

УДК 339.924

ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией интеграции
российской экономики в мировое хозяйство,
Институт проблем рынка РАН, Москва,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ

к.э.н., руководитель Центра Института проблем рынка
РАН (Москва), ведущий научный сотрудник,
e-mail: medkov71@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2022-12-110-120

ОСНОВЫ ТРАНЗИТНОЙ ЭКОНОМИКИ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ¹

Аннотация. Исследование направлено на выявление и анализ региональных аспектов формирования в России основ транзитной экономики (ТЭ) в условиях внешнего санкционного давления, реформирования конфигурации транспортно-логистического комплекса и направлений грузопотоков. **Цель.** Доказать, что новая экономическая реальность открывает перед регионами России поле возможностей по обеспечению технологического суверенитета и повышению доходов бюджета, бизнеса и населения на основе развития на их территории ТЭ и формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века. **Задачи.** Проанализировать изменения конфигурации транспортно-логистического комплекса и транспортно-транзитной системы России, направлений внутренних, экспортно-импортных и транзитных грузопотоков. Выявить основные направления формирования основ ТЭ в региональном разрезе в результате формирования поля возможностей в условиях новой экономической реальности. Отметить ряд трудностей, которые препятствуют формированию основ ТЭ в регионах, сокращают поле возможностей, возникшее в результате наступления новой реальности. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности экономики и технико-экономических укладов, экспертных и аналитических оценок. **Результаты.** Установлено, что социально-экономическая ситуация в Российской Федерации, обусловленная влиянием глобальных кризисных явлений, усилением внешнего санкционного давления, проведением специальной военной операции на Украине, релокацией трудовых ресурсов и рабочих мест, резким изменением интенсивности и направлений внутренних, экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, содержит для российских регионов как целый ряд негативных явлений, так и поле возможностей, связанные с формированием на их территории основ транзитной экономики. Определены основные направления формирования ТЭ на территории регионов России: открытие новых транспортно-логистических центров, расширение пропускных способностей транспортной инфраструктуры особенно в направлении «Север — Юг», диверсификация экспортно-импортных и транзитных маршрутов грузопотоков. Особо подчеркнута необходимость возрождения и поддержания перевозок грузов внутренним водным транспортом, в т.ч. в трансграничном сообщении. **Выводы.** В условиях новой экономической реальности большинство регионов России, расположенных на центральном, южном, восточном направлениях экспортно-импортных и транзитных грузопотоков и в Арктической зоне России, получили реальную возможность для развития на своей территории ТЭ, модернизации производственно-технологических процессов, роста занятости и повышения доходов бюджетной системы, хозяйствующих субъектов и населения. Усилия по обеспечению технологического суверенитета страны предоставляют регионам уникальные возможности ускорения социально-экономического и производственно-

¹ Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 22-28-01365).

технологического развития на инновационной основе, разработки, внедрения и масштабирования применения прорывных и подрывных технологий.

Ключевые слова: транзитная экономика, регионы России, торговые пути, транспортно-логистический комплекс, транспортно-транзитная система, новая экономическая реальность, внешнее санкционное давление, технологический суверенитет, направление «Север-Юг», транспортно-логистические центры, железнодорожный транспорт, водный транспорт.

ZOIDOV KOBILJON KHODZHIEVICH

Ph.D. in Physics and Mathematics, Associate Professor,
Head of the Laboratory of Integration of the Russian Economy
into the World Economy, Institute of Market Problems of the
Russian Academy of Sciences, Moscow,
e-mail: kobiljonz@mail.ru

MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH

Ph.D. in Economics, Head of the Center of the Institute of
Market Problems of the Russian Academy of Sciences
(Moscow), leading researcher,
e-mail: medkov71@mail.ru

FUNDAMENTALS OF THE TRANSIT ECONOMY: REGIONAL ASPECT

Abstract. The research is aimed at identifying and analyzing regional aspects of the formation of the foundations of the transit economy (TE) in Russia in the conditions of external sanctions pressure, reformatting the configuration of the transport and logistics complex and the directions of cargo flows.

Goal. To prove that the new economic reality opens up a field of opportunities for the regions of Russia to ensure technological sovereignty and increase budget revenues, businesses and the population on the basis of the development of fuel and energy sources on their territory and the formation of innovative and industrial belts of trade routes of the XXI century. **Tasks.** To analyze the changes in the configuration of the transport and logistics complex and the transport and transit system of Russia, the directions of domestic, export-import and transit cargo flows. To identify the main directions of the formation of the foundations of TE in the regional context as a result of the formation of the field of opportunities in the conditions of the new economic reality. To note a number of difficulties that hinder the formation of the foundations of TE in the regions, reduce the field of opportunities that arose as a result of the onset of a new reality. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of production and technological balance of the economy and technical and economic structures, expert and analytical assessments. **Results.** It is established that the socio-economic situation in the Russian Federation, due to the influence of global crisis phenomena, increased external sanctions pressure, the conduct of a special military operation in Ukraine, the relocation of labor resources and jobs, a sharp change in the intensity and directions of domestic, export-import and transit cargo flows, contains for the Russian regions as a number of negative phenomena, so is the field of opportunities associated with the formation of the foundations of a transit economy on their territory. The main directions of the formation of TE in the territory of the regions of Russia are determined: the opening of new transport and logistics centers, the expansion of the capacity of the transport infrastructure, especially in the North-South direction, the diversification of export-import and transit routes of cargo flows. The necessity of reviving and maintaining the transportation of goods by inland waterway, including in cross-border communication, was emphasized. **Conclusions.** In the conditions of the new economic reality, most regions of Russia located in the central, southern, and eastern directions of export-import and transit cargo flows and in the Arctic zone of Russia have received a real opportunity for the development of fuel and energy sources on their territory, modernization of production and technological processes, employment growth and income increase of the budget system, economic entities and the population. Efforts to ensure the technological sovereignty of the country provide the regions with unique opportunities to accelerate socio-economic, industrial and technological development on an innovative basis, the development, implementation and scaling of the use of breakthrough and disruptive technologies.

Keywords: transit economy, regions of Russia, trade routes, transport and logistics complex, transport and transit system, new economic reality, external sanctions pressure, technological sovereignty, North-South direction, transport and logistics centers, rail transport, water transport.

Введение

Социально-экономическая ситуация в Российской Федерации, обусловленная влиянием глобальных кризисных явлений, усилением внешнего санкционного давления, проведением специальной военной операции на Украине, релокацией трудовых ресурсов и рабочих мест, резким изменением интенсивности и направлений внутренних, экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, содержит для российских регионов как целый ряд негативных явлений, так и поле возможностей.

Новая экономическая реальность открывает перед субъектами Федерации перспективные возможности, связанные с формированием на их территории основ транзитной экономики (ТЭ) в широком понимании этого термина, результатом которого станет устойчивое пространственное и региональное развитие, модернизация производственно-хозяйственной деятельности, рост доходов бюджетов, корпоративного сектора, предпринимателей и населения.

Наиболее полное определение разработанного авторами понятия ТЭ подчёркивает, что это народно-хозяйственная и эволюционно-институциональная система, в которой денежные и иные поступления от пропуска по территории стран, регионов и подконтрольных зон грузо- и пассажиропотоков, транспортных средств, энергетических, водных и информационных ресурсов, других видов экспорта транспортных, а также туристических услуг, реэкспорта товаров, функционирования сопутствующих производств, оказания услуг по обеспечению транзита и развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей составляют весомую часть доходов и одну из основ благосостояния властей, хозяйствующих субъектов, работников и населения, межгосударственных, государственных, корпоративных образований, городов-государств и узловых точек мирового хозяйства [8].

Как отмечают известные специалисты по региональной экономике В. Лексин и А. Швецов, «территориальное развитие и, более того, территориальная организация общества, были и остаются предельно зависимыми от транспортных связей. Эта аксиома регионалистики в равной степени относится и к межрегиональным, и к внутрирегиональным путям сообщения» [12, с. 338].

Особое значение транспортные коммуникации имеют для регионов Арктической зоны России. Н. Замятина и А. Пилясов указывают, что «история освоения российской материковой Арктики, можно сказать, начиналась с налаживания купцами товарных потоков, с обеспечения ими коммуникационной связанности арктических территорий – и те же задачи выполняют и современные предприниматели» [7, с. 170].

В современных геополитических и геоэкономических реалиях требуется расширение и развитие узловых портов в точках входа и выхода Северного морского пути (СМП): Петропавловска-Камчатского, Корсакова, Архангельска, Мурманска, а также использование высвободившихся мощностей портов Северо-запада России.

Изменения конфигурации транспортно-логистического комплекса (ТЛК) и транспортно-транзитной системы (ТТС) России, направлений внутренних, экспортно-импортных и транзитных грузопотоков не привели к снижению нагрузки на Московский транспортный узел, а скорее, наоборот, повысили его загруженность. Это обуславливает рост спроса на строительство новых и расширение уже возведённых транспортно-логистических центров в регионах России, прежде всего, на восточных и южных направлениях.

Особо стоит отметить необходимость строительства и расширения сухих портов, работа которых является частью перевозочного процесса, при котором в морском порту осуществляется погрузка/выгрузка судов, а остальные транспортно-логистические, складские и таможенные операции проходят в сухих портах. Так, в южном направлении на полигоне Северо-Кавказской железной дороги рассматривается возможность организации сухих портов на грузовых дворах ст. Ростов-Товарный, Ростов-Западный, Таганрог, Азов, Крымская Анапа, Темрюк.

На полях Петербургского международного экономического форума 2022 г. генеральный директор АО «РЖД Логистика» Д. Мурев выступил с предложением о создании национальных транспортно-логистических узлов (хабов) на пространстве стран-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) [2].

Активизация перевозок по МТК «Север – Юг», рост грузопотоков экспортно-импортных

грузов по этому направлению повышают транспортно-логистические возможности регионов прохождения коридора: Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Москвы и Московской области, Рязанской, Саратовской, Волгоградской, Астраханской областей и Республики Дагестан, способствуя консолидации региональных грузопотоков.

Применение транспортно-логистических технологий экспортных и транзитных перевозок сельскохозяйственных грузов, масштабирование практики организации курсирования «Агрэкспрессов» будет способствовать росту производства и доходов в аграрных регионах страны.

Развитие ТТС субъектов Федерации позволит обеспечить соблюдение регионального стандарта транспортного обслуживания населения, за которое, согласно поправкам в Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» ответственность несут губернаторы.

Изменение перевозочных технологий, снижение их эффективности (примитивизация) одновременно могут приводить к активизации производственно-хозяйственной деятельности в субъектах Федерации. Например, осуществление дополнительных перегрузок контейнеров из полувагонов на фитинговые платформы наряду со снижением эффективности контейнерных перевозок, приводит к повышению экономической активности в регионах, где расположены ТЛЦ с перегрузочными площадками.

Кроме того, предоставление возможности перевозок грузов в полувагонах (в т.ч. инновационных) ускоряет оборачиваемость этого вида подвижного состава и тем самым решает проблемы своевременного предоставления полувагонов под погрузку угля в Кузбассе, что способствует поддержанию социально-политической стабильности в Кемеровской области.

Насколько успешно пройдет процесс импортозамещения на предприятиях транспортного машиностроения зависят объемы их производства, уровень занятости и величина налоговых поступлений в региональный бюджет. Усилия по обеспечению технологического суверенитета страны предоставляют регионам уникальные возможности ускорения социально-экономического и производственно-технологического развития на инновационной основе, разработки, внедрения и масштабирования применения прорывных и подрывных технологий.

Введение экономических санкций со стороны надгосударственных, государственных и корпоративных структур против России и российских хозяйствующих субъектов, сворачивание иностранными компаниями своего присутствия в стране и прекращение прямых поставок товаров, материалов и комплектующих освободило российские предприятия и предпринимателей от колоссального внешнего давления со стороны конкурентов.

В нынешних условиях сохраняет свою актуальность оценка ситуации, данная Ю. Ярёмченко ещё в первой половине 1990-х гг. Взяв в качестве примера строительно-дорожную технику, учёный особо выделял «случаи разлагающего влияния крупномасштабных закупок импортной техники на качество работы отраслей, производящих отечественные аналоги закупаемого оборудования. Высокая эффективность, надежность, удобство в эксплуатации импортной техники позволяли потребителям осуществлять с ее помощью все большую долю производственных программ, компенсируя этим низкую работоспособность отечественной техники» [20, с. 59].

Применительно к формированию основ ТЭ региональное развитие связано с формированием обширных инновационно-индустриальных поясов торговых путей. При этом актуализируется проблема обеспечения занятости местного населения и доходов региональных бюджетов в условиях автоматизации, роботизации, цифровизации перевозочного процесса, складских, погрузочно-разгрузочных и перегрузочных операций, расширения использования малолюдных и безлюдных технологий, сокращения притока трудовых мигрантов.

Особое значение имеет разработка механизмов выделения, концентрации и поступления доходов от функционирования ТЭ в бюджеты субъектов Федерации. Надо учитывать, что, например, введение платного проезда большегрузных автотранспортных средств по дорогам регионального значения не решит в полной мере задачу формирования доходной базы. Так, по данным руководителя ассоциации «Грузавтотранс» В. Матягина, в настоящее время около 70% автоперевозчиков и не оплачивают сборы по системе «Платон» за перевозку грузов

по федеральным трассам [13].

В статье выдвинута гипотеза, что новая экономическая реальность открывает перед регио-

Регион	Направления формирования транзитной экономики	Влияние на социально-экономическое развитие
<i>Центральное направление</i>		
Москва и Московская область	Модернизация БМО, строительство и расширение ТЛЦ Белый Раст, Ховрино, Электроугли, Люберцы и др., формирование и пропуск длиннооставных контейнерных поездов.	Расширение узкого места всего ТЛК и ТТС России.
Калужская область	Развитие железнодорожной инфраструктуры ОЭЗ «Калуга».	Развитие ТЭ, повышение доходов, рост занятости.
Нижегородская область	Формирование Горьковского транспортно-логистического кластера.	Перераспределение грузопотоков, развитие ТЭ, повышение доходов.
<i>Южное направление</i>		
Самарская область	Модернизация и развитие ст. Кинель, масштабирование услуги «Грузовой экспресс».	Развитие ТЭ в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг»
Волгоградская область	Модернизация и развитие Гумракского железнодорожного узла.	Развитие ТЭ в направлении «Север – Юг».
Астраханская область	Модернизация и расширение порта Оля и транспортных подходов к нему.	Развитие ТЭ в направлении «Север – Юг».
Ростовская область	Организация зоны таможенного контроля контейнерных грузов на ст. Ростов-Западный.	Развитие ТЭ в направлении «Север – Юг».
Краснодарский край	Комплексная реконструкция участка ст. им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла. Налаживание работы паромных переправ в Турцию.	Обеспечение экспортно-импортных перевозок через порты Азово-Черноморского бассейна, развитие ТЭ в направлении «Север – Юг».
Республика Дагестан	Модернизация погранперехода Дербент, строительство пограничной станции Самур-2, модернизация Махачкалинского порта, строительство порта в Каспийске.	Развитие транзитных перевозок грузов по западному и центральному маршрутам МТК «Север-Юг».
Республика Северная Осетия.	Увеличение перерабатывающей способности станции Владикавказ.	Развитие ТЭ, повышение доходов, рост занятости.
<i>Восточное направление</i>		
Свердловская область	Открытие первой очереди ТЛЦ «Уральский» вблизи ст. Аппаратная в Екатеринбурге.	Развитие ТЭ, повышение доходов, рост занятости.
Челябинская область	Запуск ТЛК «Южноуральский», организация на территории комплекса производства контейнеров.	Развитие ТЭ, повышение доходов, рост занятости.
Омская область	Развития трансграничных перевозок грузов водным транспортом по реке Иртыш в направлении «Север – Юг».	Повышение транспортной связанности пространства ЕАЭС.
Новосибирская область	Диверсификация направлений экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, проходящих через главный транспортно-логистический узел (хаб) Сибири.	Обеспечение инфраструктурно-технологического и транспортно-логистического суверенитета Сибири.
Республика Тува	Строительство железной дороги Кызыл – Курагино, создание нового транзитного коридора Россия – Монголия – Китай.	Развитие ТЭ, повышение доходов, рост занятости, обеспечение экспортно-импортных поставок, диверсификация маршрутов.
Республика Горный Алтай	Разработка маршрутов железной дороги из России через Горный Алтай в КНР.	Развитие ТЭ, обеспечение экспортно-импортных поставок, диверсификация маршрутов.
Забайкальский край	Модернизация контейнерного терминала Забайкальск с увеличением его мощности до 500 тыс. ДФЭ в год.	Развитие ТЭ на главном направлении «Восток – Запад».
Еврейская автономная область	Открытие российской части трансграничного железнодорожного моста Нижнеленинское – Тунцзян.	Развитие ТЭ на главном направлении «Восток – Запад», диверсификация маршрутов.
Приморский край	Создание восточного транспортно-логистического узла на базе порта Владивостока.	Развитие ТЭ на главном направлении «Восток – Запад», обслуживание транзитных перевозок по СМП.
<i>Арктическая зона России и прилегающие территории</i>		
Мурманская область	Строительство ст. Шонгуй в целях увеличения объемов перевозок грузов в сообщении с портами Мурманск и Лавна.	Обеспечение экспортно-импортных перевозок через порты Северо-запада России
Архангельская область	Перенаправление экспортных потоков грузов из портов Северо-запада на Дальний Восток и Юг России.	Обеспечение экспортно-импортных перевозок через порты Юга России и Дальнего Востока.
Ненецкий АО	Строительство жд Сосногорск – Индига и морского порта Индига.	Развитие ТЭ, диверсификация маршрутов.
Ямало-Ненецкий АО	Строительство Северного широтного хода и железнодорожного выхода к порту Сабетта и СМП.	Развитие ТЭ, диверсификация маршрутов.
Республика Саха-Якутия	Строительство жд Нижний Бестях (Якутск) – Магадан, Эльга – Чумикан, соединение железных дорог Якутии с Китайскими железными дорогами в районе Сковородино.	Развитие ТЭ, диверсификация маршрутов, повышение доходов, рост занятости, обеспечение надёжности и повышение эффективности северного завоза.
Магаданская область	Реализация проекта строительства железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан.	Развитие ТЭ, диверсификация маршрутов.

Остановимся подробнее на основных направлениях формирования транзитной экономики на территории регионов России в современных условиях.

Центральное направление.

Москва и Московская область. В настоящее время на Московский железнодорожный узел обрабатывает около 68% контейнерных потоков России и является узким местом транспортно-логистической системы страны.

В целях повышения пропускной и провозной способностей Московского узла проводится модернизация Большой московской окружной железной дороги (БМО), нагрузка на которую возросла после перевода на него транзитного грузового и части пассажирского движения, ранее осуществляемого по территории Москвы. В целях снижения затрат на электроэнергию и обслуживание локомотивов тестируется практика соединения контейнерных поездов на ст. Вязьма для дальнейшего следования по участку Вязьма – Рыбное.

Преодоление сложностей по приему и отправке грузов на станциях Москвы и Московского региона требует развития ТЛЦ Белый Раст, Ховрино, Электроугли, Люберцы и др. Главным преимуществом ТЛЦ Электроугли является его географическое положение на востоке Московской области, что позволяет обрабатывать грузопоток в восточном направлении. Кроме того, ТЛЦ имеет хорошую транспортную доступность.

В июле 2022 г. начал работать новый контейнерный терминал компании ООО «Транс Синергия» в ТЛЦ Люберцы. Используемая в настоящее время ричстакерная практика перемещения контейнеров со временем планируется заменить на более эффективную крановую технологию.

ОАО «РЖД» намерено открыть новый контейнерный терминал на ст. Южный Порт в Москве перспективной мощностью 300 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) в год.

Калужская область. В последние годы на принципах государственно-частного партнёрства велось строительство и развитие железнодорожной инфраструктуры между территорией ОЭЗ «Калуга» и ст. Людиново-1, осуществляемые на основе концессионного соглашения между правительством Калужской области и ОАО «РЖД».

Нижегородская область. Рассматривается возможность формирования на территории субъекта Федерации совместно с Горьковской железной дорогой регионального транспортно-логистического кластера целях обхода Московского и Санкт-Петербургского железнодорожных узлов и повышения эффективности перевозок грузов в направлении Мурманского морского торгового порта.

Южное направление.

Самарская область. Модернизация и развитие сортировочной станции сетевого значения Кинель будет способствовать повышению эффективности обработки и пропуска грузопотоков по направлениям Уральский регион – Запад России и Центр России – Центральная Азия.

На станции реализуется ряд проектов по автоматизации операций с грузовыми поездами и вагонами, применению «умных» технологий на основе внедрения российского программного обеспечения «Цифровая железнодорожная станция».

АО «РЖД Логистика», Куйбышевский ТЦФТО и Куйбышевская дирекция по управлению терминально-складским комплексом совместными усилиями развивают сервис «Грузовой экспресс» путём прицепки вагонов к транзитным ускоренным контейнерным поездам, следующим по жёстким «ниткам» графика.

Волгоградская область. В регионе проводится реконструкция станции Гумрак, обслуживающей поезда формирования, следующие в порты Азово-Черноморского бассейна и Каспийского моря. Пропускная способность станции повысилась с 73 поезда до 126 поездов в сутки с перспективой увеличения до 174 поездов, в разы сокращён простой поездов, выросла участковая скорость проследования Гумракского железнодорожного узла.

Как отметил министр транспорта РФ В. Савельев, реализация этого проекта «расширяет возможности международных транспортных коридоров, прежде всего маршрута Север – Юг. В условиях кардинальных изменений логистики последних месяцев коридор приобретает

стратегическое значение для страны. Он становится одним из основных маршрутов доставки грузов» [11].

Астраханская область. Проводится модернизация и расширение порта Оля и транспортных подходов к нему в целях обеспечения до конца 2023 г. объёмов перевалки грузов 3 млн т., а до конца 2030 г. – 8 млн т [18].

Ростовская область. Летом 2022 г. на грузовом дворе станции Ростов-Западный на постоянной основе начала работу зона таможенного контроля контейнерных грузов в целях удовлетворения потребностей клиентов, осуществляющих экспортно-импортные перевозки грузов по маршрутам Россия – Турция/Китай/страны АТР.

Краснодарский край. Строительство вторых путей на участке Тихорецкая – Козырьки протяжённостью около 62 км и открытие по ним движения в январе 2022 г. стало одним из завершающих этапов проекта увеличения провозных способностей ОАО «РЖД» в направлении портов Азово-Черноморского бассейна. Пропускная способность этого участка выросла с 43 до 96 пар поездов в сутки.

Вторые пути построены в соответствии с масштабным инвестиционным проектом «Комплексная реконструкция участка ст. им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла». Укладка второго пути на участке Тихорецкая – Козырьки привело к созданию двухпутного маршрута протяжённостью более 700 км, соединяющего Поволжский федеральный округ и Краснодарский край. Пропускная способность участка ст. им. Максима Горького – Котельниково выросла с 36 до 154 пар поездов в сутки [19].

С целью развития транзитного потенциала Приволжской железной дороги в направлении «Север – Юг» ведётся строительство западного обхода Саратовского узла.

В июле 2022 г. на маршруте порт Темрюк (Россия) – порт Самсун (Турция) начали курсировать два новых парома для перевозки накатных грузов (типа ро-ро) вместимостью каждого более 100 транспортных средств.

Республика Дагестан. В целях увеличения пропускной способности проводится модернизация погранперехода Дербент, ОАО «РЖД» планирует построить до 2025 г. новую станцию на границе с Азербайджаном – Самур-2.

Повышается загрузка Махачкалинского морского торгового порта (ММТП), обслуживающего экспортные перевозки зерна, муки, др. сельскохозяйственных грузов, а также импортные поставки цемента из Ирана. Нехватка мощностей ММТП заставила задуматься о строительстве нового незамерзающего порта в Каспийске.

Республика Северная Осетия. В регионе реализуется комплекс мероприятий по повышению перерабатывающей способности грузового двора станции Владикавказ в целях повышения эффективности перевозок грузов из Армении и Грузии, а также в обратном направлении.

Восточное направление.

Свердловская область. Первая очередь ТЛЦ «Уральский», построенного вблизи станции Аппаратная в Екатеринбурге, была официально открыта 1 ноября 2022 г., когда заработал контейнерный терминал мощностью 300 тыс. ДФЭ в год, обеспечивающий одновременное обслуживание нескольких полносоставных контейнерных поездов. Перспективная мощность ТЛЦ составляет 600 тыс. ДФЭ в год.

Одним из предназначений ТЛЦ является перегрузка контейнерных грузов, следующих из портов Дальнего Востока, на фитинговые платформы и их дальнейшая отправка в Московский регион. В целом перевозка грузов в Екатеринбург без предварительной обработки в Москве повысит эффективность перевозочного процесса при снижении издержек.

Запланировано скорейшее открытие склада временного хранения (СВХ), что позволит ТЛЦ обрабатывать грузы, перевозимые по железной дороге под таможенным контролем, а также оказание сопутствующих транспортно-логистических услуг по переупаковке грузов, ремонту контейнеров и др.

Челябинская область. Главным инфраструктурным проектом региона по формированию основ транзитной экономики является строительство и запуск транспортно-логистического комплекса (ТЛК) «Южноуральский». Перевозки грузов перевозок из Китая на ТЛК начались в

2015 г., после чего были временно прекращены с тем, чтобы возобновиться в апреле 2021 г. Рассматривается возможность организации на территории комплекса производства контейнеров при участии и финансовой поддержке правительства Челябинской области и Государственной транспортной лизинговой компании.

Омская область. Власти российского региона и Павлодарского акимата Казахстана разрабатывают планы развития трансграничных перевозок грузов водным транспортом по реке Иртыш в направлении «Север – Юг».

Новосибирская область. В июне 2022 г., выступая на Сибирском транспортном форуме, губернатор Новосибирской области А. Травников заявил: «Я поставил задачу трейдерам и логистам изучить Северо-Западный Китай, Монголию, страны Центральной и Южной Азии – Афганистан, Пакистан, Индию, Вьетнам. Мы серьезно присматриваемся к этим регионам» [5].

Республика Тува. Строительство железной дороги Кызыл (Тува) – Курагино (Красноярский край) протяжённостью около 410 км, приостановленное весной 2021 г., позволит создать новый транзитный коридор Россия – Монголия – Китай.

Стоимость строительства железной дороги в рамках международного коридора через территорию Тувы оценивается в 1 трлн руб. Транспортная коммуникация повысит эффективность экспортных и внутренних перевозок угля, зерна и др. грузов из Сибирского региона. Перспективный объём перевозок оценивается в 73 млн т. грузов в год.

По словам главы республики В. Ховалыга, «западные санкции вызвали, по сути, стратегический поворот экономики России на восток, а это дает возможность по-новому взглянуть на многие проекты Тувы, в том числе и на отложенное строительство железной дороги. Если рассматривать ее не как технологическую дорогу для вывоза угля, а как транзитный коридор для продвижения экономики России на восток, в Монголию и Китай, то проект имеет очень неплохие перспективы» [14].

Республика Горный Алтай. В регионе разрабатываются три маршрута прокладки железной дороги через Горный Алтай в КНР для перевозки грузов из России. Маршрут ст. Абаза – Северный Китай обеспечит объёмы перевозок грузов в Китай на уровне 30 млн т. в год, что будет способствовать снижению нагрузки на Восточный полигон железных дорог.

Забайкальский край. Основным проектом развития ТЭ в регионе является модернизация контейнерного терминала ст. Забайкальск с увеличением его мощности до 500 тыс. ДФЭ в год.

Еврейская автономная область. В апреле 2022 г. была открыта российская часть трансграничного железнодорожного мостового перехода через Амур Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР). Через мост планируется экспортировать в КНР железную руду, уголь, минеральные удобрения, продукцию лесопереработки. Пропускная способность трансграничного железнодорожного перехода на первоначальном этапе эксплуатации составит 5,2 млн т. экспортных грузов в год с перспективой увеличения до 20 млн т.

Амурская область. Мостовой переход Благовещенск – Хэйхэ через реку Амур построен по концессионной модели путём создания российско-китайской компании с участием правительств региона и китайской провинции Хэйлунцзян. Проезд автотранспортных средств по мосту – платный. По расчетам, срок окупаемости инфраструктурного объекта составит 16 лет.

В своё время в Китае рассматривалась возможность соединения Китайских железных дорог с Транссибом в районе Благовещенска путём добавления к автомобильному мосту железнодорожного. Пока же компания «РЖД Бизнес Актив» тестирует услуги перевозке грузов из Китая в Россию, включающие доставку контейнеров из Китая до Благовещенска автомобильным транспортом, обработку на таможенно-логистическом терминале и их отправку по железной дороге в Центральную Россию.

Приморский край. Приоритетным проектом развития ТЭ в регионе является создание восточного транспортно-логистического узла (ТЛУ) на базе порта Владивостока для перегрузки контейнеров с обычных судов на суда-контейнеровозы ледового класса для дальнейшей перевозки по СМП.

Арктическая зона России и прилегающие территории.

Мурманская область. В качестве перспективного направления следует особо выделить раз-

работку проекта строительства в 2030 г. ст. Шонгуй в целях увеличения объёмов перевозок грузов до 100 млн т. в год в сообщении с Мурманским морским торговым портом и портом Лавна. Грузовой базой новой станции станут экспортные перевозки угля, минеральных удобрений, железорудного концентрата, а также обслуживание транзитного контейнерного потока по маршруту Европа – Китай и обратно.

Архангельская область. Главной транспортно-логистической задачей предприятий области является перенаправление экспортных потоков грузов из портов Северо-запада на другие направления – в порты и сухопутные погранпереходы Дальнего Востока и на маршрут Архангельская область – Новороссийск – Турция.

Ненецкий автономный округ. Главным проектом развития ТЛК региона является строительство железной дороги Сосногорск – Индига и возведение незамерзающего глубоководного морского порта Индига при участии корпорации «АЕОН» и группы «Руститан». Планируется, что подготовка к строительству порта начнется в 2023 г. На начальном этапе грузооборот порта будет составлять до 8 млн т., после завершения строительства – около 80 млн т. в год [6].

Строительство железной дороги Сосногорск – Индига является частью инфраструктурного проекта Баренцкомур, который призван обеспечить транспортную связь Индиги, Сосногорска, Троицко-Печорска, Полуночного и Сургута. Соединение Баренцкомур с СШХ и СМП будет способствовать снижению нагрузки на Транссиб.

По мнению координатора экспертного совета Проектного офиса развития Арктики А. Воротникова, «при реализации проекта существующий международный транспортный коридор Север – Юг, возможно, будет изменён. Новое железнодорожное сообщение свяжет между собой Северный Ледовитый и Индийский океаны» [4].

Ямало-Ненецкий автономный округ. На территории округа проводится модернизация железной дороги Обская – Салехард – Надым – Хорей за счёт регионального бюджета ЯНАО, ОАО «РЖД», ОАО «Газпром» и др. компаний, осуществляющих экспортные поставки в восточном направлении, и участвующие в освоении Арктической зоны России.

Строительство железной дороги Бованенково – Сабетта протяжённостью 170 км сформирует транспортный выход к СМП. Северный широтный ход обеспечит надёжную транспортную связь Нового Уренгоя, Салехарда и др. населённые пункты, мест образования и переработки грузопотоков в ЯНАО.

Республика Саха-Якутия. Реализация проекта строительства железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан обеспечит круглогодичную транспортировку более 90% продукции региональных предприятий и откроет доступ к более чем 1,5 тыс. месторождений разных полезных ископаемых [1].

Генеральный директор АО «АК «ЖДЯ» В. Шимохин указывает на необходимость и народнохозяйственную значимость строительства Амуро-Якутской железной дороги и её сопряжения с железнодорожной сетью Китая в районе Сковородино, что создаст новый транзитный торговый путь из северных провинций КНР к СМП [9].

Формирование и реализация транзитного потенциала республики Саха-Якутия особенно актуально в свете возможного проявления сепаратистских настроений и пантюкистской ориентации части элит и населения региона.

Строительство железной дороги Эльга – Чумикан (Удская губа) в Южной Якутии протяжённостью около 500 км при перспективной провозной способности 30 млн т. грузов в год будет способствовать диверсификации маршрутов экспортных поставок сырьевых ресурсов в условиях загруженности портов Дальнего Востока и Восточного полигона железных дорог.

В целях недопущения резкого роста цен на продукты питания в арктических районах республики по поручению главы региона А. Николаева открываются новые торгово-логистические центры компании АО «Якутоптторг». Перспективно осуществление силами компании завоза грузов водным транспортом из Краснодарского края по Волго-Донскому и Беломорско-Балтийскому каналам и СМП. Это значительно сократит расходы по сравнению с перевозками железнодорожным транспортом. В 2022 г. АО «Якутоптторг» впервые доставила социально значимые грузы в Арктику по СМП, время перевозки составило 45 дней.

Магаданская область. Основой формирования ТЭ в регионе является реализация проекта

строительства железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан.

Заключение

В заключении отметим ряд трудностей, которые препятствуют формированию основ ТЭ в регионах России, сокращают поле возможностей, возникшее в условиях новой реальности.

В первую очередь следует указать на предельную изношенность внутренней водной системы РФ, что всё более и более исключает речной транспорт из перевозок грузов и пассажиров. Недостаточный объём средств, выделяемых на содержание водных путей и гидросооружений, привел к сокращению объемов землечерпательных работ, к уменьшению глубин на судовых ходах и к ежегодному уменьшению протяженности обслуживаемых судоходных трасс, а также снижению безопасности судоходства.

Особо критическое положение складывается с искусственными инженерными сооружениями. «Значительный срок службы гидросооружений, интенсивная эксплуатация, волновое и ледовое воздействие на элементы конструкции сказались на их техническом состоянии. Увеличение габаритов и грузоподъемности судов (в 2-5 раз), повышение скорости их движения с показателями, предусмотренными при проектировании, ускоряют разрушение сооружений» [12, с. 341].

В настоящее время состояние и водные параметры Северной Двины, Беломорско-Балтийского канала и сибирских рек ограничивают возможности выхода судов класса «река-море» на СМП. При осуществлении перевозок грузов водным транспортом по северным рекам Якутии перевозчики сталкиваются с тем, что из-за отсутствия гарантированных глубин суда на отдельных реках и участках вынуждены идти с уменьшенной, зачастую половинной загрузкой.

Требуется срочное проведение дноуглубительных и русловыпрямительных работ, однако, на эти цели средства практически не предусмотрены. В 2016 г. для проведения на реках Республики Саха-Якутия дноуглубительных работ началось строительство земснаряда производительностью 1 тыс. куб. м в час. В то же время до 2030 г. региону потребуется дополнительно 11 судов обслуживающего флота [3].

По мнению заместителя председателя правительства – полпреда президента России в Дальневосточном федеральном округе Ю. Трутнева, в целях обеспечения надёжности и снижения затрат на проведение северного завоза следует создать специальную компанию по примеру дальневосточной авиакомпании «Аврора», сделавшей перелеты более доступными [15].

Ещё в середине 1990-х гг. В. Лексин и А. Швецов указывали на необходимость «создать в европейской части страны единую глубоководную систему с гарантированными глубинами для судоходства 4 м (при современных 3,2-3,3 м). Тем самым будут созданы условия для эксплуатации крупнотоннажного флота с ростом объема перевозок грузов речным транспортом... и последовательного переключения с морских на устьевые речные порты грузопотоков» [12, с. 343].

Это положение не утратило своей актуальности по сей день. Рост уровня воды в главных речных артериях России до 4 м не только позволит ходить по ним более крупным грузовым судам, но и даст возможность обеспечения устойчивого социально-экономического развития регионов.

Имеет место нехватка импортных судовых масел и силовых установок для ремонта действующих и строительства новых судов. Эти факторы, а также рост цен на судовую сталь могут стать причиной роста стоимости и сроков строительства новых судов на российских судостроительных заводах.

В настоящее время движение автотранспортных средств по мосту Благовещенск – Хэйхэ через реку Амур является крайне незначительным. На неопределённый срок откладывается строительство моста на Сахалин и мостового перехода через реку Лена в районе Якутска. Последний проект не был реализован, прежде всего, по причине перенаправления финансовых средств на возведение Керченского моста, имеющего важнейшее военно-политическое и социально-экономическое значение.

Однако, надо чётко осознавать, что в настоящее время, как никогда ранее, необходима смена приоритетов государственной экономической политики, основанная на понимании того,

что «продукция для Арктики – та ниша, где в силу внутреннего спроса (со стороны тех же ресурсных корпораций) успех России наиболее вероятен» [7, с. 205].

Практически полностью «заморожен» проект строительства железной дороги Белое море – Коми – Урал («Белкомур»). По мнению профессора НИУ «Высшая школа экономики», дирек-

Литература

1. Алешина А. Нижний Бестях – Магадан: востребованность новой железной дороги крайне высока. Интервью с генеральным директором ООО «ИНТЭК-Строй» А. Евлановым / РЖД-Партнер, 21.12.2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/nizhniy-bestyakh-magadan-vostrebovanost-novoy-zheleznoy-dorogi-kрайне-vysoka/> (дата обращения: 30.12.2021).
2. Баранец А. Частных инвесторов пригласили заняться логистикой / Гудок, 21.06.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1606695&archive=2022.06.21> (дата обращения: 21.06.2022).
3. Белов П. Севморпуть может стать наиболее выгодным маршрутом для северного завоза в районы Арктики / РЖД-Партнер, 28.10.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/sevmorput-mozhet-stat-naibolee-vygodnym-marshrutom-dlya-severnogo-zavoza-v-rayony-arkitki/> (дата обращения: 02.11.2022).
4. Волков С. Коридор между океанами / Гудок, 01.02.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1593737&archive=2022.02.01> (дата обращения: 22.02.2022).
5. Второй день Сибирского транспортного форума: новые условия рождают новые идеи / РЖД-Партнер, 24.06.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/vtoroy-den-sibirskogo-transportnogo-foruma-novye-usloviya-rozhdajut-novye-idei/> (дата обращения: 24.06.2022).
6. Завершена разработка предпроектной документации железной дороги на Индигу / РЖД-Партнер, 20.01.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zavershena-razrabotka-predproektnoy-dokumentatsii-zheleznoy-dorogi-na-indigu/> (дата обращения: 25.01.2022).
7. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Российская Арктика: к новому пониманию процессов освоения. Изд. 2-е. – М.: ЛЕНАНД, 2020. – 400 с.
8. Зоидов К.Х., Медков А.А. Перспективы декарбонизации мировой экономики в процессе формирования и эволюционного развития инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI века // Проблемы рыночной экономики. – 2021. – № 2. – С. 91-107.
9. Зубов А. Путь на Магадан / Гудок, 15.06.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1606137&archive=2022.06.15> (дата обращения: 17.06.2022).
10. Зубов М. Что повезут по Белкомуру? Интервью с ординарным профессором НИУ «Высшая школа экономики», директором Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ М. Блинкиным / РЖД-Партнер, 24.08.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/chto-povezut-po-belkomuru/> (дата обращения: 27.09.2022).
11. Каретникова Л. Грузам стало просторно / Гудок, 27.07.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1610027&archive=2022.07.27> (дата обращения: 27.07.2022).
12. Лексин В.Н., Швецов А.Н. Государство и регионы. Теория и практика государственного регулирования территориального развития. – М.: УРСС, 1997. – 372 с.
13. Ратников С. Российскому грузоперевозчику дают право обанкротиться не сегодня, а через полгода. Интервью с руководителем «Грузавтотранса» В. Матягиным / РЖД-Партнер, 25.04.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/interview/rossiyскому-gruzoperevozchiku-dayut-pravo-obankrotitsya-ne-segodnya-a-cherez-polgod/> (дата обращения: 25.04.2022).
14. Строительство ветки Кызыл – Курагино откроет новые перспективы РФ в Азии / РЖД-Партнер, 13.04.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/stroitelstvo-vetki-kyzyl-kuragino-otkroet-novye-perspektivy-rf-v-azii/> (дата обращения: 13.04.2022).
15. Трутнев поручил представить предложения по субсидированию кредитов для северного завоза / РЖД-Партнер, 11.03.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/trutnev-poruchil-predstavit-predlozheniya-po-subsidirovaniyu-kreditov-dlya-severnogo-zavoza/> (дата обращения: 11.03.2022).
16. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Внедрение и распространение перевозочных технологий на принципах магнитной левитации как инновационно-инфраструктурная основа формирования Глобальной Евразии / В сборнике: Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития. Пленарные доклады / Материалы Девятого Международного форума. 2020. С. 237-250.
17. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Магнитно-левитационные перевозочные технологии как инновационно-инфраструктурная основа формирования Глобальной Евразии // Экономика и управление. 2020. Т. 26. № 11 (181). С. 1180-1189.
18. Чернышевская Ю. В развитие порта Оля инвестируют 34 млрд руб. / РЖД-Партнер, 17.01.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/v-razvitie-porta-olya-investiruyut-34-mlrd-rublej/> (дата обращения: 26.01.2022).
19. Шмалей А. Время возможностей. Интервью с начальником ПривЖД С. Альмеевым / Гудок, 23.05.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1603949&archive=2022.05.23> (дата обращения: 03.06.2022).
20. Яременко Ю.В. Приоритеты структурной политики и опыт реформ. – М.: Наука, 1999. – 414 с.
21. Яременко Ю.В. Прогнозы развития народного хозяйства и варианты экономической политики. – М.: Наука, 1997. – 479 с.

22. Alchian, Armen A. *Uncertainty, Evolution and Economic Theory* // *Journal of Political Economy*, 1950, vol. 58, p. 211-221.
23. Nelson R.R., Winter S.J. *An evolutionary theory of economic change*. - M.: Finstatinform, 2000. - 474 p.

References:

1. Aleshina A. Nizhnij Bestyah – Magadan: vostrebovannost' novej zheleznoj dorogi krajne vysokaja. Interv'y u s general'nym direktorom OOO «INTEK-Stroj» A. Evlanovym / RZHD-Partner, 21.12.2021. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/nizhnij-bestyakh-magadan-vostrebovannost-novoy-zheleznoj-dorogi-krajne-vysokaja/> (data obrashcheniya: 30.12.2021).
2. Baranec A. CHastnyh investorov prigasili zanyat'sya logistikoj / Gudok, 21.06.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1606695&archive=2022.06.21> (data obrashcheniya: 21.06.2022).
3. Belov P. Sevморпут' mozhet stat' naibolee vygodnym marshrutom dlya severnogo zavoza v rajony Arktiki / RZHD-Partner, 28.10.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/sevmorput-mozhet-stat-naibolee-vygodnym-marshrutom-dlya-severnogo-zavoza-v-rayony-arktiki/> (data obrashcheniya: 02.11.2022).
4. Volkov S. Koridor mezhdu okeanami / Gudok, 01.02.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1593737&archive=2022.02.01> (data obrashcheniya: 22.02.2022).
5. Vtoroj den' Sibirskogo transportnogo foruma: novye usloviya rozhdajut novye idei / RZHD-Partner, 24.06.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/vtoroj-den-sibirskogo-transportnogo-foruma-novye-usloviya-rozhdajut-novye-idei/> (data obrashcheniya: 24.06.2022).
6. Zavershena razrabotka predproektnoj dokumentacii zheleznoj dorogi na Indigu / RZHD-Partner, 20.01.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zavershena-razrabotka-predproektnoj-dokumentatsii-zheleznoj-dorogi-na-indigu/> (data obrashcheniya: 25.01.2022).
7. Zamyatina N.YU., Pilyasov A.N. Rossijskaya Arktika: k novomu ponimaniyu processov osvoeniya. Izd. 2-e. – M.: LENAND, 2020. – 400 s.
8. Zoidov K.H., Medkov A.A. Perspektivy dekarbonizacii mirovoj ekonomiki v processe formirovaniya i evolyucionnogo razvitiya innovacionno-industrial'nyh pojasov torgovyh putej HKHI veka // *Problemy rynochnoj ekonomiki*. – 2021. – № 2. – S. 91-107.
9. Zubov A. Put' na Magadan / Gudok, 15.06.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1606137&archive=2022.06.15> (data obrashcheniya: 17.06.2022).
10. Zubov M. CHto povezut po Belkomuru? Interv'y u s ordinarnym professorom NIU «Vysshaya shkola ekonomiki», direktorom Instituta ekonomiki transporta i transportnoj politiki NIU VSHE M. Blinkinyim / RZHD-Partner, 24.08.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/chto-povezut-po-belkomuru/> (data obrashcheniya: 27.09.2022).
11. Karetnikova L. Gruzam stalo prostorno / Gudok, 27.07.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1610027&archive=2022.07.27> (data obrashcheniya: 27.07.2022).
12. Leksin V.N., SHvecov A.N. Gosudarstvo i regiony. Teoriya i praktika gosudarstvennogo regulirovaniya territorial'nogo razvitiya. – M.: URSS, 1997. – 372 s.
13. Ratnikov S. Rossijskomu gruzoperevozhniku dayut pravo obankrotit'sya ne segodnya, a cherez polgoda. Interv'y u s rukovoditelem «Gruzavotransa» V. Matyaginym / RZHD-Partner, 25.04.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/interview/rossijskomu-gruzoperevozhniku-dayut-pravo-obankrotitsya-ne-segodnya-a-cherez-polgoda/> (data obrashcheniya: 25.04.2022).
14. Stroitel'stvo vetki Kyzyl – Kuragino otkroet novye perspektivy RF v Azii / RZHD-Partner, 13.04.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/stroitelstvo-vetki-kyzyl-kuragino-otkroet-novye-perspektivy-rf-v-azii/> (data obrashcheniya: 13.04.2022).
15. Trutnev poruchil predstavit' predlozheniya po subsidirovaniyu kreditov dlya severnogo zavoza / RZHD-Partner, 11.03.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/trutnev-poruchil-predstavit-predlozheniya-po-subsidirovaniyu-kreditov-dlya-severnogo-zavoza/> (data obrashcheniya: 11.03.2022).
16. Cvetkov V.A., Zoidov K.H., Medkov A.A. Vnedrenie i rasprostranenie perevozochnyh tekhnologij na principah magnitnoj levitacii kak innovacionno-infrastrukturnaya osnova formirovaniya Global'noj Evrazii / V sbornike: Rossiya v XXI veke: global'nye vyzovy i perspektivy razvitiya. Plenarnye doklady / *Materialy Devyatogo Mezhdunarodnogo foruma*. 2020. S. 237-250.
17. Cvetkov V.A., Zoidov K.H., Medkov A.A. Magnitno-levitacionnye perevozochnye tekhnologii kak innovacionno-infrastrukturnaya osnova formirovaniya Global'noj Evrazii // *Ekonomika i upravlenie*. 2020. T. 26. № 11 (181). S. 1180-1189.
18. CHernyshevskaya YU. V razvitie porta Olya investiruyut 34 mlrd rub. / RZHD-Partner, 17.01.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/v-razvitie-porta-olya-investiruyut-34-mlrd-rublej/> (data obrashcheniya: 26.01.2022).
19. SHmalej A. Vremya vozmozhnostej. Interv'y u s nachal'nikom PrivZHD S. Al'meevym / Gudok, 23.05.2022. [Elektronnyj resurs]. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1603949&archive=2022.05.23> (data obrashcheniya: 03.06.2022).
20. YAremento YU.V. Prioritety strukturnoj politiki i opyt reform. – M.: Nauka, 1999. – 414 s.
21. YAremento YU.V. Prognozy razvitiya narodnogo hozyajstva i varianty ekonomicheskoy politiki. – M.: Nauka, 1997. – 479 s.
22. Alchian, Armen A. *Uncertainty, Evolution and Economic Theory* // *Journal of Political Economy*, 1950, vol. 58, p. 211-221.
23. Nelson R.R., Winter S.J. *An evolutionary theory of economic change*. - M.: Finstatinform, 2000. - 474 p.