

Научная статья

Original article

УДК 911.3:330.322(571.54)

doi: https://doi.org/10.55186/2413046X_2026_11_8_116

edn: VKKHOS

**ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЕ «СЖАТИЕ ПРОСТРАНСТВА» И
ПРОСТРАНСТВЕННАЯ СЕЛЕКТИВНОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ
ГАЗОИСПОЛЗУЮЩЕГО ПРОИЗВОДСТВА В РЕСПУБЛИКЕ
БУРЯТИЯ**

**INSTITUTIONAL “SPACE COMPRESSION” AND SPATIAL
SELECTIVITY OF GAS-BASED INDUSTRIAL LOCATION IN THE
REPUBLIC OF BURYATIA**



Гуробазаров Баин Баирович, аспирант, Байкальский институт природопользования Сибирского отделения Российской академии наук, Улан-Удэ, Россия, E-mail: ba1n@mail.ru

Gurobazarov Bain Bairovich, postgraduate, Baikal Institute of Nature Management, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Ulan-Ude, Russia, E-mail: ba1n@mail.ru

Аннотация. В статье исследуется пространственное влияние институциональных мер поддержки на выбор площадки газоиспользующего производства в Республике Бурятия. Актуальность работы связана с тем, что развитие магистральной газотранспортной инфраструктуры само по себе не обеспечивает локализацию промышленного эффекта: инвестиционное решение зависит от расстояния индивидуального подключения, положения хозяйственного узла, состояния инфраструктуры и применяемого режима поддержки. Цель исследования состоит в количественной интерпретации

институционального «сжатия пространства» как изменения предельной экономически допустимой длины подключения. Методика объединяет сценарное ГИС-картографирование и финансово-пространственную модель единого эталонного производства метанола мощностью 500 тыс. т в год. При неизменных технологических и рыночных параметрах варьируются длина индивидуального газопровода и институциональный режим; реализуемость оценивается по NPV, IRR и порогу L^* , соответствующему $NPV = 0$. В базовом демонстрационном расчёте L^* составляет около 31,0 км. Авторский сценарий нулевой региональной ставки налога на прибыль для квалифицированного проекта в рамках СПИК увеличивает порог до 111,1 км, его сочетание с имущественной льготой — до 131,6 км, а сценарий СЗПК при компенсации 30 % допустимых затрат на индивидуальную обеспечивающую инфраструктуру — до 37,6 км. Сопоставление Улан-Удэ, Гусиноозёрска и Кяхты/Наушек показывает, что финансово наиболее выгодная площадка и территория с максимальным структурным эффектом могут не совпадать. Обоснована целесообразность пространственно селективной поддержки, ориентированной прежде всего на пограничные по инвестиционной реализуемости локации с самостоятельным региональным эффектом.

Abstract. The article examines how institutional support measures influence the spatial choice of a location for gas-based industrial production in the Republic of Buryatia. The study is relevant because trunk gas infrastructure does not automatically localize industrial effects: an investment decision depends on the length of an individual connection, the position of an economic node, the availability of infrastructure, and the applicable support regime. The aim is to quantify institutional “space compression” as a change in the maximum economically feasible connection length. The methodology combines scenario-based GIS mapping with a financial-spatial model of a single reference methanol plant with a design capacity of 500 thousand tonnes per year. With technological and market parameters held constant, the length of the individual gas pipeline and

the institutional regime are varied; feasibility is assessed using NPV, IRR, and the threshold L^* corresponding to $NPV = 0$. In the baseline demonstration calculation, L^* is approximately 31.0 km. An author-designed scenario with a zero regional profit-tax rate for a qualifying project under a special investment contract increases the threshold to 111.1 km; its combination with a property-tax concession raises it to 131.6 km, while an investment-protection agreement scenario covering 30% of eligible individual infrastructure costs increases it to 37.6 km. Comparison of Ulan-Ude, Gusinoozersk, and Kyakhta/Naushki shows that the financially most attractive location and the territory with the greatest structural effect may differ. The study substantiates spatially selective support focused primarily on locations close to the investment-feasibility boundary.

Ключевые слова: экономическая география, институциональное сжатие пространства, пространственная селективность, инвестиционное размещение, газификация, СПИК, СЗПК, Республика Бурятия

Keywords: economic geography, institutional space compression, spatial selectivity, industrial location, gasification, special investment contract, investment protection agreement, Republic of Buryatia

Введение

Пространственный эффект крупной инфраструктуры определяется не только фактом её сооружения, но и тем, каким образом новая сеть соединяется с существующими центрами производства, расселения и транспорта. Для удалённых и внутренне неоднородных регионов расстояние превращается в экономический барьер через дополнительные капитальные и операционные затраты. В исследованиях регионального развития эта зависимость рассматривается через географические ограничения, качество инфраструктуры и человеческий капитал [3, 8], а транспортная связанность связывается с изменением доступности и относительной привлекательности территорий [2, 7, 10]. Поэтому близость к магистрали не может быть

достаточным критерием для выбора площадки крупного промышленного потребителя.

Для Республики Бурятия такая постановка приобретает прикладное значение в связи с перспективами расширения восточной газотранспортной системы. Отраслевые исследования показывают, что её конфигурация определяется одновременно экспортными задачами, ресурсной базой и необходимостью внутренней газификации восточных регионов [14]. При этом точная инженерная трассировка региональных отводов, координаты точек отбора и условия технологического присоединения конкретных промышленных площадок не являются публично фиксированными параметрами, пригодными для прямого проектного расчёта. Поэтому в работе используется сценарный подход: картографируются не утверждённые инженерные решения, а пространственные конфигурации, позволяющие проверить устойчивость инвестиционного выбора при разных вариантах доступности. Публичные сообщения конца августа 2026 г. фиксировали продолжение межгосударственного обсуждения проекта, однако инженерная ось региональных отводов, точки отбора и параметры подключения конкретных площадок в открытых материалах не были опубликованы (Интерфакс, 28.08.2026).

Второй блок проблемы связан с институтами поддержки. СПИК и СЗПК обычно анализируются как инструменты промышленной и инвестиционной политики, стабилизации условий и распределения рисков [1, 4–6, 9, 12, 13, 15, 16]. Однако их территориальный эффект часто остаётся неформализованным. Если мера поддержки снижает часть затрат удалённой площадки, она меняет не физическое расстояние, а экономическое значение расстояния. В этом смысле институциональное «сжатие пространства» можно определить как расширение множества локаций, в которых один и тот же проект сохраняет заданный критерий инвестиционной реализуемости.

Научная задача статьи состоит не в поиске «лучшего города» для гипотетического предприятия и не в прогнозировании маршрута газопровода. Исследуется механизм пространственной селективности: при каких сочетаниях длины индивидуального подключения и институционального режима проект переходит из области отрицательной инвестиционной оценки в область положительной, и как этот переход соотносится с различиями экономико-географического положения Улан-Удэ, Гусиноозёрска и Кяхты/Наушек. В отличие от ранее выполненной диагностики современной территориально-отраслевой структуры Бурятии, здесь предметом является перспективный сценарный выбор и финансовая граница допустимого размещения.

Материалы и методы

Исследование построено как единый пространственно-финансовый эксперимент. На первом этапе в ГИС сопоставляются сценарные газотранспортные коридоры, существующий транспортный каркас и три контрастных хозяйственных узла. На втором этапе для одного и того же эталонного производства фиксируется технологическая конфигурация. На третьем этапе изменяется только пространственно обусловленная часть капитальных затрат и институциональный режим. Такой дизайн позволяет отделить влияние локации от эффекта различий мощности, технологии и ассортимента продукции.

В качестве эталонного объекта принято производство метанола проектной мощностью 500 тыс. т в год. Норматив расхода природного газа для современной технологии составляет 816 нм³ на тонну продукции, электроэнергии — 40 кВт·ч на тонну согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 18.07.2025 № 1952-р о перечне современных технологий для целей СПИК. При загрузке 90 % выпуск составляет 450 тыс. т в год, годовое потребление газа — 367,2 млн нм³, электроэнергии — 18 млн кВт·ч. Внешним ориентиром масштаба капиталоемкости служат

опубликованные ВЭБ.РФ параметры проекта «Метанол М-500», однако их стоимость не переносится механически на Бурятию из-за различий времени, территории и состава инфраструктуры.

Базовый технологический CAPEX в демонстрационной модели принят равным 35 млрд руб., внутренняя инфраструктура площадки — 5 млрд руб. Стоимость индивидуального подводящего газопровода задаётся как 100 млн руб. на километр с диапазоном чувствительности 50–150 млн руб./км. Ставка дисконтирования в базовом расчёте составляет 14 %, горизонт эксплуатации — 20 лет. Важно, что стоимость магистрального и регионального газопровода общего назначения не относится полностью на одно предприятие: в финансовую модель включается прежде всего индивидуальная инфраструктура, необходимая конкретной площадке.

Инвестиционная реализуемость оценивается по NPV и IRR. Для пространственной интерпретации рассчитывается пороговая длина индивидуального подключения L^* : расстояние, при котором NPV эталонного проекта равен нулю. Институциональное «сжатие пространства» определяется как $\Delta L = L^*_{\text{инст}} - L^*_{\text{баз}}$, то есть как прирост предельного экономически допустимого расстояния при неизменной физической географии.

Институциональный блок включает базовый режим и три демонстрационных состояния. Первое — авторский сценарий нулевой региональной ставки налога на прибыль для квалифицированного проекта в рамках СПИК; он используется как контрфактическое исследовательское допущение и не описывает действующую льготу. Действующие правила налогообложения участников СПИК определяются ст. 284.9 Налогового кодекса Российской Федерации и региональными нормами, сведения о применяемых ставках публикуются ФНС России. Второе состояние — СЗПК с консервативным допущением о компенсации 30 % допустимых затрат на индивидуальную обеспечивающую инфраструктуру в пределах применимого

правового режима Федерального закона от 01.04.2020 № 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации». Третье — сочетание авторского сценария СПИК с временной имущественной льготой. Цель сопоставления — не предложить универсальную ставку, а измерить различие пространственной силы инструментов.

Таблица 1. Базовые параметры пространственно-финансового эксперимента

Параметр	Базовое значение	Роль в модели
Проектная мощность	500 тыс. т/год	Неизменный масштаб
Загрузка мощности	90 %	Сценарное допущение
Расход газа	816 нм ³ /т	Технологический норматив
Расход электроэнергии	40 кВт·ч/т	Технологический норматив
Технологический CAPEX	35 млрд руб.	Калибровочный параметр
Внутренняя инфраструктура	5 млрд руб.	Одинакова для вариантов
Индивидуальный газопровод	100 млн руб./км	Пространственно изменяемый параметр
Ставка дисконтирования	14 %	Чувствительность 12–18 %
Горизонт эксплуатации	20 лет	Одинаков для вариантов

Источник: расчёты автора; технологические нормативы подтверждаются официальным перечнем современных технологий, остальные финансовые величины имеют сценарно-калибровочный статус.

Результаты и обсуждение

Картографический этап показывает, что исходная неопределённость маршрута не препятствует экономико-географическому эксперименту, если строго отделить сценарные коридоры от инженерно утверждённой трассы. На рисунке 1 сопоставлены три пространственные конфигурации, различающиеся глубиной включения территории Бурятии. Для дальнейшего анализа принципиален не выбор единственной линии, а наличие или отсутствие региональных отводов и точек отбора, связывающих экспортный поток с внутренними хозяйственными узлами.

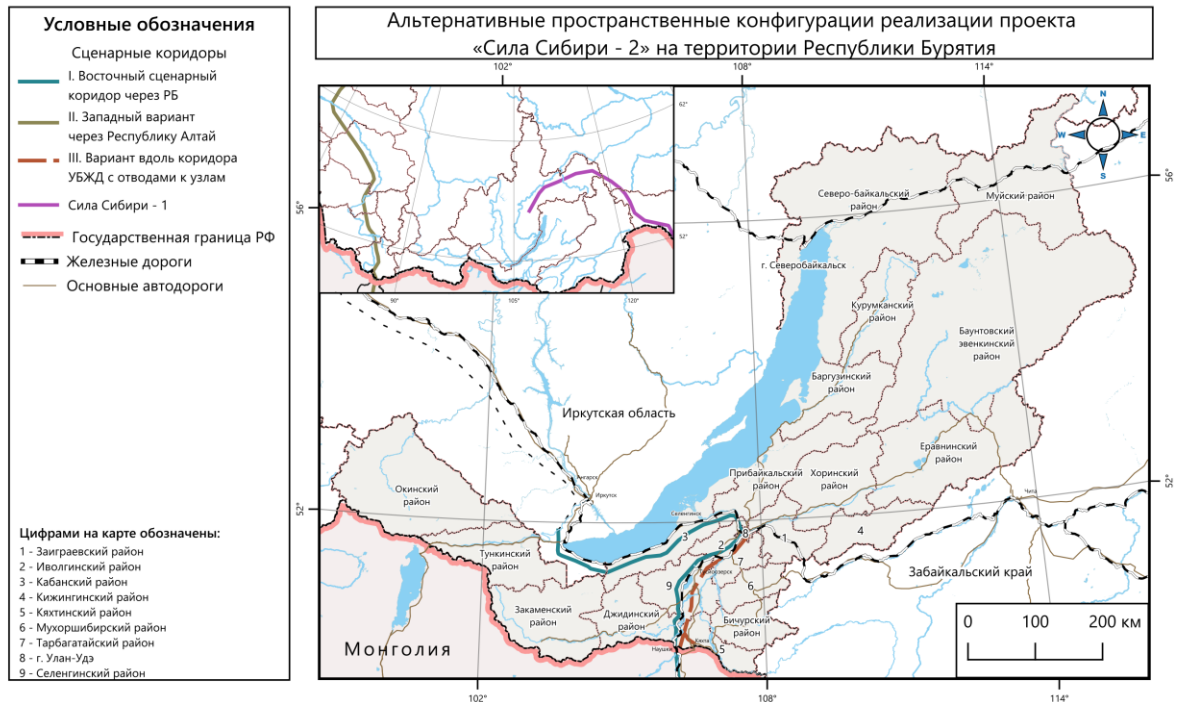


Рисунок 1. Альтернативные пространственные конфигурации развития газотранспортной инфраструктуры на территории Республики Бурятия

Источник: составлено автором в диссертационном исследовании; коридоры имеют сценарный характер и не являются инженерной трассировкой

Различие инфраструктурных конфигураций преобразуется в различие глубины локализации. Транзитный вариант создаёт преимущественно временные строительные и сервисные эффекты. Газификационный вариант формирует сеть внутреннего потребления, но не гарантирует новой специализации. Индустриальный вариант добавляет крупный производственный спрос. Институционально усиленный сценарий изменяет уже не только функцию узла, но и набор локаций, которые могут быть финансово допустимы при одинаковой технологии. Эта последовательность представлена на рисунке 2.

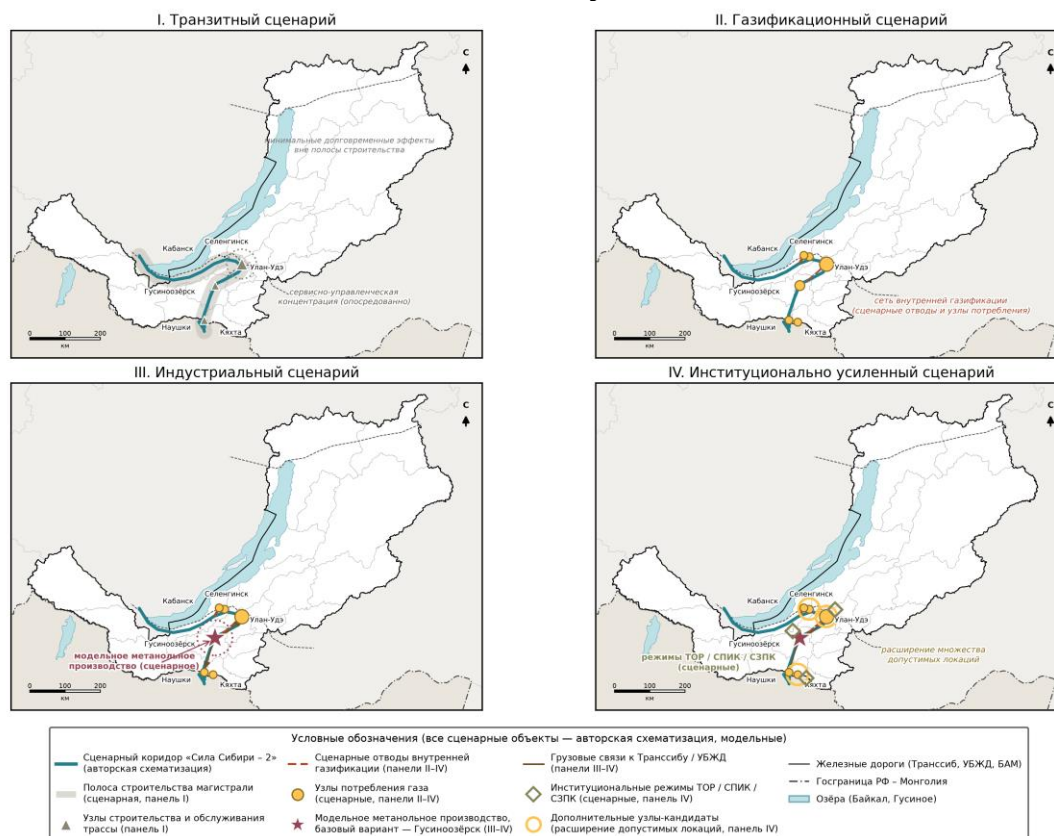


Рисунок 2. Четыре сценарных состояния пространственного эффекта газотранспортной инфраструктуры

Источник: составлено автором в диссертационном исследовании; все перспективные элементы имеют сценарный статус

Финансовый эксперимент подтверждает, что длина индивидуального подключения способна самостоятельно изменить инвестиционный статус проекта. При условном расстоянии 25 км базовый NPV остаётся слабopоложительным — около 0,47 млрд руб., IRR составляет 14,19 %. При 100 км NPV снижается примерно до –5,38 млрд руб., а IRR — до 12,07 %. При 200 км NPV достигает –13,19 млрд руб., IRR — 9,88 %. Эти расстояния являются тестовыми классами чувствительности и не должны интерпретироваться как измеренные расстояния до конкретных городов.

Наиболее важный результат связан с пограничной зоной реализуемости. Условный класс 100 км в базовом режиме имеет отрицательный NPV, однако в авторском сценарии нулевой региональной ставки по СПИК переходит в положительную область: NPV возрастает примерно до 0,92 млрд руб., IRR —

до 14,33 %. Вблизи 25 км льгота увеличивает доходность, но не меняет сам факт реализуемости. При 200 км одной налоговой меры уже недостаточно: NPV сохраняет отрицательное значение. Таким образом, эффект института нелинеен по пространству и наиболее значим там, где локация расположена вблизи финансовой границы.

Таблица 2. Чувствительность инвестиционной реализуемости к условной длине индивидуального подключения

L, км	NPV, база, млрд руб.	IRR, база, %	NPV, СПИК 0 %, млрд руб.	IRR, СПИК 0 %, %
25	0,47	14,19	7,18	16,91
100	-5,38	12,07	0,92	14,33
200	-13,19	9,88	-7,42	11,68

Примечание: значения 25, 100 и 200 км — демонстрационные классы чувствительности; они не соответствуют фактическим расстояниям до Улан-Удэ, Гусиноозёрска и Кяхты/Наушек.

Расчёт пороговой длины L^* позволяет сравнить пространственную силу разных инструментов. В базовом режиме NPV становится равным нулю приблизительно при 31,0 км. Авторский сценарий нулевой региональной ставки по СПИК смещает порог до 111,1 км, то есть расширяет модельную область реализуемости примерно на 80 км. Консервативный вариант СЗПК, компенсирующий 30 % допустимых затрат на индивидуальный отвод, увеличивает L^* лишь до 37,6 км. Сочетание нулевой ставки с имущественной льготой даёт порог около 131,6 км. Это не «радиусы льгот» на карте, а финансовые границы при заданном наборе сценарных параметров.

Таблица 3. Институциональное «сжатие пространства» в модельных сценариях

Сценарий	L*, км	ΔL к базе, км	Пространственная интерпретация
Базовый режим	31,0	0,0	Исходная граница реализуемости
СПИК 0 % — авторский сценарий	111,1	80,0	Меняет статус части пограничных локаций
СЗПК: 30 % допустимых затрат на отвод	37,6	6,6	Умеренное расширение при принятом допущении
СПИК 0 % + имущественная льгота	131,6	100,6	Максимальное расширение в рассматриваемом наборе

Картографическая интерпретация порогов требует принципиальной осторожности. Публичные данные позволяют выделить направления возможного коридора и типы узлов, но не дают инженерной длины индивидуального подключения каждой будущей промышленной площадки. Поэтому рисунок 3 использует модельные классы для демонстрации механизма и не заменяет последующее измерение конкретных трасс в ГИС. Его аналитическая функция состоит в сопоставлении трёх типов экономико-географического положения: агломерационного Улан-Удэнского, промышленно-энергетического Гусиноозёрского и пригранично-логистического Кяхтинско-Наушкинского.

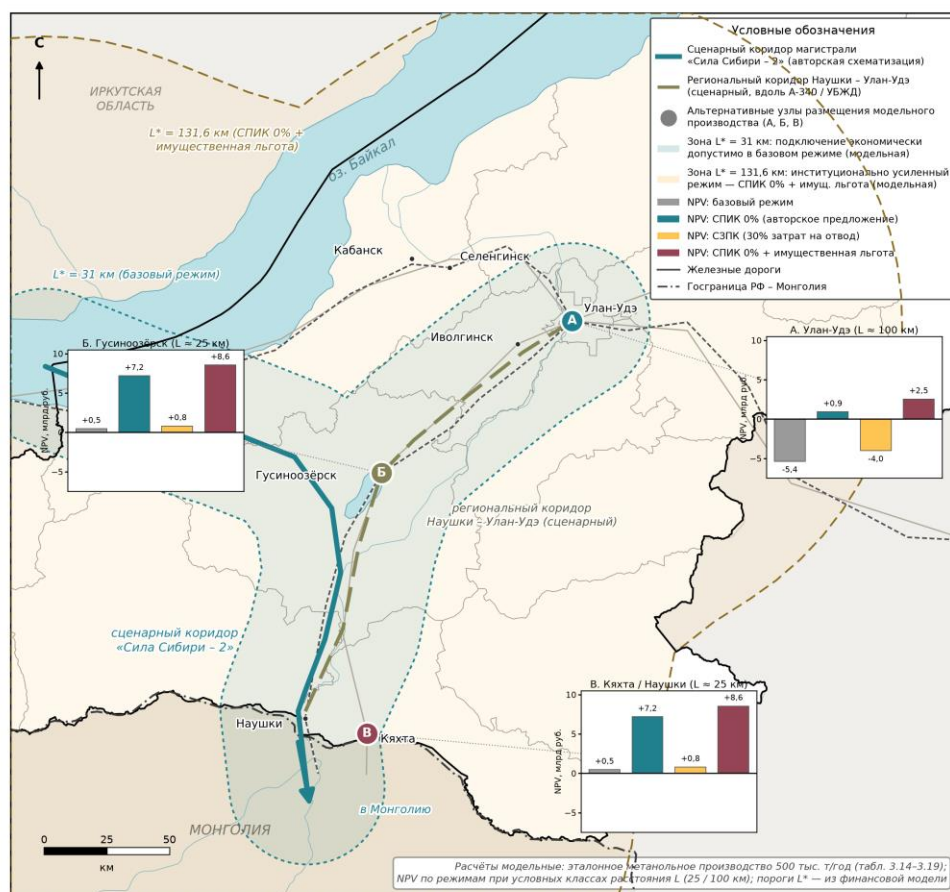


Рисунок 3. Финансово-пространственная интерпретация альтернативных узлов размещения газоиспользующего производства

Примечание: показанные на карте значения L и NPV относятся к условным классам модели и не являются результатами инженерного измерения конкретных площадок

Улан-Удэ обладает максимальной концентрацией рынка труда, сервисов и управленческих функций. С точки зрения частной эффективности это способно компенсировать часть транспортных и организационных издержек. Однако размещение нового крупного предприятия в столичном узле в большей степени усиливает уже сложившуюся концентрацию. Гусиноозёрск имеет меньшую агломерационную ёмкость, но существующая промышленно-энергетическая база и положение на южной транспортной оси делают его потенциальным узлом второго порядка. Для Кяхты/Наушек основным преимуществом является приграничная и железнодорожно-логистическая функция, тогда как ограничения связаны с меньшим рынком труда и сервисной базой.

Следовательно, финансовый лидер и территория максимального структурного эффекта могут не совпадать. Если институт поддержки применяется одинаково ко всем площадкам, он способен дополнительно усиливать уже наиболее конкурентоспособный центр. Пространственно селективная политика предполагает иной критерий: поддержка особенно обоснована в той зоне, где компенсируемый инфраструктурный недостаток отделяет территорию с высоким региональным эффектом от финансовой реализуемости. При этом нельзя субсидировать фундаментально нежизнеспособную локацию только ради территориального выравнивания.

Полученный результат дополняет исследования транспортной доступности [2, 7, 10] инвестиционным порогом, а литературу по СПИК и другим контрактным механизмам [1, 4–6, 9, 12, 13, 15, 16] — пространственной интерпретацией. Мера поддержки рассматривается не только как изменение финансового результата проекта, но как возможный фактор изменения географии его размещения. Такой подход сближает инвестиционный анализ с экономической географией и позволяет формулировать региональные рекомендации в терминах конкретных локационных барьеров.

Выводы

Проведённый эксперимент показывает, что институциональное «сжатие пространства» может быть операционализировано через изменение пороговой длины индивидуального подключения, при которой эталонный проект сохраняет положительный NPV. В таком определении институт получает измеримое пространственное содержание и может сопоставляться с картографически установленной конфигурацией хозяйственных узлов.

При принятых демонстрационных параметрах базовый порог составляет около 31,0 км; авторский сценарий нулевой региональной ставки по СПИК увеличивает его до 111,1 км, а сочетание с имущественной льготой — до 131,6 км. Консервативный сценарий СЗПК расширяет порог до 37,6 км.

Значения не являются универсальными нормативами и должны пересчитываться при изменении цены продукции, стоимости ресурсов, CAPEX, ставки дисконтирования и стоимости подключения.

Для региональной политики ключевым является не максимальный размер льготы, а её способность изменить инвестиционный статус локации, имеющей самостоятельный структурный эффект. Наиболее результативной является поддержка пограничных по эффективности площадок, где компенсируемые пространственные издержки препятствуют формированию производственной функции. Внутри базовой зоны максимальная льгота требует дополнительного обоснования, а за пределами институционального порога налоговая поддержка не заменяет изменение инфраструктурной конфигурации.

Применительно к Бурятии окончательный выбор между Улан-Удэ, Гусиноозёрском и Кяхтой/Наушками должен выполняться после появления утверждённых точек отбора и параметров подключения. Метод при этом остаётся воспроизводимым: ГИС измеряет индивидуальную доступность, финансовая модель определяет реализуемость, а институциональный сценарий показывает, способна ли поддержка изменить множество допустимых площадок. Это позволяет перейти от универсального стимулирования инвестиций к пространственно селективной промышленной политике.

Список источников

1. Акопян О. А. Трансформация регуляторной модели специального инвестиционного контракта (СПИК) // Финансовое право. 2020. № 6. С. 28–33. DOI: 10.18572/1813-1220-2020-6-28-33.
2. Белякова Е. В., Подвербных О. Е., Щербенко Е. В. Транспортная инфраструктура как основа пространственного развития региона // Экономика и предпринимательство. 2021. № 12 (137). С. 609–614. DOI: 10.34925/EIP.2021.137.12.116.

3. Дробот Е. В., Ярикова Е. В. Факторы регионального развития России: влияние пространства и расстояний и возможности их нивелирования // Экономические отношения. 2019. Т. 9, № 3. С. 1775–1784. DOI: 10.18334/eo.9.3.40837.
4. Евстафьева Ю. В. Реформирование инструмента специального инвестиционного контракта // Экономические стратегии. 2020. Т. 22, № 1 (167). С. 64–71. DOI: 10.33917/es-1.167.2020.64-71.
5. Евстафьева Ю. В. Специальные инвестиционные контракты нового поколения — СПИК 2.0: особенности использования и перспективы // Государственное управление. Электронный вестник. 2023. № 99. С. 49–61. DOI: 10.24412/2070-1381-2023-99-49-61.
6. Евстафьева Ю. В. К вопросу исполнения обязательств сторонами специальных инвестиционных контрактов // Экономические стратегии. 2024. Т. 26, № 6 (198). С. 64–71. DOI: 10.33917/es-6.198.2024.64-71.
7. Заколюкина Е. С. Транспортная инфраструктура региона как фактор пространственного развития территории // Проблемы развития территории. 2023. Т. 27, № 5. С. 79–95. DOI: 10.15838/ptd.2023.5.127.6.
8. Земцов С. П., Смелов Ю. А. Факторы регионального развития в России: география, человеческий капитал или политика регионов // Журнал Новой экономической ассоциации. 2018. № 4 (40). С. 84–108. DOI: 10.31737/2221-2264-2018-40-4-4.
9. Иншакова А. О. Специальный инвестиционный контракт как инструмент государственной поддержки инвестиционной деятельности в России // Legal Concept = Правовая парадигма. 2024. Т. 23, № 4. С. 67–74. DOI: 10.15688/lc.jvolsu.2024.4.9.
10. Карпов Ю. А. Цифровизация транспортного комплекса как инструмент пространственного развития Дальнего Востока // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2023. № 4 (76). Ст. 7652. DOI: 10.24412/1999-2645-2023-476-52.

11. Кизимиров М. В., Черняев Е. В. Анализ факторов пространственного распределения логистических объектов // Регионология. 2025. Т. 33, № 1. С. 138–151. DOI: 10.15507/2413-1407.033.202501.138-151.
12. Пономарева С. В., Павлович А. А., Жигит А. А. Специальный инвестиционный контракт — инструмент импортозамещения, стратегического планирования и развития промышленных предприятий Российской Федерации // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2018. № 8. С. 208–212.
13. Ратнер А. В. Специнвестконтракт как институт привлечения иностранных инвестиций в регионы // Экономика: теория и практика. 2020. № 2. С. 60–67.
14. Санеев Б. Г., Лачков Г. Г. Особенности и проблемы пространственного развития восточной газотранспортной системы России // Энергетическая политика. 2024. Т. 6, № 197. С. 42–57. DOI: 10.46920/2409-5516_2024_6197_42.
15. Соколов А. Б. Специальный инвестиционный контракт как инструмент поддержки технологической модернизации экономики России // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2022. № 3. С. 182–194. DOI: 10.52180/2073-6487_2022_3_182_194.
16. Ткаченко И. Н., Евсеева М. В. Возможность применения контрактных форм государственно-частного партнерства и специального инвестиционного контракта при реализации комплексных инвестиционных проектов развития территорий // Государственно-частное партнерство. 2016. Т. 3, № 4. С. 273–290. DOI: 10.18334/ppp.3.4.37438.

References

1. Akopyan O. A. Transformatsiya regulyatornoi modeli spetsialnogo investitsionnogo kontrakta (SPIK) // Finansovoe pravo. 2020. № 6. S. 28–33. DOI: 10.18572/1813-1220-2020-6-28-33.
2. Belyakova E. V., Podverbnykh O. E., Shcherbenko E. V. Transportnaya infrastruktura kak osnova prostranstvennogo razvitiya regiona // Ekonomika i

- predprinimatelstvo. 2021. № 12 (137). S. 609–614. DOI: 10.34925/EIP.2021.137.12.116.
3. Drobot E. V., Yarikova E. V. Faktory regionalnogo razvitiya Rossii: vliyanie prostranstva i rasstoyanii i vozmozhnosti ikh nivelirovaniya // Ekonomicheskie otnosheniya. 2019. T. 9, № 3. S. 1775–1784. DOI: 10.18334/eo.9.3.40837.
4. Evstafeva Yu. V. Reformirovanie instrumenta spetsialnogo investitsionnogo kontrakta // Ekonomicheskie strategii. 2020. T. 22, № 1 (167). S. 64–71. DOI: 10.33917/es-1.167.2020.64-71.
5. Evstafeva Yu. V. Spetsialnye investitsionnye kontrakty novogo pokoleniya — SPIK 2.0: osobennosti ispolzovaniya i perspektivy // Gosudarstvennoe upravlenie. Elektronnyi vestnik. 2023. № 99. S. 49–61. DOI: 10.24412/2070-1381-2023-99-49-61.
6. Evstafeva Yu. V. K voprosu ispolneniya obyazatelstv storonami spetsialnykh investitsionnykh kontraktov // Ekonomicheskie strategii. 2024. T. 26, № 6 (198). S. 64–71. DOI: 10.33917/es-6.198.2024.64-71.
7. Zakolyukina E. S. Transportnaya infrastruktura regiona kak faktor prostranstvennogo razvitiya territorii // Problemy razvitiya territorii. 2023. T. 27, № 5. S. 79–95. DOI: 10.15838/ptd.2023.5.127.6.
8. Zemtsov S. P., Smelov Yu. A. Faktory regionalnogo razvitiya v Rossii: geografiya, chelovecheskii kapital ili politika regionov // Zhurnal Novoi ekonomicheskoi assotsiatsii. 2018. № 4 (40). S. 84–108. DOI: 10.31737/2221-2264-2018-40-4-4.
9. Inshakova A. O. Spetsialnyi investitsionnyi kontrakt kak instrument gosudarstvennoi podderzhki investitsionnoi deyatel'nosti v Rossii // Legal Concept = Pravovaya paradigma. 2024. T. 23, № 4. S. 67–74. DOI: 10.15688/lc.jvolsu.2024.4.9.
10. Karpov Yu. A. Tsifrovizatsiya transportnogo kompleksa kak instrument prostranstvennogo razvitiya Dalnego Vostoka // Regionalnaya ekonomika i

upravlenie: elektronnyi nauchnyi zhurnal. 2023. № 4 (76). St. 7652. DOI: 10.24412/1999-2645-2023-476-52.

11. Kizimirov M. V., Chernyaev E. V. Analiz faktorov prostranstvennogo raspredeleniya logisticheskikh obektov // Regionologiya. 2025. T. 33, № 1. S. 138–151. DOI: 10.15507/2413-1407.033.202501.138-151.

12. Ponomareva S. V., Pavlovich A. A., Zhigit A. A. Spetsialnyi investitsionnyi kontrakt — instrument importozameshcheniya, strategicheskogo planirovaniya i razvitiya promyshlennykh predpriyatii Rossiiskoi Federatsii // Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava. 2018. № 8. S. 208–212.

13. Ratner A. V. Spetsinvestkontrakt kak institut privilecheniya inostrannykh investitsii v regiony // Ekonomika: teoriya i praktika. 2020. № 2. S. 60–67.

14. Saneev B. G., Lachkov G. G. Osobennosti i problemy prostranstvennogo razvitiya vostochnoi gazotransportnoi sistemy Rossii // Energeticheskaya politika. 2024. T. 6, № 197. S. 42–57. DOI: 10.46920/2409-5516_2024_6197_42.

15. Sokolov A. B. Spetsialnyi investitsionnyi kontrakt kak instrument podderzhki tekhnologicheskoi modernizatsii ekonomiki Rossii // Vestnik Instituta ekonomiki Rossiiskoi akademii nauk. 2022. № 3. S. 182–194. DOI: 10.52180/2073-6487_2022_3_182_194.

16. Tkachenko I. N., Evseeva M. V. Vozmozhnost primeneniya kontraktnykh form gosudarstvenno-chastnogo partnerstva i spetsialnogo investitsionnogo kontrakta pri realizatsii kompleksnykh investitsionnykh proektov razvitiya territorii // Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo. 2016. T. 3, № 4. S. 273–290. DOI: 10.18334/ppp.3.4.37438.

© Гуробазаров Б.Б., 2026. *Московский экономический журнал*, 2026, № 8.