

Вестник НГУЭУ. 2025. № 1. С. 29–42

Vestnik NSUEM. 2025. No. 1. P. 29–42

Научная статья

УДК 332.12

DOI: 10.34020/2073-6495-2025-1-029-042

КОРИДОРЫ РАЗВИТИЯ В ЗАПАДНОЙ И ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

Поподько Галина Ивановна

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН

pgi90@bk.ru

Аннотация. Ускоренное развитие Сибири обусловлено ее значимой ролью в развитии страны как с точки зрения освоения природных богатств, так и использования геополитического положения. В настоящее время темпы развития Сибирского макрорегиона замедлились, падает объем инвестиций, наблюдается заметное сокращение численности населения. Для изменения сложившейся ситуации необходимо применить новые инструменты пространственного развития «сибирских» регионов. Одним из них являются «коридоры развития», которые представляют собой экономическое пространство, объединяющее центры экономической активности с транспортной, энергетической, логистической инфраструктурой. Целью настоящего исследования является анализ возможностей формирования коридоров развития в отдельных регионах Западной и Восточной Сибири, обеспечивающих ускоренный рост их производственного потенциала, диверсификацию экономики, повышение уровня жизни населения за счет создания новых рабочих мест. В результате исследования выявлено, что перспективными коридорами развития в Западной Сибири являются: Новосибирский и Кузбасские коридоры развития, а в Восточной Сибири – Красноярский арктический, Красноярский южный и Иркутский коридоры развития.

Ключевые слова: «коридор развития», транспортный коридор, центры экономической активности, государственное регулирование, Западная Сибирь, Восточная Сибирь

Финансирование. Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН, Проект 5.6.3.2. (0260-2021-0005) «Движущие силы и механизмы развития кооперационных и интеграционных процессов в экономике Сибири». № 121040100279-5.

Для цитирования: Поподько Г.И. Коридоры развития в Западной и Восточной Сибири // Вестник НГУЭУ. 2025. № 1. С. 29–42. DOI: 10.34020/2073-6495-2025-1-029-042.

© Поподько Г.И., 2025



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License

Original article

CORRIDORS OF DEVELOPMENT IN WESTERN AND EASTERN SIBERIA

Popodko Galina I.*Institute of Economics and Industrial Engineering,
Siberian Branch of Russian Academy of Sciences*

pgi90@bk.ru

Abstract. The accelerated development of Siberia is determined by its significant role in the country's development, both in terms of natural resource exploitation and geopolitical positioning. Currently, the development rate of the Siberian macro-region has slowed, the volume of investments is dropping and the population is decreasing. To change this situation, new spatial development tools need to be applied to the "Siberian" regions. One of the possible ways for improving regional management processes is through "corridors of development", which is the economic space incorporating centers of economic activity with transportation, energy, and logistical infrastructure. This study is aimed at analyzing the potential for forming development corridors in specific regions of Western and Eastern Siberia, ensuring accelerated growth of their production potential, economic diversification, and improving the standard of living of the population by creating new jobs. The study identifies Novosibirsk and Kuzbass corridors in Western Siberia and the Krasnoyarsk Arctic, Krasnoyarsk Southern, and Irkutsk corridors in Eastern Siberia as the prospective development corridors.

Keywords: "development corridor", transport corridor, centers of economic activity, government regulation, Western Siberia, Eastern Siberia

Financing. The research was carried out with the plan of research work of IEIE SB RAS, project "Driving forces and mechanisms for the development of cooperation and integration processes in the economy of Siberia". № 121040100279-5

For citation: Popodko G.I. Corridors of development in Western and Eastern Siberia. *Vestnik NSUEM*. 2025; (1): 29–42. (In Russ.). DOI: 10.34020/2073-6495-2025-1-029-042.

Введение

Поиск путей ускоренного развития регионов Сибири остается актуальной задачей, требующей своего решения сегодня и в ближайшем будущем. Это связано с особой ролью макрорегиона, играющего значимую роль в социально-экономическом развитии страны.

На территории Сибири осваиваются и разведаны огромные запасы минерально-сырьевых ресурсов [25]. По состоянию на 2022 г. добыча угля от общероссийской добычи составляет 78,8 %, меди – 48,3, свинца – 77,1, цинка – 37,0, молибдена – 82,86, золота – 35,0, платиноидов – 99,13% и пр. Запасы угля от общероссийских запасов превышают 77 %, марганца – 62,4, меди – 40,7, свинца – 37,1, цинка – 15,6, молибдена – 21,25, золота – 36,8 % и др. Кроме этого разведано 181 месторождение нефти, 5 из них уникальны по объему запасов: Ванкорское, Куюмбинское, Юрубчено-Тохомское (нефтегазоконденсатные), Ковыктинское, Ангара-Ленское (газоконденсатные).

Однако, как отмечается в работах В.А. Крюкова, Б.Л. Лавровского, В.Е. Селиверстова, В.И. Суслова и др.: «Роль Сибири определяется не только природным потенциалом, но и тем географическим положением, которое данная территория занимает в нашей стране. Темпы и характер развития России – и в экономической и в геополитической сферах – во многом зависят от темпов и характера развития Сибири, и наоборот. Низкие темпы развития и позитивных изменений в социально-экономических процессах в Сибири ведут к замедлению развития России» [9, с. 46].

Одним из возможных направлений совершенствования пространственного развития сибирских регионов может стать образование «коридоров развития».

Теория «коридоров развития» сформировалась относительно недавно, но уже нашла свое практическое применение преимущественно на международном уровне [22]. Широкую известность получили коридоры развития в Китае [23], Индии [21], других азиатских странах [19, 24]. Несмотря на это, многие теоретические и практические вопросы их реализации остаются слабо изученными. В России такой подход к пространственному развитию в настоящее время не применяется, но появились работы, доказывающие его эффективность [18].

Как определено в исследовании Азиатского банка развития: «"Коридор" представляет собой пространственную концепцию. Коридор определяет пространство, предназначенное для повышения (или уже повысившее) плотности деятельности, направленной на выполнение определенной функции (или функций). Это понимание является неперенным условием оценки различных применений термина "коридор". Коридоры определяются множеством условий – начиная с градостроительного проектирования и охраны окружающей среды и заканчивая миграцией животных и распространением инфекционных заболеваний. В каждом случае коридор в целом может рассматриваться с точки зрения функциональности и пространства, или пространства, которое предназначено для указанной функции и на котором такая функция преобладает» [12, с. 4].

Функциональность коридора зависит от целей его построения, и здесь можно выделить три функции: транспорт, транзит и экономическую деятельность [22]. Исходя из этого, выявляют три типа коридоров – транспортные, транзитные и экономические. Первый тип коридоров, как сказано в исследовании Азиатского банка развития [12], обеспечивает транспортную сообщаемость внутри региона, между регионами и между странами и является наиболее приоритетной формой взаимодействия между субъектами экономической деятельности как внутри страны, так и на межстрановом уровне. Транзитные коридоры предназначены для ускоренного и беспрепятственного перемещения грузов, что создает условия для сокращения затрат и времени их доставки. Экономические коридоры составляются с целью более эффективной пространственной организации хозяйственной деятельности и включают в себя использование транспортных и транзитных коридоров, представляющих основу для их формирования. Экономические коридоры могут быть внутрирегиональными, межрегиональными и международными.

Уточнение понятия «экономический коридор» привело к возникновению категорий «коридор роста» и «коридор развития».

«Коридор роста» – понятие, предложенное Р.В. Дмитриевым при изучении особенностей процессов урбанизации Индии [5]. Формирование «коридоров роста» обусловлено развитием глобальных городов на основе использования транспортной инфраструктуры (прежде всего, железнодорожной) и расширения хозяйственной деятельности штатов.

По своему содержанию понятие «коридор роста» близко понятию «экономический коридор», поскольку в обоих случаях подразумевается развитие транспортного коридора, способствующее экономическому росту региона [2].

Вместе с тем наибольшее распространение получило понятие «коридор развития», который подразумевает формирование транспортных коридоров между центрами экономической активности с целью обеспечения их экономического и социального роста [20].

В настоящий момент нет общепринятого понятия «коридор развития». В его определении используются два подхода: первый основан на том, что «коридор развития» тождествен понятию «экономический коридор», второй подход дает расширенную трактовку и включает основные его характеристики. Так, например, Ю.А. Фридман, Е.Ю. Логинова, Г.Н. Речко, О.И. Хохрина «коридором развития» называют «соединение экономического потенциала территории, ее инфраструктурного каркаса и проактивной системы государственного управления с целью стимулирования инклюзивного развития данной территории» [18, с. 1579].

Развивая данное определение, авторы статьи считают, что под «коридорами развития» следует понимать транспортное и логистическое объединение центров экономического роста (города и крупные поселения, агломерации, промышленные центры), где действуют специальные нормы государственного регулирования (правовые нормы, страховое и налоговое регулирование, таможенные тарифы и др.), что обеспечивает ускоренное социально-экономическое развитие «коридора» и прилегающих к нему территорий. Исходя из данного определения, рассматриваются «коридоры развития» как инструмент управления пространственным развитием территории внутри страны и между странами.

Подобная позиция высказывается Ю.А. Фридманом, Е.Ю. Логиновой, Г.Н. Речко, О.И. Хохриной. Авторы отмечают, что «коридоры развития в силу их многокомпонентной структуры можно рассматривать одновременно как экономический инструмент управления пространственным развитием и как инструмент социально-экономической трансформации территории» [18, с. 1579].

Основными целями «коридоров развития» можно назвать [22, с. 8]:

- строительство и восстановление транспортной и логистической инфраструктуры вдоль коридора;
- максимальное привлечение инвестиций в потенциал «коридора развития»;
- ускоренное социальное развитие городов и поселений, повышение занятости и уровня жизни населения;

– достижение устойчивости путем разработки политики и стратегий, обеспечивающих целостный и экологический подход к развитию.

Благодаря «коридорам развития» улучшается связанность инфраструктуры, повышается эффективность транспортировки грузов за счет сокращения затрат и времени их доставки, происходит развитие торговли, обеспечивается рост конкурентоспособности отдельных отраслей экономики и регионов [2].

Один из важных вопросов – определение источников финансирования «коридоров развития». Безусловно, ключевая роль в этом случае отводится государству. Государственное регулирование основано на принятии законов и нормативных актов, регулирующих поведение акторов, предоставление льгот и преференций компаниям и инвесторам, финансирование строительства крупных инфраструктурных объектов. Однако в большинстве случаев этого недостаточно, и поэтому требуется привлечение частного капитала. Именно частные инвестиции определяют цели «коридоров развития», обеспечивают реализацию масштабных инвестиционных проектов за счет использования средств специальных инфраструктурных фондов и путем прямого инвестирования. Поэтому создание «коридоров развития» возможно только на основе государственно-частного партнерства.

Доказанная на международном уровне высокая эффективность «коридоров развития» как инструмента пространственного развития обуславливает необходимость применения подобной практики в России. Целью настоящего исследования является анализ условий для формирования «коридоров развития» в отдельных регионах Западной и Восточной Сибири, способных обеспечить ускоренный рост их экономического потенциала, диверсификацию экономики, повышение уровня жизни населения.

Новизна исследования заключается в оценке возможностей создания «коридоров развития» в регионах Сибири.

«Коридоры развития» в Западной Сибири

Новосибирский коридор развития. Идея создания Новосибирского «коридора развития» была представлена еще в 2007 г. Н.А. Антроповой, И.И. Батыршиным, И.В. Бойко, Ю.П. Вороновым и др. [10]. «Предпосылкой для создания Новосибирского “коридора развития” является происходящее переструктурирование пространства, связанное с изменением векторов развития вокруг основных направлений транспортно-коммуникационных потоков. Переход с субмеридионального направления (восток-запад) на наиболее перспективное субширотное, в направлении на юг, на огромные рынки Китая, ЦАР и Южную Азию делает Новосибирск тем фокусом, в котором эти два транспортно-коммуникационных потока сливаются воедино и трансформируются» [10, с. 5].

В «коридор развития», помимо Новосибирска, входят города Томск, Бийск, с перспективой включения Горно-Алтайска, обеспечивающего выход в Монголию, и Рубцовск – Семипалатинск с выходом в Китай.

Ключевым фактором для создания Новосибирского «коридора» должно стать «развитое высокотехнологичное и конкурентоспособное сельское хо-

зяйство» [10, с. 6]. Учитывая наличие в г. Новосибирске передового центра академической науки, создание «коридора развития» позволит развивать практико-ориентированную науку с целью использования научных достижений и открытий на практике, что, в свою очередь, явится локомотивом перехода страны к новому «технико-промышленному» и «социокультурному» укладу.

Важная задача, которая может быть решена за счет Новосибирского «коридора развития», – дальнейшее освоение и заселение территории Сибири и Дальнего Востока. Это может быть реализовано путем введения новых систем жизнеобеспечения, позволяющих повысить уровень и качество жизни населения.

Образование «коридора развития» невозможно без строительства ряда высокоскоростных транспортных магистралей между ключевыми городами, такими как Томск – Новосибирск – Бийск, реконструкции и расширения уже существующих автомобильных дорог и железнодорожных путей. Создание транспортных коридоров должно быть дополнено развитием региональной авиации.

В Стратегии социально-экономического развития СФО запланировано строительство восточного обхода г. Новосибирска, обходов Барнаула, Рубцовска и Ачинска, что ускорит транспортное сообщение между регионами Западной и Восточной Сибири. Проект будет реализован на территории Новосибирской области, Алтайского и Красноярского края [13]. Производственное и социальное развитие может быть обеспечено за счет создания следующих кластеров [10, с. 18]: информационно-коммуникационных технологий; образовательный; усадебной урбанизации – суперкачества жизни; высокотехнологичных систем жизнеобеспечения; биофармацевтический; агропромышленный; силовой электроники и электронной промышленности.

Формирование Новосибирского коридора развития позволит увеличить экономический потенциал входящих в него регионов, обеспечит рост их конкурентоспособности, создаст условия для повышения благосостояния населения.

Кузбасские коридоры развития. Поиск путей эффективного развития Кемеровской области – Кузбасса представляется крайне важной задачей, связанной с положением данного региона в Западной Сибири. С одной стороны, это промышленно развитый, угледобывающий регион, а с другой – территория с наибольшим оттоком населения из Сибири, что свидетельствует о неблагоприятных экологических, экономических и социальных условиях проживания. Это во многом связано с монопроизводством, которое ориентировано на добычу угля как отрасли специализации. Формирование «коридоров развития» в Кемеровской области – Кузбассе должно быть направлено на диверсификацию экономики, развитие отраслей, напрямую не связанных с угледобычей (например, туризм), формирование условий для межрегиональной и международной кооперации в различных сферах деятельности.

Созданию Кузбасского «коридора развития» посвящена работа Ю.А. Фридмана, Е.Ю. Логиновой, Г.Н. Речко, О.И. Хохриной [18]. По мне-

нию авторов, наиболее перспективен межрегиональный «коридор развития» в рамках Южно-Сибирского макрорегиона, с центрами экономической активности – Новосибирск, Томск, Кемерово, Новокузнецк и Барнаул. Такой «коридор» может выступить драйвером экономического развития Кемеровской области – Кузбасса на базе добываемого угля, продукции химической и металлургической отраслей и рассматриваться в качестве индустриальной базы для соседних регионов [18].

В отдаленной перспективе возможно установление международного «коридора развития» между Кузбассом и Китаем (прежде всего с Синьцзян-Уйгурским автономным районом). Он будет включать [18, с. 1582]: строительство транспортного коридора Таштагол (юг Кемеровской области) – Урумчи (СУАР); открытие в Кузбассе транспортно-логистического центра по типу «сухого порта»; развитие особых экономических зон промышленно-производственного типа и специализированных инновационных научно-технологических центров.

Коридоры развития в Восточной Сибири

Красноярский арктический коридор развития. Освоение арктической зоны Красноярского края представляется одной из первоочередных задач развития северных территорий региона. В Арктическую зону Красноярского края входят: МО г. Норильск, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район (МР), МО Туруханский район, 10 сельских поселений Эвенкийского муниципального района. По площади арктическая территория занимает 67,7 % площади Красноярского края с численностью населения 225 тыс. чел. (7,9 % от численности населения края) [16, с. 174].

В арктической зоне Красноярского края находится крупный Норильский промышленный узел, где производят никель, медь, кобальт и благородные металлы. В Норильском рудном районе открыты сульфидные медно-никелевые месторождения мирового значения, а также месторождения угля, нефти, газа и других полезных ископаемых. В арктической зоне разведаны запасы каменного угля, нефти, газа, золота, молибдена, меди, титана, полиметаллов и др. [15].

Центры экономической активности в Красноярском арктическом коридоре развития: г. Норильск как наиболее развитый промышленный центр; порты в городах Дудинка, Игарка и поселке городского типа Диксон.

Отличительной особенностью развития арктического коридора развития в Красноярском крае являются льготы и преференции, предоставляемые инвесторам, малому и среднему бизнесу, производственным компаниям со стороны федеральных органов власти [11] и региональных органов управления [7, с. 22].

Формирование арктического экономического коридора развития обеспечивается транспортными коридорами. Отдаленность и труднодоступность арктических территорий края накладывает особые требования к их транспортной обеспеченности. Главная, в своем роде уникальная транспортная «магистраль» – это р. Енисей, глубина которой в низовьях позво-

ляет обеспечить доступность для морских судов. «Морские суда грузоподъемностью до 15 тыс. т могут подниматься вверх по Енисею до Дудинки (423 км от устья), морские суда грузоподъемностью до 10 тыс. т – до Игарки (685 км от устья). Енисей – единственная река не только российской, но и всей Арктики, имеющая на столь большом протяжении благоприятные условия для экономичного морского судоходства» [1]. Другая важная транспортная магистраль – Северный морской путь (СМП) как кратчайший транзитный коридор между Восточной Азией и Западной Европой. СМП превратился в транспортную магистраль по вывозу продукции Норильского промышленного узла из Дудинки до Мурманска. Это практически круглогодичная линия Севморпути [1].

Суровые природно-климатические условия и слабая освоенность территории затрудняют строительство автомобильных и железных дорог. Основным транспортом для населения остается воздушный, обеспечивающий перевозку пассажиров между крупными и малыми поселениями, и автозимники как сезонный вид транспорта. На сегодняшний день функционирует единственная ведомственная железная дорога между Норильском и Дудинкой (89 км) для транспортировки производимой продукции и добываемой руды к СМП. Однако данная проблема в скором времени может быть решена за счет реализации проекта по строительству Северного широтного пути в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) протяженностью 707 км. Принято решение о продлении железной дороги на северо-восток от Ямала до Норильского промышленного района, портов Дудинка и Игарка [26]. Это предоставит дополнительные возможности для более активного освоения арктической зоны Красноярского края.

Красноярский южный коридор развития. Юг Красноярского края является наименее развитой в промышленном отношении территорией региона. Но вместе с тем потенциал ее огромен. Это обусловлено, во-первых, благоприятными природно-климатическими условиями «Минусинской долины», позволяющими превратить район в развитый агропромышленный комплекс; во-вторых, южные территории богаты туристическими достопримечательностями (прежде всего, особо охраняемый природный парк Ергаки и этнокомплекс «Шушенское»), что создает все условия для развития туризма как отрасли специализации; в-третьих, данная территория граничит с Республикой Хакасия и Республикой Тыва, где обнаружены богатые месторождения угля, золота, медно-никелевых и железных руд и др., но добыча и освоение их затруднены из-за отсутствия стабильного железнодорожного сообщения [3]. Этот «коридор развития» может рассматриваться как межрегиональный, с перспективой его перехода в международный (за счет включения приграничных районов Монголии и Китая).

Центрами экономической активности в южном коридоре развития Красноярского края будут города Минусинск, Абакан (Минусинско-Абаканская агломерация) и Кызыл, а также крупная железнодорожная станция и будущий центр промышленного кластера поселок городского типа Курагино.

Основная проблема развития Красноярского южного «коридора» – отсутствие стабильного железнодорожного сообщения между Красноярским краем и Республикой Тыва. Эта проблема может быть решена с помощью

строительства железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино, которая позволит соединить крупные месторождения угля в Тыве (Элегестское и Межегейское, суммарной мощностью 20–25 млн т коксующегося угля) и Хакасии (Бейское месторождение до 30 млн т угля в год) с Транссибом для дальнейшей его транспортировки до портового терминала в г. Хабаровске. В настоящее время строительство железной дороги заморожено, но существует перспектива ее продолжения [13]. Важность и значимость формирования транспортного коридора обусловлена использованием приграничного положения Республики Тыва, где в настоящее время обсуждается проект строительства железной дороги Хандагайты (Россия) – Улангом – Ховд (Монголия) – Урумчи (Китай). Это не только усилит экономические связи с Монголией и Китаем, но и обеспечит вывоз угля, золота, других видов минерального сырья в страны Центральной Азии, что придаст новый импульс развитию горнодобывающей промышленности в южных районах Красноярского края, Республике Хакасия и Республике Тыва и увеличит тем самым налоговые отчисления в бюджеты регионов и занятость населения [4].

Иркутский коридор развития. Иркутская область – промышленно развитый регион, представленный значительным количеством добывающих и обрабатывающих отраслей, в том числе высокотехнологичных. На территории региона эксплуатируются и разведаны значительные запасы минерально-сырьевых ресурсов: нефти, газа, золота, угля, редких металлов, железной руды, калийных солей и др. Конкурентным преимуществом региона является «серединное» географическое положение, позволяющее рассматривать его как транспортно-логистический центр, связывающий регионы западной и восточной частей страны. Однако значительный отток населения, снижение темпов экономического роста области свидетельствуют о необходимости ускоренного развития большинства отраслей, диверсификации производства, улучшении качества жизни населения.

Для этого предлагается сформировать «коридор развития», центрами экономической активности которого станут города Иркутской агломерации, Братск и Усть-Илимск. Благодаря этому Иркутский и Братский алюминиевые заводы позволяют сформировать алюминиевый кластер, а Усть-Илимский и Братский ЛПК – кластер по производству продукции на основе комплексной безотходной переработки древесины, что еще больше упрочит положение региона в Сибири [6]. В качестве перспективного направления развития следует рассматривать формирование туристического кластера, связанного с растущей популярностью о. Байкал.

К числу особенностей Иркутского коридора развития следует отнести, прежде всего, достаточно высокий уровень транспортного обеспечения. Через территорию области проходит Транссиб и Байкало-Амурская магистраль. С учетом перспективы их развития возможности региона по расширению региональных и международных связей только увеличиваются. Вполне реальна идея включения г. Иркутска в систему «Экономического пояса Шелкового пути». Однако для полноценного развития транспортно-го коридора в Иркутской области необходимо строительство новых аэропортов в Иркутске и Братске, модернизация аэропортов местных воздушных линий [8].

Заключение

Ускоренное развитие Сибири как крупнейшего макрорегиона страны обусловлено экономическими и геополитическими факторами. В этом случае поиск и развитие механизмов повышения темпов роста экономики «сибирских» регионов представляют научную и практическую задачи. Одним из инструментов пространственного развития и улучшения территориальной организации производства в Сибири следует рассматривать «коридоры развития», обязательными элементами которых являются центры экономической активности, инфраструктура (прежде всего транспортная) и система управления в виде законов, нормативных актов, соглашений.

Исследование возможностей создания «коридоров развития» в отдельных регионах Сибирского федерального округа показало, что они могут стать эффективным инструментом повышения конкурентоспособности и диверсификации экономики, обеспечивающим создание новых высокотехнологичных производств, расширение межрегионального и международного взаимодействия.

Перспективными «коридорами развития» в Западной Сибири можно называть Новосибирский и Кузбасские «коридоры». В Восточной Сибири «коридоры развития» могут быть созданы на севере и юге Красноярского края (Красноярский арктический и Красноярский южный коридоры развития) и в Иркутской области (Иркутский «коридор развития»). Данные регионы играют значимую роль в обеспечении высоких темпов роста экономики Сибири за счет развитого промышленного, научного и социального потенциалов и транспортной, логистической, энергетической инфраструктуры.

Список источников

1. Безруков Л.А. Транспортно-экономические проблемы Красноярской Арктики // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». 2017. Т. 9, № 5. URL: <https://naukovedenie.ru/PDF/08EVN517.pdf> (дата обращения: 15.04.2024).
2. Бриллиантов Н.Д. Коридоры развития: теоретические аспекты и международный опыт // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 1. С. 110–123.
3. Брюханова Е.А., Шишацкий Н.Г., Ефимов В.С. Стратегический анализ перспектив развития Саяно-Енисейского мезорегиона с использованием балансовой модели // Журнал Сибирского федерального университета. Гуманитарные науки. 2021. № 14 (12). С. 1760–1769. URL: <http://doi.org/10.17516/1997-1370-0856>.
4. Дабиев Д.Ф., Лебедев В.И. Экономическая оценка проекта строительства международной железной дороги Кызыл – Урумчи в связи с освоением Улуг-Хемского угольного бассейна // Журнал Сибирского федерального университета. Гуманитарные науки. 2016. № 9 (12). С. 2917–2927.
5. Дмитриев Р.В. Опорный каркас расселения и хозяйства современной Индии: Монография. М.: МАКС Пресс, 2014. 156 с.
6. Заборцева Т.И., Гомбоев Б.О. Производственные, инфраструктурные и научно-производственные основания устойчивого развития Иркутской области // Вестник Бурятского государственного университета. Биология, география. 2019. № 1. С. 45–54. URL: <http://doi.org/10.18101/2587-7143-2019-1-45-54>.
7. Инвестиционный паспорт «Енисейская Сибирь». Красноярск, 2023. 108 с. URL: Invest-pasport-ANO_RU_fevral-2023_22.02.2023.pdf (дата обращения: 02.04.2024).
8. Инвестиционный портал Иркутской области. 2023. URL: <https://invest.irkobl.ru/invest-infrastructure/map/> (дата обращения: 12.04.2024).

9. Крюков В.А., Лавровский Б.Л., Селивёрстов В.Е., Суслов В.И. Сибирский вектор развития: в основе кооперация и взаимодействие // Проблемы прогнозирования. 2020. № 5. С. 46–59.
10. Новосибирский коридор развития «Томск – Новосибирск – Бийск». Концептуальный проект. М.: АНО «Институт демографии, миграции и регионального развития», 2007. 39 с.
11. «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». Федеральный закон N 193-ФЗ от 13 июля 2020 г.
12. Операционализация экономических коридоров в Центральной Азии: Исследование на примере Коридора Алматы – Бишкек. Мандалуйонг, Филиппины: Азиатский банк развития, 2014. 65 с.
13. План реализации Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года. Утвержден Распоряжением Правительства РФ от 16.10.2023 № 2846-р. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310230037?index=3> (дата обращения: 20.04.2024).
14. Стратегия пространственного развития РФ на период до 2025 г. от 13 февраля 2019 г. № 207-р. URL: <file:///D:/Users/Admin/Downloads/UVAIqUtT08o60RktoOXI22JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 12.04.2024).
15. Стратегия социально-экономического развития северных и арктических территорий и поддержки коренных малочисленных народов Красноярского края до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Красноярского края от 03.02.2023 № 81-р. URL: <http://24sever.krskstate.ru/docs/strategiya> (дата обращения: 12.04.2024).
16. Шишацкий Н.Г. Красноярская Арктика: поиск новых подходов к освоению и развитию // ЭКО. 2023. № 9. С. 89–111. URL: <http://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2023-9-89-111>.
17. Шишацкий Н.Г. Красноярская Арктика: современное состояние и перспективы // Сибирь-2023. На пути социально-экономической трансформации: монография / под ред. В.В. Куимова, С.А. Самусенко; Сибирский федеральный университет. М.: ИНФРА-М, 2024. Гл. 8. С. 166–201. URL: <http://doi.org/10.12737/2092323>
18. Фридман Ю.А., Логинова Е.Ю., Речко Г.Н., Хохрина О.И. Диверсификация экономики Кузбасса: концепция коридоров развития // Журнал Сибирского федерального университета. Гуманитарные науки. 2023. № 16 (9). С. 1576–1583.
19. Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion. URL: <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion> (дата обращения: 21.05.2024).
20. Hope A., Cox J. Topic Guide: Development Corridors, 2015. 62 p. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf (дата обращения: 21.05.2024).
21. Industrial Corridors in India. URL: <https://www.geeksforgeeks.org/industrial-corridors-in-india/> (дата обращения: 20.05.2024).
22. Srivastava P. Regional Corridors Development: a Framework // Journal of International Commerce. Economics and Policy. April, 2013. Vol. 4, no. 2. P. 1–21.
23. The China-Pakistan Economic Corridor: A View from the Ground. URL: <https://www.wilsoncenter.org/event/the-china-pakistan-economic-corridor-view-the-ground> (дата обращения: 12.04.2024).
24. What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?, 48 p. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economic-corridor-development.pdf> (дата обращения: 15.05.2024).
25. Перспективы развития минерально-сырьевой базы СФО // Промышленник Сибири. 26.04.2022. URL: <https://prom-siberia.ru/industry/mining-industry/perspektivy-razvitiya-mineralno-syrevoiy-bazy-sfo/> (дата обращения: 12.04.2024).

26. Северный широтный ход продолжит Трансполярная магистраль. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2577527.html> (дата обращения: 10.05.2024).

References

1. Bezrukov L.A. Transportno-jekonomicheskie problemy Krasnojarskoj Arktiki [Transport and economic problems of Krasnoyarsk Arctic], *Internet-zhurnal «NAUKOVEDENIE»* [Online magazine "Naukovedenie"], 2017, vol. 9, no. 5. Available at: <https://naukovedenie.ru/PDF/08EVN517.pdf> (accessed: 15.04.2024).
2. Brilliantov N.D. Koridory razvitiya: teoreticheskie aspekty i mezhdunarodnyj opyt [Development corridors: theoretical aspects and international experience], *Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], 2022, no. 1, pp. 110–123.
3. Brjuhanova E.A., Shishackij N.G., Efimov V.S. Strategicheskij analiz perspektiv razvitiya Sajano-Enisejskogo mezoregiona s ispol'zovaniem balansovoj modeli [Strategic analysis of the prospects for the Sayano-Yenisei mesoregion using the balance model], *Zhurnal Sibirskogo federal'nogo universiteta. Gumanitarnye nauki* [Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences], 2021, no. 14 (12), pp. 1760–1769. Available at: <http://doi.org/10.17516/1997-1370-0856>.
4. Dabiev D.F., Lebedev V.I. Jekonomicheskaja ocenka proekta stroitel'stva mezhdunarodnoj zheleznoj dorogi Kyzyl – Urumchi v svyazi s osvoeniem Ulug-Hemskogo ugol'nogo bassejna [Economic Evaluation of the International Kyzyl – Urumqi Railway Construction Project in Conjunction with the Ulug-Khem Coal Basin Development], *Zhurnal Sibirskogo federal'nogo universiteta. Gumanitarnye nauki* [Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences], 2016, no. 9 (12), pp. 2917–2927.
5. Dmitriev R.V. Opornyj karkas rasseleniya i hozjajstva sovremennoj Indii [Reference framework of settlement and economy of modern India]: Monografija. Moscow, MAKS Press, 2014. 156 p.
6. Zaborceva T.I., Gomboev B.O. Proizvodstvennye, infrastrukturnye i nauchno-proizvodstvennye osnovaniya ustojchivogo razvitiya Irkutskoj oblasti [Production, infrastructural, scientific and industrial bases of sustainable development of the Irkutsk region], *Vestnik Burjatskogo gosudarstvennogo universiteta. Biologiya, geografija* [Bulletin of the Buryat State University. Biology, geography], 2019, no. 1, pp. 45–54. Available at: <http://doi.org/10.18101/2587-7143-2019-1-45-54>.
7. Investicionnyj pasport «Enisejskaja Sibir'» [Krasnoyarsk Yenisei Siberia. Investment passport]. Krasnojarsk, 2023. 108 p. Available at: [Invest-pasport-ANO_RU-fevral-2023_22.02.2023.pdf](https://invest-pasport-ANO_RU-fevral-2023_22.02.2023.pdf) (accessed: 02.04.2024).
8. Investicionnyj portal Irkutskoj oblasti [Investment portal of the Irkutsk region]. 2023. Available at: <https://invest.irkobl.ru/invest-infrastructure/map/> (accessed: 12.04.2024).
9. Krjukov V.A., Lavrovskij B.L., Selivjorstov V.E., Suslov V.I. Sibirskij vektor razvitiya: v osnove kooperacija i vzaimodejstvie [Siberian Development Vector: Based on Cooperation and Interaction], *Problemy prognozirovaniya* [Problems of forecasting], 2020, no. 5, pp. 46–59.
10. Novosibirskij koridor razvitiya «Tomsk – Novosibirsk – Bijsk». Konceptual'nyj proekt [Novosibirsk development corridor "Tomsk – Novosibirsk – Biysk". Conceptual project]. Moscow, ANO «Institut demografii, migracii i regional'nogo razvitiya», 2007. 39 p.
11. «O gosudarstvennoj podderzhke predprinimatel'skoj dejatel'nosti v Arkticheskoy zone Rossijskoj Federacii» ["On state support for entrepreneurial activity in the Arctic zone of the Russian Federation"]. Federal'nyj zakon N 193-FZ ot 13 ijulja 2020 g.
12. Operacionalizacija jekonomicheskikh koridorov v Central'noj Azii: Issledovanie na primere Koridora Almaty – Bishkek [Operationalization of economic corridors in Central Asia: A study on the example of the Almaty – Bishkek Corridor]. Mandalujong, Filippiny: Aziatskij bank razvitiya, 2014. 65 p.

13. Plan realizacii Strategii social'no-jekonomicheskogo razvitija Sibirskogo federal'nogo okruga do 2035 goda [The plan for the implementation of the Socio-economic Development Strategy of the Siberian Federal District until 2035]. Utverzhden Rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 16.10.2023 № 2846-r. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310230037?index=3> (accessed: 20.04.2024).
14. Strategija prostranstvennogo razvitija RF na period do 2025 g. [Strategy of Spatial Development of the Russian Federation for the period until 2025] ot 13 fevralja 2019 g. № 207-r. Available at: <file:///D:/Users/Admin/Downloads/UVAIqUtT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf> (accessed: 12.04.2024).
15. Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija severnyh i arkticheskikh territorij i podderzhki korennyh malochislennyh narodov Krasnojarskogo kraja do 2035 goda [The strategy of socio-economic development of the northern and Arctic territories and support for the indigenous peoples of the Krasnoyarsk Territory until 2035]. Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Krasnojarskogo kraja ot 03.02.2023 № 81-r. Available at: <http://24sever.krskstate.ru/docs/strategiya> (accessed: 12.04.2024).
16. Shishackij N.G. Krasnojarskaja Arktika: poisk novyh podhodov k osvoeniju i razvitiyu [Krasnoyarsk Arctic: Search for New Approaches to Exploration and Development], *JeKO [ECO]*, 2023, no. 9, pp. 89–111. Available at: <http://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2023-9-89-111>.
17. Shishackij N.G. Krasnojarskaja Arktika: sovremennoe sostojanie i perspektivy [Krasnoyarsk Arctic: current state and prospects]. *Sibir'-2023. Na puti social'no-jekonomicheskoy transformacii: monografija*, pod red. V.V. Kuimova, S.A. Samusenko; Sibirskij federal'nyj universitet. Moscow, INFRA-M, 2024. Gl. 8. Pp. 166–201. Available at: <http://doi.org/10.12737/2092323>.
18. Fridman Ju.A., Loginova E.Ju., Rechko G.N., Hohrina O.I. Diversifikacija jekonomiki Kuzbassa: koncepcija koridorov razvitija [Kuzbasseconomic diversification: The concept of development corridors], *Zhurnal Sibirskogo federal'nogo universiteta. Gumanitarnye nauki [Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences]*, 2023, no. 16 (9), pp. 1576–1583.
19. Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion. Available at: <https://greatermekong.org/content/economic-corridors-in-the-greater-mekong-subregion> (accessed: 21.05.2024).
20. Hope A., Cox J. Topic Guide: Development Corridors, 2015. 62 p. Available at: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf (accessed: 21.05.2024).
21. Industrial Corridors in India. Available at: <https://www.geeksforgeeks.org/industrial-corridors-in-india/> (accessed: 20.05.2024).
22. Srivastava P. Regional Corridors Development: a Framework. *Journal of International Commerce. Economics and Policy*, april, 2013, vol. 4, no. 2, pp. 1–21.
23. The China-Pakistan Economic Corridor: A View from the Ground. Available at: <https://www.wilsoncenter.org/event/the-china-pakistan-economic-corridor-view-the-ground> (accessed: 12.04.2024).
24. What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? 48 p. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economic-corridor-development.pdf> (accessed: 15.05.2024).
25. Perspektivy razvitija mineral'no-syr'evoj bazy SFO [Prospects for the development of the mineral resource base of the Siberian Federal District], *Promyshlennik Sibiri [Industrialist of Siberia]*, 26.04.2022. Available at: <https://prom-siberia.ru/industry/mining-industry/perspektivy-razvitiya-mineralno-syrevoy-bazy-sfo/> (accessed: 12.04.2024).
26. Severnyj shirotnyj hod prodolzhit Transpoljarnaja magistral' [The Transpolar Highway will continue its northern latitudinal course]. Available at: <https://regnum.ru/news/economy/2577527.html> (accessed: 10.05.2024).

Сведения об авторе:

Г.И. Поподько – доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Российская Федерация.

Information about the author:

G.I. Popodko – Doctor of Economics, Leading Researcher, Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russian Federation.

<i>Статья поступила в редакцию</i>	<i>25.11.2024</i>	<i>The article was submitted</i>	<i>25.11.2024</i>
<i>Одобрена после рецензирования</i>	<i>30.12.2024</i>	<i>Approved after reviewing</i>	<i>30.12.2024</i>
<i>Принята к публикации</i>	<i>31.12.2024</i>	<i>Accepted for publication</i>	<i>31.12.2024</i>