

**ЭКОНОМИКА, ЛОГИСТИКА И МЕНЕДЖМЕНТ НА
ТРАНСПОРТЕ**

ECONOMICS, LOGISTICS AND TRANSPORT MANAGEMENT

УДК 338.2

DOI: 10.37890/jwt.vi86.669

**Создание особых экономических условий для развития
речной терминальной инфраструктуры**

Д.В. Дрейбанд

ORCID: 0000-0003-0136-2495

*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород,
Россия*

Аннотация. В настоящее время всё большее внимание со стороны руководства нашей страны уделяется вопросам повышения эффективности использования уникального географического потенциала, развития речных перевозок и портовой инфраструктуры. Повышение привлекательности и привлечение инвестиций в данную сферу деятельности представляется возможным за счёт предоставления в прибрежных воднотранспортных узлах особых экономических условий хозяйствования путём создания на их территории бизнес-инкубаторов, технопарков, портовых особых экономических зон. Модернизацию речной инфраструктуры по всей стране целесообразно осуществлять централизованно на основе формирования комплексной опорной системы портов, соответствующей единой концепции и стандартам. Реализацию вышеуказанных мероприятий предлагается осуществить путем создания государственной корпорации, способной провести в страновом масштабе необходимую модернизацию портовой инфраструктуры и обеспечить благоприятные условия для работы различных организаций транспортно-логистического комплекса и других сфер деятельности.

Ключевые слова: речной транспорт, портовая инфраструктура, особые экономические зоны, бизнес-инкубаторы, технопарки, государственные корпорации.

**Creation of special economic conditions for the development of
river transportation**

Dmitry V. Dreiband

ORCID: 0000-0003-0136-2495

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Currently, the leadership of our country is paying more and more attention to improving the efficiency of using its unique geographical potential, developing river transportation and port infrastructure. Increasing the attractiveness and attracting investments in this field of activity is possible by providing special economic conditions in coastal water transport hubs by creating business incubators, technology parks, and port special economic zones on their territory. It is advisable to modernize the river infrastructure throughout the country centrally based on the formation of an integrated port support system that meets a single concept and standards. It is proposed to implement the above measures by creating a state corporation capable of carrying out the necessary modernization of the port infrastructure on a national scale and providing favorable conditions for the work of various organizations.

Keywords: river transport, port infrastructure, special economic zones, business incubators, technology parks, state corporations.

Введение

В настоящее время с учётом изменения макроэкономической ситуации всё большее внимание со стороны государства уделяется вопросам развития водного транспорта. Российская Федерация (далее – РФ) занимает второе место в мире по протяженности внутренних водных путей (128 тыс. км – КНР, 102 тыс. км - РФ). Однако несмотря на уникальный географический потенциал объём речных перевозок в последние годы не достигает высоких показателей (рис. 1), не превышает 120 млн тонн в год [1]. Для сравнения чуть более 30 лет назад перевозки внутренним водным транспортом (далее - ВВТ) в нашей стране достигали более 500 млн. тонн в год.

Доля перевозок ВВТ в общем объёме перевозок составляет менее 2%, в то время как на автомобильный транспорт приходится более 65%, на железнодорожный – свыше 17% [2].

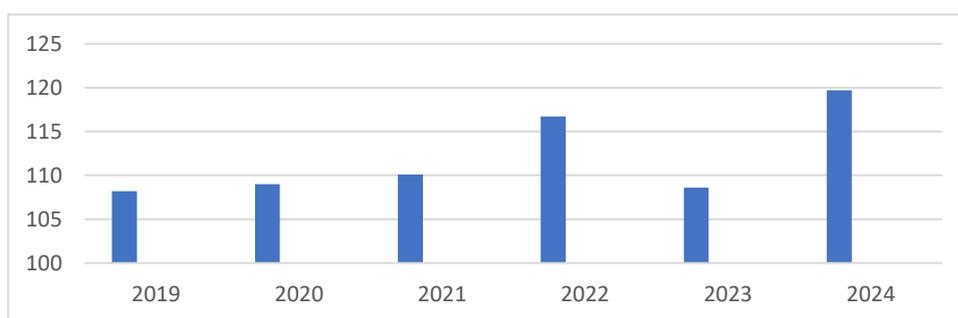


Рис. 1. Объём перевозок внутренним водным транспортом в период с 2019 по 2024 годы, млн. т

Всё это свидетельствует о необходимости принятия мер на государственном уровне для исправления ситуации и повышения привлекательности деятельности в сфере речных перевозок. Одним из направлений и предложений по увеличению объёма перевозок ВВТ является создание инновационного механизма развития речной портовой инфраструктуры. Расширение доли речных перевозок в грузообороте является логичным и перспективным вариантом развития экономики страны. Решение данной задачи представляется возможным при создании условий для привлечения инвестиций в речную портовую инфраструктуру, проведении масштабной модернизации прибрежной инфраструктуры внутренних водных путей, формировании комплексной опорной системы портов, соответствующей единой концепции и стандартам.

Сегодня в России действует около 180 портов, из которых 117 расположены в речных акваториях. Всего активно осуществляют свою деятельность 30 портов, в том числе 14 речных [3]. Реализация вышеуказанных предложений, по мнению автора, возможна в страновом масштабе при обеспечении со стороны государства единого централизованного процесса управления и координации в портах деятельности бизнес-структур, организаций и ведомственных учреждений, а также формирование в портах необходимой инфраструктуры и привлекательных условий для работы различных организаций транспортно-логистического комплекса и других сфер деятельности.

Порты по всей стране должны стать местом аккумуляции различных бизнес-структур и организаций, деятельность которых связана в той или иной степени с транспортно-логистическими услугами (перевозочными, экспедиторскими, стивидорскими, финансовыми, инвестиционными, дилерскими, производственными,

консалтинговыми и т.п.). Соответственно инфраструктура в портах должна способствовать развитию благоприятных условий для эффективного взаимодействия вышеназванных организаций.

Практическая реализация данных предложений представляется от простого к сложному, от создания бизнес-инкубаторов в портах до формирования портовых особых экономических зон (далее – ПОЭЗ) и государственных корпораций.

Целью настоящего исследования является провести анализ влияния особых экономических условий на развитие речной терминальной инфраструктуры. В ходе данного исследования поставлены следующие задачи: проанализировать направления и особенности применения бизнес-инкубаторов, технопарков, ПОЭЗ для привлечения инвестиций в речную терминальную инфраструктуру, оценить потенциальный экономический эффект от создания ПОЭЗ и его влияние на уровень социально-экономического развития региона, проанализировать возможность создания государственной корпорации для восстановления и модернизации речной портовой инфраструктуры.

Методы и материалы исследования

В процессе написания данного исследования были изучены и проанализированы публикации, посвященные деятельности особых экономических зон, бизнес-инкубаторов, технопарков и госкорпораций. Проведена группировка полученных результатов и рассмотрены наиболее актуальные научно-методические подходы и рекомендации в сфере государственно-частного партнерства, способные качественно повлиять на развитие речных перевозок и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

В основу исследования вошли данные официальной статистики, отраслевых изданий, использованы методы группировки и классификации, сравнительно-аналитические методы, а также представлена оценка прогнозируемых результатов на основе метода постоянного роста.

Результаты и обсуждение

В настоящее время в России функционируют 59 особых экономических зон (далее – ОЭЗ), в том числе 2 портовые, 7 технико-внедренческих, 11 туристско-рекреационных, 39 промышленно-производственных. В ОЭЗ зарегистрировано 1300 резидентов, объем вложенных инвестиций составил свыше 2,7 трлн рублей, создано более 108 тысяч рабочих мест, уплачено порядка 652 млрд рублей налоговых платежей, таможенных отчислений и страховых взносов.

Одним из направлений возможного роста речных перевозок и развития портовой инфраструктуры, по мнению автора, является создание на прибрежной территории бизнес-инкубаторов.

Деятельность бизнес-инкубатора направлена на формирование условий для ускоренного развития и внедрения в экономику страны инновационных технологий, а также выстраивания взаимовыгодных экономических отношений между государственными органами власти и коммерческими структурами, субъектами малого и среднего предпринимательства (далее - МСП).

Бизнес-инкубаторы представляют собой специализированную инфраструктуру, внутри которой возможно получение комплексной поддержки по льготным пониженным тарифам и ставкам юридических, консультационных, финансовых, бухгалтерских, рекламных и арендных услуг, направленных на оказание помощи предпринимателям и коммерческим структурам в начальный период становления. Наиболее востребованными являются консультации по вопросам налогообложения, кредитования, бухгалтерского учета, правовой защиты, бизнес-планирования, повышения квалификации и обучения (рис.2) [4].

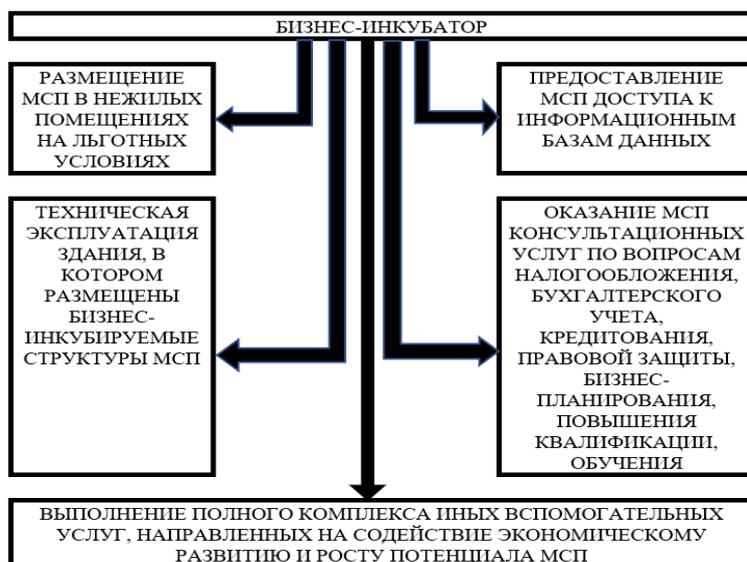


Рис. 2. Основные меры поддержки в бизнес-инкубаторе

Более комплексными и фундаментальными, с точки зрения инфраструктурного и научно-технического подхода, по продвижению и внедрению в широкое производство инноваций и опытных разработок являются технопарки.

В Постановлении Правительства Российской Федерации от 30.10.2014 № 1119 «Об отборе субъектов РФ, имеющих право на получение государственной поддержки в форме субсидий на возмещение затрат на создание инфраструктуры индустриальных парков и технопарков» определено, что технопарк – это комплекс инновационной инфраструктуры, обеспечивающий полный цикл услуг по размещению и развитию новых инновационных компаний.

Основной целью технопарков является обеспечение ускоренного роста инновационных компаний в приоритетных для государства отраслях, в том числе транспортной.

Стратегической задачей технопарков является стимулирование деятельности малого и среднего бизнеса по реализации новых идей и наукоёмких технологий (рис. 3). Как правило, внутри технопарка формируются несколько функциональных направлений: бизнес-инкубаторы, инжиниринговые площадки и центры кластерного развития [5].

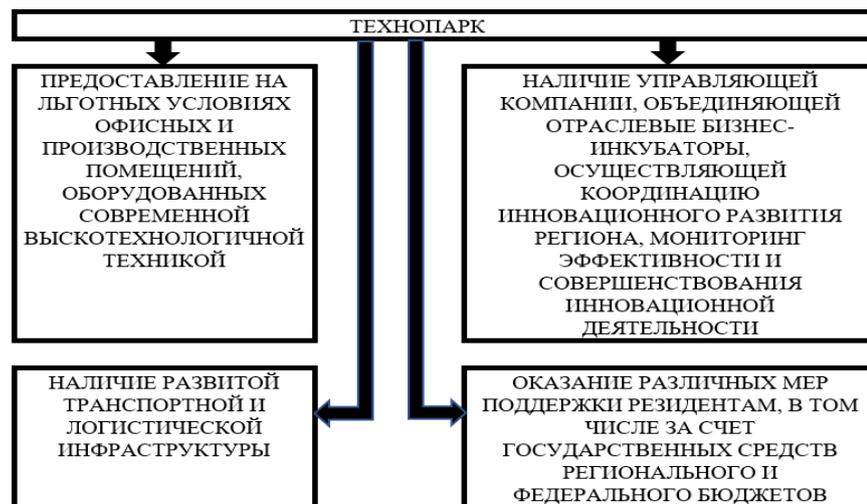


Рис. 3. Основные преимущества технопарка

Отдельно необходимо отметить роль и значение действующих в стране особых экономических зон (далее – ОЭЗ), на территории которых предоставляются особые экономические преференции для деятельности бизнес-структур (налоговые и таможенные льготы, выгодные условия по аренде помещений и земельных участков, отсутствие административных «барьеров»), а также для формирования благоприятного инвестиционного климата [6].

В соответствии с законодательством Российской Федерации на территории страны действуют 4 основных типа ОЭЗ и 1 - особенная (рис. 4).



Рис. 4. Типы особых экономических зон

Портовую особую экономическую зону (далее – ПОЭЗ) целесообразно создавать в местах тяготения крупных транспортных потоков, рядом с магистральными дорогами (железнодорожными, автомобильными) и судоходными путями, а также морскими, речными и авиационными портами.

По мнению автора, ПОЭЗ должны создаваться во всех ключевых транспортных узлах страны, расположенных рядом с судоходными водными путями.

На данной территории должна осуществляться качественная настройка работы транспортных, логистических, экспедиционных, стивидорных, судоремонтных,

судостроительных, научно-производственных, финансовых и многих других организаций, необходимых для взаимовыгодного функционирования ПОЭЗ (рис.5) [7].

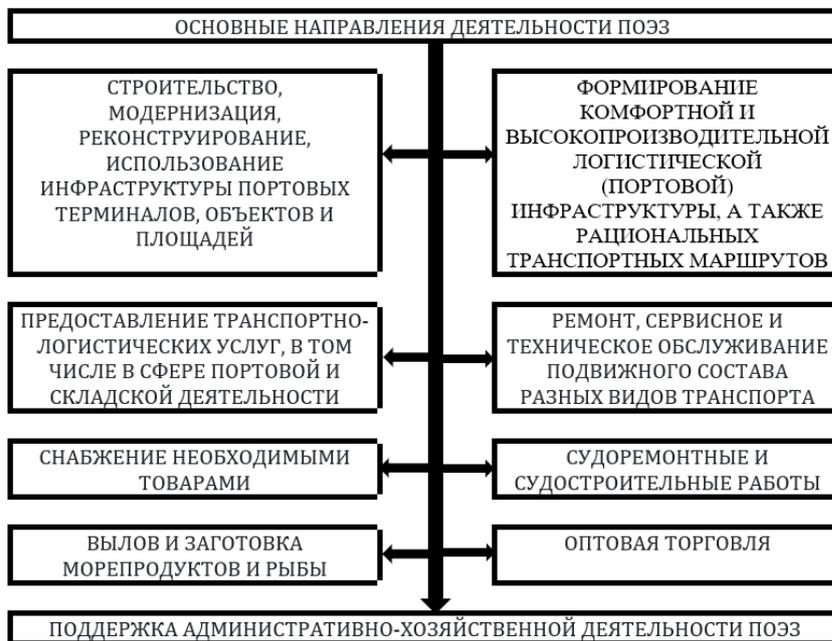


Рис. 5. Основные направления деятельности ПОЭЗ

Основными задачами ПОЭЗ являются развитие транспортно-логистической инфраструктуры территории региона и наиболее рациональное использование его географического положения, повышение конкурентоспособности товаров и услуг, создание новых рабочих мест, привлечение крупных объёмов инвестиций в экономику региона и страны в целом, способствующих ускорению достижения технологического и социального прогресса [8].

Рассмотренные варианты, мероприятия и предложения по комплексному развитию речных перевозок и повышению уровня их инвестиционной привлекательности целесообразно оценить, определить их значимость и уровень влияния на экономику региона и государства в целом. При этом важно понять синергетический эффект вышеуказанных мероприятий не только на экономические, но и на социальные, демографические, гуманистические процессы [9].

Предлагается провести оценку социально-экономической значимости от реализации каждого проекта на территории ПОЭЗ с целью выявления общего показателя уровня социально-экономического развития региона.

Начать определение перспективного планируемого синергетического эффекта привлечения инвестиций в региональную экономику, полученного при создании ПОЭЗ, предлагается с формулы 1.

$$I_{\text{ПОЭЗ}} = \sum_{i=0}^n I(\text{внутр}) + \sum_{i=0}^n I(\text{внеш}), \quad (1)$$

где $i = n$ – количество инвестиционных проектов;

$I(\text{внутр})$ – объём инвестиций в проекты на территории ПОЭЗ, руб;

$I(\text{внеш})$ – объём инвестиций в проекты вне ПОЭЗ, но на территории региона, возникших вследствие реализации проектов ПОЭЗ, руб.

Общий объём инвестиций в региональную экономику с учетом реализации проектов на территории ПОЭЗ предлагаем посчитать, используя формулу 2. Показатели по динамике и объёму в основной капитал по полному кругу хозяйствующих субъектов получены на основе данных Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Нижегородской области (далее - Нижегородстат) [11].

$$I_{\text{общ}} = I_{\text{рег}} + I_{\text{ПОЭЗ}}, \quad (2)$$

где $I_{\text{рег}}$ – объём инвестиций в экономику региона, без учета инвестиций в ПОЭЗ;
 $I_{\text{ПОЭЗ}}$ - объём инвестиций при создании ПОЭЗ.

Количество привлеченных инвестиций непосредственно оказывает влияние на динамику валового регионального продукта (далее – ВРП). Существует несколько подходов к определению ВРП. Различают три основных метода исчисления ВРП – это производственный метод, метод формирования по источникам доходов и метод конечного использования [10].

По оценкам экспертов объём прямых инвестиций в создание ПОЭЗ может достигать до 2% ВРП, а синергетический эффект до 5% ВРП [12].

В нашем случае обратимся к определению ВРП с помощью метода конечного использования (формула 3).

$$\text{ВРП} = I_{\text{общ}} + П + Э, \quad (3)$$

где $П$ – конечное потребление (включает в себя расходы домашних хозяйств и некоммерческих организаций, а также расходы государственного управления) [12], руб;

$Э$ – чистый экспорт (определяется как разница между экспортом и импортом товаров и услуг во внутренних ценах) [12], руб.

В соответствии с Федеральным законом от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», чтобы стать резидентом ПОЭЗ требуется вложить не менее 400 млн. рублей инвестиций при строительстве объектов инфраструктуры, не менее 120 млн. рублей при реконструкции. При этом в течение первых трёх лет в рамках указанных вложений компания-резидент должна проинвестировать не менее 40 млн. рублей.

По данным департамента регионального развития Министерства экономического развития Российской Федерации по состоянию на конец 2024 года на территории России действуют 2 ПОЭЗ, в которых насчитывается 57 компаний-резидентов с объёмом инвестиций 22,2 млрд. рублей.

Рассчитаем прогнозируемый уровень ВРП при создании ПОЭЗ в Нижегородской области. По данным АО «Корпорация развития Нижегородской области» в создание ПОЭЗ планируется привлечь более 10 млрд. рублей, а ежегодный объём прироста инвестиций составит свыше 1 млрд. рублей [13]. Данные по размеру ВРП за предыдущие годы примем по информации Нижегородстата, министерства финансов Нижегородской области [14].

Таким образом результаты определения данного показателя на основе проведенного статистического анализа и расчётов в табличном редакторе MS Excel представлены на рис.6.

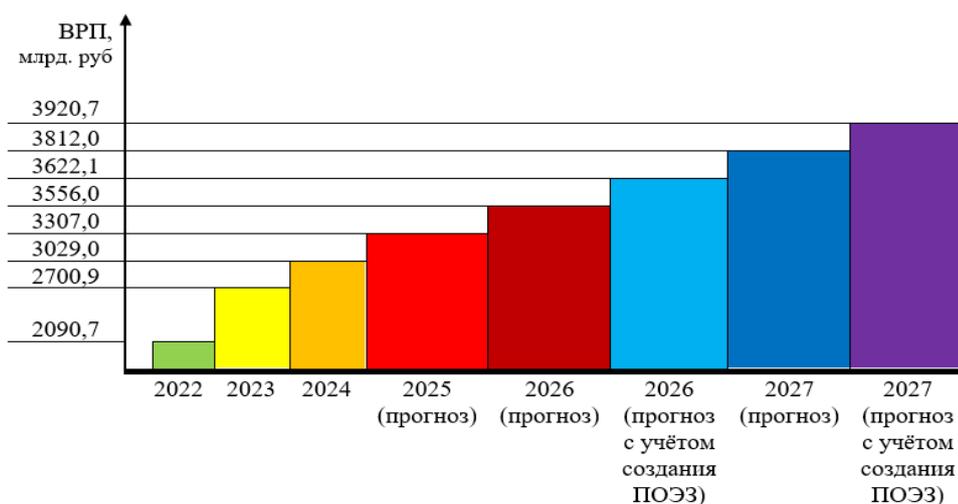


Рис. 6. Прогнозируемый уровень ВРП при создании ПОЭЗ в Нижегородской области

В конечном итоге динамика ВРП тесно связана с уровнем социально-экономического развития региона (далее – УСЭРР). УСЭРР определим, используя стоимостной подход, на основе модели Гордона (формула 4) [15].

$$УСЭРР = \frac{ВРП * (1 + q)}{(r - q)}, \quad (4)$$

где q – показатель ожидаемого роста региона (кроме экономических в себя включает социальные, демографические, гуманистические показатели);
 r – ставка дисконтирования.

Вычисление показателей УСЭРР при создании ПОЭЗ на примере Нижегородской области будет являться предметом отдельных исследований.

Масштабность и капиталоемкость проектов по созданию ПОЭЗ требует тщательного подхода к реализации, детальной проработки организационных механизмов и взвешенного нормативно-правового государственного регулирования.

Автором рассмотрен и предложен перспективный путь инновационного развития портовых территорий страны, от создания бизнес-инкубаторов до ПОЭЗ. Получить требуемый эффект от функционирования данных структур возможно только при грамотном и эффективном управлении. По мнению автора, должным образом справиться с такой задачей в полной мере в страновом масштабе способна такая форма организации и управления как государственная корпорация.

В Российской Федерации госкорпорацией является некоммерческая организация, созданная для развития реального сектора российской экономики путём реализации управленческих, социальных и иных общественно-полезных функций (рис.7). Имущество, переданное Российской Федерацией госкорпорации, становится её собственностью [16].

Основными целями госкорпорации являются реализация страновых экономических и социальных задач, повышение результативности национальных проектов и федеральных программ, создание высокотехнологичных и конкурентоспособных производств, оборудования, продукции и услуг [17].

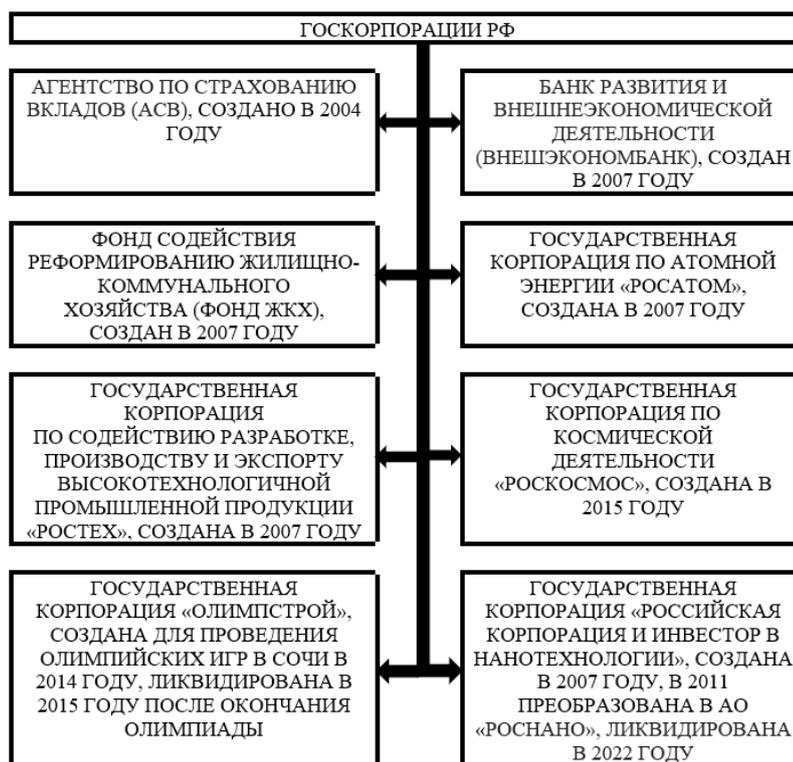


Рис. 7. Перечень государственных корпораций России

Основной задачей создания государственных корпораций является развитие отдельных направлений деятельности отраслей экономики, которые имеют стратегическое значение для социальной и хозяйственной жизни страны и низкую привлекательность со стороны частных инвесторов. Восстановление некоторых сфер Российской экономики невозможно без поддержки государства [18].

В то же время роль государства не должна сводиться только к предоставлению льгот, субсидий, дотаций и субвенций. Необходимо грамотное и эффективное управление активами и объектами государственной собственности с целью достижения плановых социально-экономических показателей и прибыли.

Госкорпорации создаются для реализации крупных капиталоемких проектов. Они основывают свою деятельность на механизмах государственно-частного партнерства, аккумулируют методы государственного регулирования и коммерческого управления с инновационным подходом для решения крупных социально-экономических проблем в различных отраслях народного хозяйства. Прибыль от коммерческой деятельности и использования государственного имущества, как правило, направляется на общественно-полезные цели [19].

В частности, государственные корпорации могут быть рассмотрены как эффективный механизм модернизации и восстановления отдельных отраслей народного хозяйства, в том числе речного транспорта и портовой инфраструктуры, а также катализатором роста частных инвестиций в данную сферу деятельности.

Заключение

Приведенное исследование свидетельствует о необходимости принятия мер на государственном уровне для повышения привлекательности деятельности в сфере речных перевозок, создании инновационного механизма развития речной портовой

инфраструктуры, проведении масштабной модернизации прибрежной инфраструктуры внутренних водных путей.

По мнению автора, особые экономические условия ведения хозяйственной деятельности должны создаваться во всех ключевых воднотранспортных узлах страны на основе формирования комплексной опорной системы портов, соответствующей единой концепции и стандартам.

Создание государственной корпорации инновационного развития портовых территорий страны позволит грамотно и эффективно управлять объектами государственной собственности, а также расположенными на их территории бизнес-инкубаторами, технопарками и портовыми особыми экономическими зонами. Госкорпорация может быть рассмотрена как эффективный механизм модернизации и восстановления инфраструктуры водного транспорта, а также привлечения дополнительных инвестиций в речные перевозки.

Список литературы

1. Федеральная служба государственной статистики (Росстат) [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/search?q=перевозки> (дата обращения: 15.03.2025).
2. Дрейбанд Д.В., Коршунов Д.А., Ничипорук А.О. Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта: стратегические задачи, проблемы и перспективы // Научные проблемы водного транспорта. №74(1). 2023. С.96-104.
3. Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) [Электронный ресурс]. – режим доступа: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/ (дата обращения: 18.03.2025).
4. Сарапкина Т.А. Бизнес-инкубатор как инструмент успешного развития малого и среднего бизнеса // Электронный научный журнал «ГосРег». №4. 2016. С.127-135.
5. Смирнова Е.А. Оценка значимости поддержки резидентов технопарков в регионах России // Сборник научных трудов «Проблемы преобразования и регулирования социально-экономических систем» ИПРЭ РАН. 2022. С.143-149.
6. Особые экономические зоны. Министерство экономического развития Российской Федерации. Департамент регионального развития. 2024 [Электронный ресурс]. – режим доступа: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/instrumenty_razvitiya_territory/osoby_economicheskie_zony/?ysclid=m7ycb1vlcb321726704 (дата обращения: 20.03.2025).
7. Дробот Е.В., Макаров И.Н., Авцинова А.А., Журавлева О.В. Совершенствование методики экспертной оценки бизнес-плана проекта для резидентов особых экономических зон // Экономические отношения. 2019. № 2. С. 1137-1150.
8. World Free Zones Organization. [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://www.worldfzo.org> (дата обращения: 26.03.2025).
9. Булавко О.А. Особые экономические зоны как катализатор развития Российской промышленности // Экономика, предпринимательство и право. 2020. № 4. С.987-996.
10. Давыдова О.А. Оценка развития транспортной инфраструктуры региона (на примере города Москвы) // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. №2 (66). 2021. [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6607/> (дата обращения: 27.03.2025).
11. Доклад «Социально-экономическое положение Нижегородской области», январь-декабрь 2024 года (2 часть). Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Нижегородской области. [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://52.rosstat.gov.ru/folder/36748> (дата обращения: 20.03.2025).
12. Михеева Н.Н. Оценка сценариев пространственного развития Российской экономики до 2030 года // Науч. труды: ИНИ РАН. М.: МАКС Пресс, 2017. С. 405–423.
13. Инвестиционная инфраструктура. АО «Корпорация развития Нижегородской области». [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://nn-invest.ru/climate/infrastructure/> (дата обращения: 12.02.2025).
14. Бюджет для граждан по проекту областного бюджета и принятому бюджету. Министерство финансов Нижегородской области. [Электронный ресурс]. – режим

- доступа: https://mf.nobl.ru/index.php?option=com_k2&view=item&id=1599:byudzheta-grazhdan-po-proektu-oblastnogo-byudzheta-i-po-prinyatomu-byudzhetu&Itemid=553 (дата обращения: 05.04.2025).
15. Суковатова О.П. Оценка уровня социально-экономического развития региона на основе стоимостного подхода // Гуманитарные науки. Экономика. Вестник ТГУ. 2008. №12(68). С.500-504.
 16. Котенко А.В. Об участии государственных корпораций в инновационном процессе как приоритетном направлении их деятельности // Экономические науки. 2008. № 7. С. 206-209.
 17. Crown Corporations Defined // Investopedia. 08.01.2018. [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://www.investopedia.com/terms/c/crowncorporation.asp>. (дата обращения: 28.03.2025).
 18. Эргашев А.С. Роль государственных корпораций в экономике России (на примере государственных корпораций «Росатом» и «Ростех») // Вестник РУДН. Серия: государственное и муниципальное управление. 2020. №7(4). С.303-315.
 19. Банников С.А. Создание государственных корпораций с целью более эффективного управления государственными ресурсами // Вестник университета. 2023. № 5. С.5-12.

References

1. Federal State Statistics Service (Rosstat) [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: <https://rosstat.gov.ru/search?q=perevozki> (data obrashcheniya: 15.03.2025).
2. Dreiband D.V., Korshunov D.A., Nichiporuk A.O. Development of Inland Water Transport Infrastructure: Strategic Tasks, Problems and Prospects // Scientific Problems of Water Transport. No74(1). 2023. P.96-104.
3. Federal Agency of Maritime and River Transport (Rosmorrechflot) [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupa: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/ (data obrashcheniya: 18.03.2025).
4. Sarapkina T.A. Business Incubator as a Tool for the Successful Development of Small and Medium Business : Electronic Scientific Journal "GosReg". No4. 2016. P.127-135.
5. Smirnova E.A. Assessment of the Importance of Support for Technopark Residents in the Regions of Russia Collection of Scientific Papers "Problems of Transformation and Regulation of Socio-Economic Systems" IPRE RAS. 2022. P.143-149.
6. Special Economic Zones. Ministry of Economic Development of the Russian Federation. Department of Regional Development. 2024 [Elektronnyi resurs]. – rezhim dostupa: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/instrumenty_razvitiya_territoriy/osoby_e_ekonomicheskie_zony/?ysclid=m7ycb1vcb321726704 (data obrashcheniya: 20.03.2025).
7. Drobot E.V., Makarov I.N., Avtsinova A.A., Zhuravleva O.V. Improvement of the methodology of expert assessment of the project business plan for residents of special economic zones. 2019. № 2. Pp. 1137-1150.
8. World Free Zones Organization. [Electronic resource]. – Available at: <https://www.worldfzo.org> (accessed: 26.03.2025).
9. Bulavko O.A. Special Economic Zones as a Catalyst for the Development of the Russian Industry // Economics, Entrepreneurship and Law. 2020. № 4. Pp. 987-996.
10. Davydova O.A. Assessment of the development of transport infrastructure of the region (on the example of the city of Moscow) // Regional Economics and Management: Electronic Scientific Journal. №2 (66). 2021. [Electronic resource]. Available at: <https://ee-region.ru/article/6607/> (accessed: 27.03.2025).
11. Report "Socio-economic situation of the Nizhny Novgorod region", January-December 2024 (part 2). Territorial body of the Federal State Statistics Service for the Nizhny Novgorod Region. [electronic resource]. – Access mode: <https://52.rosstat.gov.ru/folder/36748> (date of application: 03/20/2025).
12. Mikheeva N.N. Assessment of scenarios for the spatial development of the Russian economy until 2030 // Scientific papers: INP RAS. Moscow: MAKS Press, 2017. pp. 405-423.

13. Investment infrastructure. Nizhny Novgorod Region Development Corporation JSC. [electronic resource]. – Access mode: <https://nn-invest.ru/climate/infrastructure/> (date of appeal: 02/12/2025).
14. Budget for citizens according to the draft regional budget and the adopted budget. Ministry of Finance of the Nizhny Novgorod region. [electronic resource]. – Access mode: https://mf.nobl.ru/index.php?option=com_k2&view=item&id=1599:byudzheta-dlya-grazhdan-po-proektu-oblastnogo-byudzheta-i-po-prinyatomu-byudzhetu&Itemid=553 (accessed 05.04.2025).
15. Sukovatova O.P. Assessment of the Level of Socio-Economic Development of the Region on the Basis of the Cost Approach : Humanities. Economics. Vestnik TSU. 2008. №12(68). Pp. 500-504.
16. Kotenko A.V. On the Participation of State Corporations in the Innovation Process as a Priority Direction of Their Activity. 2008. No 7.P. 206-209.
17. Crown Corporations Defined // Investopedia. 08.01.2018. [Electronic resource]. – Rezhim dostupa: <https://www.investopedia.com/terms/c/crowncorporation.asp>. (accessed 28.03.2025).
18. Ergashev A.S. The Role of State Corporations in the Russian Economy (on the Example of State Corporations "Rosatom" and "Rostec") // Vestnik RUDN University. Series: State and Municipal Management. 2020. №7(4). Pp. 303-315.
19. Bannikov S.A. Creation of State Corporations for the Purpose of More Effective Management of State Resources: Vestnik universiteta. 2023. № 5. P.5-12.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Дрейбанд Дмитрий Владимирович, к.э.н.,
доцент, доцент кафедры управления
транспортом, Волжский государственный
университет водного транспорта (ФГБОУ ВО
«ВГУВТ»), 603950, г.Нижний Новгород,
ул.Нестерова, 5, e-mail: dreyband_dv@inbox.ru

Dmitry V. Dreiband, Ph.D. in Economic
Science, Associate Professor, Associate Professor
of the Department of Transport Management,
Volga State University of Water Transport
(VSUVT), 603950, Nizhny Novgorod, Nesterova
str., 5, e-mail: dreyband_dv@inbox.ru

Статья поступила в редакцию 07.09.2025; принята к публикации 02.12.2025;
опубликована онлайн 20.03.2026. Received 07.09.2025; published online 20.03.2026.