

УДК 351.72+332.055

*Регион: экономика и социология, 2018, № 3 (99), с. 6–20*

**Е.Б. Кибалов, А.А. Кин**

**К ВОПРОСУ ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОЕКТА  
«МАТЕРИК – САХАЛИН»**

*Проблема сооружения сухопутной транспортной коммуникации, соединяющей остров Сахалин с материковой Россией, рассматривается в статье в историческом разрезе начиная с дореволюционных времен и заканчивая днем сегодняшним, когда железнодорожный проект «Материк – Сахалин» трактуется как прорывной элемент стратегии усиления торгово-экономических связей России со странами АТР, и прежде всего с Японией. Подчеркивается, что проект не может быть экономически эффективным, если ограничиться строительством моста или тоннеля через пролив Невельского, и замкнется на Сахалинской железной дороге. Необходимо также в состав проекта включить мостовой переход через пролив Лаперуза, что обеспечит выход на железнодорожную сеть Японии и позволит направить поток контейнеров из этой страны в Европу через Россию. При таком подходе федеральный проект «Материк – Сахалин» становится международным, а его успешная реализация позволит решить не только экономические задачи проекта, но также политические и военно-стратегические проблемы страны в Тихоокеанском регионе.*

**Ключевые слова:** железнодорожный проект; пролив Невельского; пролив Лаперуза; транспортный коридор; экономические цели; неэкономические цели; сложные решения; затраты на проект; тоннель Япония – Южная Корея

## ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Впервые идея о соединении материка и острова Сахалин насыпной дамбой через пролив Невельского была высказана харьковским купцом Гудковым в 1892 г. Автор идеи в своем письме на имя приамурского губернатора предлагал по вышеупомянутой дамбе проложить железную дорогу с конной тягой (конку). Поскольку царская бюрократия, как известно, была глуха к предложениям с мест, проект остался без внимания.

С той же идеей отсыпки дамбы в 1915 г. выступил штурман дальнего плавания Н. Осташевский, предложивший для прохода судов через дамбу построить судоходный канал со шлюзами. И этот проектный замысел уже новым приамурским губернатором не был поддержан<sup>1</sup>.

Обратим внимание не только на стратегическую недалекость царской бюрократии, недооценившей роль острова как форпоста России в Тихом океане, но и на огромные риски предпринимательской деятельности на изолированном от материка острове, что и пугало русских толстосумов тех лет. «Их не прельщали ни рыба сахалинских вод, ни леса, ни почти не тронутые запасы угля, ни феноменальные зарождения нефти, явные признаки которых по всему восточному побережью видны в виде нефтяных озер и целых полей, покрытых кирою...»<sup>2</sup>.

Однако идея сооружения дамбы со шлюзами через пролив Невельского, превращавшей остров Сахалин в полуостров, а Татарский пролив в залив, забыта не была, и во второй половине 1920-х годов советское правительство намечало приступить к реализации штурманского проекта, но помешала война. После войны идею транспортного коридора на Сахалин реанимировал лично И.В. Сталин, он же и указал на железнодорожный подводный тоннель под проливом Невельского протяженностью 10 км как на наиболее предпочтительный вариант. Стройку начали незамедлительно силами заключенных и вольнонаемных специалистов, однако после смерти вождя проект, несмотря на значительный объем проделанной работы, в мае 1953 г. закрыли.

---

<sup>1</sup> См.: *Тоннели, дамбы и мосты: о том, как хотели построить железную дорогу на Сахалин и почему это пока не получилось.* – URL: <https://dv.land/spec/tonneli-damby-i-mosty> .

<sup>2</sup> См.: *Богатство Сахалина.* – URL: <https://sakhalin-war.livejournal.com/17585.html> .

В 2000 г. по техническому заданию, подписанному тогдашним министром МПС России Н.Е. Аксененко, ИЭОПП СО РАН в качестве субподрядчика СОПС принял участие в разработке технико-экономического доклада «Оценка экономической эффективности инвестиций в строительство железнодорожной линии между материком и о. Сахалин с тоннельным (мостовым) переходом пролива Невельского» [9]. Приводимый здесь рис. 1 заимствован из этого доклада и далее используется для иллюстрации суждений авторов настоящей статьи, касающихся рассматриваемого проекта. Доклад был одобрен и принят заказчиком с высокой оценкой. Центральным методологическим элементом доклада явился учет фактора неопределенности при оценке

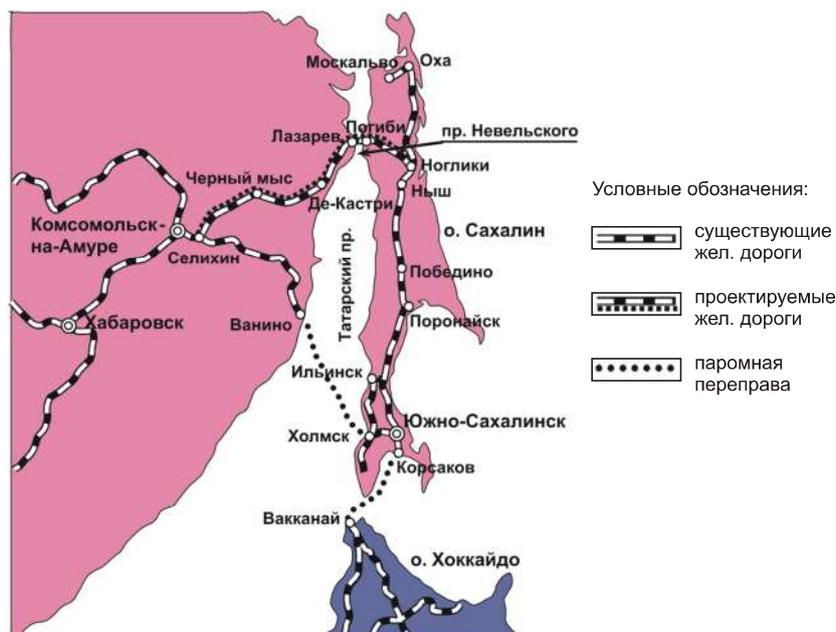


Рис. 1. Варианты транспортной связи материка с о. Сахалин

**Существующие элементы:** железнодорожная ветка от Комсомольска-на-Амуре до порта Ванино; паромная переправа и морской путь от Ванино до Холмска и других морских портов о. Сахалин. **Проектируемые элементы:** железнодорожная ветка от Комсомольска-на-Амуре через Селихин, Мыс Лазарева; искусственное сооружение через пр. Невельского; железнодорожная ветка Погиби – Ноглики

экономической эффективности проекта (что никогда не делалось в советских ТЭО и до сих пор делается неудовлетворительно и в таком неудовлетворительном виде содержится в действующих методических материалах), а практический вывод состоял в следующем.

Если проект, как он представлен на рис. 1, завершается реконструкцией Сахалинской железной дороги, построенной еще японцами, то создается очередная тупиковая линия Селихин – Корсаков, так как ни при каких траекториях развития промышленности и социальной сферы острова не создается грузовая база, достаточная для окупаемости проекта в приемлемые сроки [6]. Следовательно, экономическая цель проекта недостижима. Иное дело цели неэкономические – геополитическая, военно-стратегическая и социальная, понимаемые как заданные ограничения, зафиксированные в техническом задании на проект и, к сожалению, не имеющие денежной меры. В такой ситуации, как гласит теория принятия сложных решений при многих целях [7], лица, принимающие решения, естественно с помощью экспертов, должны упорядочить по степени важности все (экономические и неэкономические) цели проекта и решить, какой курс действий следует выбрать, чтобы максимизировать степень их достижения. На практике в большинстве известных нам случаев при жестко фиксированном векторе неэкономических целей дело сводится к выбору проекта (или варианта проекта), обеспечивающего минимум прямых и косвенных затрат на его реализацию.

Если же проект дополняется строительством моста или тоннеля через пролив Лаперуза, что дает возможность выйти через Хоккайдо на железнодорожную сеть Японии, то поток контейнерных грузов через Россию в Европу, по предположению, создаст устойчивую грузовую базу не только для Сахалинской железной дороги, но и для Транссиба<sup>3</sup>. Такое понимание проекта сделает его экономически эффективным при разумно сформулированных неэкономических целях.

---

<sup>3</sup> Депутаты парламента Японии (*коккай* – высший орган государственной власти и единственный в государстве законодательный орган), а также представители японского бизнеса неоднократно поднимали перед правительством своей страны вопрос о транспортном соединении о. Хоккайдо и о. Сахалин. Более того, в Японии уже существует проект уникального железнодорожного моста между островами, но он не имеет экономического смысла до тех пор, пока Сахалин не соединен с материком [11].

Подчеркнем: выводы и рекомендации, приведенные выше, были сделаны 16 лет тому назад, и уже тогда было понятно, что вопрос требует политического решения. Причем годы с 2002-го по 2014-й были «тучными», т.е. цены на нефть устойчиво росли, «пробивая» в отдельные годы уровень в 100 долл. США за баррель<sup>4</sup>, западных санкций не было и сооружение моста или тоннеля через пролив Невельского могло обойтись значительно дешевле, чем сегодня.

### СОВРЕМЕННАЯ СИТУАЦИЯ

В настоящее время, после нескольких заявлений президента В.В. Путина (последнее – 7 июня 2018 г. в прямом эфире), стало ясно, что готовится решение по проекту «Материк – Сахалин» и специально созданная группа трактует проект широко – как стратегическую транспортную (железнодорожно-автомобильную) коммуникацию с Японией. Для этого, как справедливо полагает группа, следует построить не один, а два моста – через проливы Невельского и Лаперуза, и общие затраты на проект составят, по предварительной оценке, 3 трлн руб.<sup>5</sup> Это немалые деньги, если учесть, что расходная часть бюджета страны в 2018 г. определена в 16,51 трлн руб.<sup>6</sup> Есть ли такие деньги в России сейчас и появятся ли они хотя бы в среднесрочной перспективе? Если верить нашему премьер-министру, который заявил не так давно крымским пенсионерам: «Просто денег нет сейчас. Найдем деньги – сделаем индексацию. Вы держитесь здесь»<sup>7</sup>, – то ответ на первую часть поставленного вопроса очевиден. В ситуации санкций Запада, которые становятся все изощренней и по факту превраща-

---

<sup>4</sup> См.: *Цена на нефть марки Brent* – таблица с 1986 по сегодняшний день. – URL: <https://worldtable.info/yekonomika/cena-na-neft-marki-brent-tablica-s-1986-po-20.html> .

<sup>5</sup> В печати опубликованы оценки затрат в 50 млрд долл. США на создание только моста между Сахалином и Хоккайдо [1].

<sup>6</sup> См.: *Бюджет России 2018 в цифрах*. – URL: <http://investorschool.ru/byudzhet-rossii-2018-v-cifrah> .

<sup>7</sup> См.: *Медведев крымским пенсионерам: денег нет, но вы держитесь!* – URL: [https://www.youtube.com/watch?v=wsq7oxm\\_fyo](https://www.youtube.com/watch?v=wsq7oxm_fyo) .

ются в экономическую войну против России, напрашивается отрицательный ответ и на вторую часть вопроса.

Тем не менее надежду внушают заявления Президента РФ В.В. Путина, сделанные им во время прямого эфира 7 июня 2018 г.: «Россия вышла на траекторию устойчивого роста экономики», и «есть понимание, что нужно делать и как нужно делать», и, наконец, самое главное в интересующем нас контексте – «мы знаем, откуда взять деньги на эти масштабные реформы»<sup>8</sup>.

Если в инвестиционную составляющую масштабных реформ прорыва, инициированных президентом, входит проект «Материк – Сахалин», понимаемый как федеральный и международный, то формально у нас нет оснований сомневаться в том, что проект будет реализован в срок и с высоким качеством. По существу же некоторые сомнения остаются, поскольку на наших глазах силами федеральной и отраслевой бюрократии была, например, «успешно» провалена многолетняя реформа железнодорожного транспорта, о чем авторы настоящей статьи писали в своей книге [5]. Опасаясь повторения этого печального результата в отношении интересующего нас проекта, приведем несколько рекомендаций, обобщающих отечественный и частично зарубежный опыт осуществления крупномасштабных проектов национальной значимости, и укажем на некоторые, в основном организационные, моменты, когда бюрократизация исполнения проекта чревата искажением первоначального проектного замысла и потому наиболее опасна.

Дореволюционным примером эффективного решения названной проблемы еще на стадии целевой структуризации сложного проекта может служить формулировка целей строительства железных дорог в России, принадлежащая С.Ю. Витте и обнародованная им еще в прошлом веке, но не потерявшая своей верности и сегодня. «Железные дороги, – утверждал он, – строятся, преследуя различные цели. По целям, которые преследовались при постройке той или иной дороги (в России. – *Авт.*), их можно разделить на а) коммерческие – при сооружении которых преследовались коммерческие и экономические

---

<sup>8</sup> См.: *Прямая линия* Путина: самые жесткие вопросы и ответы. – URL: [www.pravda.ru/politics/07-06-2018/1385883-0](http://www.pravda.ru/politics/07-06-2018/1385883-0).

цели; б) дороги политические – преследовавшие цели политические и, наконец, в) дороги стратегические – преследовавшие цели военные, т.е. обороны государства. Само собой разумеется, что каждая дорога в некоторой степени может и обыкновенно удовлетворяет всем трем целям...» [4, с. 65–66].

Выдающийся российский государственный деятель, процитированный выше, с одной стороны, понимал стратегическую роль железных дорог как инструмента сохранения целостности Российской империи, а с другой – знал экономику железнодорожного транспорта не из книжек, а как бы изнутри, так как послужил и начальником железной дороги, и министром путей сообщения царской России. Столь уникальная, как сказали бы сегодня, компетенция позволила С.Ю. Витте стать не только одним из инициаторов строительства Транссиба, но и его ключевым участником, обеспечившим, будучи министром финансов, бесперебойное финансирование великой стройки.

Мы полагаем, что проект «Материк – Сахалин» по своей геополитической, геоэкономической и военно-стратегической значимости для современной России мог бы стать достойным аналогом Транссиба, который оказался эффективным по всем перечисленным критериям при царизме, развитом социализме и нынешнем периферийном капитализме, в ситуациях горячей и холодных войн с Западом. Ограничения на размеры журнальной статьи не позволяют изложить наши соображения на этот счет в полном объеме, поэтому, как и обещано выше, ограничимся тремя замечаниями организационного характера.

*Замечание первое.* Для осуществления проекта строительства Транссиба был создан Комитет Сибирской железной дороги, имевший статус высшего правительственного органа. Во главе Комитета стоял лично сначала наследник престола, а позже император Николай II. Такое решение изначально ограничило власть железнодорожной и финансовой бюрократии, мыслящей средствами и стремящейся, как всегда, собственные меркантильные цели камуфлировать под стремление обеспечить экономическую эффективность проекта. Этой категории чиновников посредством организационного решения сразу было объяснено, что в случае Транссиба «преобладающими являются

военно-политические соображения, перед которыми экономическая целесообразность, естественно, отступала на второй план» [10, с. 81]. Такой прием исходной целеориентации позволил многие проблемы решать оперативно и комплексно с первым лицом государства в обход бюрократических барьеров. Концентрация на конечных стратегических целях оказалась особенно важной на первом этапе осуществления проекта, когда он был убыточным. Позже, когда мощность грузопотока по новой магистрали превзошла все первоначальные прогнозы, вопрос об экономической неэффективности Транссиба был снят навсегда.

Заметим в этой связи, что данный подход много лет спустя при реализации сложных военных проектов «переоткрыли» американцы, а информационный канал, по которому решения первого лица проходили «сверху вниз» без посредничества многоуровневой бюрократии, был назван ими «каналом красной линии» [8]. Представляется, что учет отечественного опыта, коротко описанного выше, может оказаться полезным не только нашим зарубежным «супостатам», но и отечественным экспертам, продуцирующим ныне советы первым лицам государства при принятии ими жизненно важных для страны решений, касающихся, в частности, проекта «Материк – Сахалин».

*Замечание второе.* Его нельзя отнести к организационным, оно скорее экономико-методологическое, однако имеет и сугубо организационный аспект, что будет показано в конце настоящего сюжета в привязке к нашей теме. Сорок лет тому назад выдающийся советский экономист В.Н. Богачев сформулировал общее положение, смысл которого заключается в следующем. Если проект крупномасштабный, как проект «Материк – Сахалин», то фактом своей реализации он порождает ситуацию, когда экономический расчет не имеет смысла, поскольку мероприятия такого проекта меняют систему цен (в широком смысле слова, включая рентные оценки, нормативы эффективности и т.п.), на базе которой он мог бы считаться обоснованным. Для экономиста словосочетание «экономическая эффективность» применительно к крупномасштабным, в том числе железнодорожным, проектам бессодержательно. «Не случайно решения, касающиеся крупных программ, – пишет В.Н. Богачев, – меняющие струк-

туру производства, составляют прерогативу высших органов хозяйственно-политического руководства, а не предмет бухгалтерских калькуляций» [2, с. 156].

К сожалению, отечественные методики, межведомственные и корпоративные, не демонстрируют понимания этого давно теоретически обоснованного положения и предлагают оценивать именно экономическую эффективность таких крупномасштабных проектов, как «БАМ – Транссиб», ВСТО, «Сила Сибири» и «Северный поток» (об этом см., например, [5]). Это противоречит международной и отечественной практике (принятой в военно-промышленном комплексе), в соответствии с которой крупномасштабный проект детализируется, расчленяется на элементы, каждый из которых «мал», т.е. не влияет фактом своей реализации на темпы и пропорции развития экономики страны в целом. Для каждого элемента – продукта расчленения, говоря языком военных, определяется вилка тактико-технических данных и только тогда показатели экономической эффективности начинают играть решающую роль. Именно с их помощью определяются в ходе конкурсного отбора наиболее эффективные подрядчики-исполнители. К сожалению, только фрагменты такого подхода имеют место в российской практике, и было бы неплохо избавиться от фрагментарности при реализации проекта «Материк – Сахалин» и осуществить обоснование и выбор наилучшего варианта при гарантированно высоком качестве всех необходимых процедур.

*Замечание третье.* Оно базируется на опыте авторов, многие годы наблюдавших и анализировавших крупномасштабный институциональный проект структурной реформы железнодорожного транспорта. Были проведены экспертные опросы о промежуточных и конечных результатах реформы, а выводы и рекомендации опубликованы в монографии [5]. Здесь повторим только один вывод, который нам представляется важным и может быть отнесен к разряду организационных.

На наш взгляд, неуспех железнодорожной реформы во многом объясняется тем, что фактически был реализован эксперимент по *самореформированию* системообразующей инфраструктурной отрасли страны. Не было принято во внимание, что ОАО «РЖД», созданное в 2003 г.,

унаследовало от МПС России не только принцип экстерриториальности деятельности, но и статус общественного перевозчика, что позволило новой структуре, несмотря на потерю функций государственного управления, оставаться организационным монополистом в сфере железных дорог общего пользования. Позднее, как представляется, без достаточных на то оснований организационный монополист был объявлен естественным, т.е. по форме стал объектом государственного регулирования, а по существу образовал с государством так называемый легальный картель. Именно это обстоятельство позволило ОАО «РЖД» совместно с нанятой международной консалтинговой компанией «McKinsey & Company», специализирующейся на решении задач, связанных со стратегическим управлением, превратиться в центр самореформирования и принимать решения, как показано нами в работе [3], противоречащие правительственным установкам.

Чтобы избежать подобного в случае проекта «Материк – Сахалин» и не получить в результате еще одну тупиковую железнодорожную линию, было бы правильным обратиться к дореволюционному опыту по управлению строительством того же Транссиба. Комитет Сибирской железной дороги образовал в составе тогдашнего МПС собственную креатуру – Управление по сооружению Сибирской железной дороги, наделенное исполнительскими функциями [10, с. 85]. В современных терминах такое организационное решение означает наложение на традиционную управленческую иерархию, построенную на вертикальных связях и ориентированную на текущие цели, принципа программного управления, направленного на достижение конечных целей проекта. Создать такое подразделение было бы целесообразно в Министерстве транспорта РФ или, что было бы еще лучше, в составе Федерального проектного офиса при Президиуме Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> См.: *Федеральный проектный офис* (Президиум Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам). – URL: <http://government.ru/department/361/about/>.



Рис. 2. Проектный замысел тоннеля Япония – Южная Корея

*Заключительное замечание.* У проекта «Материк – Сахалин» существует потенциальный конкурент, изображенный на рис. 2. Длина подводного тоннеля Япония – Южная Корея по кратчайшему пути (через острова Ики и Цусима) составляет 182 км<sup>10</sup>. Строительство тоннеля обсуждалось еще в 1917 г., но из-за Первой мировой войны проект был отложен, однако в качестве проектного замысла забыт не был. Новый этап его обсуждения между японскими и южно-корейскими законодателями состоялся в 2008 г. Сейчас, по нашей оценке, назревает третий этап и существует вероятность, что потенциальный конкурент превратится в реального. По крайней мере, появления технических и финансовых ограничений, препятствующих сооружению тоннеля Япония – Южная Корея, не предвидится.

<sup>10</sup> См.: Подводный тоннель между Японией и Южной Кореей. – URL: [http://stroitelstvo.vipsekret.ru/m\\_podvodniy-tonnel-megdu-yaponiey-i-yugnoy-koreey.htm](http://stroitelstvo.vipsekret.ru/m_podvodniy-tonnel-megdu-yaponiey-i-yugnoy-koreey.htm).

Если тоннель, трасса которого показана на рис. 2, будет построен, Япония сможет получить сухопутный выход для своих грузов в Европу через Южную Корею, Китай и Казахстан, а в случае восстановления Транскорейской железнодорожной магистрали – и через Транссиб. В такой ситуации предполагаемая экономическая эффективность международного варианта проекта «Материк – Сахалин» не гарантирована и решающую роль приобретает фактор времени. Проект надо либо запускать как прорывной как можно быстрее и осуществлять форсированно, либо... кто опоздал – тот проиграл.

*Работа выполнена по плану НИР ИЭОПП СО РАН в рамках приоритетного направления XI.172 (проект XI.172.1)*

#### Список источников

1. Аракелян Е., Беляков Е., Адамович О. Мост с Сахалина на Хоккайдо обойдется в 50 млрд долларов. – URL: <https://www.nsk.kp.ru/daily/26728.4/3754385> (дата обращения: 01.06.2018).
2. Богачев В.Н. Регионы России: теория, проблемы Сибири, экономика строительства. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 1999. – 160 с.
3. Быкадоров С.А., Кибалов Е.Б. К вопросу о совершенствовании модели управления железнодорожным транспортом России // ЭКО. – 2018. – № 3. – С. 121–139.
4. Витте С.Ю. О проблемах железнодорожного транспорта России: Избранные сочинения / Сост. Е.Б. Кибалов. – Новосибирск: МПС РФ; СГУПС, 2001. – 75 с.
5. Кибалов Е.Б., Кин А.А. Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Крюкова. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2017. – 160 с.
6. Кин А.А., Михеева Н.Н. Экономика восточного анклава России: состояние и перспективы развития // Регион: экономика и социология. – 2001. – № 3. – С. 54–74.
7. Кини Р.Л., Райфа Х. Принятие решений при многих критериях: предпочтения и замещения / Пер с англ. под ред. И.Ф. Шахнова. – М.: Радио и связь, 1981. – 560 с.
8. Наука – техника – управление / Под ред. Ф. Каста и Д. Розенцвейга; пер. с англ. под ред. и с предисл. В.С. Казаковцева. – М.: Научный совет по кибернетике при Президиуме Академии наук СССР, 1966. – 518 с.

9. Разбегин В.Н., Кибалов Е.Б., Ягольницер М.А. и др. Оценка экономической эффективности инвестиционного проекта строительства постоянного железнодорожного сообщения материк – о. Сахалин. Методология и результаты. – URL: <http://vff-s.narod.ru/sakh/tp/p1/p09.htm> (дата обращения: 07.06.2002).

10. Регион БАМ: концепция развития на новом этапе / Гранберг А.Г., Кибалов Е.Б., Кин А.А. и др. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. – 212 с.

11. Кин А.А. The regional transport megaproject of the Baikal–Amur mainline: Lessons of development // *Regional Research of Russia*. – 2015. – Vol. 5, Iss. 4. – P. 316–322.

### Информация об авторах

*Кибалов Евгений Борисович* (Россия, Новосибирск) – доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, просп. Акад. Лаврентьева, 17, e-mail: kibalovE@mail.ru).

*Кин Анатолий Александрович* (Россия, Новосибирск) – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, просп. Акад. Лаврентьева, 17, e-mail: kin\_a@ieie.nsc.ru).

DOI: 10.15372/REG20180301

*Region: Economics & Sociology, 2018, No. 3 (99), p. 6–20*

**Е.В. Kibalov, A.A. Kin**

### ON THE PERFORMANCE OF THE «SAKHALIN – MAINLAND» RAILWAY PROJECT

*The article views a problem of establishing ground transportation that connects Sakhalin Island to mainland Russia through the prism of history: from the imperial era to the present day where the Sakhalin–Mainland railway project is interpreted as a breakthrough component in the strategy of streng-*

*thening Russia's trade and economic ties with Asia-Pacific and, above all, Japan. We emphasize that the project cannot be cost-effective if it is confined to building a bridge or a tunnel across the Nevelskoy Strait and focuses only on the Sakhalin Railway. It is also necessary to incorporate a bridge across the La Pérouse Strait in the project, which will provide access to the Japanese railway network and allow container traffic from Japan to Europe via Russia. With this approach, the Sakhalin–Mainland federal project becomes international, and its successful implementation will not only meet the project's economic objectives but also solve Russia's political and military strategic problems in the Pacific.*

**Keywords:** railway project; the Nevelskoy Strait; the La Pérouse Strait; transport corridor; economic goals; non-economic goals; complicated decisions; project expenses; the Japan–Korea Undersea Tunnel

*The publication is prepared within the priority XI.172 (project No. XI.172.1) according to the research plan of the IEIE SB RAS*

## References

1. Arakelyan, E., E. Belyakov & O. Adamovich. (2017). Most s Sakhalina na Khokkaydo oboydetsya v 50 mlrd dollarov [A bridge from Sakhalin to Hokkaido is to cost \$50 bln]. Available at: <https://www.nsk.kp.ru/daily/26728.4/3754385> (date of access: 01.06.2018).
2. Bogachev, V.N. (1999). Regiony Rossii: teoriya, problemy Sibiri, ekonomika stroitelstva [Russian Regions: Theory, Problems of Siberia, Construction Economics]. Novosibirsk, Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS Publ., 160.
3. Bykadorov, S.A. & E.B. Kibalov. (2018). K voprosu o sovershenstvovanii modeli upravleniya zheleznodorozhnym transportom Rossii [To the issue of the Russian railway transport management model improvement]. EKO, 3, 121–139.
4. Vitte, S.Yu. & E.B. Kibalov (Comp.). (2001). O problemakh zheleznodorozhnogo transporta Rossii: Izbrannye sochineniya [On the Problems of the Russian Railway Transport: Selected Works]. Novosibirsk, RF Ministry of Railways, Siberian Transport University, 75.
5. Kibalov, E.B., A.A. Kin & V.A. Kryukov (Ed.). (2017). Reforma zheleznodorozhnogo transporta: kriticheskiy analiz i problema otsenki effektivnosti [Reform of the Railway Transport: Critical Analysis and Performance Assessment Problem]. Novosibirsk, Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS Publ., 160.

6. *Kin, A.A. & N.N. Mikheeva.* (2001). *Ekonomika vostochnogo anklava Rossii: sostoyanie i perspektivy razvitiya* [The economy of Russia's eastern enclave: stance and prospects]. *Region: ekonomika i sotsiologiya* [Region: Economics and Sociology], 3, 54–74.

7. *Kini, R.L. & Kh. Rajfa.* (1981). *Prinyatie resheniy pri mnogikh kriteriyakh: pre-pochteniya i zameshcheniya* [Decision-Making in Many Criteria: Preferences and Substitution]. Transl. from English by I.F. Shakhnov. Moscow, Radio i svyaz Publ., 560.

8. *Kast, F. & D. Rosenzweig* (Eds.). (1966). *Nauka – tekhnika – upravlenie* [Science, Technology, and Management]. Transl. from English, edited and prefaced by V.S. Kazakovtsev. Moscow, Academic Council for Cybernetics under the Presidium of the USSR Academy of Sciences, 518.

9. *Razbegin, V.N., E.B. Kibalov, M.A. Yagolnitsa et al.* (2002). *Otsenka ekonomicheskoy effektivnosti investitsionnogo proekta stroitelstva postoyannogo zhelez-nodorozhnogo soobshcheniya materik–o.Sakhalin. Metodologiya i rezultaty* [Assessing the economic efficiency of an investment project for constructing a permanent Mainland–Sakhalin railway communication. Methodology and results]. Available at: <http://vff-s.narod.ru/sakh/tp/p1/p09.htm> (date of access: 07.06.2002).

10. *Granberg, A.G., E.B. Kibalov, A.A. Kin et al.* (1996). *Region BAM: konseptsiya razvitiya na novom etape* [BAM Region: Current Development Concept]. Novosibirsk, SB RAS Publ., 212.

11. *Kin, A.A.* (2015). The regional transport megaproject of the Baikal–Amur mainline: Lessons of development. *Regional Research of Russia*, Vol. 5, Iss. 4, 316–322.

### Information about the authors

*Kibalov, Evgeniy Borisovich* (Novosibirsk, Russia) – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Chief Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (17, Ac. Lavrentiev av., Novosibirsk, 630090, Russia, e-mail: kibalovE@mail.ru).

*Kin, Anatoliy Aleksandrovich* (Novosibirsk, Russia) – Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (17, Ac. Lavrentiev av., Novosibirsk, 630090, Russia, e-mail: kin\_a@ieie.nsc.ru).

*Рукопись статьи поступила в редколлегию 25.06.2018 г.*

© Кибалов Е.Б., Кин А.А., 2018