

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

**ЗОИДОВ ЗАФАР КОБИЛДЖОНОВИЧ**

руководитель Центра информационного администрирования,  
научный сотрудник Лаборатории интеграции российской экономики  
в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН,  
e-mail: zafar2608@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2023-3-93-106

### АКТУАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНКЛЮЗИВНОГО РОСТА АЗИАТСКОЙ РОССИИ<sup>1</sup>

**Аннотация.** Исследование направлено на выявление и анализ актуальных направлений транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России. **Цель.** Доказать, что основой социально-экономического развития и инклюзивного роста Азиатской России должно стать формирование эффективной транспортно-транзитной системы (ТТС), обеспечивающей надёжную коммуникационную связь со странами Глобальной Евразии и реализующей синергетический эффект сочетания внутренних, экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов. **Задачи.** Выявить актуальные направления развития Восточного полигона железных дорог Азиатской России, представить, проанализировать и дать оценку перспективам реализации основных проектов транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России, выявить главные проблемы обеспечения транспортно-транзитной системы Азиатской России подвижным составом. **Методология.** В исследовании использованы методы историко-экономического анализа, теории производственно-технологической сбалансированности экономики, системной парадигмы, эволюционно-институциональной теории, экспертных и аналитических оценок. **Результаты.** Установлено, что после начала специальной военной операции на Украине и резкого усиления санкционного давления со стороны коллективного Запада произошёл резкий разворот грузопотоков на Восток и Юг, основную нагрузку по обслуживанию которых принял Восточный полигон железных дорог России. Определены актуальные направления развития Восточного полигона железных дорог Азиатской России. Выявлены и проанализированы главные проблемы обеспечения подвижным составом перевозок грузов из портов Дальнего Востока вглубь Азиатской России. **Выводы.** Реализация крупных инфраструктурных проектов развития транспортно-транзитной инфраструктуры Азиатской России станет символом и фундаментом полного возвращения страны в мировое хозяйство в качестве его неотъемлемой и важнейшей части. Задача обеспечения вывоза контейнерных грузов из портов Дальнего Востока является государственной, но при этом прилагаются все усилия, чтобы учесть интересы коммерческих структур, работать на организационно-институциональных принципах государственно-частного партнёрства.

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

*Ключевые слова:* Азиатская Россия, инклюзивный рост, транспортно-транзитная система, инфраструктурные проекты, железные дороги, Транссиб, пограничные переходы, подвижной состав, новая экономическая реальность, внешнее санкционное давление.

---

**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

**ZOIDOV ZAFAR KOBILZHONOVICH**

Head of the Center for Information Administration, Researcher  
at the Laboratory of Integration of the Russian Economy into the World  
Economy of the Institute of Market Problems  
of the Russian Academy of Sciences,  
e-mail: zafar2608@mail.ru

## CURRENT DIRECTIONS OF TRANSPORT AND TRANSIT SUPPORT FOR INCLUSIVE GROWTH OF ASIAN RUSSIA

**Abstract.** The research is aimed at identifying and analyzing the current directions of transport and transit support for inclusive growth in Asian Russia. **Goal.** To prove that the basis of socio-economic development and inclusive growth of Asian Russia should be the formation of an effective transport and transit system (TTS), providing reliable communication with the countries of Global Eurasia and realizing the synergetic effect of a combination of domestic, export-import and transit cargo transportation. **Tasks.** To identify the current directions of development of the Eastern Polygon of the railways of Asian Russia, to present, analyze and evaluate the prospects for the implementation of the main projects of transport and transit support for inclusive growth of Asian Russia, to identify the main problems of providing the transport and transit system of Asian Russia with rolling stock. **Methodology.** The research uses methods of historical and economic analysis, theory of production and technological balance of the economy, system paradigm, evolutionary and institutional theory, expert and analytical assessments. **Results.** It has been established that after the start of a special military operation in Ukraine and a sharp increase in sanctions pressure from the collective West, there was a sharp reversal of cargo flows to the East and South, the main burden of servicing which was taken by the Eastern Polygon of the railways of Russia. The current directions of development of the Eastern polygon of the railways of Asian Russia are determined. The main problems of providing rolling stock for cargo transportation from the ports of the Far East to the depths of Asian Russia are identified and analyzed. **Conclusions.** The implementation of major infrastructure projects for the development of the transport and transit infrastructure of Asian Russia will become a symbol and foundation for the country's full return to the world economy as its integral and most important part. The task of ensuring the export of containerized cargo from the ports of the Far East is a state one, but at the same time every effort is being made to take into account the interests of commercial structures, to work on the organizational and institutional principles of public-private partnership.

**Keywords:** Asian Russia, inclusive growth, transport and transit system, infrastructure projects, railways, Transsib, border crossings, rolling stock, new economic reality, external sanctions pressure.

---

### Введение

Усиление внешнего санкционного давления на Россию и Белоруссию со стороны коллективного Запада после начала в феврале 2022 г. специальной военной операции (СВО) на Укра-

ине, необходимость увеличения параллельного импорта и экспортных поставок в дружественные государства привели к переориентации грузопотоков на восточные и южные направления и повысили геоэкономическую значимость Азиатской России (АзРФ).

В своём исследовании коллектив авторитетных учёных и региональных руководителей отмечают, что «важнейший залог успеха АзРФ – “срединное” положение ее ядра, Ангаро-Енисейского макрорегиона, равноудаленного по отношению к странам Европы, с одной стороны, и Центральной и Восточной Азии – с другой» [24].

Потенциал инклюзивного роста АзРФ не был реализован в полной мере даже в годы существования Советского Союза (СССР) по причинам:

- ведомственности, разноразправленной деятельности министерств и ведомств, имевших свои приоритеты;

- подавления инициативы и невозможности принятия решений на горизонтальном уровне;

- отсутствия координационных механизмов реализации крупных гражданских проектов.

Авторы выделяют несколько важных отраслевых импульсных проектов, обеспечивающих значимый синергетический социально-экономический эффект, среди которых упоминается развитие современной транспортной инфраструктуры, включая как сооружение транспортно-коммуникационных артерий, так и производство современных материалов и транспортных средств. Указывается на необходимость перехода от древовидной структуры транспортно-дорожного комплекса к его сетевой организации как основе пространственно-хозяйственного освоения АзРФ.

Источником финансирования создания и развития сетевой транспортно-коммуникационной системы должно стать целевое аккумулирование доходов, получаемых вследствие благоприятной мировой ценовой конъюнктуры на энергоресурсы и металлы с последующим их направлением на реализацию проектов производства более сложных товаров и услуг [24].

Создание и развитие социально-культурной инфраструктуры железнодорожного транспорта в отдалённых регионах АзРФ было и остаётся насущной задачей государства, необходимым условием обеспечения его национальной безопасности, неотъемлемым элементом развития человеческого капитала. Нельзя не согласиться с выводом И. Романова, И. Забаева и В. Чернова, что «деградация социума в восточных регионах России очевидна» [20, с. 56].

В годы существования СССР трудовые мигранты из Европейской России, вахтовики и даже энтузиасты стали воспринимать высокий уровень доходов, получаемых на Востоке страны и в районах Крайнего Севера, как должное, при этом у них сложилось сознание своего временного пребывания в этих регионах АзРФ. Изучая происходящее в восточных регионах России, авторы убедились, что там формируется и укрепляется маргинальное общество, активно способствующее перекачке природных ресурсов России в Китай и Японию.

По мнению И. Романова, И. Забаева и В. Чернова, главной инфраструктурной опорой нового общества, каркасом новой российской цивилизации на Востоке страны должна стать Трансконтинентальная магистраль в районе 60-й параллели – от Санкт-Петербурга до Магадана, идущая параллельно Транссибу.

Транзитные перевозки грузов по новому торговому пути дадут мощный социально-экономический эффект, станут инфраструктурной основой инклюзивного роста регионов Арктической зоны России, Сибири и Дальнего Востока. При этом категорически не стоит «рассматривать магистраль как удобное средство доступа к природным богатствам Сибири и Дальнего Востока. Вывоз сырья с Востока России вообще нужно прекратить. Всё сырьё должно перерабатываться на месте. Главная функция магистрали, подчёркиваем, – социальная» [20].

В статье выдвинута гипотеза, что основой социально-экономического развития и инклюзивного роста Азиатской России должно стать формирование эффективной транспортно-транзитной системы (ТТС), обеспечивающей надёжную коммуникационную связь со странами Глобальной Евразии и реализующей синергетический эффект сочетания внутренних, экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов [13–14].

### **1. Актуальные направления развития Восточного полигона железных дорог Азиатской России**

Транспортно-транзитная система Азиатской России не является главным направлением развития транзитной экономики страны. По сведениям руководителя Северо-Западного отделения Международной академии транспорта Ю. Чижкова, в 2021 г. в транзитном сообщении Китай – Европа – Китай было перевезено 1,1 млн ДФЭ (контейнеров в 20-футовом эквивален-

те).

Большинство контейнеров – 692 тыс. ДФЭ – было перевезено по Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали через Казахстан, Россию и Белоруссию. При этом не используется инфраструктура Восточного полигона российских железных дорог.

В транзитном сообщении по Дальневосточной железной дороге в 2021 г. было отправлено 141 тыс. ДФЭ, по Забайкальской железной дороге – около 73 тыс. ДФЭ. По мнению Ю. Чижкова, «быстро нарастить пропускную способность железнодорожного маршрута Восток – Запад не удастся» [4].

В первом полугодии 2022 г. транзитные перевозки контейнеров по территории России сократились на 19%, до 369 тыс. ДФЭ [15]. Согласно данным ПАО «ТрансКонтейнер», транзитные перевозки через РФ за 10 месяцев 2022 г. сократились также на 19%, до 713 тыс. ДФЭ [9].

Кроме того, наблюдались существенные задержки функционирования транспортно-логистической цепи:

- 10–14 дней ожидания выгрузки в порту Дальнего Востока;
- 3 дня занимала выгрузка с морского судна;
- 14 дней – погрузка на железнодорожные платформы;
- 12–14 дней занимала перевозка до Москвы при снижении скорости движения примерно на 20%.

В результате время железнодорожной перевозки грузов занимало в среднем 45 суток, что сравнимо со сроками их транспортировки морским транспортом из Шанхая до портов Балтийского моря [9].

Выступая на ПМЭФ-2022, губернатор Забайкальского края А. Осипов отметил, что около 100 млн тонн грузов, которые ранее следовали в сообщении с недружественными странами, неизбежно перераспределятся в направлениях стран БРИКС, и прежде всего Китая [12].

В 2022 г. по Восточному полигону было перевезено 148,8 млн тонн грузов, а в целом провозная способность полигона достигла 158 млн тонн. Это произошло благодаря проведению масштабных работ по ликвидации узких мест на железных дорогах полигона, где было построено и реконструировано около 1200 объектов, модернизировано около 5 тыс. км верхнего строения пути, осуществлено переустройство более 200 станций и перегонов: строительство вторых путей, разъездов, двухпутных вставок. Например, сооружение второго пути на перегоне Аносовская – Пурикан в Амурской области привело к исключению пересекающихся маршрутов [28].

В настоящее время приоритетными задачами ОАО «РЖД» являются:

- развитие перевозок контейнерными поездами в сообщении Китай – Европа;
- ликвидация узких мест на железных дорогах Забайкальского края и Дальнего Востока;
- полная электрификация железных дорог на Востоке страны;
- диверсификация грузовых потоков, в т. ч. через восточные пункты пропуска (Забайкальск, Гродеково и Наушки), имеющие возможности для наращивания объёмов перевозок;
- сбалансированное развитие приграничной инфраструктуры;
- синхронизация планов увеличения провозной и пропускной способности пунктов пропуска с российской и китайской стороны;
- переход на электронный юридически значимый документооборот с контролирующими органами, повышение полноты и качества электронных данных.

Характерно, что средства на полную электрификацию железных дорог Восточного полигона предполагается привлечь за счёт перекрестного субсидирования. Для этого в Кемеровской и Иркутской областях планируется повысить тарифы на электроэнергию для предприятий и населения еще на 5% в дополнение к согласованному на федеральном уровне повышению на 9%. По словам генерального директора АО «Трансэнерком» О. Шевцова, «это вынужденная мера, так как частные инвесторы не спешат вкладывать в развитие Дальневосточного региона из-за долгой окупаемости вложенных средств» [1].

В целях увеличения пропускной способности Транссиба и БАМа предлагается применение таких инструментов государственной поддержки, как отсутствие требований по локализации производства оборудования, а также обеспечение гарантированного спроса на электроэнергию по схеме take-or-pay («бери или плати»).

Другими направлениями транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России являются следующие.

Транспортно-транзитное обеспечение экспортных поставок зерна. Так, компания ООО

«Забайкальский зерновой терминал» совместно с ОАО «РЖД» реализует проект по строительству зерновых элеваторов вдоль Транссибирской магистрали. Компания вместе с ОАО «РЖД» разработали проект «Узловой элеватор», направленный на транспортно-логистическое обслуживание увеличения производства зерновых в России и разворота грузопотоков на восток. Он предполагает строительство семи элеваторов от Тюменской области до Забайкальского края. Элеваторы будут оснащены железнодорожной инфраструктурой необщего пользования и депо с локо-роботами (тяговые модули вагонов с дистанционным управлением). Фронт погрузки рассчитан на приём полного состава длиной в 71 условный вагон [18].

Развитие смешанных железнодорожно-автомобильных (контрейлерных) перевозок. По сведениям заведующего отделением макроэкономики и методологии прогнозирования АО «Институт экономики и развития транспорта» А. Тихомирова, железнодорожные контрейлерные сервисы востребованы в основном на расстояниях перевозки грузов протяжённостью более 3 тыс. км [22].

Существуют планы по организации постоянных контрейлерных перевозок в Калининградскую область, Екатеринбург, Красноярск, а также в Китай через железнодорожные пункты пропуска Забайкальск и Гродеково. Для развития международных контрейлерных перевозок необходимо провести организационно-институциональные преобразования, направленные, прежде всего, на упрощение таможенных процедур досмотра полуприцепов на железнодорожных пунктах пропуска.

Цифровизация и использование искусственного интеллекта в работе железнодорожных пунктов пропуска (ЖДПП). Федеральная таможенная служба (ФТС) России разрабатывает проект интеллектуального пункта пропуска, основанного на информационном взаимодействии федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ).

К основным элементам интеллектуального ЖДПП относятся:

- современные системы связи;
- интегрированные системы считывания и распознавания номеров контейнеров (включая железнодорожные вагоны);
- интегрированные системы видеонаблюдения;
- автоматизированные системы определения весовых параметров;
- стационарные порталные инспекционно-досмотровые комплексы высокой производительности;
- системы диспетчеризации;
- технические средства для обеспечения проведения контроля товаров различных категорий;
- взаимодействие ФОИВ в единой информационной среде [29].

## **2. Основные проекты транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России**

Перспективные инфраструктурные проекты транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России представлены в табл.

Создание международного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай через территорию Тувы включает строительство железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино и её продление в Монголию и Китай. Строительство железной дороги оценивается в 1 трлн руб. Перспективная грузовая база, основу которой будут составлять уголь, зерно и контейнерные грузы, составит 73 млн т грузов в год. Реализация проекта позволит, по оценкам, высвободить 20% провозной способности Транссиба и БАМа [19].

Модернизация погранперехода Забайкальск – Маньчжурия для увеличения грузооборота после снятия Китаем ограничений, связанных с борьбой с пандемией коронавируса COVID-19.

В 2009 г. началась реализация проекта по модернизации и развитию станции Забайкальск, который был разделён на несколько этапов:

1-й этап предполагал обновление парка погранично-таможенного контроля на железнодорожном пункте пропуска Забайкальск – Маньчжурия.

2-й этап закончился открытием в марте 2022 г. нового перегрузочного терминала.

3-й этап заключался в реконструкции сортировочных мощностей погранперехода на путях колеи 1435 мм.

**Перспективные инфраструктурные проекты транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России**

Название проекта	Роль в развитии транспортно-транзитной системы АзРФ	Влияние на обеспечение инклюзивного роста региона АзРФ
Создание международного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай через территорию Тувы	Развитие транзитной экономики в АзРФ в целом и Республике Тува, высвобождение пропускной и провозной способности Транссиба и БАМа, а также дальневосточных портов	Увеличение объёмов добычи и экспорта угля и других ресурсов, рост занятости на железной дороге
Модернизация погранперехода Забайкальск – Маньчжурия	Увеличение пропускной способности главного ЖДПП между Россией и Китаем, сокращение времени транзитных перевозок грузов	Стабилизация социально-экономического положения депрессивного Забайкальского края, рост транспортной доступности КНР для регионального малого бизнеса
Развитие перевозок грузов по железнодорожному мостовому переходу через реку Амур Нижнеленинское – Тунцзян	Реализация инновационного совместного российско-китайского проекта строительства инфраструктурного объекта, развития нового входа в Китай	Увеличение экспорта в КНР железной руды, угля, минеральных удобрений, продукции лесопереработки. Развитие промышленности в ЕАО
Развитие перевозок по автомобильному мостовому переходу через реку Амур Благовещенск – Хэйхэ	Реализация инновационного совместного российско-китайского проекта строительства инфраструктурного объекта на концессионной основе, организация мультимодальной перевозки грузов из Китая в Россию	Перенесение центров формирования поездов со станций Дальнего Востока на транспортные мультимодальные узла Амурской области
Введение в эксплуатацию погранперехода Джалинда (Россия) – Мохэ (Китай) в Амурской области	Создание нового маршрута транспортного направления «Север – Юг»: Мохэ (Китай) – Якутск – СМП. Развитие транзитной экономики в Амурской области и Республике Саха-Якутия	Рост объёмов перевозок угля и других грузов на экспорт в Китай, повышение эффективности «северного завоза»
Проект строительства железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан	Развитие ТТС Якутии. Формирование инфраструктурной основы создания транспортно-транзитного сообщения Северная Америка – Россия – Восточная Азия/Европа	Повышение эффективности «северного завоза», транспортное обеспечение экспортных поставок через порт Магадан

В июле 2022 г. ОАО «РЖД» и компания «ТрансКонтейнер» открыли обновлённый приёмно-отправочный парк на станции Забайкальск. Модернизация позволит увеличить пропускную способность контейнерного терминала с 8 до 12 поездов в сутки. Благодаря увеличению протяжённости приёмноотправочных путей колеи 1435 мм и строительству второго примыкания к станции Забайкальск появилась возможность обрабатывать поезда в двух направлениях. Реконструкция позволит увеличить общую мощность терминала с 315 до 555 тыс. ДФЭ в год, при этом сократится время на подачу и уборку вагонов с путей.

Предполагается, что реализация 4-го этапа развития погранперехода приведёт к увеличению пропускной способности станции Забайкальск до 32 пар поездов в сутки [26].

Развитие перевозок грузов по железнодорожному мостовому переходу через реку Амур Нижнеленинское – Тунцзян. В апреле 2022 г. была открыта российская часть трансграничного железнодорожного мостового перехода через Амур Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР) в Еврейской автономной области. Пропускная способность трансграничного железнодорожного перехода на первоначальном этапе эксплуатации составит 5,2 млн тонн экспортных грузов в год с перспективой увеличения до 20 млн тонн. Через мост планируется экспортировать в КНР железную руду, уголь, минеральные удобрения, продукцию лесопереработки. Главной особенностью однопутного сооружения стала его двухколейная конструкция, предназначенная для пропуска поездов с российской шириной колеи 1520 мм и китайской – 1435 мм. Рядом с погранпереходом возведена необходимая примостовая инфраструктура: парк трансформаторная подстанция, технического обслуживания, котельная [16].

Развитие перевозок по автомобильному мостовому переходу через реку Амур Благовещенск – Хэйхэ. Общая протяженность мостового перехода – 20 км, включая 6 км дороги в Китае и 13 км подъездных путей на территории России. Длина самого мостового сооружения – 1080 м [7].

Мостовой переход построен по концессионному соглашению, для реализации проекта была

создана российско-китайская компания, концедентами которой выступили правительство Амурской области и провинции Хэйлунцзян (право собственности разграничено по линии госграницы). Возврат инвестиций будет осуществляться за счёт платного проезда по мосту. Целесообразно масштабирование практики заключения концессионных соглашений на другие пограничные переходы.

Контейнерный оператор «РЖД Бизнес Актив» совместно с логистической компанией «Оклет карго» стали оказывать услуги по мультимодальной перевозке грузов из Китая в Россию через мостовой переход Благовещенск – Хэйхэ. Сервис включает перевозку контейнеров автомобильным транспортом из Китая до Благовещенска по мосту, обработку на таможенно-логистическом терминале Каникурган и их отправку в составе контейнерного поезда в Европейскую часть России.

Организация мультимодальных перевозок из Китая в Россию позволит:

- сбалансировать количество контейнеров в обороте;
- сократить расстояния перевозок по России примерно на 1,5 тыс. км по сравнению с такими узлами организации поездных формирований, как Владивосток и Уссурийск без существенного увеличения пробега вагонов по Китаю [11].

Введение в эксплуатацию погранперехода Джалинда (Россия) – Мохэ (Китай) в Амурской области. Введение в эксплуатацию этого погранперехода, работа которого была приостановлена в начале 2000-х гг. в связи с низким грузопотоком, позволит сократить расстояние для перевозки грузов между Россией и Китаем на 1 тыс. км [21].

При разработке проектов развития узлового транспортно-логистического центра в районе пункта пропуска Джалинда и мостового перехода критически важно тесное взаимодействие с китайскими специалистами по техническим вопросам сооружения инфраструктурных объектов и отработки технологии приёма и передачи поездных формирований с учётом разницы с стандартах железнодорожной колеи.

В создании мостового погранперехода Джалинда – Мохэ заинтересованы Амурская область и Республика Саха-Якутия, угледобывающим предприятиям которой необходимы новые входы в страны Азии для осуществления экспортных поставок. В свою очередь, от коммерческих структур требуется обеспечить гарантированные объёмы перевозок угля и других грузов.

Одновременно ОАО «РЖД» и компания АО «АК «Железные дороги Якутии» озабочены планами реконструкции и восстановления движения по неиспользуемой в настоящее время железной дороге необщего пользования Сковородино – Рейново (Джалинда) протяженностью 68 км, ведущей к пункту пропуска Джалинда [5].

Строительство железнодорожного моста Джалинда – Мохэ может быть осуществлено на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Компания АО «АК «ЖДЯ» готова выступить одним из участников сооружением моста, организации функционирования погранперехода и эксплуатации железной дороги Сковородино – Рейново. Кроме того, в строительстве погранперехода заинтересованы компания «Бамтоннельстрой-Мост» и Газпромбанк. До постройки моста перевозки будут носить мультимодальный характер с использованием речного транспорта в тёплое время года и автомобильного – в холодное.

Проект строительства железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан. Необходимо отметить, что ещё в годы существования СССР Нижний Бестях рассматривался как узловой логистический центр, обеспечивающий транспортно-коммуникационную связь с Магаданской областью.

Наличие железной дороги Беркабит – Томмот – Нижний Бестях (Якутск) предоставляет все возможности для реализации новых инвестиционных проектов. Ключевым моментом в транспортно-транзитном обеспечении инклюзивного роста северо-восточных регионов Азиатской России является строительство моста через реку Лену в районе Якутска. Стоимость мостового перехода протяженностью 3,1 км (вместе с подходами – около 15 км) оценивается в 141,3 млрд руб.

Строительство железной дороги Нижний Бестях (Якутск) – Магадан протяженностью 1,8 тыс. км станет инфраструктурной основой круглогодичной перевозки грузов на север и обеспечит дополнительный выход к Тихому океану через мало загруженный в настоящее время порт Магадан. Это позволит разгрузить действующие морские порты на Дальнем Востоке. Предполагаемые сроки строительства – около 12 лет.

Соединение этой железной дороги с Амуро-Якутскую магистралью и железной дорогой Сковородино – Рейново (Джалинда) с выходом в северные провинции КНР обеспечит под операционным управлением АО «АК «ЖДЯ» транспортировку китайских грузов к Северному морскому пути и резко повысит транспортно-транзитный потенциал Азиатской России.

Развитие ТТС Якутии могло привести к появлению значительных синергетических эффектов, связанных с:

- удешевлением и обеспечением круглогодичного снабжения северных территорий вместо дорогостоящего «северного завоза»;
- началом освоения на промышленной основе природных ресурсов республики;
- инфраструктурным обеспечением строительства Ленского каскада ГЭС, что предусматривалось ещё в годы существования СССР, когда предполагалось продление железной дороги от Якутска в обход Горной Якутии;
- повышением транспортной доступности населённых пунктов.

Другими проектами транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России являются следующие.

1. Строительство железной дороги от ст. Зуунбаян Улан-Баторской железной дороги до границы с Китаем протяжённостью 226 км.

2. Реализация проекта строительства железной дороги в Приморском крае Лесозаводск (Россия) – Хулинь (Китай) протяжённостью 56 км.

3. Участие России в строительстве железной дороги Аягоз – Бахты в Казахстане до границы с Китаем протяжённостью 270 км.

4. Создание нового железнодорожного погранперехода в Приаргунске, строительство железной дороги в Китае протяжённостью 192 км, что обеспечит связь с Транссиба и приграничных провинций Китая Внутренняя Монголия и Хэйлунцзян.

5. Использования погранперехода Соловьевск (Россия) – Эрэнцав (Монголия) для организации ещё одного направления транзитного сообщения с Китаем.

Проект строительства железной дороги Правая Лена – Зырянка – Уэлен с выходом к Беринговому проливу. Проект соединения Северной Америки и Евразии был разработан ещё в конце XIX в. в США. В 1996 г. правительство США выделило 10 млн долл. на исследования по проекту строительства трансконтинентальной магистрали, соединяющей Евразию и Америку тоннелем через Берингов пролив (ICL – World Link) с участием России и стран АТР.

В 2007 г. в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие Дальнего Востока и Забайкалья» было принято решение о продлении железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск до Магадана навстречу транспортным коммуникациям, предусмотренным проектом ICL – World Link.

В 2007 г. в «Стратегию развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 г.» было включено строительство железной дороги Правая Лена – Зырянка – Уэлен с выходом к Беринговому проливу протяженностью 3,5–4,0 тыс. км в целях создания трансконтинентального транспортно-транзитного сообщения Северная Америка – Россия – Восточная Азия/Европа.

Для реализации проекта требовалось заключить межгосударственное соглашение. Однако Россия отказалась выделять средства государственного бюджета на финансирование этого проекта. С. Филин и Л. Дугаржав приводят слова тогдашнего министра транспорта России И.Е. Левитина, что «тоннель может быть профинансирован частными компаниями, если они сочтут его выгодным» [25].

Изначально предполагалось, что трансконтинентальный коридор будет мультитранспортным, включающим скоростную электрифицированную железную дорогу, автодорогу, линию электропередач и линии связи. Стоимость проекта была оценена в 30–35 млрд долл., срок окупаемости 13–15 лет.

Согласно расчетам Российско-британской торговой палаты, объём грузоперевозок по коридору мог составить 3% от общемировых, прибыль – 11,5 млрд долл. в год. Проблему представляет разница в ширине колеи: 1520 мм на территории бывшего СССР и 1435 мм – в Северной Америке, что делает невозможным сквозное движение поездов между континентами.

К настоящему времени практически прекратились транзитные перевозки по международным транспортным коридорам (МТК) «Приморье-1» (в порты Владивосток/Восточный (Находка)/Зарубино через пункт пропуск Суйфэньхэ – Гродеково/Пограничный) и «Приморье-2» (Хуньчунь – Камышовая/Краскино). Ранее потенциальный объём перевозок по этим маршрутам оценивался в 45 млн т грузов в год.

Для модернизации этих транспортных направлений, железных и автомобильных дорог, транспортно-логистических терминалов требуется привлечение значительного объёма инвестиций, прежде всего, китайских.

Грузооборот по МТК «Приморье-1» достиг своего пика в 2019 г., когда было перевезено



7,6 тыс. ДФЭ. Но уже в 2020 г. по железной дороге отправлено всего 4,5 тыс. ДФЭ. В настоящее время перевозки прекратились.

По МТК «Приморье-2» в 2019 г. через железнодорожный погранпереход Махалино (Камышовая) – Хуньчунь было перевезено 3,8 тыс. ДФЭ, в 2020 г. – 315 ДФЭ, в 2021 г. перевозки прекратились [8].

Причинами стали:

- пандемия коронавируса COVID-19, ограничения и мероприятия по борьбе с ней;
- отсутствие достаточного количества морских судов, контейнеров и другого оборудования в связи с уходом европейских глобальных контейнерных сервисов с российского рынка;
- отсутствие мультимодального экспедитора с парком контейнеров и судами;
- неразвитость автодорожной инфраструктуры на подходах к погранпереходам с российской стороны, усугублённая отказом от строительства второго участка автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный в пользу расширения существующей магистрали;
- сложная внешнеполитическая обстановка, приведшая власти Китая к активизации перевозок по маршрутам «Пояса и пути» в обход России.

В 2022 г. пункт пропуска Махалино (Камышовая) – Хуньчунь был переведен на круглосуточный режим работы, в результате его пропускная способность выросла на 5 пар поездов в сутки. Однако объёмы грузопотоков в 2022 г. увеличились только на 22%, что выглядело меньше ожидаемых. Согласно предварительным данным, в 2022 г. через погранпереход Махалино – Хуньчунь перевезено примерно 3,5 млн т грузов. Почти 80% грузооборота приходится на российский уголь, при увеличении передачи контейнерных грузов [10].

### **3. Обеспечение транспортно-транзитной системы Азиатской России подвижным составом**

Перевозка контейнеров в полувагонах – яркий пример упрощения (примитивизации) перевозочного процесса, резкого снижения технологического уровня транспортировки грузов вследствие внешнего санкционного давления со стороны коллективного Запада и переориентации экспортно-импортных грузопотоков на Восток.

Перевозка контейнеров в полувагонах была запрещена на сети ОАО «РЖД» для российских грузоотправителей в 2014 г. Однако её сохранили для импортных и транзитных перевозок зарубежных грузоотправителей [3].

В конце сентября 2022 г. ОАО «РЖД» ввело скидку 20,7% на перевозки с Дальнего Востока контейнеров в полувагонах. Вместо проведения операций с фитинговыми платформами компания продлила действие это тарифной преференции на 2023 г.

ОАО «РЖД» и компании-операторы подвижного состава заявляют о готовности отправлять до двух составов полувагонов с контейнерами в сутки. Предложение о скидке интересует отправителей контейнеров из тыловых терминалов и удаленных контейнерных станций, например, из Уссурийска, Артема-Приморского или Хабаровска-2.

Проблемами обеспечения подвижным составом перевозок грузов из портов Дальнего Востока вглубь Азиатской России являются следующие.

1. Наличие узких мест железнодорожной сети.
2. Несбалансированность импортных и экспортных грузопотоков: импортные потоки в дальневосточные порты многократно превосходят объёмы экспорта.
3. Скидку на перевозку грузов в полувагонах могут отменить самым неожиданным образом.
4. Контейнерные терминалы дальневосточных портов работают на пределе мощностей, грузовладельцы ждут отправку контейнера в среднем четыре недели, пока контейнер, который доставили в российский порт по морю, стоит в ожидании погрузки на сеть.
5. Проблемы с оперативной подачей фитинговых платформ на станции Дальнего Востока. Контейнеры удобно грузить на железнодорожную сеть сразу же после выгрузки с судна. Для быстрого вывоза контейнеров требуется оперативная подача железнодорожных платформ.
6. Сложности, связанные с необходимостью перемещения полувагонов после выгрузки на терминал погрузки контейнеров в пределах одного железнодорожного узла: в дальневосточных портах существуют большие сложности с маневрированием, на эти все перестановки уходят недели.
7. Грузовладельцы, которые отправляют грузы в Петербург или Москву, предпочитают дожидаться фитинговых платформ. Однако если груз следует в Сибирь или в страны Центральной Азии, то грузовладелец может согласиться на погрузку в полувагоны.
8. Высокий риск повреждения контейнеров при погрузке и транспортировке в полувагонах.

В отличие от отработанной технологии погрузки контейнеров на фитинговые платформы, погрузка в полувагон предусматривает изменение технологии. Для обеспечения сохранности грузов разработаны различные способы крепления «тары», например, с помощью резиновых прокладок, подкладывания деревянных брусков.

9. Нехватка деревянного бруса и подкладочной резины для крепления контейнеров, дороговизна доставки на Дальний Восток крепёжных материалов.

10. В случае если полувагон плохо очищен и в нём остались куски сгоревшего угля, установка контейнера становится затруднительной.

11. Ограничения, связанные с техническими возможностями терминала погрузки.

12. Скорость перевозки грузов в полувагонах по территории РФ значительно ниже, чем на фитинговых платформах.

13. Увеличение времени оборота вагона с учетом обратного рейса с контейнером, по сравнению с тем как если бы он шел порожним сразу к местам погрузки.

14. Необходимость институционального оформления перевозок контейнеров в полувагонах – проведения переговоров и заключение договоров между контейнерными операторами и собственниками полувагонов, организации сдвоенных операций, внедрения принципов обезличенного парка на припортовых и других станциях ДВЖД.

15. Не все компании-операторы парка полувагонов могут предоставить свой подвижной состав под погрузку контейнеров. Они могут задействовать его под вывоз того же угля с месторождений Якутии и Дальнего Востока.

16. Принятие решение о снятии запрета на отправку контейнеров в полувагонах может существенно повлиять на финансовое положение многих собственников платформ. Многие операторы фитинговых платформ в связи со значительным ростом рынка приобрели большой парк этой техники с использованием лизинговых схем и привлечением кредитных ресурсов и теперь могут столкнуться с рисками некупаемости инвестиций, недополучения прибыли, невозврата кредитов, задержки и прекращения лизинговых платежей.

К перевозкам контейнеров в полувагонах уже приступили крупные участники рынка контейнерных перевозок – ПАО «ТрансКонтейнер», АО «РЖД Бизнес Актив», FESCO, ООО «Логопер» и др. ОАО «РЖД» оказывают всяческое содействие применению этой перевозочной технологии, планируя развитие контейнерные площадок, приобретение ричстакеров, автомобильных контейнеровозов, привлечение дополнительных маневровых локомотивов.

ОАО «РЖД» организовала работу специализированного чата, где обсуждаются вопросы построения маршрутов перевозок, способы крепления контейнеров в полувагонах, оформления и согласования заявок ГУ-12, подготовленность терминалов и др. [23].

В настоящее время разработано и утверждено 11 схем размещения и крепления контейнеров во всех типах полувагонов. При необходимом уровне безопасности таких перевозок удалось сократить в три раза продолжительность погрузочно-разгрузочных операций с контейнерами на тыловых терминалах станций Находка, Находка-Восточная, Артём-Приморский, Угловая.

Вместе с тем директор по логистике АО «РЖД Бизнес Актив» И. Боднар убеждён, что «технология перевозки контейнеров в полувагонах носит временный характер и будет использоваться до стабилизации вывоза грузов из портов Дальнего Востока, затем компания планирует вернуться к технологии отправки на фитинговых платформах, которая максимально реализует профессиональные компетенции контейнерного оператора» [27].

В ноябре 2022 г со станций Дальневосточной железной дороги было отправлено более 98 тыс. ДФЭ. С привлечением парка полувагонов этот объём предполагается довести до 120 тыс. ДФЭ в месяц [6]. В настоящее время с Дальнего Востока в полувагонах перевозится около 1,1 тыс. ДФЭ в день.

В начале декабря 2022 г. по технологии перевозки контейнеров в полувагонах со станций ДВЖД отправлялось по 4 контейнерных поезда в сутки с перспективами увеличения до пяти.

В целях повышения обратной загрузки полувагонов за счет привлечения контейнеров в условиях дисбаланса грузовой базы по направлениям Запад – Восток и Восток – Запад ОАО «РЖД» предлагает увеличить тариф на перевозку порожних полувагонов со станций ДВЖД на 51%.

Преодоление недостатка контейнеров. После ухода глобальных морских контейнерных сервисов с российского транспортно-логистического рынка в стране образовался недостаток контейнеров, который в 2022 г. оценивался примерно в 77 тыс. единиц.

К настоящему времени этот недостаток в значительной степени преодолен. Среди факторов, способствующих этому процессу, можно выделить:

– сокращение экспортно-импортных операций;

– установление Коллегией Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) в апреле 2022 г. нулевой таможенной пошлины на новые контейнеры зарубежного производства и продление её действия до конца февраля 2023 г. и, возможно, и до конца года;

– ограничения, введённые в КНР в связи с пандемией коронавируса, приведшие к тому, что большое количество контейнеров осталось в России;

– работа по размещению заказов на новые контейнеры китайского производства;

– налаживание производства контейнеров разных типов (особенно с открытым верхом) на российских предприятиях.

Контейнеры с открытым верхом (типа Open Top) активно используются для организации двоярных операций и обеспечения обратной загрузки. В Китае оправляются контейнеры, загруженные каменным углем, из Китая пребывают контейнерные поезда с китайской высокотехнологической продукцией, в т. ч. горношахтным оборудованием.

Увеличивается пропуск двоярных поездов в направлении Восточного полигона, рассматривается вопрос увеличения длины контейнерных поездов, следующих в направлении на станции Забайкальск, с 57 до 71 условного вагона.

Происходит пополнение локомотивного парка Восточного полигона, в частности БАМа, путём приобретения ОАО «РЖД» 30 тепловозов 3ТЭ28 – отечественного аналога локомотивов 3ТЭ25К2м, при производстве которых использовался американский дизельный двигатель.

#### **4. Транспортно-транзитное обеспечение связей Азиатской России со странами Глобальной Евразии с использованием морских перевозок грузов**

В 2022 г. розничная сеть «Магнит» осуществила тестовую перевозку шести 40-футовых контейнеров по маршруту из Китая в порт Санкт-Петербурга с использованием Северного морского пути. Главной причиной интереса грузовладельцев к СМП являются проблемы, связанные с высокой загруженностью портов Дальнего Востока и ограниченной пропускной способностью Транссиба. Однако в связи со сложными природно-климатическими условиями по СМП компания будет перевозить только непродовольственные грузы [2].

В феврале 2020 г. региональные власти Сахалина подписали соглашение с группой «Дело» и АО «Атомэнергопром» (входит в госкорпорацию «Росатом») о формировании на базе порта Корсаков транспортно-логистического узла для обслуживания грузопотоков через СМП. Подписанты исходили из того, что остров расположен на перекрестке торговых путей между Россией и странами АТР, что обуславливает его высокий транзитный потенциал.

В середине 2023 г. Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) планирует начать строительство российских судов-контейнеровозов. Ожидается, что суда начнут работу на маршрутах в конце 2023 – начале 2024 г. Вместимость контейнеровозов составит около 500 ДФЭ.

В 2023 г. Дальневосточное морское пароходство планирует использовать дополнительные суда для осуществления контейнерных перевозок между Владивостоком и портами Вьетнама. В дальнейшем планируется организовать на базе портов Вьетнама узловых терминалов транзитных грузопотоков из стран Юго-Восточной Азии: Сингапура, Индонезии, Таиланда, Мьянмы и др.

Весной 2022 г. российские железнодорожные компании-операторы подвижного состава предложили новые услуги по перевозке грузов по маршруту Вьетнам – Россия. Так, ПАО «ТрансКонтейнер» организовало тестовую отгрузку контейнерного поезда из Ханоя до станции Электроугли Московской железной дороги.

#### **Заключение**

Реализация крупных инфраструктурных проектов развития транспортно-транзитной инфраструктуры Азиатской России станет символом и фундаментом полного возвращения страны в мировое хозяйство в качестве его неотъемлемой и важнейшей части.

Задача обеспечения вывоза контейнерных грузов из портов Дальнего Востока является государственной, но при этом прилагаются все усилия, чтобы учесть интересы коммерческих структур, работать на организационно-институциональных принципах государственно-частного партнёрства.

Однако насущной задачей остаётся скорейший отказ от перевозки контейнеров в полувагонах как устаревшей технологии, свидетельствующей об упрощении (примитивизации) перевозочного процесса, резкого снижения технологического уровня транспортировки грузов вследствие внешнего санкционного давления со стороны коллективного Запада и переориентации экспортно-импортных грузопотоков на Восток.

*Литература*

1. Алешина, А. Более 240 млрд руб. направят на энергообеспечение Восточного полигона / РЖД-Партнер, 09.01.2023. – URL : [www.rzd-partner.ru/other/news/bolee-240-mlrd-rublej-napravyat-na-energoobespechenie-vostochnogo-poligona/](http://www.rzd-partner.ru/other/news/bolee-240-mlrd-rublej-napravyat-na-energoobespechenie-vostochnogo-poligona/) (дата обращения: 10.01.2023).
2. Алешина, А. Магнит вышел на Северный морской путь / РЖД-Партнер, 02.11.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/magnit-vyshel-na-severnyy-morskoy-put/> (дата обращения: 03.11.2022).
3. Алешина, А. Рынку скидка на перевозку контейнеров в полувагонах не нужна / РЖД-Партнер, 01.11.2022. – URL : [www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/rynku-skidka-na-perevozku-konteynerov-v-poluvagonakh-ne-nuzhna/](http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/rynku-skidka-na-perevozku-konteynerov-v-poluvagonakh-ne-nuzhna/) (дата обращения: 01.11.2022).
4. Алешина, А. Стоимость перевозки грузов в Азию выросла из-за роста морского фрахта / РЖД-Партнер, 22.06.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dalnevostochnye-porty-v-triraza-podnyali-stoimost-dostavki-konteynerov-a-skorost-dostavki-ne-uvulich/?ysclid=lcu565ired913780010> (дата обращения: 25.07.2022).
5. Белов, П. Место строительство мостового погранперехода Джалинда – Мохэ необходимо детально проработать с китайской стороной / РЖД-Партнер, 14.12.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mesto-stroitelstvo-mostovogo-pogranperekhoda-dzhalinda-mokhe-neobkhodimo-detaino-prorobotat-s-kitays/> (дата обращения: 30.12.2022).
6. Белов, П. Отправки контейнеров в полувагонах с Дальнего Востока организованы с участием тыловых терминалов / РЖД-Партнер, 19.12.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/otpravki-konteynerov-v-poluvagonakh-s-dalnego-vostoka-organizovany-s-uchastiem-tylovykh-terminalov/> (дата обращения: 30.12.2022).
7. Белов, П. По мостовому переходу Благовещенск – Хэйхэ пока проследовало минимальное количество автомобилей / РЖД-Партнер, 22.06.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/po-mostovomu-perekhodu-blagoveshchensk-kheykhe-poka-prosledovalo-minimalnoe-kolichestvo-avtomobiley/> (дата обращения: 24.06.2022).
8. Белов, П. Почему Приморье не пошло по Шелковому пути / РЖД-Партнер, 29.07.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/pochemu-primore-ne-poshlo-po-shelkovomu-puti/> (дата обращения: 01.11.2022).
9. Белов, П. Транссиб потерял привлекательность для внешнеторгового транзита / РЖД-Партнер, 21.11.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/transsib-poteryal-privlekatelnost-dlya-vneshnetorgovogo-tranzita/> (дата обращения: 30.12.2022).
10. Белов, П. Железнодорожный погранпереход Махалино – Хуньчунь в 2022 г. показал недостаточный рост перевозок / РЖД-Партнер, 11.01.2023. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznodorozhnyy-pogranperekhod-makhalino-khunchun-v-2022-godu-pokazal-nedostatochnyy-rost-perevozo/> (дата обращения: 11.01.2023).
11. Волков, С. Сервис с большими перспективами / Гудок, 12.08.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1611638&archive=2022.08.12> (дата обращения: 12.08.2022).
12. Волков, С. Синхронное движение / Гудок, 23.06.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1606925&archive=2022.06.23> (дата обращения: 23.06.2022).
13. Зиядуллаев, Н. С., Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Пространственно-географические и производственно-технологические факторы формирования и эволюционного развития транспортно-транзитной системы СССР под влиянием мировых политико-экономических процессов ; предисловие и научная ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М. : ИПР РАН, 2022.
14. Зоидов, К. Х., Зиядуллаев, Н. С., Медков, А. А. Пространственное развитие народного хозяйства СССР и обеспечение инклюзивного роста современной экономики России // Сегодня и завтра Российской экономики. 2021. № 103–104. С. 62–85.
15. Контейнерный рынок РФ за I полугодие сократился на 13,1%, до 2,8 млн TEU / РЖД-Партнер, 25.07.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/konteynernyy-rynok-rf-za-i-polugodie-sokratilsya-na-13-1-do-2-8-mln-teu/> (дата обращения: 25.07.2022).
16. Кряжев, М. К переходу готовы / Гудок, 28.04.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1601838&archive=2022.04.28> (дата обращения: 28.04.2022).
17. Норт, Д. К. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. – М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997.
18. Овсепян, К. Зерну построят дом / Гудок, 20.07.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1609433&archive=2022.07.20> (дата обращения: 20.07.2022).
19. Разворот на Китай железнодорожного пути Кызыл – Курагино позволит увеличить экспорт из СФО / РЖД-Партнер, 23.06.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/razvorot-na-kitay-zh-d-puti-kyzyl-kuragino-pozvolit-uvlichit-eksport-iz-sfo/> (дата обращения: 24.06.2022).
20. Романов, И., Забаев, И., Чернов, В. Геополитика России. Стратегия восточных территорий ; отв. ред. О. Платонов. – М. : Институт русской цивилизации, 2008.
21. Россия выделит \$30 млрд на железные дороги в Китае / РЖД-Партнер, 29.07.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossiya-vydelit-30-mlrd-na-zheleznye-dorogi-v-kitae/> (дата обращения: 15.08.2022).
22. Тихомиров, А. Полуприцепам нужны объемы и упрощение таможенных процедур / / Гудок, 25.05.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1604152&archive=2022.05.25> (дата обращения: 03.06.2022).
23. Усов, П. Опыт по организации отправки контейнеров в полувагонах из портов Дальнего Востока

уникален : интервью с исполнительным директором СРО «Союз операторов железнодорожного транспорта» И. Санковским / РЖД-Партнер, 19.12.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/opyt-po-organizatsii-otpravki-konteynerov-v-poluvagonakh-iz-portov-dalnego-vostoka-unikalen/> (дата обращения: 11.01.2023).

24. Усс, А., Суслов, Н., Крюков, В., Баранов, А. Раскрыть потенциал Азиатской России // Эксперт. № 47 (1276). 21 ноября 2022 – 27 ноября 2022. С. 34–40.

25. Филин, С. А., Дугаржав, Л. Стратегия инновационного развития железнодорожного транспорта в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке и актуальные проблемы российско-монгольского сотрудничества // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2014. Т. 10. № 26 (263). С. 12–29.

26. Чиров, К., Волков, С. Модернизация в деле / Гудок, 27.12.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1623283&archive=2022.12.27> (дата обращения: 30.12.2022).

27. Якушева, А. Вектор развития / Гудок, 22.12.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1622858&archive=2022.12.22> (дата обращения: 30.12.2022).

28. Якушева, А. Год завершился рекордом / Гудок, 10.01.2023. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1623865&archive=2023.01.10> (дата обращения: 10.01.2023).

29. Якушева, А. Интеллектуальный переход / Гудок, 25.10.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1617772&archive=2022.10.25> (дата обращения: 28.10.2022).

30. Alchian, A.A. Uncertainty, evolution and economic theory // *Journal of Political Economy*. 1950. No. 58. P. 11–221.

31. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change*. – Moscow : Finstatinform, 2000.

### References:

1. Aleshina, A. Bolee 240 mlrd rub. napravlyat na energoobespechenie Vostochnogo poligona / RZHD-Partner, 09.01.2023. – URL : [www.rzd-partner.ru/other/news/bolee-240-mlrd-rublej-napravlyat-na-energoobespechenie-vostochnogo-poligona/](http://www.rzd-partner.ru/other/news/bolee-240-mlrd-rublej-napravlyat-na-energoobespechenie-vostochnogo-poligona/) (дата обращения: 10.01.2023).

2. Aleshina, A. Magnit vyshel na Severnyj morskoy put' / RZHD-Partner, 02.11.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/magnit-vyshel-na-severnyy-morskoy-put/> (дата обращения: 03.11.2022).

3. Aleshina, A. Rynku skidka na perevozku konteynerov v poluvagonah ne nuzhna / RZHD-Partner, 01.11.2022. – URL : [www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/rynku-skidka-na-perevozku-konteynerov-v-poluvagonakh-ne-nuzhna/](http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/rynku-skidka-na-perevozku-konteynerov-v-poluvagonakh-ne-nuzhna/) (дата обращения: 01.11.2022).

4. Aleshina, A. Stoimost' perevozki gruzov v Aziyu vyrosla iz-za rosta morskogo frahta / RZHD-Partner, 22.06.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/dalnevostochnye-porty-v-tri-raza-podnyali-stoimost-dostavki-konteynerov-a-skorost-dostavki-ne-uvlich/?ysclid=lcu565ired913780010> (дата обращения: 25.07.2022).

5. Belov, P. Mesto stroitel'stvo mostovogo pogranperekhoda Dzhalinga – Mohe neobhodimo detal'no prorabotat' s kitayskoy storonoy / RZHD-Partner, 14.12.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mesto-stroitelstvo-mostovogo-pogranperekhoda-dzhalinga-mokhe-neobkhodimo-detalno-prorabotat-s-kitays/> (дата обращения: 30.12.2022).

6. Belov, P. Otpravki konteynerov v poluvagonah s Dal'nego Vostoka organizovany s uchastiem tylovykh terminalov / RZHD-Partner, 19.12.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/otpravki-konteynerov-v-poluvagonakh-s-dalnego-vostoka-organizovany-s-uchastiem-tylovykh-terminalov/> (дата обращения: 30.12.2022).

7. Belov, P. Po mostovomu perekhodu Blagoveshchensk – Hejhe poka prosledovalo minimal'noe kolichestvo avtomobilej / RZHD-Partner, 22.06.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/po-mostovomu-perekhodu-blagoveshchensk-kheykhe-poka-prosledovalo-minimalnoe-kolichestvo-avtomobilej/> (дата обращения: 24.06.2022).

8. Belov, P. Pochemu Primor'e ne poshlo po Shelkovomu puti / RZHD-Partner, 29.07.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/pochemu-primor'e-ne-poshlo-po-shelkovomu-puti/> (дата обращения: 01.11.2022).

9. Belov, P. Transsib poteryal privilekatel'nost' dlya vneshnetorgovogo tranzita / RZHD-Partner, 21.11.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/transsib-poteryal-privilekatel'nost-dlya-vneshnetorgovogo-tranzita/> (дата обращения: 30.12.2022).

10. Belov, P. Zheleznodorozhnyj pogranperekhod Mahalino – Hun'chun' v 2022 g. pokazal nedostatochnyj rost perevozok / RZHD-Partner, 11.01.2023. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zheleznodorozhnyj-pogranperekhod-mahalino-khunchun-v-2022-godu-pokazal-nedostatochnyj-rost-perevozok/> (дата обращения: 11.01.2023).

11. Volkov, S. Servis s bol'shimi perspektivami / Gudok, 12.08.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1611638&archive=2022.08.12> (дата обращения: 12.08.2022).

12. Volkov, S. Sinhronnoe dvizhenie / Gudok, 23.06.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1606925&archive=2022.06.23> (дата обращения: 23.06.2022).

13. Ziyadullaev, N. S., Zoidov, K. H., Medkov, A. A. Prostranstvenno-geograficheskie i proizvodstvenno-tekhnologicheskie faktory formirovaniya i evolyucionnogo razvitiya transportno-tranzitnoj sistemy SSSR pod vliyaniem mirovykh politiko-ekonomicheskikh processov ; predislovie i nauchnaya red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova. – M. : IPR RAN, 2022.

14. Zoidov, K. H., Ziyadullaev, N. S., Medkov, A. A. Prostranstvennoe razvitie narodnogo hozyajstva SSSR i obespechenie inklyuzivnogo rosta sovremennoj ekonomiki Rossii // *Segodnya i zavtra Rossijskoj ekonomiki*. 2021. № 103–104. S. 62–85.

15. Kontejnernyj rynek RF za I polugodie sokratilsya na 13,1%, do 2,8 mln TEU / RZHD-Partner, 25.07.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/kontejnernyy-rynok-rf-za-i-polugodie-sokratilsya-na-13-1-1>

- do-2-8-mln-teu/ (data obrashcheniya: 25.07.2022).
16. Kryazhev, M. K perekhodu gotovy / *Gudok*, 28.04.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1601838&archive=2022.04.28> (data obrashcheniya: 28.04.2022).
17. Nort, D. K. *Instituty, institucional'nye izmeneniya i funkcionirovanie ekonomiki*. – M. : Fond ekonomicheskoy knigi «Nachala», 1997.
18. Ovsepyan, K. Zernu postroyat dom / *Gudok*, 20.07.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1609433&archive=2022.07.20> (data obrashcheniya: 20.07.2022).
19. Razvorot na Kitaj zheleznodorozhnogo puti Kyzyl – Kuragino pozvolit uvelichit' eksport iz SFO / *RZHD-Partner*, 23.06.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/razvorot-na-kitay-zh-d-puti-kyzyl-kuragino-pozvolit-uvelichit-eksport-iz-sfo/> (data obrashcheniya: 24.06.2022).
20. Romanov, I., Zabaev, I., CHernov, V. *Geopolitika Rossii. Strategiya vostochnyh territorij ; otv. red. O. Platonov*. –M. : Institut russkoj civilizacii, 2008.
21. Rossiya vydelit \$30 mlrd na zheleznye dorogi v Kitae / *RZHD-Partner*, 29.07.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossiya-vydelit-30-mlrd-na-zheleznye-dorogi-v-kitae/> (data obrashcheniya: 15.08.2022).
22. Tihomirov, A. Polupricepam nuzhny ob'yomy i uproshchenie tamozhennyh procedur // *Gudok*, 25.05.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1604152&archive=2022.05.25> (data obrashcheniya: 03.06.2022).
23. Usov, P. *Opyt po organizacii otpravki kontejnerov v poluvagonah iz portov Dal'nego Vostoka unikalen : interv'y u s ispolnitel'nyim direktorom SRO «Soyuz operatorov zheleznodorozhnogo transporta» I. Sankovskim / RZHD-Partner*, 19.12.2022. – URL : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/opyt-po-organizatsii-otpravki-konteynerov-v-poluvagonakh-iz-portov-dalnego-vostoka-unikalen/> (data obrashcheniya: 11.01.2023).
24. Uss, A., Suslov, N., Kryukov, V., Baranov, A. Raskryt' potencial Aziatskoj Rossii // *Ekspert*. № 47 (1276). 21 noyabrya 2022 – 27 noyabrya 2022. S. 34–40.
25. Filin, S. A., Dugarzhav, L. *Strategiya innovacionnogo razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke i aktual'nye problemy rossijsko-mongol'skogo sotrudnichestva // Nacional'nye interesy: priority i bezopasnost'*. 2014. T. 10. № 26 (263). S. 12–29.
26. CHirov, K., Volkov, S. *Modernizaciya v dele / Gudok*, 27.12.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1623283&archive=2022.12.27> (data obrashcheniya: 30.12.2022).
27. YAkusheva, A. *Vektor razvitiya / Gudok*, 22.12.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1622858&archive=2022.12.22> (data obrashcheniya: 30.12.2022).
28. YAkusheva, A. *God zavershilsya rekordom / Gudok*, 10.01.2023. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1623865&archive=2023.01.10> (data obrashcheniya: 10.01.2023).
29. YAkusheva, A. *Intellektual'nyj perekhod / Gudok*, 25.10.2022. – URL : <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1617772&archive=2022.10.25> (data obrashcheniya: 28.10.2022).
30. Alchian, A.A. *Uncertainty, evolution and economic theory // Journal of Political Economy*. 1950. No. 58. P. 11–221.
31. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change*. – Moscow : Finstatinform, 2000.