемые варианты поддержки по развитию и созданию инфраструктуры для осуществления социально-значимых маршрутов. Источник: составлено автором.

гавани – реконструкция по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП), при которой 60% средств будет выделено из федерального или регионального бюджета в виде безвозмездного капитального гранта.

Стоит отметить, что приоритетность (очередность) государственной поддержки по строительству или реконструкции необходимой инфраструктуры для запуска социально-значимых маршрутов будет осуществляться на основании уже реализованных проектов с помощью инициативно-коллективной поддержки (не менее пяти объектов, введенных в эксплуатацию за календарный год).

На уровне инициативно-коллективной поддержки: предлагается привлекать население (в лице активных местных сообществ не менее 2% от стоимости строительства/реконструкции) или бизнес-сообществ (в лице юридических лиц не менее 10% стоимости строительства/реконструкции) удаленных и труднодоступных пунктов в каждом из субъектов ДФО, принимают прямое и непосредственное участие в определении приоритетных аэродромных площадок для их реконструкции или строительства на основании следующих принципов:

- конкурсность отбора проектов по реконструкции или строительству аэродромных площадок;

- равная доступность для всех жителей муниципального образования в выдвижении проектов по реконструкции или строительству аэродромных площадок для участия в конкурсном отборе;
- открытость процедур проведения конкурсного отбора.

Осуществление вышеизложенного предложения позволит комплексно и структурировано подходить к выполнению большого объема работ по приведению в техническую готовность объектов инфраструктуры, необходимых для осуществления социально-значимых маршрутов, в дополнение к уже существующим.

Оценка эффективности предложенного проектного механизма повышения социально-экономической связанности удаленных и труднодоступных территорий ДФО

Предложенный автором настоящего исследования, проектный механизм представляет собой комплексную систему управления социально-экономической связанностью удаленных и труднодоступных территорий Дальневосточного федерального округа. Далее проведем оценку эффективности разработанного механизма с позиций его практической применимости, экономической целесообразности и социальной значимости.

Отметим, что основным преимуществом предло-

женного механизма является его системность. В отличие от существующих разрозненных подходов, данный механизм объединяет федеральный, региональный и корпоративный уровни управления в единую структуру (табл. 1). Это позволяет обеспечить координацию действий различных участников процесса и избежать дублирования функций.

Таблица 1. Сравнительный анализ уровней управления в механизме.

Уровень управления	Основные функции	Источники финансирования	Контрольные показатели
Федеральный	Стратегическое планирование, нормативное регулирование	Федеральный бюджет, национальные проекты	Количество поддерживаемых маршрутов, объём финансирования
Региональный	Координация проектов, адаптация к местным условиям	Региональный бюджет, софинансирование	Процент охвата населения, качество услуг
Корпоративный	Операционное управление, техническая реализация	Корпоративные средства, ГЧП	Показатели эффективности, рентабельность

Источник: составлено автором.

Включение специального блока «Управление проектами по созданию инфраструктуры для осуществления социально-значимых маршрутов» является значительным преимуществом предложенного механизма. Это позволяет комплексно подходить к решению проблемы транспортной доступности (табл. 2).

Таблица 2. Структура финансирования инфраструктурных проектов.

Тип объекта	Источник финансирования	Доля финансирования, %	Механизм реализации
Малые аэродромы	Специальный фонд ГК по ОрВД	100	Целевое финансирование
Крупные аэродромы	Федеральный/региональный бюджет	60	Капитальный грант
Крупные аэродромы	Частные инвестиции	40	ГЧП
Инициативные проекты	Бизнес-сообщество	10	Софинансирование
Инициативные проекты	Население	2	Коллективное участие

Источник: составлено автором.

Далее проведем сравнительный анализ авторского механизма с существующими подходами и оформим результат в виде таблицы 3.

Таблица 3. Сравнение предложенного механизма с существующими подходами.

Критерий	Существующие механизмы	Предложенный механизм	Преимущества
Комплексность	Фрагментарный подход	Системный подход	Синергетический эффект
Гибкость	Низкая	Высокая	Адаптация к изменениям
Участие населения	Минимальное	Активное	Социальная поддержка
Финансирование	Бюджетное	Смешанное	Устойчивость
Контроль результатов	Формальный	Результативный	Эффективность

Источник: составлено автором.

На основе вышеизложенного, отметим, что предложенный автором настоящего исследования проектный механизм повышения социально-экономической связанности удалённых и труднодоступных территорий ДФО представляет собой комплексное и инновационное решение актуальной проблемы.

Особое внимание следует уделить возможности обеспечения стабильного финансирования, координации между различными уровнями управления, мотивации частных инвесторов и населения и контролю качества реализации проектов (табл. 4).

Таблица 4. Итоговая оценка эффективности механизма.

Критерий оценки	Оценка (1–5)	Обоснование
Научная обоснованность	4	Системный подход, учёт специфики региона
Практическая применимость	4	Реалистичные предложения, учёт ресурсных ограничений
Социальная значимость	5	Направленность на решение важных социальных проблем
Экономическая эффективность	4	Обоснованная система финансирования
Инновационность	4	Новые подходы к решению традиционных проблем
Устойчивость	3	Требует дополнительной проработки рисков
Общая оценка	4	Высокий уровень эффективности

Источник: составлено автором.

Таким образом, отметим, что реализация предложенного механизма потребует значительных организационных усилий и финансовых ресурсов, однако потенциальные социально-экономические эффекты оправдывают эти затраты. Реализация механизма окажет значительное влияние на различные аспекты качества жизни населения удалённых территорий.

Заключение

Проведённая в настоящей статье оценка эффективности предложенного проектного механизма повышения социально-экономической связанности удалённых и труднодоступных территорий ДФО позволяет сделать следующие выводы:

1. К основным преимуществам предложенного автором механизма, можно отнести, прежде всего, комплексность и системность подхода к решению проблемы повышения социально-

экономической связанности территорий. Стоит отметить инновационность предложенных решений, особенно в части привлечения населения к участию в проектах. Данный механизм является экономически обоснованным, с учётом различных источников финансирования. Проект обладает социальной значимостью для развития удалённых территорий, а также гибкостью и адаптивностью к изменяющимся условиям хозяйствования;

2. Оценка эффективности предложенного автором механизма свидетельствует о его высоком потенциале для решения проблем транспортной доступности удалённых территорий

ДФО. При условии качественной реализации предложенных рекомендаций механизм может стать важным инструментом социально-экономического развития региона и моделью для других территорий России.

В качестве заключения необходимо отметить, что общий успех реализации механизма будет зависеть от политической воли, профессионализма управленческих команд, стабильности финансирования и активной поддержки со стороны местных сообществ. Только комплексный подход ко всем аспектам реализации позволит достичь поставленных целей и обеспечить устойчивое развитие удалённых территорий ДФО.

Библиографический список

1. Айнуллина К. Н. Анализ методик оценки устойчивого развития территорий // Экономика и предпринимательство. — 2024. — 3(164). — С. 587–590.
2. Афанасьев Д. П. Обзор нормативной документации, необходимой для создания информационной системы для аналитики и визуализации инвестиционного потенциала региона РФ // Тенденции развития науки и образования. — 2024. — № 109–14. — С. 11–14.
3. Бляхер Л. Е., Григоричев К. В., Демьяненко А. Н. Институты пространственного развития России в контексте исторического опыта // Ойкумена. Регионоведческие исследования. — 2025. — Т. 19, № 1. — С. 72–83.
4. Гаврилов Е. М., Евсеева С. А. инновационный потенциал как фактор устойчивого развития территории // Экономика и управление: проблемы, решения. — 2025. — Т. 8, 3(156). — С. 97–104.
5. Данилова И. В., Савельева И. П., Резепин А. В. Влияние межтерриториальной связанности на развитие экономического пространства регионов // Экономика региона. — 2022. — Т. 18, № 1. — С. 31–48.
6. Дрючина В. В. Сравнительная эффективность применения особых экономических режимов в субъектах ДФО на примере Территорий опережающего развития // Уральский научный вестник. — 2023. — Т. 9, № 6. — С. 151–159.
7. Дьяков М. Ю. Природно-хозяйственный комплекс территории в системе понятий региональной экономики и его устойчивое развитие // Вестник Государственного университета просвещения. Серия: Экономика. — 2025. — № 1. — С. 47–60.
8. Ефименко Е. А., Гогоберидзе Г. Г., Румянцева Е. А. Особые экономические зоны и территории опережающего развития как инструмент снижения рисков устойчивости приморских территорий России // Экономический вестник. — 2024. — Т. 3, № 4. — С. 129–139.
9. Зубаревич Н. В. Регионы России в новых экономических условиях // Журнал Новой экономической ассоциации. — 2022. — 3(55). — С. 226–234.
10. Киселев С. Н., Солохина Л. В. Качество жизни и особенности медико-демографического развития территорий ДФО // Якутский медицинский журнал. — 2024. — 1(85). — С. 44–50.
11. Коробейников И. Н., Бальцежак М. С. Практика стратегического управления устойчивым развитием регионов ДФО // Финансовый бизнес. — 2023. — 10(244). — С. 54–60.
12. Лаженцев В. Н. Территориальное развитие (теория и методология хозяйственных отношений) // Проблемы развития территории. — 2024. — Т. 28, № 6. — С. 10–21.
13. Мальсагова Р. Г., Ленков И. Н. Сравнительный анализ лучших мировых практик государственных целевых программ стимулирования отраслей экономики // Экономика строительства. — 2022. — 4(76). — С. 17–24.
14. Минакир П. А. «Восточная государственная социально-экономическая политика»: миссия (не)выполнима? // Пространственная экономика. — 2021. — Т. 17, № 2. — С. 7–15.
15. Пивоварова О. В., Дудник А. И. Европейский опыт управления территориальным развитием: механизмы повышения связанности регионов // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. — 2022. — № 10. — С. 71–76.
16. Попов Е. В., Челак И. П., Кавецкий С. А. Трансакционная томография устойчивого развития экономической экосистемы территории // Экономика, предпринимательство и право. — 2025. — Т. 15, № 3. — С. 1363–1384.
17. Пыленко И. П., Нуршина Н. О. Развитие транспортной системы и инфраструктуры РФ как объект регулятивного воздействия федеральных

- органов исполнительной власти // Вестник государственного морского университета имени адмирала, Ф. Ф. Ушакова. – 2022. – 1(38). – С. 75–76.
18. *Солодкий А. И., Швецов В. Л.* Совершенствование системы транспортного планирования в регионах и агломерациях РФ на базе сервисной модели // Транспортное дело России. – 2025. – № 1. – С. 54–56.