

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-34-45

Перспективы развития железнодорожного транспорта Азиатской России в условиях экономических санкций

П.А. ЛАВРИНЕНКО, кандидат экономических наук

E-mail: lavrik3x@mail.ru, 89032728527; ORCID: 0000-0001-5570-8258

К.В. ЯНКОВ, кандидат экономических наук

E-mail: kirill_yankov@mail.ru, 89252540004; ORCID: 0000-0002-8474-4036

Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, Москва

Аннотация. В статье анализируются планы по развитию железнодорожной инфраструктуры Российской Федерации в восточном направлении. Сделан акцент на приоритетности тех или иных проектов в условиях введенных санкций и неопределенности по дальнейшему развитию взаимных торговых отношений со странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. Рассмотрен проект расширения Восточного полигона, учитывая возможные иные технологические пути решения ограниченных существующих провозных мощностей. Проанализированы железнодорожные проекты, направленные не только на грузовые, но и на пассажирские перевозки. В основном это касается проектов строительства скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Ключевые слова: железные дороги; Дальний Восток; экономический кризис; инфраструктурная политика; транспорт; транспортная система; грузовые перевозки; пассажирские перевозки

Для восточной части Российской Федерации железнодорожный вид транспорта является стратегически важным элементом связанности пространства, несмотря на то, что сконцентрирован почти исключительно на её южных территориях. При этом по причине серьезных геополитических и торгово-экономических изменений, произошедших в первой половине 2022 г., вектор развития железных дорог за Уралом в ближайшее время может быть значительно скорректирован.

Радикальное изменение направлений и объемов сырьевого экспорта, сложности дальнейшего роста контейнерного транзита, меняющиеся интересы ближайших торговых партнеров, а также возможный кризис в отрасли воздушных перевозок ставит задачу по приоритизации направлений инфраструктурной политики государства в условиях бюджетных ограничений. Развитие железных дорог должно опираться на долгосрочные сценарные прогнозы, чтобы дорогостоящие проекты могли окупаться и быть

эффективными при различном дальнейшем развитии мировой торговли и международных отношений.

Восточный полигон¹

Основная задача по развитию Восточного полигона железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» заключается в повышении провозных емкостей для экспорта российского угля через порты Дальнего Востока. За первый квартал 2022 г. отгрузка кузбасского угля в восточном направлении выросла на 3–4%, до 14,1 млн т при одновременном снижении отгрузок на северо-западном направлении. Однако уже по итогам апреля около 1 млн т угля (6–7% перевозок)² не могло быть вывезено из-за наличия инфраструктурных ограничений.

В то же время ключевым рынком экспорта угля для России является именно Юго-Восточная Азия. По результатам 2021 г. доля российского угля на рынке данного региона весьма существенна: в сегменте коксующегося угля – около 60%, энергетического – 52%, бурого угля – 99%.

Вопрос развития Восточного полигона в целях увеличения провозных способностей крайне актуален и, скорее всего, останется таковым еще долгое время, пока предложение транспортных услуг наконец не сможет удовлетворить спрос со стороны грузоотправителей. По причине значительных изменений доходных (снизились) и расходных (выросли) статей ОАО «РЖД» в начале 2022 г. решение этого вопроса всецело остается в руках Правительства. Вероятно, только прямое выделение дополнительных бюджетных средств на реализацию проекта позволит завершить его в срок с минимальными потерями из-за недовывоза сырьевых грузов.

По этой причине целесообразно параллельно шире использовать менее затратные по сравнению с капиталоемким расширением Восточного полигона инфраструктурные решения для развития текущих возможностей экспорта угля.

¹ Под Восточным полигоном здесь будем понимать магистральную железнодорожную сеть восточнее Кузбасса, хотя в ряде публикаций это понятие охватывает сеть лишь восточнее Тайшета.

² Окей, уголь! Антиросийские санкции: депрессия и миллиардные потери для угольщиков и РЖД или триггер инфраструктурного развития? // Вгудок. 19.05.2022. URL: <https://vgudok.com/lenta/okey-ugol-antirossiyskie-sankcii-depressiya-i-milliardnye-poteri-dlya-ugolshchikov-i-rzhd-ili>

В первую очередь, это *экспорт через сухопутную границу с Китаем*. В настоящее время основным сдерживающим фактором трансграничного сухопутного железнодорожного транзита является различная ширина колеи (1520 мм в России и 1435 мм в Китае). Транзит осуществляется либо путем перегрузки грузов из одного подвижного состава в другой, либо путем смены тележек железнодорожного вагона (при условии его соответствия установленным габаритам подвижного состава каждой из стран).

Перегрузка в другие вагоны достаточно технологична для контейнеров, однако встречает трудности в случае насыпных грузов. Например, перегрузка угля из полувагона одной колеи в полувагон другой требует сложного оборудования и специальных мер защиты окружающей среды от мелкодисперсной угольной пыли. Значительно проще было бы заменять тележки грузовых вагонов и полувагонов, и соответствующее оборудование на пограничных станциях имеется. Однако технология предполагает обезличивание тележек, что соответствовало эпохе консолидированного вагонного парка МПС. В настоящее время, когда у вагонов разные собственники, технология не позволяет обеспечить выдачу под вагон именно тех тележек, которые принадлежат собственнику данного вагона.

Эту проблему можно было бы решить с помощью картельного соглашения (пула) владельцев вагонов, курсирующих по сетям сопредельных стран со сменой тележек. Другим способом могла бы стать реконструкция пунктов смены тележек на пограничных станциях с созданием специальных вееров путей для отстоя тележек каждого из владельцев вагонов в отдельном тупике, но этот вариант представляется более затратным.

Другой сценарий наращивания угольных перевозок через наземные пограничные переходы – их контейнеризация, а в более дальней перспективе – создание грузового вагона (платформы) с изменяемой шириной колёсных пар. Такие вагоны для пассажиров давно созданы и эксплуатируются, например, в Испании, а в 2017–2020 гг. использовались на маршруте Москва – Берлин (ширина колёсных пар менялась в Бресте). Представляется актуальным освоение этой технологии для перевозок между КНР и Россией, КНР и Казахстаном, а в будущем также – между КНР

и Киргизией³. Для этого полезно было бы объединить усилия вагоностроителей России и Китая.

Кроме того, в краткосрочной перспективе представляется важным *использование речного транспорта* – доставка российского угля в провинцию Хэйлунцзян по Амуру и Сунгари. В межнавигационный период 2021–2022 гг. в порту Благовещенска был реализован целый ряд инвестиционных проектов развития транспортной и логистической инфраструктуры⁴. В том числе портовые складские площади были увеличены на 30%, модернизировано крановое оборудование. По состоянию на середину 2022 г. в порту имеется контейнерная площадка для 450 20-футовых контейнеров, в ближайшее время будет запущена еще одна площадка – на 350 единиц.

Наконец, важную роль играют *технологические инновации* типа «виртуальной сцепки», повышающие пропускную способность направления по существующим путям на 10–12%, а также новые типы вагонов с увеличенной грузоподъемностью (за счет как увеличения нагрузки на ось, так и снижения веса тары).

Новые транспортные проекты

Действующая Схема территориального планирования в сфере транспорта⁵ содержит значительное количество новых железнодорожных проектов на территории Дальнего Востока и Сибири, при этом некоторые из них уже долгое время обсуждаются как в научных, так и в экономических кругах.

Так, проект *мостового перехода на о. Сахалин* был впервые представлен в середине XX в. На протяжении последнего полувека интенсивность дискуссии вокруг него постоянно меняется. Поскольку грузооборот между островом и материком незначителен (общий объем перевозок составляет чуть более 2 млн т в год),

³ Строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан начнется осенью. URL: https://24.kg/vlast/234292_stroitelstvo_jeleznoy_dorogi_kitay_kyrgyzstan_uzbekistan_nachnetsya_osenyu/

⁴ Речные перевозки станут комфортными для амурского бизнеса. Телепорт21. URL: <https://www.teleport2001.ru/news/2022-05-19/147082-rechnye-gruzoperevozki-stanut-komfortnymi-dlya-amurskogo-biznesa.html>

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (с изменениями на 15 февраля 2022 г.).

железнодорожная линия на Сахалин может представлять интерес в основном для транзита угля через порты с круглогодичной навигацией южной части Сахалина. В сфере пассажирского сообщения спрос будет небольшим (1–2 пары поездов в сутки по причине немногочисленности населения Сахалина и больших расстояний, смещающих спрос в сторону воздушного сообщения).

При создании мостовой переправы грузопоток, по оценкам, может вырасти до 8–9 млн т за счет:

- роста экспорта угля (что, однако, сегодня кажется чрезмерно оптимистичным прогнозом, учитывая мировые тенденции декарбонизации экономики и снижения потребления угля);
- генерации грузов вследствие создания новых крупных объектов промышленности и энергетики на территории острова;
- переключения части существующего потока с паромной переправы и морского транспорта.

Однако даже при трехкратном увеличении грузовой базы проект стоимостью от 500 до 600 млрд руб.⁶ не окупится. Основное значение моста в таком случае будет скорее геополитическое, чем экономическое.

При этом положение дел кардинально изменится в случае одобрения строительства *мостового перехода через пролив Лаперуза на о. Хоккайдо*, принадлежащий Японии. При достижении договоренностей с японской стороной о строительстве двух мостовых железнодорожных переходов, соединяющих Хоккайдо и материковую Россию через Сахалин, остров может превратиться в важный транзитный центр, что позволит в большей степени капитализировать транзитный потенциал России в целом. Но необходимо иметь в виду, что такой проект видится маловероятным в обстановке санкционного давления на Россию.

Без продолжения маршрута на о. Хоккайдо более эффективным инфраструктурным проектом представляется *наращивание портовых мощностей на территории Хабаровского и Приморского краев* без вкладывания больших средств в строительство мостового перехода на Сахалин. Возможности значимого наращивания мощностей действующих портов Сахалина

⁶ На Сахалине всплыл мост // Коммерсантъ. 23.05.2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5358882>

(Пригородного, Корсакова, Холмска) ограничены вследствие проблем развития территорий портов и отсутствия необходимых глубин. Это подтверждается действующими стратегиями и планами развития портов.

Другим проектом, который уже много лет находится в подвешенном состоянии, является *строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино*, предназначенной, прежде всего, для вывоза угля с Элегестского месторождения, но призванной в то же время радикально улучшить инфраструктурную оснащённость и социально-экономическое положение Республики Тыва. Однако более верным решением в долгосрочной перспективе представляется создание не тупиковой линии, весь грузопоток с которой еще больше нагрузит Восточный полигон, а *нового меридианального коридора Россия – Монголия – Китай*.

Кызыл отделяет от железнодорожной сети КНР около 900 км, что сопоставимо с длиной планируемой линии Кызыл – Курагино (410 км)⁷. Между тем вывоз угля из Тувы (а также всей Сибири) в КНР и другие страны через китайские порты существенно сократит плечо перевозки, повысив его конкурентоспособность. При этом целесообразно заранее продумать технические решения, позволяющие разрешить проблему разной ширины железнодорожной колеи. Не следует исключать, например, возможность строительства линии с колеей 1435 мм от границы КНР через Монголию до месторождения Элегест; по территории России и Монголии это может быть и «трёхниточная» линия, с тремя рельсами, позволяющая осуществлять движение поездов обоих стандартов колеи.

Новым является *проект железнодорожной линии для вывоза угля с Эльгинского месторождения (Якутия) в порт Чумикан*⁸. Предполагается, что эта дорога будет построена частным инвестором и сократит примерно втрое плечо перевозки

⁷ Правительство потребовало выделить деньги на железную дорогу Кызыл – Курагино // Ведомости. 04.06.2019. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/03/803267-kizil-kuragino-otkazivaetsya>

⁸ Губернатор Хабаровска: построено 20 км железной дороги Эльга – Чумикан // РЖД-партнер. 04.04.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gubernator-khabarovska-postroeno-20-km-zheleznoy-dorogi-elga-chumikan/>

«Эльгауголь» может запустить свою железную дорогу к морю на четыре года раньше // Ведомости. 11.02.2022. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/02/10/908816-elgaugol-zheleznyu-dorogu>

от месторождения к порту, высвободив провозные мощности восточной части Байкало-Амурской магистрали. Однако экономическая эффективность этого проекта зависит от условий судоходства в Удской губе Охотского моря, где предполагается строительство порта. Основная сложность при строительстве порта – ледовая обстановка в зимние месяцы, которая может потребовать дорогостоящей ледокольной проводки судов.

Еще одним значимым и обсуждаемым проектом является *строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей* – это прорывный в технологическом плане транспортный проект. На данный момент закончены проектно-изыскательские работы по линии высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, и проводятся работы по обоснованию такой же Москва – Санкт-Петербург. Однако будущее обоих проектов пока достаточно туманно. Восточное направление было фактически отменено в 2019–2020 гг. после семи с лишним лет детальной проработки, а северное поставлено на паузу по причине финансово-экономических сложностей реализации проекта.

Тем не менее ОАО «РЖД», региональные власти и заинтересованные лица продолжают обсуждать и другие проекты скоростных и высокоскоростных магистралей на территории Сибири и Дальнего Востока, в частности СМ Новосибирск – Барнаул, СМ Владивосток – Хабаровск, а также зародившийся в академических кругах проект «Транссиб 2.0», который предполагает строительство дублера существующего направления с Востока на Запад со скоростями до 350 км/ч.

Проект скоростной магистрали Новосибирск – Барнаул предусматривает реконструкцию существующей железнодорожной инфраструктуры (длина линии 228 км) под максимальную скорость движения поездов 160 км/ч. Сроки реализации проекта предполагались до 2024 г., но вероятнее всего, будут сдвинуты. Результатом его реализации должно быть сокращение времени в пути между Новосибирском и Барнаулом более чем на 2 часа – до 1 часа 50 минут (без промежуточных остановок). Прогнозируемый пассажиропоток – около 1 млн человек в год [Янков и др., 2020].

Суммарная численность населения в зоне тяготения железнодорожной линии Владивосток – Хабаровск составляет около 2,3 млн чел., а проект организации на ней скоростного движения

направлен на интенсификацию сообщения между экономическими центрами макрорегиона. Суммарный пассажиропоток после выхода на проектную мощность должен составить около 0,5 млн чел. в год, при этом большая часть пассажиров будет перемещаться между конечными точками маршрута. Проект потребует сооружения выделенного пути под пассажирское скоростное движение с максимальной скоростью 160 км/ч на всем своем протяжении, поскольку существующая линия мало подходит для модернизации. Реализация проекта видится только в долгосрочной перспективе по причине потребности в значительных капитальных вложениях и наличии других более востребованных проектов скоростных и высокоскоростных магистралей.

На территории Сибири и Дальнего Востока существует ряд других проектов таких магистралей, в том числе упомянутые в стратегических документах ОАО «РЖД (например, Новосибирск – Кемерово/Томск; Новосибирск – Новокузнецк; Новосибирск – Омск), однако степень их проработки на данный момент мала.

Железнодорожный транспорт в контексте санкционного давления на Россию

Хотя базовые железнодорожные технологии в России являются в основном собственными, в отрасли железнодорожного машиностроения имеются отдельные сегменты с высокой зависимостью от импортных комплектующих. Например, к таким относится производство кассетных подшипников⁹, незаменимых при изготовлении вагонов повышенной грузоподъемности, в части пассажирской техники – производство локомотивов и моторвагонного подвижного состава (МВПС) для скоростного сообщения, а также двойного питания: двухсистемный пассажирский локомотив ЭП-20 использует технологии «Альстом», а двухсистемный МВПС «Ласточка» – технологии «Сименс» (заявил о прекращении бизнеса в России)¹⁰.

⁹ Импортозамещение кассетных подшипников стало проблемой для российских железнодорожников // Морские вести России. 15.03.2022. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1677/94513/>

¹⁰ Siemens объявил о прекращении бизнеса в России // Интерфакс. 12.05.2022. URL: <https://www.interfax.ru/business/840361>

Для Азиатской России это значимо для небольшого полигона в Западной Сибири, прежде всего для ускоренного пассажирского движения Новосибирск – Барнаул, как наиболее вероятного к реализации проекта скоростного сообщения.

Следует учитывать и те трудности, с которыми в ближайшие годы могут столкнуться отечественные авиакомпании при поддержании лётной годности своего парка воздушных судов – как импортных, так и отечественных с высокой долей импортных комплектующих. Дефицит самолётов может повлечь рост спроса на железнодорожные перевозки, особенно на средние расстояния (до 2000–2500 км). Такой рост может наблюдаться как со стороны пассажиров, так и со стороны мелких грузоотправителей, отправляющих сейчас небольшие грузы высокой стоимости воздушным транспортом. Для удовлетворения спроса в этом сегменте необходим новый подход к организации обращения багажных вагонов, обеспечивающий как «пассажирскую» скорость перевозок, так и гарантию сохранности грузов в пути.

Значительно более серьезным является влияние санкционных режимов на развитие железнодорожной сети. Беспрецедентное санкционное давление, обрушившееся на Россию в 2022 г., выявило неподготовленность транспортной инфраструктуры к такому вызову. Перенаправление грузовых потоков с запада на восток столкнулось с недостаточными провозными мощностями, на что собираются ответить не только ускорением реконструкции Восточного полигона, но и участием в строительстве и реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры на территории сопредельных стран – Китая, Монголии, Казахстана¹¹.

Однако следует отметить, что решения о строительстве за счет российских инвестиций транспортной инфраструктуры за рубежом сомнительны с точки зрения стратегического планирования. Политические отношения с теми или иными государствами редко оказываются всегда дружественными или всегда недружественными. Так, вслед за недолгим периодом «великой дружбы» с КНР в 1950-е годы последовал период напряженных отношений, когда случались даже пограничные конфликты. А если вспомнить более давнюю историю, то строительство

¹¹ URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossiya-vydelit-30-mlrd-na-zheleznye-dorogi-v-kitae/>

Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) в 1890-е годы оказалось временным решением, лишь отсрочившим завершение Транссибирской магистрали по российской территории к 1916 г.

Ситуация с санкциями показала правильность инфраструктурной стратегии на западе России: строительство новых портов на Балтике (Усть-Луга и другие) и Черном море (Тамань) для постепенного ухода от транзита через третьи страны. На востоке стратегическим долгосрочным решением может стать приоритетное усиление железнодорожной инфраструктуры к российским морским портам на Дальнем Востоке, поскольку именно морской транспорт обеспечивает максимальную независимость внешнеторгового оборота от каких-либо санкционных и иных политических ограничений.

Можно согласиться с мнением Ю. А. Щербанина [Щербанин, 2022] о том, что при переориентации грузовых потоков в азиатской части России следует отдавать приоритет грузам с более высокой добавленной стоимостью, избегать встречных перевозок.

Заключение

Представляется, что стратегическими приоритетами развития железнодорожной сети Азиатской России должны быть, во-первых, удовлетворение платежеспособного спроса на внутренние перевозки, с приоритетом перевозок – грузов с более высокой добавленной стоимостью; во-вторых, повышение пропускной и провозной способности в направлении российских дальневосточных портов, сбалансированное с пропускной способностью портов и мощностями складского и логистического хозяйства; в-третьих, повышение пропускной и провозной способности через границы сопредельных государств (Казахстан, Монголия, Китай) для обеспечения прогнозируемого грузооборота с этими государствами; в-четвертых, обеспечение, в условиях возможных трудностей по поддержанию летной годности воздушного флота, как пригородных, так и дальних пассажирских перевозок, с учётом перевозок грузобагажа в багажных вагонах пассажирских поездов.

Литература

Оленцевич В. А., Упырь Р. Ю., Антипина А. А. Эффективность внедрения интервального регулирования движения поездов по системе

«виртуальная сцепка» на участке // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2020. № 2 (66). С. 182–189.

Бороненко Ю. П. Стратегические задачи вагоностроителей в развитии тяжеловесного движения // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 5 (48). С. 68–73.

Янков К. В., Лавриненко П. А., Макуцкий Н. А., Фадеев М. С. Прогнозирование пассажиропотоков, социально-экономических и бюджетных эффектов от ускорения железнодорожного сообщения на примере линии «Новосибирск – Барнаул». Экономическая политика России в межотраслевом и пространственном измерении. Материалы второй конференции ИМП РАН и ИЭОПП СО РАН по межотраслевому и региональному анализу и прогнозированию, 2020.

Щербанин Ю. А. Сибирь – Дальний Восток: грузоперевозки в направлении морских портов, влияние внешних факторов // Вопросы новой экономики. 2022. № 2. С. 47–58.

Мишарин А. С., Антонова Л. С., Развитие высокоскоростных технологий как фактор экономического роста страны и регионов // Экономика железных дорог. 2022. № 2. С. 25–34.

Садовничий В. Л., Осипов Г. В. Социальный мегапроект XXI века («Единая Евразия: транс-евразийский пояс развития – интегральная евразийская транспортная система»). Санкт-Петербург: Нестор-История, 2019. С. 522.

Янков К. В. Проблемы долгосрочного планирования развития опорной транспортной сети Дальнего Востока и Байкальского региона // Проблемы прогнозирования. 2013. № 6. С. 139–143.

Статья поступила 08.08.2022

Статья принята к публикации 17.08.2022

Для цитирования: *Лавриненко П. А., Янков К. В.* Перспективы развития железнодорожного транспорта Азиатской России в условиях экономических санкций // ЭКО. 2022. № 9. С. 34–45. DOI: 10.30680/ЕКО0131-7652-2022-9-34-45

Summary

Lavrinenko, P., Cand. Sci. (Econ.). E-mail: lavrik3x@mail.ru

Yankov, K., Cand. Sci. (Econ.). E-mail: kirill_yankov@mail.ru

INP RAS, Moscow

Development Prospects of Railway Transport in Asian Russia in the Context of Economic Sanctions

Abstract. The paper analyzes the plans for the development of the railway infrastructure of the Russian Federation in the eastern direction. An emphasis is made on the priority of certain projects in the context of the sanctions imposed and the uncertainty of the further development of mutual trade relations with the countries of Europe and the Asia-Pacific region. The project of expanding the Eastern polygon is considered, taking into account possible other technological ways of solving the limited existing carrying capacity. Railroad projects aimed not only at freight but

also at passenger transportation were analyzed. This applies mainly to projects for the construction of high-speed and high-speed railways.

Keywords: *railways; Far East; economic crisis; infrastructure policy; transport; transport system; freight transportation; passenger transportation*

References

- Boronenko, Y.P. (2013). Strategic tasks of the carriage builders in the development of heavy traffic. *Transport of the Russian Federation*. No. 5 (48). Pp. 68–73. (In Russ.).
- Misharin, A.S., Antonova, L.S. (2022). Development of high-speed technologies as a factor of the economic growth of country and regions. *Economics of railroads*. No. 2. Pp. 25–34. (In Russ.).
- Olentsevich, V.A., Upir, R.U., Antipina, A.A. (2020). The efficiency of implementation of train movement separation according to a «virtual coupling» system at a section. *Modern technologies. System Analysis. Modeling*. No. 2(66). Pp. 182–189. (In Russ.).
- Sadovnichiy, V.L., Osipov, G.V. (2019). *Social megaproject of XXI century («Common Eurasia: Trans-Eurasian Development Belt - Integral Eurasian Transport System»)*. Saint Petersburg: Nestor-History, P. 522. (In Russ.).
- Shcherbanin, Y.A. (2022). Siberia - Far East: cargo transportation in the direction of sea ports, the impact of external factors. *Voprosy novoi ekonomiki*. No. 2. Pp. 47–58. (In Russ.).
- Yankov, K.V. (2013). Problems of long-term planning for the development of the core transport network of the Far East and the Baikal region. *Problems of Forecasting*. No. 6. Pp.139-143. (In Russ.).
- Yankov, K.V., Lavrinenko, P.A., Makutskiy, N.A., Fadeev, M.S. (2020). *Forecasting of passenger flows, socio-economic and budgetary effects from the acceleration of rail traffic on the example of the line «Novosibirsk - Barnaul»*. Economic policy of Russia in inter-branch and spatial dimension, Proceedings of the second conference of INP RAS and IEOPP SB RAS on inter-branch and regional analysis and forecasting, 2020. (In Russ.).

For citation: Lavrinenko, P., Yankov, K. (2022). Development Prospects of Railway Transport in Asian Russia in the Context of Economic Sanctions. *ECO*. No. 9. Pp. 34–45. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-34-45