

УДК 656.01:629.3(571.14)

# ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ СВЕРХСКОРОСТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ РЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД ДО 2025 г.

**Т.А. Владимирова**

д-р экон. наук, профессор кафедры финансов и кредита  
ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» (СГУПС)

**В.Г. Соколов**

д-р экон. наук, профессор кафедры менеджмента на транспорте СГУПС,  
науч. руководитель ООО «КиНТ» (Новосибирск)

**С.А. Соколов**

канд. экон. наук, президент ИСК «Алтайстройинвест» (Барнаул)

*В рамках выполнения Программы реиндустриализации экономики Новосибирской области на период до 2025 г. обсуждаются возможности инновационного развития ее транспортной системы на основе реализации Проекта создания сверхскоростных транспортных систем.*

*Ключевые слова:* Программа реиндустриализации, транспортная система, модернизация, инновации, проект, скорость, всесезонность, экологичность, аэроэстакадный транспорт.

Авторитетный специалист в сфере реиндустриализации О.С. Сухарев в своей статье «Реиндустриализация экономики России и технологическое развитие» трактует реиндустриализацию как «восстановление производственных, технологических систем, отдельных секторов и видов производств, сопровождающееся решением главных задач, касающихся фондовой, технологической и кадровой баз промышленности с общим вектором на создание отечественных качественных потребительных стоимостей». Направлениями возможной реиндустриализации он видит «повышение эффективности добывающих и энергогенерирующих секторов, увеличение степени переработки сырья (лесопромышленный комплекс, нефтехимия); новые инфраструктурные проекты (железнодорожные магистрали, газо- и нефтепроводы, автодороги); стимулирование развития внутренних и экспортных производств, создание новых продуктовых серий (повышение внутренней и международной конкурентоспособности); базовое и специальное машиностроение (спецтехнологии); использование патентной базы России, вывод ее на мировой рынок, а также развертывание “защищенных” производств и использование технологических заделов» [1, с. 8].

Отмечая, что масштаб проблемы требует государственного подхода, О.С. Сухарев наряду с многими другими специалистами в данной предметной области трактует реиндустриализацию уже не только

как процесс, а как «экономическую политику, набор мероприятий более широкий, нежели в стандартных вариантах промышленной политики, направленную на плановое восстановление (создание, изменение) индустриально-технологической основы экономической системы за счет мер макроэкономического, институционально-организационного, правового, структурно-инвестиционного характера, касающихся не только промышленных организаций, но и вспомогательной инфраструктуры, финансовой и банковской систем и др.» [1, с. 9].

Мы солидарны с тезисом О.С. Сухарева о том, что реиндустриализация как политика должна быть связана со стратегией инновационной модернизации, являющейся альтернативой «догоняющей модернизации» [2; 3]. Однако, связывая реиндустриализацию с инновационной (креативной) модернизацией, О.С. Сухарев не отражает это обстоятельство в своей трактовке реиндустриализации [1, с. 8].

О необходимости инновационности реиндустриализации в своей статье «Реиндустриализация сквозь призму инноваций» В.И. Суслов пишет: «Реиндустриализация ни в коем случае не означает восстановление индустрии в ее прежних форматах. Этот процесс будет происходить на “инновационном поле”, на базе совершенно новых технологий, которые еще совсем недавно казались фантастическими. Для этого мир должен преодолеть имеющую место инновационную паузу: предыдущий технологический

уклад вступил в фазу старения, а новый еще не набрал достаточной силы (такие инновационные паузы – ложе всех глобальных кризисов, в том числе и наблюдаемого)» [4].

Систематизация проблем инновационной модернизации российской экономики позволяет сформулировать наиболее актуальные из них: разнородность отраслей национальной экономики по технологическим укладам; сложность одновременного осуществления двух типов модернизации: первичной (догоняющей) и инновационной (креативной, опережающей); неглубокий горизонт планирования у отечественного бизнеса (приоритет тактических целей над стратегическими); недостаточное развитие институтов модернизации, причем как традиционных (мобилизирующих), так и инновационных (стимулирующих); наличие институциональных ловушек и институциональных экстерналий [3].

Известно, что процессы возникновения новых технологий, их ввода в реальное технологическое пространство, адекватной оценки их эффективности недостаточно глубоко разработаны в экономической науке. Характер названных процессов значительно меняется при разных способах возникновения и развития технологий: *эвристическом* (возникновение совершенно новых технологий); *инкрементальном* (совершенствование традиционных технологий с повышением их эффективности); *комбинаторном* (возникновение новых технологий или совершенствование существующих путем параллельного и последовательного соединения отдельных технологий без привлечения серьезных инвестиций).

О.С. Сухарев справедливо усматривает существующий сегодня «...сдвиг в сторону преобладания инкрементального и, главным образом, комбинаторного способов технологического развития, поскольку именно они создают почву для эвристического появления “прорывных” технологий, однако частота появления последних заметно сократилась» [1, с. 11].

Нужно отметить, что энергичные попытки быстрого перехода к инновационной экономике часто сопряжены с необоснованными ожиданиями от инноваций и азартным увлечением ими. О.С. Сухарев совершенно прав, когда утверждает: «...основой для экономического развития России должны стать не “фетиш инноваций”, а планомерная работа по воссозданию производств и широкой товарной номенклатуры, производимой страной для внутреннего и внешнего потребления. Решение данной задачи, в свою очередь, автоматически “подтянет” необходимый и полезный объем инноваций. Если же сегодня продолжать наращивать ресурсы в наноиндустрии в условиях потери позиций в общей микроэлектронике, то подобные новые рукотворные диспропорции никогда не обеспечат достойных перспектив для технологического развития страны в будущем» [1, с. 12].

Мы согласны с данным автором и когда он усматривает определенные диспропорции в инновационной политике России и ее регионов. Стране необ-

ходимы прорывные технологии, которые дадут серьезный экономический эффект уже в краткосрочной перспективе. На наш взгляд, политика инновационного развития должна быть структурирована по срокам окупаемости технологий (краткосрочная, среднесрочная и долгосрочная окупаемость) с учетом степени мультипликативного эффекта. В последнее десятилетие задачи инновационного развития страны и ее регионов находят отражение в программах реиндустриализации.

В Программе реиндустриализации экономики Новосибирской области на период до 2025 г. отмечается, что данная территория имеет все шансы стать российским пилотным регионом реиндустриализации и модельным примером развития России и Сибири по «несырьевому» пути. Цель программы (концентрация усилий на создании новых индустрий и технологическое развитие традиционных отраслей) может быть достигнута за счет *высокого промышленного потенциала* (здесь более 200 крупных и средних предприятий, более 128 тыс. юридических лиц, более 95 тыс. частных предпринимателей); *достаточной инфраструктуры бизнеса* (70 коммерческих банков, более 100 инвестиционных и страховых компаний, консалтинговых и аудиторских фирм, венчурных и инвестиционных фондов, представительств иностранных фирм); *богатой инновационной инфраструктурой* (Академгородок, наукоград «Кольцово»; технопарки «Новосибирск» и Новосибирского Академгородка, инновационно-технологические центры и др.). Новосибирская область уже сегодня обладает развитым инновационно-технологическим сегментом, доля которого в структуре ВРП региона не менее 23 % (что на 5-6 проц. п. выше, чем в среднем по РФ). С реализацией анонсированных и стартовавших проектов реиндустриализации этот показатель может приблизиться в среднесрочной перспективе к 30 %. В качестве одного из векторов первоочередных действий по реализации Программы реиндустриализации экономики Новосибирской области на период до 2025 г. названа реализация неиспользованных возможностей вхождения в реиндустриализацию традиционных отраслей (АПК, строительство, транспорт и др.) [5].

Вектор в части развития транспортной системы Новосибирской области можно усилить, на наш взгляд, за счет эвристического развития – использования совершенно новых технологий. Программа реиндустриализации экономики Новосибирской области включает в себя ряд новых проектов. В Подпрограмме «Инновационные транспортные технологии и системы» может быть рассмотрен проект «Создание сверхскоростных аэроэстакадных транспортных систем». Представим основные параметры данного Проекта по разделам паспортов проектов Программы реиндустриализации экономики Новосибирской области на период до 2025 г.

#### 1. Описание Проекта, его актуальность

Основой функционирования и развития Единой транспортной системы (ЕТС) России должно стать

полномасштабное вовлечение потенциала Сибири и Северо-Востока страны в ее развитие на базе высокоскоростных и сверхскоростных, всепогодных, эффективных, экологически чистых транспортных систем. Их создание будет соответствовать ключевым задачам Транспортной стратегии РФ до 2030 г. по формированию единого транспортного пространства, интеграции России в мировую транспортную сеть.

Реализация Проекта может способствовать достижению цели Программы реиндустриализации экономики Новосибирской области на период до 2025 г. по «концентрации усилий на создании новых индустрий».

В числе таких транспортных систем предлагается сверхскоростной (600–900 км/ч и более) аэроэстакадный транспорт (АЭСТ). Его ожидаемая социально-экономическая эффективность, доступность, надежность многократно выше любого из известных существующих наземных видов транспорта.

Реальность создания АЭСТ подтверждается не только теоретическими трудами замечательных российских ученых, но и многочисленными практическими разработками в области создания транспорта на воздушной подушке [6–9]. В качестве возможной пионерной части Проекта предлагается формирование трассы «а/п Толмачево – Академгородок» (Новосибирск) с дальнейшим продолжением на Горный Алтай и Китай. Ожидаемая его окупаемость на участке до Горного Алтая не более 5–7 лет.

*2. Участники Проекта и их роль (партнеры, потенциальные заказчики)*

Участники Проекта: ООО «Консалтинг и новые технологии» (КиНТ), Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина (СибНИА) – инициаторы Проекта и предлагаемой технологии. Партнеры: Евразийский транспортный инновационный центр (г. Москва); Новосибирский национальный исследовательский государственный университет (НГУ); Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет (НГАСУ); Новосибирский государственный технический университет (НГТУ); Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС) и академические институты СО РАН. Потенциальные заказчики: Министерство транспорта РФ, Министерство обороны РФ, отраслевые комплексы, зарубежные и отечественные транспортные компании, молодежные технические клубы и др.

*3. Новизна и уровень завершенности разработки, информация о защите интеллектуальной собственности (патент, заявка, др.)*

Новизна разработки АЭСТ в теоретическом и техническом плане заключается в сочетании динамической воздушной подушки со специальной конструкцией аэроэстакады и подвижного модуля. На разработку получен патент: Мымрин В.Н., Серьезнов А.Н., Соколов В.Г., Шаповалов И.Г. Патент на изобретение № 2522189 «ЭКРАНОПЛАН – ПОЕЗД». Патентный приоритет по проекту АЭСТ установлен от 10 ноября 2011 г., патент зарегистрирован

в Государственном реестре изобретений Российской Федерации 15 мая 2014 г., срок действия патента установлен до 10 ноября 2031 г. Патентообладателем является ООО «Консалтинг и новые технологии» (КиНТ).

*4. Цели, задачи и ожидаемые результаты (показатели)*

*Цели Проекта.* Стратегической целью Проекта является создание региональной опорной АЭСТ-сети, встроенной в ЕТС России, с последующим ее расширением в рамках формирования трансконтинентальной международной мультимодальной транспортной системы.

*Задачи Проекта.* Реализация Проекта потребует формирования инновационного кластера и системы финансово-экономических механизмов для внедрения в практику инновационных технологий, находящихся на разных стадиях завершенности: развития отраслей производства композиционных материалов, производства строительной техники нового поколения, способной работать в тяжелых условиях Сибири и Крайнего Севера; развития специального машиностроения и загрузки предприятий авиастроения Новосибирской области для производства подвижных модулей АЭСТ и различных типов двигателей к ним; формирования систем автоматического контроля и управления движением АЭСТ-транспорта и его взаимодействия с другими видами транспорта в рамках ЕТС региона, страны и на международном рынке транспортных услуг; создания новых рабочих мест для высококвалифицированных инженеров и рабочих, что, в свою очередь, потребует подготовки инженерных кадров и будет способствовать привлечению молодежи в вузы Новосибирской области и др.

*Результаты*

Реализация Проекта может послужить основой для формирования инновационного кластера, интегрирующего не менее 30 инновационных производственных структур; позволит «уплотнить» пространство, объединяя не только города, но и территории (например, станет реальной базой проекта формирования крупнейшей в Сибири Новосибирской городской агломерации с населением около 2 млн чел.). АЭСТ сможет обеспечить высокие скорости перевозки грузов и пассажиров; сверхскоростные перевозки войск и техники (в том числе стратегического назначения) в оборонном комплексе страны; эффективную транспортировку нефти при ее естественной температуре на дальние расстояния (без необходимости ее подогрева через каждые 80–100 км); снять проблему занятости населения в малых и моногородах, удаленных поселениях Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера; будет стимулировать создание линейных городов из поселений, переходящих одно в другое вдоль скоростных аэроэстакадных трасс; создание компактных городов с «встроенной» транспортной инфраструктурой; решение проблемы создания агломераций на основе способности АЭСТ «сжимать» расстояния между поселениями и крупными городами и др.

### 5. Анализ отечественных и зарубежных конкурентов

Пока конкурентов АЭСТ в России нет, эта технология совершенно оригинальна. В Японии, Китае, Германии, Франции специалисты работают над созданием и совершенствованием поездов на магнитном подвесе. Появляются в Интернете сообщения о создании моделей подобных АЭСТ (с другими техническими решениями) в США, Японии, Иране, Южной Корее, Китае и других странах. Но по представляемой в поисковых сетях информации видны технические недостатки этих систем в сравнении с предлагаемым АЭСТ, так что данные страны и технологии являются конкурентами лишь условно. Хотя ситуация может резко измениться, ибо патент АЭСТ, как и любой другой российский патент, имеет слабую степень защиты на мировом рынке новых технологий. В связи с этим существует реальная угроза потери российского приоритета в данной области, что не раз уже случалось в практике инновационного менеджмента.

### 6. Рынок продукции (состояние, перспективы), потенциальные потребители

Потенциальными потребителями могут стать все потребители транспортных услуг классических видов транспорта. АЭСТ будет занимать свою нишу на рынке транспортных услуг, недоступную для других видов транспорта. Основными факторами здесь являются сверхвысокие скорости, сравнительно низкие затраты на создание и эксплуатацию, а также более высокие темпы проектирования и строительства трасс. По своим техническим и эксплуатационным характеристикам АЭСТ гармонично вливается в транспортную систему региона и страны, обогащая ее и повышая ее эффективность, особенно в сложных условиях Сибири и Крайнего Севера.

### 7. Задел (состояние проекта на момент подачи) и потенциал (история успеха)

Коллективом сотрудников СибНИА им. С.А. Чаплыгина и ООО «КиНТ» в Новосибирске проделана большая поисковая работа: продувка модели АЭСТ в аэродинамической трубе СибНИА показала высокий коэффициент ее аэродинамического качества, который существенно превосходит показатели известных авиалайнеров, включая «Боинг», «Аэрбас», «Ту» и др.; проведен ряд организационных работ; созданы математические 3D-модели подвижных модулей; на 3D-принтере «напечатан» ряд физических моделей подвижных модулей и эстакады; проводятся исследования по технической реализации проекта создания данного АЭСТ и экономическому обоснованию его эффективности.

Ведутся совместные работы по проектированию различных вариантов аэроэстакады с ОАО «Новосибирский Промстройпроект», ООО ИСК «Алтайстройинвест» (г. Барнаул). Намечено взаимодействие с НГАСУ по созданию физических моделей на 3D-принтере транспортного комплекса «подвижной модуль – аэроэстакада». Для выполнения аэроэстакады предполагается применять одну из лучших в мировой практике специальную сваебойную

технику (гидромолоты компании ОАО «РОПАТ», разработанные в Новосибирске). Создание силовых установок предполагает сотрудничество с соответствующими компаниями Челябинска, Перми, Москвы и стран дальнего зарубежья. Испытания моделей АЭСТ могут быть произведены на военном полигоне в пос. Чик или на Чкаловском аэродроме рядом с СибНИА.

Первым этапом реализации Проекта представляется строительство трассы «Речной вокзал – Академгородок» в г. Новосибирске вдоль Бердского шоссе. Выбор этой трассы обусловлен высокой загруженностью шоссе уже сейчас и стремительным ее нарастанием в будущем.

### 8. Оценка ресурсов, необходимых для реализации проекта (какими ресурсами организация-заявитель располагает и какие еще требуется привлечь)

Организация-заявитель ООО «КиНТ» (держатель Патента на изобретение № 2522189 «ЭКРАНОПЛАН – ПОЕЗД») совместно с ФГУП «СибНИА» обладает нематериальными активами в виде интеллектуального капитала и профессиональных компетенций команды инициаторов Проекта. Ведется патентование ряда конструктивных решений будущей эстакады и применения новых технологий в сооружении АЭСТ, большинство из которых созданы в Новосибирской области. Данная разработка, будучи пионерной в России и на мировом инновационном рынке, пока не имеет необходимых финансовых ресурсов для начального жизненного цикла (полномасштабного технического проектирования подвижных модулей и эстакады, создания их опытных образцов, испытательного полигона), что существенно сдерживает последующие этапы продвижения предлагаемой инновации.

### 9. Риски, ограничения

Основные риски обусловлены особенностями проекта.

**Внешние риски:** природно-естественные (природно-географических условий, климатических условий, стихийных бедствий и экологические); социально-политические (изменение политической обстановки, нормативно-правовой базы, характера поддержки предпринимательства государственными, региональными и муниципальными органами власти, отношения местных органов власти к инновационным проектам); институциональные (изменение инновационной и инвестиционной политики государства, низкая эффективность национальной инновационной системы России, недостаточное развитие институтов поддержки инноваций; недостаточно эффективное управление инновационным поведением хозяйствующих субъектов); экономические (внешнеэкономические, конкуренция со стороны разработчиков наземных видов транспорта, конкуренция и противодействие со стороны структур традиционных видов транспорта, финансовые, ресурсные, налоговые риски).

**Внутренние риски:** производственные (удаленности участков строительства трасс, технологические,

отказа в работе оборудования, состояния технико-организационного уровня производства и строительства, недостатка резервов); коммерческие (ценообразования, снабженческие, квалификации персонала, отсутствия готовых кадров специалистов для компьютерного проектирования и физического моделирования); потери приоритетности и патентоспособности АЭСТ за счет недобросовестной конкуренции и наличия системы «инновационной модернизации» транспортной системы, отсутствия инвестиций на первоочередные работы и т.д.

#### 10. Оценка экономической и социальной эффективности Проекта

Позитивные результаты внедрения АЭСТ очевидны, но существует проблема количественной оценки его эффективности. Традиционные методы оценки, когда технологии обладают потребительскими свойствами, не присущими известным сегодня технологиям, не годятся. Отсюда необходимость в экспертных оценках, качество которых зависит от компетентности экспертов (для данного проекта их трудно найти, ведь даже неясно, к какому виду транспорта можно АЭСТ отнести). Вспомним: когда возникла идея создания транспорта на магнитном подвесе, нельзя было даже примерно оценить его окупаемость, ясно было только, что он будет очень дорогим. Сегодня такие поезда курсируют со скоростью свыше 350 км/ч в Японии и 450 км/ч – в Китае. На напряженных участках (столица – крупный аэропорт) они окупались достаточно быстро. Ни в одном из этих случаев изначально не было никаких оценок эффективности, только здравый смысл и вера в реализуемость идеи.

Об эффективности АЭСТ можно судить по сравнительно низким капитальным и эксплуатационным затратам: в качестве подвижных модулей можно на первом этапе реализации Проекта взять корпуса списанных авиалайнеров, например Ту-154, Як-40 и др.; модуль приводится в движение от контактной сети электрическим двигателем, не требующим топлива, что существенно снижает эксплуатационные затраты. В оценке экономической эффективности строительства и проектирования эстакады можно опираться на существующую практику возведения эстакад для автомобильных трасс: для аэрозстакады отпадает необходимость в массивном железобетонном полотне, большом числе мощных опор и пр. Низкие себестоимость и цена пассажирских перевозок на АЭСТ уже подтверждаются опытной эксплуатацией аэропоезда Ж. Бертена модели I-80 (конец 1960-х гг.). Есть все основания утверждать, что эксплуатационные затраты, а вместе с ними и проезд на АЭСТ, могут быть не выше 5–10 руб./пасс.-км. Конструкция АЭСТ является существенным нематериальным активом, предварительная экспертная оценка которого составляет не менее 100 млрд долл. на горизонт его эксплуатации до 10–15 лет применительно, например, к проекту типа «Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск» (600 км).

#### 11. Необходимые инструменты и механизмы поддержки

Механизмами финансовой поддержки проекта создания АЭСТ могут стать специальная инновацион-

но-инвестиционная биржа с четко определенными гарантиями получения доходов для инвесторов; государственно-частное партнерство регионального или межрегионального уровня; организация совместного предприятия с зарубежными партнерами, заинтересованными в создании современных трансасиатских и транссибирских «шелковых» путей; финансирование части статей Проекта за счет средств нефтяных, угольных, рыболовецких, туристических и иных коммерческих структур, средств региональных бюджетов в счет будущего снижения транспортных, экологических и прочих издержек.

#### 12. Укрупненный план реализации с указанием этапов

Первый этап проекта – создание полигона АЭСТ в пос. Чик Новосибирской области или в аэропорту Чкаловского завода; второй этап – создание транспортной системы АЭСТ для сверхскоростного пассажирского сообщения «Новосибирск – Академгородок»; третий этап – создание транспортной системы АЭСТ для сверхскоростного пассажирского сообщения «Толмачево – Академгородок»; четвертый этап, расширение АЭСТ – система лучевых направлений от Новосибирска на запад (Омск), юг (Барнаул, Горно-Алтайск), восток (Красноярск), на север (Сургут, Ханты-Мансийск, Ямал и приарктическая зона России).

#### Литература

1. Сухарев О.С. Реиндустриализация экономики России и технологическое развитие // Приоритеты России. 2014. № 10. С. 2–15.

2. Владимирова Т.А., Исламутдинов В.Ф., Соколов С.А. Междисциплинарный подход к исследованию инновационной модернизации // Проблемы антикризисного управления и экономического регулирования: материалы Междунар. науч.-практ. конференции. Новосибирск: СГУПС, 2016. С. 91–97.

3. Владимирова Т.А., Исламутдинов В.Ф., Соколов С.А. Современные проблемы инновационной модернизации экономики России // Проблемы антикризисного управления и экономического регулирования: материалы Междунар. науч.-практ. конференции. Новосибирск: СГУПС, 2016. С. 97–102.

4. Суслев В.И. Реиндустриализация сквозь призму инноваций. URL: [file:///D:/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%201%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/reindustrializatsiya-skvoz-prizmu-innovatsiy%20\(2\).pdf](file:///D:/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%201%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/reindustrializatsiya-skvoz-prizmu-innovatsiy%20(2).pdf) (дата обращения: 12.10.2016).

5. Программа реиндустриализации экономики Новосибирской области на период до 2025 года. URL: <http://main.novosibexpo.ru/app/uploads/sites/12/2016/05/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%B8%D0%BD%D0%B4%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8.pdf> (дата обращения: 20.10.2016).

6. *Владимирова Т.А., Серьезнов А.Н., Соколов В.Г., Соколов С.А.* Модернизация транспортной системы регионов Сибири и Крайнего Севера: создание аэроэстакадного транспорта // Сибирская финансовая школа. 2015. № 1. С. 3–6.

7. *Владимирова Т.А., Соколов В.Г., Соколов С.А., Шаповалов И.Г.* Экономическая эффективность обеспечения Новосибирской агломерации высокоскоростной транспортной инфраструктурой // Политранспортные системы: материалы VIII Междунар. науч.-техн. конференции в рамках Года науки Россия – ЕС

«Научные проблемы реализации транспортных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке». Новосибирск: СГУПС, 2015. С. 80–87.

8. *Владимирова Т.А., Соколов В.Г., Соколов С.А.* Надежность функционирования и развития экономических систем с высоким технологическим укладом // Сибирская финансовая школа. 2015. № 6. С. 7–12.

9. *Серьезнов А.Н., Соколов В.Г., Мымрин В.А., Темляков Ю.Н.* Высокоскоростной аэроэстакадный транспорт на динамической воздушной подушке // Полет. 2016. № 4. С. 22–28.