

---

---

## Раздел 6. СОВРЕМЕННАЯ РОССИЙСКАЯ ИНДУСТРИЯ: ПУТИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ, ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА

УДК 388.98

DOI 10.25205/978-5-4437-1718-0-34

*О.В. Басалаев, В.Ю. Малов*

### ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В СИБИРИ: ОПЫТ ИСТОРИИ И ВАРИАНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ НОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА<sup>1</sup>

*O.V. Basalaev, V.Yu. Malov*

### TRANSPORT CORRIDORS IN SIBERIA: HISTORICAL EXPERIENCE AND OPTIONS FOR FINANCING NEW CONSTRUCTION

**Аннотация.** В статье анализируется исторический опыт создания сухопутных транспортных коридоров (прежде всего железнодорожных), соединяющих западные и восточные регионы страны. Акцент делается на значимости таких проектов прежде всего для сохранения единства государства, важности стратегического видения будущего транспортного фактора в деле развития экономики. И Транссибирская магистраль, и БАМ имеют много общих характеристик, которые определили решение по их реализации, несмотря на аргументы противников таких проектов по поводу отсутствия грузовой базы на начальном периоде строительства. Подчеркивается важность создания единого органа управления как процессом проектирования, причем как объектов собственно железной дороги, так и объектов жилищного и производственного характера вдоль нее. Современный этап развития нашей страны требует завершения формирования нового широтного транспортного коридора от портов Тихого океана до портов морей Северного Ледовитого океана. Особое внимание уделено обоснованию вариантов финансирования участков Северо-Сибирской

---

<sup>1</sup> Работа выполнена по плану НИР ИЭОПП СО РАН. Проект 5.6.6.4 (0260-2021-0007) «Инструменты, технологии и результаты анализа, моделирования и прогнозирования пространственного развития социально-экономической системы России и её отдельных территорий». Регистрационный № 121040100262-7.

магистралей в пределах ХМАО и Свердловской области на основе поиска компромисса интересов всех субъектов хозяйственных отношений.

**Ключевые слова:** транспортные коридоры, опыт истории, специфика Сибири, варианты финансирования, управление строительством.

*Вместо введения: чему может научить история?*

Знакомство с исторической наукой позволило прояснить многие спорные моменты в механизмах принятия тех или иных решений по пространственному планированию [Азиатская часть России, 2012]. Особенно это заметно для транспортной сферы экономики такой большой страны, как СССР/Россия, в которой роль этого фактора всегда была заметной. Еще раз убедились, что оценивать транспортные проекты с рыночными критериями (максимальной и моментальной прибыльностью) – значит противоречить задачам поддержания национальной безопасности и сохранения единства экономического и социального пространства [Неелов, 2011].

Для азиатской части страны это было особенно актуально во все периоды ее истории. Здесь как ни в какой другой сфере можно воспользоваться опытом нашего восточного соседа – Китая, который строит дороги «в долгую» не потому, что богатый, а наоборот: он стал богатым, потому что не рассчитывает на немедленную эффективность от них [Тархов, 2005]. Опыт истории железнодорожного строительства в России может научить многому: и тому, как опасно опаздывать с созданием транспортных магистралей, и тому, как надо реализовывать стратегически важные проекты, на первый взгляд не гарантирующие немедленной отдачи. Достаточно назвать проекты Транссиб и БАМ, опыт реализации которых еще предстоит изучать и, уверенны, использовать в настоящем.

*Старое и новое в деле освоения новых регионов*

Хотелось бы выделить три сюжета, которые заставляют несколько иначе посмотреть на те «открытия», что казались верхом экономико-географической и региональной науки в применении к азиатской части России (табл. 1):

- первый – о роли вахтового метода в освоении новых регионов: от времен Великого Новгорода до XXI в.;

- второй – о взаимодействии частного и государственного капитала в ресурсных регионах;
- третий – о своеобразности железнодорожного проектирования и строительства в России/СССР/России.

Таблица 1

**Прошлое и настоящее в деле продвижения  
в регионы нового освоения: альтернативные подходы**

Наиболее характерные черты	Опыт истории	Наши дни
1. Вахтовый метод или 2. Заселение территории	1. Новгородские ушкуйники XI–XIX вв. – аналог скандинавским викингам (морским разбойникам). 2. «Длинные руки Москвы» – хозяйственное освоение	1. Вахтовый метод. 2. Создание стационарных поселков и обеспечение транспортной доступности с близлежащими городами
1. Частник или 2. Государство	1. Главное – прибыль и ее вывоз за границу. 2. Чиновники центральной власти, учредившие акционерную компанию, были глубоко поражены соблазном личного обогащения	1. Вывоз прибыли на Запад, будь то в форме личных финансов, или инвестиций в заграничные активы, или ориентации на зарубежное оборудование. 2. Попытка решать проблемы регионального развития и ресурсной безопасности страны
1. Только после появления грузов или 2. Опережающее транспортное строительство	1. «Что, из Архангельска морошку и клюкву возить?» В 1910 г.: зачем нужна дорога на Мурман, если есть Санкт-Петербург и его порты? 2. Транссиб	1. РЖД – Севсиб: сначала докажите, что есть груз по нему возить и нет другого вида транспорта. 2. БАМ

Кто должен быть пионером в освоении ресурсных регионов: частник или государство? 1) Можно отдать все крупным корпорациям, либо 2) создавать в новых регионах условия для устойчивого прироста населения – граждан страны. Второй путь, к сожалению, (особенно для ряда наших министерств) представляется убыточным, если все измерять в денежных единицах, да еще по методикам расчета ком-

мерческой эффективности [Богачев, 1990]. Третий путь представляет собой некий взаимовыгодный союз государства и частных компаний. Суть его состоит в том, чтобы выдавать целевые кредиты частным организациям по льготным ставкам для освоения новых регионов, что приведет к появлению рабочих мест и развитию инфраструктуры новых земель. При этом очевидно, что вновь осваиваемые земли должны (и будут) обладать инвестиционной привлекательностью. Плюс данного подхода также и в том, что появляется возможность государственного контроля за деятельностью частного бизнеса.

Опыт советской власти показывает, что можно намертво перекрыть мигрантам пути проникновения на наши восточные территории. При этом оказалось, что существуют и другие (кроме насильственных) методы привлечения населения в регионы Сибири и Дальнего Востока на постоянное жительство. Экономика азиатской части России продолжает снабжать ресурсами Урал и европейскую часть страны, решая и задачи обеспечения национальной безопасности [Неелов, 2011].

Еще раз попробуем перебросить мостик в наши дни к якобы «рыночной экономике»<sup>2</sup>. Какое-либо региональное развитие, тем более сбалансированное, основанное на использовании местной рабочей силы с высокими заработками, крупный бизнес просто не может интересовать. Опять повторяется сюжет многовековой давности для условий России и Сибири как ее колонии.

Историки считают, что «Эта особенность российского предпринимательства, набивающего свой карман всеми способами и средствами, как только ослабляется жесткий *государственный надзор*, была не единственной, но роковой причиной продажи Русской Америки» [Траектории, 2011]. И еще одна отличительная черта американской политики освоения новых ресурсных регионов – американская финансовая (фискальная) политика по отношению к своим регионам нового освоения не драла с пионерного предпринимательства «семь шкур» в пользу федерального бюджета, а стремилась к созданию условий наибольшего благоприятствования. К сожалению, такая политика сегодня все еще не является приоритетной для нашего правительства. По-прежнему даже средний по величине

---

<sup>1</sup> Кавычки неслучайны. По нашему (и не только) глубокому убеждению, у нас так и не сложился рынок развитого типа. Он скорее периферийный, зависимый от мирового финансового и промышленного капитала. А это уже совсем другой сюжет.

бизнес не является действительно самостоятельным: все-таки природные и инфраструктурные условия хозяйственной деятельности в восточных регионах страны требуют повышенных издержек. Без активного участия государства не обойтись.

*Ограниченность транспорта как одна из причин современного экологического неблагополучия*

Схема размещения населения на пространствах Сибири под воздействием сначала Московского (Сибирского) тракта, а затем дополненная Транссибом, во многом сохранилась и в наши дни. И в 1930-е, и в 1950-е гг. СССР был вынужден размещать объекты промышленности в Сибири так, как этого требовали обстоятельства данного момента: там, где уже есть дороги или реки и хоть какое-то население. И все это должно было начать работать в кратчайшие сроки – давили угрозы извне. Требования экологических ограничений если и вспоминали, то чаще всего формально и в последнюю очередь. Транспортная ущербность (однобокость, ограниченность) вариантов выбора мест размещения новых объектов явилась немаловажным фактором, заставляющим постоянно концентрировать и промышленность, и население в тех местах, которые сегодня относятся к категории экологически неблагополучных [Бандман, Малов, 2001]. Сегодня все те проблемы, которые должны были бы быть решены в прошлом, всплывают в наиболее ярком свете.

Пример Китая почему-то мало убеждает наши транспортные министерства: дороги (и авто, и ж/д, и речные пути) должны создаваться на перспективу 40–50 и более лет, но это уже выходит за границы коммерческого интереса. А стратегический интерес государства, к сожалению, часто остается вне интересов даже наших проектных учреждений<sup>3</sup>.

Наступать на те же грабли – это, вероятно, наша национальная забава. Сегодня руководство ОАО «РЖД» радостно сообщает о начале создания второго пути на отдельных участках БАМа. Причем работы будут осуществлять железнодорожные войска. Цель очевидна и не скрывается: расширить возможность экспорта угля в основном южно-якутских месторождений и Кузбасса. Задача создания нового широтного транс-

---

<sup>3</sup> Что вовсе не случайно, поскольку они так или иначе аффилированы с крупными частными компаниями и «проектируют» прежде всего их интересы.

портного коридора по линии Ванино – Индига, о котором говорят вот уже почти 100 лет, почему-то не ставится [Ламин, 2005]. Опять происходит латание дыр на отдельных участках Транссиба и БАМа, что, конечно, не позволит создать конкурента не только Суэцкому каналу, но даже и китайскому «Одному поясу – одному пути», в котором сибирским магистралям вряд ли найдется достойное место. Опять нет понимания необходимости оценивать инфраструктурные проекты (прежде всего транспортные и энергетические) по государственным, а не коммерческим критериям [Хейде, 1994; Ситуационная комната, 2018].

### *Транссиб и БАМ: общее и особенное*

Осознание геополитического и стратегического значения железнодорожного транспорта для России произошло, вероятно, только после тяжелого поражения в Крымской войне. К такой традиционной схеме принятия и реализации крупных транспортных проектов, безусловно, можно отнести и указание Императора Александра III о скорейшем начале строительства Транссиба в 1889 г.: «Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора»<sup>4</sup>.

Среди особенностей проекта Транссиб можно выделить:

- 1) геополитический подтекст стройки;
- 2) государственное финансирование (из казны, через облигационный заем);
- 3) КСЖД – единый орган управления с широкими полномочиями;
- 4) переселение и многочисленные льготы бизнесу;
- 5) разнообразии строителей (местные, заключенные, военные).

Об истории строительства Транссиба написано много [Азиатская часть России, 2012; Экономические аспекты, 2003]. Нам важно подчеркнуть именно государственный, стратегический, как бы сейчас сказали, геополитический интерес этой стройки. Более того, осознавалась важность не только самого железнодорожного пути, но и

---

<sup>4</sup> Самые первые проекты Великого Сибирского пути (именно таково было историческое название Транссибирской магистрали) относятся еще к 1840-м гг., когда правительство Российской империи убедилось в выгодах и преимуществах железных дорог. URL: [historyrussia.org/sobytiya/29-marta-1891-goda-...](http://historyrussia.org/sobytiya/29-marta-1891-goda-...) (дата обращения: 14.10.2024).

освоение территории Сибири и Дальнего Востока населением, считающим себя гражданами России, сохранение этой территории за Империей. То, что финансирование осуществлялось с использованием заемных средств (облигаций), не меняет того факта, что это были средства казны, пусть и «растянутые» по времени<sup>5</sup>. Крайне важно отметить, что одновременно с самой железной дорогой создавались населенные пункты и другие дороги, связывающие Транссиб с городами вблизи него. Конечно, города и многие дороги строились и частным капиталом, который моментально осознал выгоду нового транспортного коридора из Азии в Европу. Средства привлечения строителей были разные: и кнут, и пряник. Этот же прием был использован и при строительстве многих транспортных путей и во времена СССР, как до Великой Отечественной войны, так и в последующие годы (Дудинка – Норильск, дорога на Воркуту, Бам – Тында и др.). Использование труда заключенных и военнопленных также, конечно, имело место. Но, пожалуй, наиболее важной составляющей было использование опыта строительства Транссиба в части создания КСЖД – Комитета Сибирской Железной Дороги (1893 г.). Этот Комитет как центральное государственное учреждение был создан для преодоления ведомственной разобщенности. Председателем КСЖД был назначен наследник престола великий князь Николай Александрович, что, конечно, неслучайно. Комитет соединял в своих руках все нити управления строительством Транссиба. Другим новшеством в системе управления, самым на тот момент масштабным железнодорожным проектом Российской империи, стало сосредоточение чрезвычайно широких полномочий в руках Комитета вплоть до налаживания связей с местным населением. Указы Комитета имели силу закона, тем более с 1894 г., когда Николай II стал императором. Формально лишенный законосовещательной власти, КСЖД получил возможность принимать решения, избегая внесения значительной части законопроектов в Государственный совет. Это ускоряло процесс разработки и принятия новых законов, связанных как со строительством железной дороги, так и с мерами экономического развития Сибири.

Проект БАМ имеет как сходные, так и отличительные черты железнодорожных стратегически важных проектов:

---

<sup>5</sup> По облигациям полагаются не только платить проценты, но и в завершение указанного срока выкупить их за счет той же казны.

- 1) геополитическая значимость;
- 2) участие Политбюро (решение проблем ведомственности);
- 3) разнообразие контингента строителей;
- 4) не только железные дороги, но и жилищно-коммунальное хозяйство, и социально-бытовая инфраструктура;
- 5) прогнозы промышленного освоения (ТПК-БАМа);
- 6) разрешение использования резервного фонда Совета Министров СССР.

Опыт строительства собственно БАМа – от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре (читай – до портов Ванино и Советская Гавань) – достоин отдельного рассмотрения. Если для спецконтингента и даже для военных строителей особого жилищного строительства не требовалось, то для строителей БАМа и ЖКХ, и СКБ проектировались и строились в соответствии с требованиями времени. Более того, желательно, чтобы часть строителей, тем более квалифицированных, осталась на постоянное жительство. Для БАМа в 1977 г. была разработана Схема районной планировки – инженерный документ, где и какие населенные пункты будут создаваться. Вахтовые поселки – один из элементов системы расселения и работы. Опыт создания Транссиба во многом использовался при строительстве БАМа [Байкалов, 2021; Байкалов, 2022]. В первую очередь это относится к организации управленческих структур (ГлавБАМстрой), а сам проект был в непосредственном ведении Г. Алиева – одного из членов Политбюро – фактически высшего органа государственной власти<sup>6</sup>.

Конечно, проектные организации были из разных ведомств (железнодорожных, гражданских, промышленных и др.), но координация между ними была налажена. Привлечение строителей также находилось под контролем государственных и политических органов власти, не говоря уже о значительном контингенте военных железнодорожных строителей (восточный участок БАМа). Финансирование в сроки осуществлялось из средств федерального бюджета, а Стройбанку СССР для обеспечения бесперебойного финансирования строительства БАМа поручалось создать специальную контору в районе строительства. Госплан обязывался предусматривать объемы капиталовложений комплексно – т.е. не только на производственное, но и гражданское строительство, на строительство базы

---

<sup>6</sup> Здесь главное выделить тот факт, что проекту «БАМ» действительно придавали особое значение, и неизбежные разногласия по многочисленным вопросам стройки могли решаться в самые короткие сроки.

строительной индустрии, на научно-исследовательские работы. Более того, понимая неизбежную неопределенность в перспективных планах в связи с экстремальными условиями стройки, финансирование капитальных вложений могло производиться и за счет резервного фонда Совета Министров СССР.

*Севсиб как завершение создания транспортного коридора, проходящего полностью по территории России*

Одним из стратегически важных для России проектов настоящего времени предлагаем считать завершение создания широтного транспортного коридора между двух океанов: от Тихого (порт Ванино на Японском море) до Северного Ледовитого (порт Индига на Баренцевом море, рис. 1). Его характерные особенности:

1) геополитическая значимость (независимость выходов в мировой океан);

2) повышение связанности регионов России (включая возможность освобождения Транссиба от «тяжелых» грузов);

3) не только освоение, но и обживание новых регионов (рост населения и социального контроля над территорией, развитие инфраструктуры, ЖКХ, строительство объектов энергетики);

4) приближение к арктическим коммуникациям;

5) смешанное финансирование (учет интересов ресурсодобывающих компаний).

Ниже остановимся только на последней из указанных особенностей проекта Севсиб, учитывая смешанный характер ведения бизнеса в современной экономике нашей страны [Варнавский, 2009]. Источники финансирования следует рассматривать в зависимости от значимости строящихся объектов:

1) объекты геополитической значимости, повышающие **связанность** регионов;

2) объекты, способствующие **обживанию** новых земель;

3) объекты **коммерческой** структуры.

К объектам первой категории следует относить: железнодорожные пути, железнодорожные станции, объекты ж/д инфраструктуры (сети электроснабжения, электростанции, ТЭЦ). Очевидно, что финансирование объектов первой категории должно быть полностью из государственного бюджета [Артюхова, 2015]. Остается открытым вопрос соотношения участия региональных и федеральных бюджете-

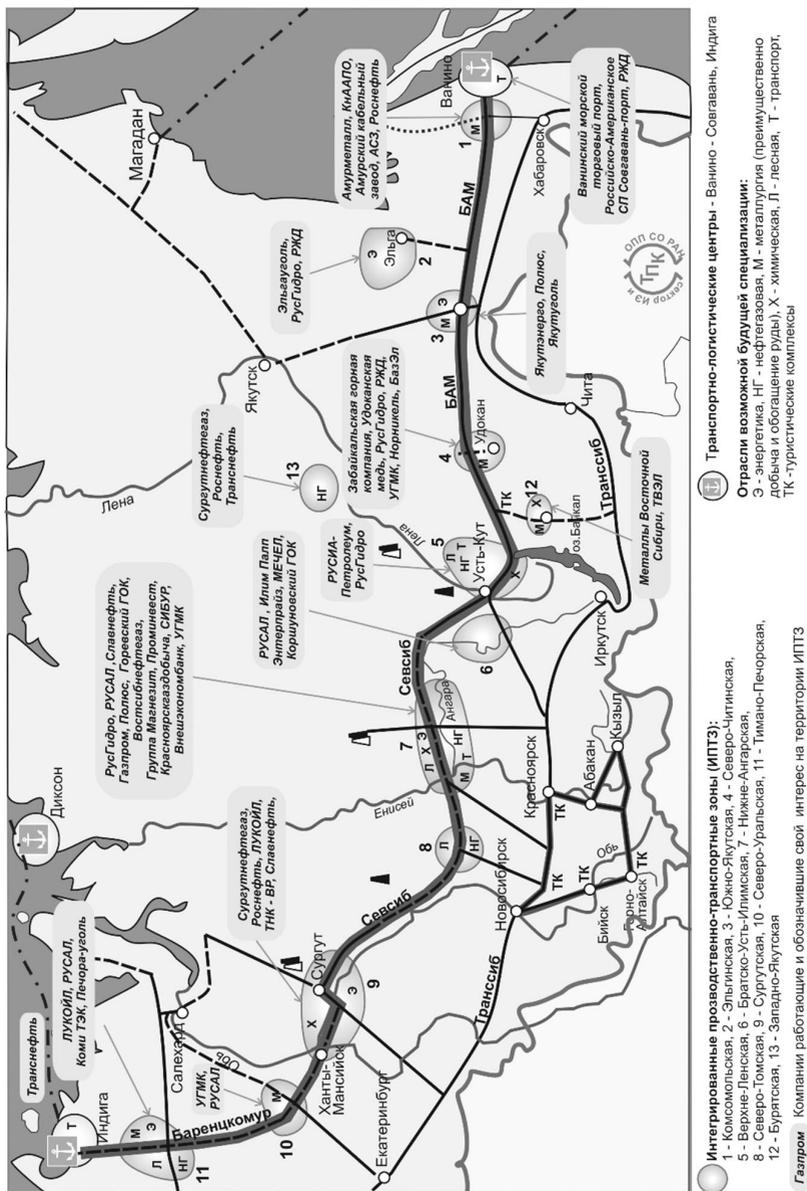


Рис. 1. Севсиб как звено нового широтного транспортного коридора [Бандман, 1996]

тов. Рассмотрим это соотношение исходя из итоговых выгод строительства для озвученных видов бюджетов (табл. 2).

Таблица 2

**«Интересы» бюджетов разных уровней**

Федеральный бюджет	Региональный бюджет
Реализация стратегических целей государства	Пополнение за счет региональных налогов (транспортный налог, налог на имущество)
Пополнение за счет федеральных налогов (налог на полезные ископаемые, НДС и др.)	Пополнение из федерального бюджета на содержание стратегической инфраструктуры

Понятно, что уровень и важность целей, реализуемых из средств федерального бюджета, существенно выше, чем цели, для достижения которых предназначены средства бюджета регионального. Поэтому, вероятно, и соотношение налоговой базы федерального бюджета к региональному в разных регионах можно считать справедливым распределением затрат на строительство объектов первой категории (рис. 2).

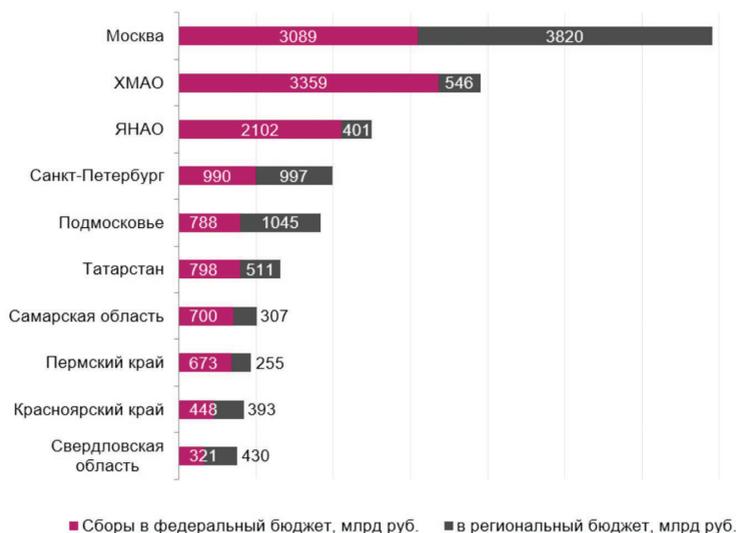


Рис. 2. Дифференциация регионов по налоговой базе (2023 г.)

Источник: URL: [https://finexpertiza.ru/press-service/researches/2024/rost-nalogh-post-2023/#:~:text=Собираемость%20налогов%20выросла%20в%204,\(%2B144%20млрд%20руб.\)](https://finexpertiza.ru/press-service/researches/2024/rost-nalogh-post-2023/#:~:text=Собираемость%20налогов%20выросла%20в%204,(%2B144%20млрд%20руб.)) (дата обращения: 14.10.2024)

В качестве примера рассмотрим два региона, на территории которых планируется строительство Севсиба: Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО) и Свердловская область (СО). Суммы налоговых сборов представлены в табл. 3. Для ХМАО: 3359 млрд руб. выплачено в федеральный бюджет и 546 млрд – для пополнения регионального бюджета. Для СО: 321 млрд – в федеральный бюджет, 430 млрд – в региональный.

Таблица 3

**Распределение финансирования объектов первой категории для ХМАО и Свердловской области**

Бюджет	Налоговые сборы (млрд руб.)		Вклад в строительство (%)	
	ХМАО	Свердловская область	ХМАО	Свердловская область
Региональный	546	430	13.98	57.26
Федеральный	3359	321	86.02	42.74

К объектам второй категории (обживание новых земель) следует относить логистические центры, объекты жилищного строительства, социальные объекты (дома культуры, школы и т.п). Строительство таких объектов производится по всей стране за счет полного или частичного привлечения частного капитала [Андрюхова, 2011]. Имеется обширный опыт организации строительства целых районов, основанный на комплексном освоении территории. Примером такого опыта может служить компания «Ренова», которая комплексно застраивает район Академический в Екатеринбурге.

Важно отметить, что участие регионального бюджета все-таки необходимо. Строительство жилья и социальных объектов предусматривает под собой не только само строительство, но и подключение к центральным коммуникациям (вода, канализация, свет, тепло). Обеспечение районов строительства центральными коммуникациями ложится на плечи регионального и федерального бюджетов [Асаул, 2009]. Учитывая тот факт, что ТЭЦ, локальные очистные сооружения входят в первую группу значимости объектов строительства, финансовые средства, необходимые для строительства, уже учтены при расчетах (см. табл. 3). Остается неучтенным только момент передачи энергии (и других ресурсов) непосредственно до потребителя – за чей счет предлагается это делать. Полагаем, что за-

траты на строительство крупных магистральных сетей должны делиться на всех участников застройки, которым необходимо подключение. Местные сети застройщик выполняет за счет собственных средств и передает эксплуатирующей организации. Следует отметить, что стоимость подключения к коммуникациям в данном случае составляет примерно 10–20 % бюджета строительства.

Наиболее острым вопросом при жилой застройке становится обеспеченность социальными объектами (садики, школы) [Загидулина, 2010]. Здесь следует пояснить, что существует несколько способов финансирования строительства социальных объектов:

1. При выделении земли под застройку сразу обговаривается, что строительство социальных объектов производится за счет застройщика<sup>7</sup>.

2. При покупке земли застройщик берет на себя обязанности по проектированию, прохождению государственной экспертизы и передаче проектной документации органам местного самоуправления. Непосредственно строительство объекта производится за счет регионального бюджета (опыт г. Екатеринбурга).

3. 100%-ное финансирование за счет регионального бюджета.

Наиболее приемлемым (оптимальным) вариантом, в разрезе строительства инфраструктуры в зоне влияния Севсиба, по крайней мере при первых шагах освоения, авторам видится вариант № 2. На первых этапах освоения новых земель приток населения будет небольшой, вследствие чего ожидать высокой прибыльности от продажи жилого фонда не представляется возможным. Поэтому финансирование застройщиками еще и социальных объектов может привести к убыточности девелоперских проектов [Абрамов, 2015].

Участие регионального бюджета при жилищном строительстве требуется только в части финансирования социальных объектов, что составляет (при современном уровне цен) порядка 10 % от стоимости проекта в целом. Отметим, что стоимость проектно-изыскательских работ (ПИР) относительно СМР в данном случае составляет порядка 5 %.

Финансирование третьей группы объектов следует производить исключительно за счет коммерческих организаций. Отметим, что для увеличения скорости освоения земельного фонда необходимо

---

<sup>7</sup> Такой способ активно применяется при застройке в Москве и Московской области.

предусмотреть льготное выделение земельного фонда, льготные процентные ставки по кредитованию, упрощенное получение технических условий (ТУ) на подключение к сетям, а также ввести налоговые льготы для предприятий, который предоставляют рабочие места.

Таким образом, по итогам исследования и сравнения разных способов финансирования объектов выделенного участка Севсиба предлагается табл. 4.

Таблица 4

**Направления финансирования по объектам выделенного участка предполагаемого транспортного коридора (%)**

Источники финансирования, объекты	Частный капитал	Региональный бюджет	Федеральный бюджет
Линии ж/д	0-10	10-50	50-90
Жилые объекты	70-80	10-15	10-15
Социальные объекты	90-95	2-5	3-5
Коммерческая недвижимость	100	0	0

**Литература**

Абрамов Ф.С. Инвестиции и девелопмент. СПб.: Питер, 2015. 384 с.

Азиатская часть России: моделирование экономического развития в контексте опыта истории / отв. ред. В.А. Ламин, В.Ю. Малов; Рос. Акад. наук, Сиб. отд-ние, Ин-т экономики и организации пром. производства и др. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. (Интеграционные проекты СО РАН. Вып. 34). 464 с.

Андрюхова Н.Ю., Ультран С.И. Сравнение методик оценки инвестиционной привлекательности регионов на основе зарубежного опыта и российской практики // Вестник ПГУ. 2011. № 2. С. 82–87.

Артюхова В.О., Щербакова Н.А. Инновационный менеджмент и технологическое предпринимательство. Управление заемными источниками организации при финансировании инноваций: материалы Всерос. молодеж. науч. форума (Новосибирск, 12–14 ноября 2015 г.): в 2 т. Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2015. 832 с.

Асаул А.Н. Экономика недвижимости. СПб.: Питер, 2009. 512 с.

Байкалов Н.С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации: монография. Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2021. 232 с.

*Байкалов Н.С.* Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970-е – 1990-е гг.): дис. ... д-ра ист. наук. Улан-Удэ, 2022.

*Бандман М.К., Малов В.Ю.* Транспортный комплекс Азиатской России: укрепление экономической безопасности // Известия АН. Сер.: Геогр. 2001. № 2. С. 12–24.

*Богачев В.Н.* Призраки и реалии рынка. М.: Институт экономики РАН, 1990. С. 199–218.

*Варнавский В.Г.* Государственно-частное партнерство. М.: ИМЭМО РАН, 2009. 312 с.

*Витте С.Ю.* По поводу национализма. Национальная экономия и Фридрих Лист. Санкт-Петербург, 1912. 75 с.

*Загидуллина Г.М.* Экономика строительства. Казань: Центр инновационных технологий, 2010. 595 с.

Нижнее Приангарье: логика разработки и основные положения концепции программы освоения региона / М.К. Бандман, В.В. Воробьева, В.Д. Ионова и др. Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 1996.

Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / отв. ред. В.А. Ламин, В.Ю. Малов. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. 386 с.

Ситуационная комната как элемент организации экспертного сообщества: задачи планирования и прогнозирования / под ред. Г.А. Унтуры. Новосибирск: Изд-во ИЭиОПП СО РАН, 2018.

*Тархов С.А.* Железные дороги Китая как основа интеграции его регионов: уроки для России // Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / под ред. В.А. Ламина, В.Ю. Малова. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. С. 283–290.

Траектории проектов в высоких широтах / под ред. Ю.В. Неелова, А.В. Артеева, В.А. Ламина, С.Е. Алексеева, В.Ю. Малова. Новосибирск: Наука, 2011. 440 с.

*Хейде Хенк тер.* Пространственное планирование в Нидерландах: много актеров на небольшой сцене // Регион: экономика и социология. 1994. № 2.

Экономические аспекты разработки транспортной стратегии России. Материалы к обсуждению в Центре стратегических разработок (Москва, 10–11 ноября 2003 г.) по транспортной стратегии России. Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 2023. 60 с.