



Государственное управление объектами недвижимости промышленной и транспортной инфраструктуры в условиях нестабильной экономики

М.С. Черепанова^{1✉}, А.Ф. Шуплецов²

^{1,2}Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Аннотация. Актуальность темы исследования обусловлена декларируемыми принципами экономического суверенитета в рамках стратегии экономического развития Российской Федерации и запуском новых механизмов государственного управления. Целью исследования является анализ деятельности государства в кризисных условиях настоящего времени, направленной на управление недвижимостью промышленных объединений и транспортной инфраструктуры. В контексте исследования объекты недвижимости этих сфер сведены в единую категорию как субъекты в системе государственного управления, находясь в тесной связи и создавая основу для экономической безопасности страны. По мнению авторов, недвижимость следует рассматривать как контролируемый и управляемый ресурс, поскольку в переводе ее в денежный эквивалент, он достигает колоссальных сумм. В качестве примера государственного управления этим ресурсом рассмотрена деятельность федеральных служб, а также процессы, происходящие в автомобильной, авиастроительной отраслях и транспортной инфраструктуре. Для исследования сделан обзор активов «ушедших» автомобильных заводов иностранных производителей, в частности, производственных зданий в крупных российских городах. Рассмотрены меры государственной поддержки инфраструктуры автомобильной и авиастроительной отраслей согласно стратегиям Министерства промышленности и торговли. Авиастроительная отрасль изучена в контексте появления государственных заказов и деятельности публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация». Транспортная отрасль рассмотрена как отрасль, поддерживаемая государством путем финансирования новых объектов инфраструктуры и реконструкцией имеющихся.

Ключевые слова: государственное управление недвижимостью, промышленная недвижимость, промышленная инфраструктура, транспортная инфраструктура, кризисы в экономике

Для цитирования: Черепанова М.С., Шуплецов А.Ф. Государственное управление объектами недвижимости промышленной и транспортной инфраструктуры в условиях нестабильной экономики // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. 2023. Т. 13. № 4. С. 612–624. <https://doi.org/10.21285/2227-2917-2023-4-612-624>. EDN: VPYFYI.

Original article

State management of real estate of industrial and transport in an unstable economy

Maria S. Cherepanova^{1✉}, Aleksandr F. Shupletsov²

^{1,2}Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Abstract. The research topic is relevant due to the demonstrated principles of economic sovereignty within the economic development strategy of the Russian Federation and the implementation of new mechanisms of public administration. The study analyses government action under current recessionary conditions focused on the management of the real estate of industrial associations and transport infrastructure. In the article, real estate assets within these sectors are collectively categorised as subjects in the public administration system, being closely connected and forming the basis for the economic security of the country. According to the authors, real estate should be considered a controlled and manageable resource, given its substantial monetary value. As an example of state management of

this resource, the article examines the operations of federal services, along with the processes occurring in the automotive, aircraft manufacturing and transport infrastructure sectors. The article examines the assets of foreign automobile plants that departed due to sanctions, focusing on industrial facilities in major Russian cities. The measures of state support for the infrastructure of the automotive and aircraft industries in accordance with the strategies outlined by the Ministry of Industry and Trade are explored. The aircraft industry is studied in the context of the emergence of government orders and the operations of the public joint-stock company United Aircraft Corporation. The transport industry is considered as an industry supported by the state through financing new infrastructure facilities and reconstruction of existing ones.

Keywords: public administration real estate, industrial real estate, industrial infrastructure, transport infrastructure, economic crises

For citation: Cherepanova M.S., Shupletsov A.F. State management of real estate of industrial and transport in an unstable economy. *Izvestiya vuzov. Investitsii. Stroitel'stvo. Nedvizhimost' = Proceedings of Universities. Investment. Construction. Real estate*. 2023;13(4):612-624. (In Russ.). <https://doi.org/10.21285/2227-2917-2023-4-612-624>. EDN: VPHYFI.

ВВЕДЕНИЕ

Управление недвижимостью подчинено общим законам управленческой деятельности, включая функции прогнозирования, планирования, учета и др. Следуя данной логике, отметим, что в многообразии ресурсов нашей страны такой ресурс, как фонд промышленной недвижимости и транспортной инфраструктуры, находится под особым прицелом государственного внимания и особого контроля, являясь объектом управления.

Исторический мировой опыт показал, что рынку недвижимости, а особенно промышленной, в кризисные времена необходима «рука» поддержки государства, согласно кейнсианской теории развития экономики¹. В наше время настал подходящий момент для изучения опыта развития экономики СССР военного времени, проведение ретроспективного анализа сферы управления государственным имуществом и роли государства в нем [1–3].

Объектом исследования являются объекты недвижимости отраслей промышленности и транспортной инфраструктуры. Предметом исследования является деятельность государства, направленная на управление данными объектами недвижимости.

Цель исследования – обзор существующей концепции государственного управления объектами недвижимости промышленной и транспортной инфраструктуры в условиях кризисной экономики.

МЕТОДЫ

В России как в промышленно развитой стране, доля рынка промышленной недвижимости в общем объеме достигает высоких значений, информация о ней структурирована² и классифицирована³. Так, в ходе исследования были использованы данные Федеральной службы государственной статистики.

Государственная деятельность, направленная на управление объектами недвижимости транспортной и промышленной инфраструктуры, рассмотрена в контексте существующих Программ и Стратегий, разработанных и реализуемых Минпромторгом; в дополнение к этому проанализирована деятельность ряда Министерств, публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» (ПАО «ОАК») и открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

В соответствии с темой исследования и для точности определений, наглядности сроков, приведен ряд Федеральных законов,

¹Экономика для менеджеров: учебник. В 2-х кн. Книга II / Под ред. А.А. Пороховского, И.М. Тенякова. М.: Книга-Мемуар, 2020. 518 с.

²Об утверждении классификатора объектов капитального строительства по их назначению и функционально-технологическим особенностям (для целей архитектурно-строительного проектирования и ведения единого государственного реестра заключений экспертизы проектной документации объектов капитального строительства): приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 02 ноября 2022 № 928/пр // Официальный интернет-портал правовой информации. Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202302200011> (дата обращения: 22.09.2023).

³Создание автоматизированной системы ведения государственного земельного кадастра и государственного учета объектов недвижимости (2002-2008 годы): федер. целевая программа (в ред. Постановления Правительства РФ от 10.03.2009 N 219) // Kodeks.ru. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902147869?marker> (дата обращения: 22.09.2023).

распоряжений и указов Президента, использована информация с официальных интернет-сайтов органов власти. В ходе исследования объектов недвижимости в условиях нестабильной экономики авиапрома представлен исторический срез развития промышленной инфраструктуры Иркутского авиастроительного завода; объектов автопрома – обзор «ушедших» в 2022 г. автомобилестроительных заводов; объектов транспортной инфраструктуры – строительство, эксплуатация и реконструкция Крымского моста и вокзального комплекса Иркутск-Пассажирский.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Для наглядности данных, отражающих динамику строительства объектов промышленной и транспортной инфраструктуры, представлены значения объемов строительства нежилых зданий с сайта Федеральной службы государственной статистики в 2020–2022 гг.

Данный период, по мнению авторов, считается периодом нестабильности в экономике. Итак, общий строительный объем нежилых зданий в 2022 г. достиг 227,6 млн м³, из

них промышленных – 47,9 млн м³ (помимо сельскохозяйственных, коммерческих, административных, учебных, систем здравоохранения и других (далее – помимо остальных)); общая площадь зданий нежилого назначения к 2022 г. достигла показателя 33,5 млн м², из них промышленных – 5,1 млн м² (помимо остальных); количество введенных зданий нежилого назначения к 2022 г. достигло 21,1 тыс. зданий, из них почти 3 000 зданий промышленного назначения (помимо остальных). Так, к примеру, в 2020–2022 гг. количество введенных в строй промышленных зданий в РФ увеличивалось. Это может свидетельствовать о том, что промышленные объекты расширяют свое производство путем наращивания цехов с получением государственных заказов и при поддержке государства, а также силами частных корпораций.

Данные о «новом фонде», т.е. о количестве введенных (либо прошедших капитальный ремонт и реконструкцию) нежилых зданий разного вида назначения в 2020–2022 гг. включительно отражены в табл. 1, общий строительный объем нежилых зданий – в табл. 2, общая площадь зданий – в табл. 3.

Таблица 1. Количество введенных нежилых зданий в Российской Федерации по типам в 2020–2022 гг.

Table 1. Number of commissioned non-residential buildings in the Russian Federation by type in the period from 2020 to 2022

Субъект	Наименование объекта	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Российская Федерация	Административные здания	1 078	1 067	1 016
	Здравоохранение	758	698	774
	Коммерческие здания	5 462	5 933	6 431
	Промышленные здания	2 776	2 780	2 978
	Сельскохозяйственные здания	3 395	3 525	3 388
	Учебные здания	980	821	848
	Другие здания	4 267	4 843	5 617
	Итого нежилых зданий	18 716	19 667	21 052

Таблица 2. Общий строительный объем введенных нежилых зданий по типам в Российской Федерации в 2020–2022 гг.

Table 2. Total construction volume of commissioned non-residential buildings by type in the Russian Federation in the period from 2020 to 2022

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Общий строительный объем нежилых зданий, м ³	222,0	242,9	227,6
из них:			
промышленные	49,9	50,9	47,9
сельскохозяйственные	45,5	42,2	35,6
коммерческие	49,1	72,5	61,8
административные	9,5	6,9	8,6
учебные	21,7	20,5	24,0
системы здравоохранения	4,2	4,0	5,6
другие	42,1	45,9	44,1

Таблица 3. Общая площадь введенных нежилых зданий по типам в Российской Федерации в 2020–2022 гг.

Table 3. Total area of commissioned non-residential buildings by type in the Russian Federation from 2020 to 2022

Показатель	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Общая площадь зданий – всего, млн м ²	33,4	34,0	33,5
из них:			
промышленные	5,2	4,6	5,1
сельскохозяйственные	7,5	7,1	5,1
коммерческие	7,3	8,9	8,7
административные	2,0	1,5	1,7
учебные	4,9	4,6	5,2
системы здравоохранения	0,9	0,9	1,2
другие	5,6	6,5	6,4

Примечание: Источник таблиц 1–3 – данные с сайта Федеральной службы государственной статистики. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/>.

При анализе данные по объемам строительства за три предыдущих года, авторами отмечена оперативность работы органов государственной статистики, предоставляющих в открытом доступе данные об объектах недвижимости. Это свидетельствует о выполнении управленческого функционала государственными службами в части учета и анализа, а также подготавливающих почву для планирования и финансирования новых объектов промышленной инфраструктуры. В качестве такой меры как финансирование хотелось бы отметить промышленную ипотеку.

Данная программа реализуется Минпромторгом России в рамках постановления Правительства РФ от 6 сентября 2022 г. № 1570, с внесенными изменениями уже в текущем 2023 г., размещенного на официальном федеральном портале⁴.

Так, в соответствии с программой, кредитным организациям предоставляются субсидии на компенсацию недополученных доходов по кредитам, выданным промышленным предприятиям на приобретение, строительство, реконструкцию и модернизацию производственных площадей. Срок выдачи кредитов предприятиям составляет 7 лет, ставка – 5 % годовых для промышленных предприятий и 3% годовых для технологических компаний (получателей мер государственной поддержки инновационной деятельности)⁵.

По Распоряжению № 716-р Правительство

уже выделило свыше 1 млрд руб. на поддержку программы; параметры для выдачи промышленной ипотеки уже в 2023 г. меняются по следующим направлениям:

- размер льготных займов предлагают увеличить с 500 млн до 1,5 млрд руб. (для проектов технологического суверенитета и производства приоритетной продукции)

- срок кредитования увеличится до десяти лет

- условие о залоге приобретаемого и строящегося объекта будет включено в кредитный договор

- заемщик должен использовать не менее 50% площади объекта недвижимости для осуществления промышленного производства

- изменится порядок перечисления субсидий банкам.

Всего в проекте бюджета на 2024 г. на субсидирование ставок в рамках промышленной ипотеки предусмотрено 1,3 млрд руб., а лимит на 2023 г. уже фактически выбран – на 18 октября было заключено 481 кредитное соглашение на общую сумму 44,4 млрд руб. В дополнение к обзору мер государственной поддержки промышленного строительства и территориального развития промышленности страны стоит отметить создание индустриальных (промышленных) парков и промышленных технопарков. Данное направление обозначено рамками Федерального закона № 488-ФЗ «О промышленной политике в Рос-

⁴Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским кредитным организациям на возмещение недополученных ими доходов по кредитам, выданным российским организациям и (или) индивидуальным предпринимателям на приобретение, строительство, модернизацию реконструкцию объектов недвижимого имущества в целях осуществления деятельности в сфере промышленности: постановление Правительства Российской Федерации от 6 сентября 2022 г. № 1570 // Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/yqrk9eOWFb9hispmqBS2QjV3sf875JA.pdf> (дата обращения: 25.09.2023).

⁵Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.03.2023 № 716-р // Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202304030042> (дата обращения: 25.09.2023).

сийской Федерации»⁶. На сайте Минпромторга России размещена информация о том, что на начало 2023 г. в РФ действует и создается промышленная инфраструктура:

- 304 индустриальных (промышленных) парка;
- 99 промышленных технопарков.

Из общего числа 46% индустриальных парков и промышленных технопарков относятся к типу «гринфилд», 54% – к типу «браунфилд». Сосредоточение инфраструктуры (более 70% объектов) находится в пределах трех федеральных округов: в Центральном, Северо-Западном и Приволжском. Факторы, способствующие данной локализации и способствующие, в целом, развитию промышленного производства:

- высокая плотность населения;
- развитая энергетическая и транспортно-логистическая инфраструктура;
- сосредоточение объектов промышленности и необходимого квалифицированного персонала;
- наличие свободных площадей с готовой инфраструктурой для запуска проектов;
- возможность локализации проектов в существующие технологические цепочки⁷.

В дополнение к сказанному авторами отмечено, что недавно, 16 октября 2023 г., появилась информация о том, что согласно Распоряжению от 10 октября 2023 г. № 2764-р правительство профинансирует развитие инфраструктуры технопарков в сфере электронной промышленности⁸. По результатам конкурсного отбора федеральное финансирование получают следующие регионы:

- Башкирия (504 млн руб.);
- Владимирская область (900 млн руб.);
- Нижегородская область (632,7 млн руб.);
- Татарстан (241,8 млн руб.).

В настоящее время в лидерах по данному направлению инфраструктуры числятся четыре региона, где в 2023 г. уже создается 123 индустриальных (промышленных) парков

и промышленных технопарков (30% всех российских площадок), это:

- Московская область;
- Республика Татарстан;
- Ленинградская область;
- Калужская область.

Хотелось бы отметить, что точный суммарный фонд действующих площадей промышленных площадок РФ в полной мере можно изучить только с использованием кадастровых карт, посвятив этому отдельное исследование. Данный вопрос в экономическом поле по какой-то причине недостаточно освещен, более он рассматривается в научных юридических исследованиях с точки зрения управления государственным имуществом [4–6]. Что касается объектов транспортной отрасли, к которой относятся дорожное хозяйство, транспорт (автомобильный, морской, речной, воздушный) и объекты единой системы организации воздушного движения, то в этом вопросе есть действующий Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности»⁹. Согласно статье 1 данного закона, под объектами транспортной инфраструктуры понимается технологический комплекс, включающий в себя объекты недвижимости (табл. 4). Также существует утвержденный порядок ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Он утвержден Приказом № 377 «Об утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Реестр состоит из трех разделов:

- в раздел 1 вносятся сведения о категоризованных объектах транспортной инфраструктуры;
- в раздел 2 вносятся сведения о не подлежащих категоризации объектах транспортной инфраструктуры;
- в раздел 3 вносятся сведения о транспортных средствах¹⁰.

⁶О промышленной политике в Российской Федерации: федер. закон от 31.12.2014 г. № 488-ФЗ. Принят Государственной Думой 16 декабря 2014 года, одобрен Советом Федерации 25 декабря 2014 года // Kremlin.ru. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39299> (дата обращения: 22.09.2023).

⁷Об индустриальных (промышленных) парках и промышленных технопарках // Минпромторг России. Режим доступа: http://minpromtorg.gov.ru/activities/regions/regions_new-infra-ind_parks (дата обращения: 22.09.2023).

⁸Распоряжение Правительства РФ от 10 октября 2023 года №2764-р // Правительство России. Режим доступа: <http://government.ru/docs/49803/> (дата обращения: 22.09.2023).

⁹Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) «О транспортной безопасности». Принят Государственной Думой 19 января 2007 года, одобрен Советом Федерации 2 февраля 2007 года // Pravo.gov.ru. Режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102111823> (дата обращения: 22.09.2023).

¹⁰Об утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15.09.2020 № 377 // Pravo.gov.ru. Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202011090051?index=1> (дата обращения: 22.09.2023); Распоряжение Правительства Российской Федерации от 12.10.2023 № 2813-р // Pravo.gov.ru. Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310130040> (дата обращения: 22.09.2023).

Таблица 4. Объекты транспортной инфраструктуры
Table 4. Transport infrastructure objects

Объекты транспортной инфраструктуры	Железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции (точнее, по 442-ФЗ, железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции)
	Метрополитены (точнее, по 442-ФЗ, объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, определяемые Правительством РФ)
	Тоннели, эстакады, мосты
	Морские терминалы, акватории морских портов
	Порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, судоходные гидротехнические сооружения
	Расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ искусственные острова, установки, сооружения, в том числе гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, за исключением подводных сооружений (включая скважины)
	Аэродромы, аэропорты
	Определяемые Правительством РФ участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, и (или) грузов повышенной опасности
	Здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями; объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта

Подводя итог описанной выше деятельности государства в лице соответствующих министерств, отметим, что в цифровом поле, на сайтах, содержится информация в полном объеме по объектам инфраструктуры, тем самым осуществляется управленческая функция учета и контроля. Так, с учтенными объектами Росавтодора можно ознакомиться в Интернете.

Транспортная инфраструктура, конечно, поддерживается государством, что особенно важно в настоящее время нестабильной экономики и в формате такой большой территории (с севера на юг она превышает 4000 км, с запада на восток — приближается к 10 000 км).

Состояние автомобильных дорог, железнодорожного сообщения при поддержке государства находится на должном уровне, что создает благополучные условия для неразрывности процессов производства из-за сохранения логистических цепочек внутри страны и в направлениях с дружественными странами. Так, к примеру, из актуального: по Распоряжению № 2813-р, размещенному на официальном сайте в 2023 г., на обеспечение

ускоренного финансирования строительства автодорог и объектов дорожной инфраструктуры будет выделено 57 млрд руб.¹¹. Средства будут разделены на три транша. Первый в размере более 2,7 млрд руб. предназначен для предоставления межбюджетных трансфертов Башкирии, Мордовии и Орловской области. Работы ведутся в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Переходя к анализу государственного имущественного фонда, входящего в ведомственную структуру (Министерство финансов РФ, Министерство экономического развития РФ, Министерство обороны, МВД, Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии, Федеральная служба судебных приставов, Федеральная таможенная и налоговая службы, Федеральное казначейство и другие), следует отметить, что данный ресурс находится в ведении Федерального агентства по управлению государственным имуществом.

На сайте агентства отражено количество объектов, виды реализуемых объектов, а так-

¹¹Распоряжение Правительства Российской Федерации от 12.10.2023 № 2813-р // Государственная система правовой информации. Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310130040> (дата обращения: 22.09.2023).

же поступления в федеральный бюджет от реализации государственного имущества. Деятельность Федерального агентства, имеющего даже «Маркетплейс» на своем сайте, представляет собой роль генератора и координатора информации.

Иными словами, деятельность агентства заключается не только в сборе информации, но и предоставляет возможность простому обывателю разобраться в вопросах: что, где и по какой цене купить. Агентство подчиняется Министерству финансов РФ [7].

Приведем в качестве наглядности имеющиеся на сайте Росимущества статистические данные (на 14.09.2023 г.): количество объектов недвижимости РФ в – 513 595, из них земельных участков – 425 012, здания – 62 130, помещения – 26 453. Поступило в федеральный бюджет за 2022 г. суммарно 16 879,8 млн руб., из них – за аренду земельных участков 12 414,8 млн руб., от продажи земельных участков – 970,2 млн руб., за аренду зданий – 3 949,8 млн руб.

Количество договоров аренды (в шт.) на 01.09.2023 г. составило 59 176, из них на земельные участки – 56 806, на здания – 1 648, на помещения – 722. Приватизировано объектов за 2022 г. суммарно 426, из них зданий – 235, помещений – 164, пакеты акций – 27. Вовлечено в хозяйственный оборот за 2022 г. – 5 848 объектов, из них арендовано – 4 478 земельных участков, продано – 878 земельных участков, арендовано зданий/помещений – 492¹².

Все вышеперечисленные показатели с сайта Росимущества – это показатели по тем объектам, которые формально относятся к «неликвидам», подлежащим продаже или сдаются в аренду.

Данные об имуществе постоянно обновляются, также на сайте Росимущества имеется «интернет-приемная», что облегчает процесс взаимодействия продавца в лице государства с покупателем в лице гражданина РФ, либо юридического лица.

Итак, промежуточным выводом по описанному блоку исследования является то, что имущество для современных промышленных объединений и в том объеме, который сгенерировала данный ресурс наша страна – это важнейший ресурсный компонент производственной деятельности, а объекты транспортной инфраструктуры и их качественное состояние – важнейшее условия для обеспечения бесперебойной производственной деятельности. Те условия и события, в которых оказалась экономика нашей страны в последние

3 г., отразили важность государственного регулирования данных сфер. Сейчас уже ясно, что сохраненные в должном виде объекты промышленной недвижимости и транспорта, стали «парашютом» для экономики РФ в условиях санкционного давления, ковидных ограничений и смещения приоритетов с «запада на восток».

На этом фоне особо выделяются принятые решения об обязательном дисконтировании при продаже иностранных активов ушедших корпораций; особо заметными в этом списке стали предприятия автопрома.

«К концу 2022 г. Министерством Финансов РФ были озвучены 4 критерия, которыми следует руководствоваться зарубежным компаниям при продаже своих активов в РФ.

Таким образом, судьба локальных подразделений ушедших компаний стала очевидна спустя некоторое время, когда в новостных лентах стали появляться заявления от должностных лиц о переходе автомобилестроительных заводов в собственность государства в лице ФГУП «НАМИ», подконтрольного Минпромторгу.» [8] Такие автомобилестроительные бренды, как Ниссан, Рено, Тойота, Фольсваген, Мерседес, Хендай, Мазда, Форд (ушедший ранее 2022 года), Вольво, производитель автокомпонентов Faurecia в течение всего года с небольшим стали переходить в руки новых собственников.

Для VI Международной научно-практической конференции «Управление инновационными и инвестиционными процессами и изменениями в современных условиях», проводимой Санкт-Петербургским государственным экономическим университетом, и на основе предшествующих исследований, авторами был сделан обзор промышленных площадок автопрома «ушедших» заводов иностранных производителей и приблизительный подсчет высвободившихся заводских площадей, а также их суммарная кадастровая стоимость как инструмент мониторинга рыночной [8, 9].

По данным обзора площади промышленных площадок заводов (здания в совокупности с землей) составили приблизительно свыше 4,5 млн м² общей кадастровой стоимостью порядка 26 млрд руб., оказавшись «де-юре» российской собственностью.

В обзор авторов попали объекты недвижимости, имеющие юридический адрес, совпадающий с адресом завода в Интернете и с информацией выписки из ЕГРЮЛ.

Так, далее, в табл. 5 представлен как пример обзор недвижимости завода автоконцерна «Тойота» в г. Санкт-Петербурге.

Таблица 5. Объекты недвижимости автозавода «Тойота» (ООО «Шушары-Авто»)
Table 5. Real estate objects of the Toyota automobile plant (Shushary-Avto LLC)

Параметр	г. Санкт-Петербург, ул. Софийская, 115А	
Кадастровый номер	Земля: 78:42:0015115:3573	Здание: 78:42:0015115:3230
Кадастровая стоимость, тыс. руб.	696 804	1 871 261
Категория земель, вид использования / назначение здания	Земли поселений (для размещения промышленных объектов)	Нежилое здание
Площадь, м ²	608 090	139 174,8
Этажность, дата ввода в эксплуатацию	–	Общая – 2–3 Подземная – 1 2007 г.

Примечание: Составлено по материалам статьи [8].

Проводя аналогию с управленческими функциями планирования и организации в контексте данного исследования государственного управления объектами недвижимости, отметим следующую деятельность федеральных служб, направленную на сферу автопрома:

1. Минпромторг подготовил проект стратегии развития автомобильной промышленности России на период до 2035 г. (Стратегия)¹³, соответствующий документ опубликован на сайте Федерального портала проектов нормативных правовых актов. Стратегия представляет ключевые показатели, сценарии развития автомобильного рынка, цели, задачи, а также анализ сложившейся ситуации 2022 г. Целевое видение отрасли в краткосрочной (2022–2025 гг.) и среднесрочной (2026–2030 годы) перспективе в соответствии со Стратегией связано с государственной поддержкой.

2. Существует Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ, в соответствии с которым разработана Стратегия и синхронизирована с рядом программных документов и нацпроектов РФ¹⁴.

3. Издан Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»¹⁵ и другие подобные ему по контексту.

Проведенная работа министерств свидетельствует об участии «государственной ру-

ки» в управлении отраслью. На этом фоне хотелось бы сделать предположения о запуске новых площадок заводов, так как на территории «ушедших» заводов уже вовсю идет налаживание производства силами отечественных производителей и партнеров – производителей автомобилей из дружественных стран. Информация об этом часто публикуется в СМИ¹⁶.

В качестве следующего сценария в вопросах управления недвижимостью промышленной инфраструктуры авиапрома авторами предложена к рассмотрению деятельность федеральных служб (так, на сайте Федеральной службы государственной статистики можно увидеть, что в 2022 г. было введено в действие 182 тыс. м² взлетно-посадочных полос с твердым покрытием и т.п.), научных центров и объединений, публикации статей сотрудников Центра стратегических разработок. Также авторами отмечена важность проведения ретроспективного анализа работы отрасли в целом [10–16]. Данный вопрос, по мнению авторов, мало освещен, и информация об объектах недвижимости промышленной инфраструктуры отрасли иногда появляется в заявлениях официальных лиц либо в неофициальных источниках. Так, после приезда официальных лиц, к примеру, в Иркутский регион, местные СМИ освещали в начале 2023 г. новость о том, что под серийное производство самолетов MC-21 планируется строительство

¹³Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года: распоряжение правительства РФ // Режим доступа: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=130659> (дата обращения: 25.09.2023).

¹⁴Федеральный закон № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» принят Государственной Думой 20 июня 2014, одобрен Советом Федерации 25.06.2014 г. // Режим доступа: <http://static.kremlin.ru/media/acts/files/0001201406300016.pdf> (дата обращения: 25.09.2023).

¹⁵О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 // Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202107030001> (дата обращения: 25.09.2023).

¹⁶Сайт газеты ВЕДОМОСТИ // Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2023/10/19/1001440-zavod-moskvich-vipustil-okolo-27-000>; Сайт газеты Коммерсантъ // Kommersant.ru. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/6364704> (дата обращения: 25.09.2023).

новых цехов на территории Иркутского авиастроительного завода, а СМИ иностранных источников публиковали даже снимки карты, сделанные в разное время из космоса, на которых виден объект строительства в непосредственной близости от взлетно-посадочной полосы. В целом событие, связанное с реконструкцией цехов Иркутского авиазавода и увеличение заводских производственных мощностей в некоторой мере можно сравнить, к примеру, с событиями 1957–58 гг., когда на заводе было запущено серийное производство самолета АН-12Т, когда крупногабаритные агрегаты новой машины не вписывались в существующие агрегатные цехи и по решению Министерства авиационной промышленности было принято решение о финансировании и строительстве нового корпуса (блока агрегатно-сборочных цехов) [12, с. 11; с. 69]. Для проведения качественного анализа и в условиях настоящего времени будет полезен ретроспективный анализ развития Иркутского авиазавода времен Великой Отечественной войны, когда было принято решение о слиянии трех заводов для объединения мощностей – ИАЗа, Авторемонтного (ГАРЗа № 104) и Улан-Удэнского 99 и переброска мощностей Московского авиазавода № 39 им. В.Р. Менжинского в г. Иркутск. Завод в те времена собирал и отправлял на фронт большое количество машин [17]. Помимо исследования промышленной инфраструктуры авиазаводов, авторами рассмотрены объекты недвижимости, входящие в структуру аэропортов, а также непрофильные объекты социальной инфраструктуры [18]. Данные представляют собой интерес с точки зрения деятельности Корпорации. Так, информация о непрофильных объектах размещена на официальном сайте Корпорации¹⁷. Отметим, что в 2022 и 2023 гг. в рамках проведения международных научно-практических конференций по названию «Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе», авторами была изучена процедура реализации активов Международного аэропорта Магнитогорска. Материалы доклада описывают процедуру продажи аэропорта, и «начальная цена была заявлена в размере 113 890 000 (сто тринадцать миллионов восемьсот девяносто тыс.)

руб. Хотелось бы отметить особенность данных торгов – это то, что цена реализации превысила начальную почти в 9 раз и составила 999 890 000 (девятьсот девяносто девять миллионов восемьсот девяносто тыс.) руб. Победителем торгов признан участник, предложивший максимальную цену приобретения, – Акционерное общество «РЕТРАНС» (номер извещения на сайте torgi.gov.ru: 120521/0530477/03)» [7, с. 174]. Плюс к этому, по данным с сайта Корпорации, был проведен качественный и количественный анализ объектов непрофильной недвижимости, принадлежащей ПАО «Яковлев» («Иркут») [19]. По сказанному выше можно резюмировать тот факт, что открытость информации «по касательной» дает представление о качественной работе авиаотрасли, что формирует ее положительный имидж.

В дополнение отметим, что на сегодняшний момент существует Государственная программа «Развитие авиационной промышленности» (ГП-17)¹⁸, утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303¹⁹. Срок реализации программы – 2013–2025 гг. В данной программе имеются сведения о финансовом обеспечении отрасли за счет средств федерального бюджета, паспорт программы имеется в открытом доступе в Интернете. Ответственным исполнителем назначен Минпромторг России. Исходя из плана госпрограммы, цель которой – создание конкурентоспособной отечественной авиационной промышленности, в п.17.4 предусмотрен ряд мероприятий, в том числе «бюджетные ассигнования федерального бюджета на реализацию 6 подпрограмм «Самолетостроение», «Вертолетостроение», «Авиационное двигателестроение», «Авиационные агрегаты и приборы», «Авиационная наука и технологии», «Комплексное развитие отрасли». Предполагая развитие вышеперечисленных отраслей методами наращивания производства, для чего, безусловно, нужны отвечающие новым требованиям, производственные площади, предположим то, что имеющиеся производственные цеха заводов авиапрома проходят сейчас реконструкцию, возможно, где-то запущено и новое строительство.

¹⁷Реализация непрофильных активов // Объединенная авиастроительная корпорация. Режим доступа: https://www.uacrussia.ru/ru/corporation/non-core_assets_implementation/ (дата обращения: 23.09.2023).

¹⁸Развитие авиационной промышленности: гос. программа. Утв. Постановлением Правительства от 15 апреля 2014 года № 303 // Режим доступа: <http://government.ru/rugovclassifier/849/events/> (дата обращения: 23.09.2023).

¹⁹Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.»: постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 303 // Государственная система правовой информации. Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201404240025?index=79&rangeSize=20> (дата обращения: 23.09.2023).

Справедливо отметить, что промышленность не сможет работать на полную мощь при отсутствии развитой транспортной инфраструктуры. Это исторический факт. В последние годы транспортная отрасль, оказавшись под влиянием ряда событий, находится под полным контролем государства и в рамках Транспортной стратегии РФ²⁰, являясь стратегически важной [20]. Особо заметными событиями последних лет явились следующие:

- изменение маршрутов грузо- и пассажироперевозок из-за ковидных ограничений,
- смещение фокуса внимания «с запада на восток» (развитие железнодорожной инфраструктуры «Восточного полигона», строительство дорожной инфраструктуры на Дальнем Востоке) [21–23; 24, с. 8].
- обеспечение безопасности Крымского моста, который на фоне неблагоприятных событий стал являться одним из «фигурантов» различных столкновений, требуя охранных мер, постоянного внимания государства, оперативности работы в плане нормативно-правовой базы [25].

Так, строительство Крымского (Керченского) моста обошлось казне в 227,9 млрд руб. Ежегодное обслуживание переправы и ремонтные работы из-за событий июля 2023 г. тоже выходят казне в немалые суммы. Финансирование модернизации Восточного полигона проходит в несколько этапов, суммы финансирования достигают триллионов рублей. В части работы с непрофильными активами компания РЖД занимает активную позицию [26, 27] в части того, что в открытом доступе имеется Программа отчуждения непрофильных активов, разработанная на основании Распоряжения Правительства Российской Федерации от 10.05.2017 № 894-р²¹, размещенная на странице компании в Интернете. Сайт содержит информацию о наличии активов – объектов недвижимости для продажи

и аренды, правилах участия в электронных торгах, контактные данные сотрудников, курирующих те или иные объекты. Заметим, что профильные активы компании периодически проходят реконструкцию, тем самым «увеличивая» не только материальную, но и моральную ценность, даже с точки зрения культурного наследия страны. Для примера можно привести недавно реконструированный вокзальный комплекс Иркутск-Пассажирский Восточно-Сибирской железной дороги [28, 29].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный анализ деятельности государства в части управления объектами недвижимости промышленной и транспортной инфраструктуры обозначил роль государственных служб на всех уровнях в системе управления. Также в исследовании авторы раскрыли управленческие функции государства, направленные на сферу недвижимости, включая функции прогнозирования, планирования, организации, регулирования, координации, учета, анализа, контроля и мотивации. В исследовании отмечен факт того, что в настоящее время государственное управление объектами недвижимости проходит в цифровом поле, приобретая более понятный, наглядный характер для рядового гражданина РФ, не оставаясь в зоне «закулис», как это было в 1990-е гг. или под грифом секретности, как было во времена Великой Отечественной войны. В данном случае речь идет о работе сайтов государственных корпораций в Интернете, а также на федеральных электронных цифровых (торговых) площадках. Представленные выше аргументы позволяют сделать вывод о том, что задача повышения эффективности системы управления недвижимостью промышленных корпораций и транспортной инфраструктуры в условиях нестабильной экономики является актуальной, требует дальнейшего развития и обсуждения.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Christensen T., Lægreid P. New Public Management. The Transformation of Ideas and Practice. Ashgate: Aldershot, 2002. 353 p.
2. Мунчаев Ш.М., Журавлева Г.П. Начало Великой Отечественной войны и перестройка народного хозяйства страны на военный лад. М.-Тамбов, 2022. С. 228–244.
3. Быстрова И.В. Перестройка промышленности в СССР в 1941–1945 гг.: опыт военной мобилизации // Новые исторические перспективы: от Балтики до Тихого океана. 2018. № 1 (10). С. 78–95. EDN: XQGXNZ.
4. Якимова Е.М., Михалева А.А. Особенности управления государственной собственностью в субъек-

²⁰Транспортная стратегия // Министерство транспорта РФ. Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения: 22.09.2023).

²¹Непрофильные активы // ОАО «РЖД». Режим доступа: <https://property.rzd.ru/ru/7365/page/103290?id=11452> (дата обращения: 22.09.2023).

- тах Российской Федерации // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. 2019. Т. 9. № 2. С. 284–295. <https://doi.org/10.21285/2227-2917-2019-2-284-295>.
5. Труханов А.Э. Анализ современного состояния государственного кадастрового учета объектов недвижимости // Интерэкспо Гео-Сибирь. 2013. № 3. С. 124–129. EDN: OSHOGV.
6. Дулуева Р.М., Казибекоев Г.С. Совершенствование методики оценки и организации управления промышленной недвижимостью // Транспортное дело России. 2010. № 6. С. 63–67. EDN: QOXVUF.
7. Черепанова М.С., Шуплецов А.Ф. О проблеме реализации свободных активов промышленных организаций // Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе: материалы 5-й Международной научно-практической конференции (г. Иркутск, 22 ноября 2022 г.). Иркутск, 2023. С. 171–177.
8. Черепанова М.С., Шуплецов А.Ф. Обзор промышленных площадок автопрома в условиях кризиса 2022 года // Управление инновационными и инвестиционными процессами и изменениями в современных условиях: материалы VI Международной научно-практической конференции (г. Санкт-Петербург, 26–27 октября 2023 г.). Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2023. С. 156–164.
9. Ласкин М. Б., Гадасина Л. В., Зайцева Е. А. (2021) Кадастровая стоимость как инструмент мониторинга рыночной стоимости недвижимости // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. Т. 37. Вып. 1. С. 84–108. <https://doi.org/10.21638/spbu05.2021.104>.
10. Корень А.В. Стратегические аспекты развития авиационной промышленности // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 3 (70). С. 3–6. EDN: YUCUIZ.
11. Аксенов С.Н. Иркутский авиационный завод. История становления 1932–1956: хроникально-документальная история ИАЗ. Иркутск: Типография «Иркут», 2009. 736 с.
12. Аксенов С.Н. Иркутский авиационный завод. Страницы истории. 1957–2012 гг.: хроникально-документальное издание. Иркутск: Типография «Иркут», 2013. 772 с.
13. Федосов Е. А. Авиационная промышленность // Глобальная энергия. 2011. № 2 (123). С. 21–34.
14. Мухин М.Ю. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны. М.: ИД «Вече», 2011. 195 с.
15. Мухин М.Ю. Эвакуация авиапромышленности в 1941 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2012. № 3. С. 86–98.
16. Шумилов В.Н. Ретроспективный анализ стратегии размещения отечественного авиастроения в начальный период второй мировой войны // Интерэкспо Гео-Сибирь. 2016. № 6 (1). С. 174–185.
17. Черепанова М.С. Ретроспективный анализ стратегии формирования промышленной инфраструктуры Иркутска-II в годы ВОВ // Baikal Research Journal. 2023. Т.14. № 3.
18. Сольская И.Ю., Вантеев И.С. Оценка финансовой устойчивости аэропортов как объектов транспортной инфраструктуры в условиях государственного регулирования // Baikal Research Journal. 2023. Т. 14. № 3. С. 835–844. [https://doi.org/10.17150/2411-6262.2023.14\(3\).835-844](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2023.14(3).835-844). EDN: AUSVEU.
19. Черепанова М.С. Обзор непрофильных активов ПАО «Яковлев» // Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе: материалы 6-й Международной научно-практической конференции (г. Иркутск, 22 ноября 2023 г.). 2023. С. 171–177. EDN: WUTXZL.
20. Ускова Т.В. Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связанности экономического пространства // Проблемы развития территории. 2021. Т. 25. № 3. С. 7–22. <https://doi.org/10.15838/ptd.2021.3.113.1>.
21. Выдашенко Л.А., Выдашенко П. А., Гарифуллина Ю. М. Исследование перспектив развития восточного полигона на Транссибирской магистрали // Бюллетень науки и практики. 2023. № 4. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/89/45>.
22. Коришева О.В. Обоснование развития железнодорожной инфраструктуры как локомотива трансформации Российской экономики и обеспечения экономической безопасности страны // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2020. № 6. С. 163–175. <https://doi.org/10.24411/2071-6435-2020-10060>.
23. Прокофьева Т.А. Транспортная стратегия России и логистический подход к ее реализации // В центре экономики. 2020. №4. С. 18–27.
24. Мелконян А.В.. Основные принципы внешней политики России при Владимире Путине // Закон и власть. 2023. № 2. С. 7–11.
25. Сейтмететов Т.С. Правовые основы обеспечения транспортной безопасности и охраны крымского моста // Правопорядок: история, теория, практика. 2021. № 4 (31). С. 160–166.
26. Мачерет Д.А., Валеев Н.А. Финансово-экономические результаты работы российских железных дорог в условиях реформирования. Финансы: теория и практика // Finance: Theory and Practice. 2019;23(3):49-63. <https://doi.org/10.26794/2587-5671-2019-23-3-49-63>.
27. Каргина Н.Г. Развитие корпоративного формообразования в современной России (на примере железнодорожного транспорта) // Terra Economicus. 2006. № 3. С. 169–171.
28. Шуплецов А.Ф., Черепанова М.С. Вокзальный комплекс «Иркутск-пассажирский» в контексте классификации активов ОАО «РЖД» // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2023: сборник статей. 2023. С. 316–325. <https://doi.org/10.17150/978-5-7253-3124-0.40>. EDN: CLNAXW.

29. Димов А.В., Оленцевич В.А. Совершенствование качества обслуживания пассажиров и посетителей вокзального комплекса станции Иркутск-Пассажирский с применением методов имитационного моделирования // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование, 2023. № 2 (78). С. 72–81.

REFERENCES

1. Christensen T., Lægrend P. New Public Management. The Transformation of Ideas and Practice. Ashgate: Aldershot; 2002. 353 p.
2. Munchaev Sh.M., Zhuravleva G.P. The beginning of the Great Patriotic War and the restructuring of the national economy of the country in a military manner. M.-Tambov; 2022. p. 228-244. (In Russ.).
3. Bystrova I.V. Industrial restructuring in the USSR in 1941-1945: the experience of military mobilization. *Novye istoricheskie perspektivy: ot Baltiki do Tikhogo okeana*. 2018;1(10):78-95. (In Russ.). EDN: XQGXNZ.
4. Yakimova E.M., Mikhaleva A.A. Features of a state property management in the subjects of the Russian Federation. *Izvestiya vuzov. Investitsii. Stroitel'stvo. Nedvizhimost' = Proceedings of Universities. Investment. Construction. Real estate*. 2019;9(2):284-295. (In Russ.). <https://doi.org/10.21285/2227-2917-2019-2-284-295>. EDN: JQFYWY.
5. Trukhanov A.E. Analysis of current state cadastral registration of real estate. *Interekspo Geo-Sibir'*. 2013;3:124-129. (In Russ.). EDN: OSHOGV.
6. Dulueva R.M., Kazibekov G.S. Improvement of the methods of the estimation and organizations of industrial premises management. *Transportnoe delo Rossii = Transport business of Russia*. 2010;6:63-67. (In Russ.). EDN: QOXVUF.
7. Cherepanova M.S., Shupletsov A.F. On the problem of the sale of free assets of industrial organizations. In: *Razvitie malogo predprinimatel'stva v Baikal'skom regione: materialy 5-i Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii = Small business development in the Baikal region: materials of the 5th International Scientific and Practical Conference*. 22 November 2022, Irkutsk. Irkutsk, 2023. p. 171–177. (In Russ.).
8. Cherepanova M.S., Shupletsov A.F. Review of industrial sites of the automotive industry in the context of the crisis of 2022 In: *Upravlenie innovatsionnymi i investitsionnymi protsessami i izmeneniyami v sovremennykh usloviyakh: materialy VI Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii = Management of innovation and investment processes and changes in modern conditions: Proceedings of the VI International Scientific and Practical Conference*. 26-27 October 2023, Saint Petersburg. Saint Petersburg: Saint Petersburg State University of Economics; 2023. p. 156-164. (In Russ.).
9. Laskin M.B., Gadasina L.V., Zaitseva E.A. The cadastral value as a tool for monitoring the real estate market value. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ekonomika = St Petersburg University Journal of Economic Studies*. 2021;37(1):84-108. (In Russ.). <https://doi.org/10.21638/spbu05.2021.104>.
10. Koren' A.V. Strategic aspects of the development of the aviation industry. *Transport Rossiiskoi Federatsii*. 2017;3:3-6. (In Russ.). EDN: YUCUIZ.
11. Aksenov S.N. Irkutsk Aviation Plant. The history of formation 1932-1956: a chronicle-documentary history of the IAZ. Irkutsk: Tipografiya "Irkut", 2009. 736 p. (In Russ.).
12. Aksenov S.N. Irkutsk Aviation Plant. Pages of history. 1957-2012: Chronicle and documentary edition. Irkutsk: Tipografiya «Irkut», 2013. 772 p. (In Russ.).
13. Fedosov E.A. Aviation industry. *Global'naya energiya*. 2011;2:21-34. (In Russ.).
14. Mukhin M.Yu. The Soviet aviation industry during the Great Patriotic War. Moscow: PH "Veche", 2011. 195 p. (In Russ.).
15. Mukhin M.Yu. Evacuation of the aviation industry in 1941. *Vestnik Rossiiskogo universiteta družby narodov. Seriya: Istoriya Rossii*. 2012;3:86-98. (In Russ.).
16. Shumilov V.N. A retrospective analysis of the strategy for the deployment of the domestic aircraft industry in the early period of the Second World War. *Interekspo Geo-Sibir'*. 2016;6:174-185. (In Russ.).
17. Cherepanova M.S. A retrospective analysis of the strategy for the formation of the industrial infrastructure of Irkutsk-II during the Second World War. *Baikal Research Journal*. 2023;14:3. (In Russ.).
18. Sol'skaya I.Yu., Vanteev I.S. Assessment of the financial stability of airports as transport infrastructure facilities under state regulation. *Baikal Research Journal*. 2023;14(3):835-844. (In Russ.). [https://doi.org/10.17150/2411-6262.2023.14\(3\).835-844](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2023.14(3).835-844). EDN: AUSVEU.
19. Cherepanova M.S. Review of non-core assets of PJSC Yakovlev In: *Razvitie malogo predprinimatel'stva v Baikal'skom regione: materialy 6-i Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii = Development of small entrepreneurship in the Baikal region: materials of the 6th International Scientific and Practical Conference*. 22 November 2023, Irkutsk. Irkutsk, 2023. p. 171-177. (In Russ.). EDN: WUTXZL.
20. Uskova T.V. Transport infrastructure as a factor of territorial development and connectivity of economic space. *Problemy razvitiya territorii*. 2021;25(3):7-22. (In Russ.). <https://doi.org/10.15838/ptd.2021.3.113.1>.
21. Vydashenko L.A., Vydashenko P. A., Garifullina Yu. M. A study of the prospects for the development of the eastern landfill on the Trans-Siberian railway. *Byulleten' nauki i praktiki*. 2023;4. (In Russ.).

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/89/45>.

22. Korisheva O.V. Substantiation of the development of railway infrastructure as the locomotive of the transformation of the Russian economy and ensuring the economic security of the country. *ETAP: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika*. 2020;6:163-175. (In Russ.). <https://doi.org/10.24411/2071-6435-2020-10060>.
23. Prokofeva T.A. Transport strategy of Russia and logistic approach to its implementation. *V tsentre ekonomiki*. 2020;4:18-27. (In Russ.).
24. Melkonyan A.V. The basic principles of Russia's foreign policy under Vladimir Putin. *Zakon i vlast'*. 2023;2:7-11. (In Russ.).
25. Seitmetmetova T.S. The legal basis for ensuring transport security and protection of the Crimean bridge. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika*. 2021;4:160-166. (In Russ.).
26. Macheret D.A., Valeev N.A. Financial and economic results of the work of Russian railways in the context of reform. *Finansy: teoriya i praktika = Finance: Theory and Practice*. 2019;23(3):49-63. <https://doi.org/10.26794/2587-5671-2019-23-3-49-63>. (In Russ.).
27. Kargina N.G. The development of corporate shaping in modern Russia (on the example of railway transport). *Terra Economicus*. 2006;3:169-171. (In Russ.).
28. Shupletsov A.F., Cherepanova M.S. The Irkutsk-Passenger railway station complex in the context of the classification of assets of JSC Russian Railways. *Irkutskii istoriko-ekonomicheskii ezhegodnik: 2023: sbornik statei*. 2023. p. 316–325. (In Russ.). <https://doi.org/10.17150/978-5-7253-3124-0.40>. EDN: CLNAXW.
29. Dimov A.V., Olentsevich V.A. Improving the quality of passenger service and visits to the Irkutsk-Passenger station complex using simulation methods. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie*. 2023;2:72-81. (In Russ.).

Информация об авторах

Черепанова Мария Сергеевна,

аспирант,
Байкальский государственный университет,
664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, Россия,
e-mail: cheremaha@yandex.ru, 010623@bgu.ru
<https://orcid.org/0009-0005-6184-4308>
Author ID: 1220860

Шуплецов Александр Федорович,

д.э.н., профессор,
заведующий кафедрой экономики
предприятия и предпринимательской
деятельности,
Байкальский государственный университет,
664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, Россия,
e-mail: ssa@isea.ru, shupletsovaf@bgu.ru
<https://orcid.org/0000-0002-9595-9163>
Author ID: 505713

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

Информация о статье

Статья поступила в редакцию 28.08.2023.
Одобрена после рецензирования 14.09.2023.
Принята к публикации 18.09.2023.

Information about the authors

Maria S. Cherepanova,

Postgraduate Student,
Baikal State University,
11 Lenin St., Irkutsk 664003, Russia,
e-mail: cheremaha@yandex.ru, 010623@bgu.ru
<https://orcid.org/0009-0005-6184-4308>
Author ID: 1220860

Aleksandr F. Shupletsov,

Dr. Sci. (Econ.), Professor,
Head of Chair of Enterprise Economy
and Entrepreneurship Activity,
Baikal State University,
11 Lenin St., 664003 Irkutsk,
Russia,
e-mail: ssa@isea.ru, shupletsovaf@bgu.ru
<https://orcid.org/0000-0002-9595-9163>
Author ID: 505713

Contribution of the authors

The authors contributed equally to this article.

Conflict of interests

The authors declare no conflict of interests regarding the publication of this article.

The final manuscript has been read and approved by all the co-authors.

Information about the article

The article was submitted 28.08.2023
Approved after reviewing 14.09.2023.
Accepted for publication 18.09.2023.