**БАРДАЛЬ
Анна
Борисовна**

Кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник

Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**BARDAL
Anna
Borisovna**

Candidate of sciences (economics), assistant professor, leading research fellow

Economic Research Institute FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

Bardal@ecrin.ru

ORCID: 0000-0002-9944-4714

УДК 338.47+338.2

Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи

Предметом исследования является сочетание локальных и национальных задач транспортного комплекса Дальнего Востока России в условиях изменяющейся внешней политики государства. Цель исследования – рассмотреть спрос на услуги транспорта ДФО при выполнении локальных и национальных задач. Первые – заключаются в обеспечении деятельности социально-экономической системы макрорегиона, вторые – определяются интересами национальной экономики. Увеличение торговли со странами Азии в рамках политики «поворота на Восток» привело к росту объемов перевозок и нагрузки на транспортный комплекс ДФО, обострению инфраструктурных проблем. Это формирует риск неполного выполнения транспортным комплексом локальных задач.

Дальний Восток, региональный транспортный комплекс, «поворот на Восток», магистральный транзит, морской транспорт, железнодорожный транспорт, национальные задачи, локальные задачи

Transport Complex of the Far East: National and Local Tasks

The subject of this research is the combination of local and national tasks of the transport complex of the Russian Far East in the context of the changing foreign policy of the state. The purpose of the study is to consider the demand for the services of the transport when performing local and national tasks. Local tasks are to provide the activities of the macroregional socio-economic system. The increase of trade with Asian countries within the framework of the «turn to the East» policy led to an increase in the cargo volume for the transport of the Far Eastern Federal District, aggravation of infrastructure problems. This carries risks of incomplete fulfillment of the local tasks.

Far East, regional transport complex, «turn to the East», sea transport, rail transport, national tasks, local tasks

Введение

Транспортный комплекс Дальнего Востока на протяжении всей истории хозяйственного освоения региона функционировал и развивался в условиях изменяющейся приоритетности сочетания национальных и локальных задач. Эти задачи могут как дополнять друг друга, так и конкурировать – в случае инфраструктурных ограничений. На современном этапе на первый план выходят национальные задачи транспортного обслуживания транзитных (по отношению к ДФО) грузопотоков в страны Азии, ежегодно увеличивающихся в рамках политики РФ «поворота на Восток». В данном исследовании будут рассмотрены последствия реализации политики для транспортного комплекса Дальнего Востока, а также потенциальные риски для экономики региона, связанные с ограничением функционирования транспорта.

Национальные и локальные задачи транспортного комплекса ДФО

Под региональным транспортным комплексом традиционно понимается *«транспортная сеть и другие объекты транспортной инфраструктуры, подвижной состав и другие технические устройства, разнообразные хозяйствующие субъекты железнодорожного, морского, воздушного, автомобильного и речного транспорта»* [5, с. 22]. Эта трактовка соответствует узкому определению транспортного комплекса, используемому, например, в нормативно-правовых документах¹. К объектам транспортной инфраструктуры относятся: железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции, метрополитены, тоннели, эстакады, мосты, морские терминалы, акватории морских портов, порты, которые расположены на внутренних водных путях, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки и пр. [12; 14].

При этом транспортный комплекс территории субнационального уровня (субъекта РФ либо макрорегиона) представляет собой системный объект², выполняющий локальные и национальные задачи.

Локальные задачи транспорта заключаются в обеспечении деятельности социально-экономической системы данной территории, то есть в инфраструктурном обслуживании производственной и социальной подсистем. Национальные задачи характеризуются приоритетами системы более высокого уровня и определяются геостратегическими интересами национальной экономики, ролью регионального транспортного комплекса в функционировании транспорта государства в целом.

Элементы инфраструктуры, с использованием которых выполняются задачи разных уровней, могут отличаться. В этом случае регион рассматривается как физическое пространство, а инфраструктура *«практически принадлежит системе более высокого уровня и её элементы представлены в данном локальном образовании исходя не из местных целей, а из целей системы более высокого ранга»* [4, с. 59]. Если же выполнение задач разного уровня происходит с использованием единой инфраструктуры, то эти задачи могут конкурировать между собой.

Важно отметить, что предлагаемый подход имеет следствием изменение методических приёмов анализа эффективности функционирования транспортного комплекса региона. Так,

¹ Федеральный закон № 16-ФЗ от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: сентябрь 2021).

² Как системный объект региональный транспортный комплекс представляет собой элемент национального транспортного комплекса.

если для оценки локальных задач – транспортного обслуживания региональной социально-экономической системы – применим подход «затраты – выпуск», дополняемый рассмотрением качества и доступности транспортных услуг (либо возникающих ограничений), то эффекты выполнения национальных задач в большей части аккумулируются за пределами региона, их оценка требует дополнительных манипуляций, включая отслеживание системно-эмерджентных, мультипликативных эффектов на уровне национальной экономики.

Таким образом, трансформируется само понятие транспортного комплекса региона, который с учётом вышесказанного предлагается рассматривать как совокупность действующих на территории региона (макрорегиона) видов транспорта, объединённых экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми взаимоотношениями, выполняющих задачи инфраструктурного обслуживания социально-экономической системы данного региона (макрорегиона) и задачи национального уровня.

В случае транспортного комплекса Дальнего Востока национальные задачи изменялись на протяжении периода от начала хозяйственного освоения до настоящего времени вслед за меняющимися интересами России на востоке страны. Первоначально национальные задачи заключались в транспортной работе для достижения военно-политических целей (закрепление территории, обеспечение её обороноспособности), затем – в обеспечении связанности и единства экономического пространства страны. Сегодня актуальным становится транспортное обслуживание транзитных грузовых потоков. Локальные задачи транспортного комплекса по своему основному содержанию не меняются и заключаются в создании условий функционирования отраслей экономики Дальнего Востока и обеспечении комфортной мобильности населения.

«Поворот на Восток» – новые акценты внешнеэкономической политики РФ

Изменение международной политической и экономической ситуации в начале XXI в. привело к формированию в России системы приоритетов внешнеэкономических взаимодействий, обозначаемой как «поворот на Восток». В рамках нового вектора объединены глобальные, национальные и региональные интересы, а также стратегические приоритеты государства и вопросы территориального развития. Так, большинство исследователей рассматривает в политике «поворота на Восток» сочетание как минимум трёх процессов глобального уровня [10]:

- 1) реализация Россией стратегии по реинтеграции постсоветского пространства;
- 2) участие России в глобальном соперничестве за реконфигурацию мира;
- 3) выстраивание Россией альтернативных западному направлению политико-экономических связей.

Среди причин «поворота на Восток» отмечаются как политические, так и экономические, заключающиеся в осложнении доступа к европейским рынкам в занимаемой Россией нише поставщика сырьевых ресурсов, сокращении экспортных доходов в условиях усилившейся конкуренции, снижении цен на энергоносители и усилении регулирования энергетических рынков [6]. Экономические предпосылки дополнены негативными политическими процессами после событий на Украине, также отразившимися на экономических взаимодействиях России и стран Европейского союза [11]. В совокупности сочетание ухудшающихся экономических и политических условий внешних связей с Европой привело к попытке диверсификации взаимодействий РФ с акцентом на азиатский регион.

В сложившихся условиях попытка наращивания экономического потенциала в восточных районах России, с тем чтобы сделать этот регион достойным представителем страны в Азии, является логичной. Дальний Восток является «контактной территорией», представляющей «лицо» государства при сотрудничестве с азиатскими странами. Задача развития макрорегиона решается посредством волны институциональных и проектно-инфраструктурных нововведений, реализуемых в ДФО с 2014 г.

Таким образом, экономический акцент политики «поворота на Восток» при решении внутренних вопросов развития страны в настоящее время направлен на *«ликвидацию дисбаланса в развитии восточных регионов, с одной стороны, и европейской части России, с другой, их встраивание в структуру экономических связей АТР с учётом современных политико-экономических трендов»* [13, с. 10].

Соответственно, изменившиеся приоритеты регионального развития востока страны проявляются [7]:

- в ускорении развития Дальнего Востока по отношению к средним для страны показателям за счёт реализации заявленных государственных проектов (инвестиционных программ);
- наращивании экономической интеграции регионов Сибири и Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР);
- качественном углублении стратегического двустороннего и многостороннего политического взаимодействия с партнёрами по АТР.

В целом новая политика внешнеэкономического сотрудничества и развития отношений с восточноазиатскими странами (вместо традиционных для России европейских стран [9]) приводит к переориентации торговых связей, изменению масштабов и географии экспортно-импортных грузовых потоков. Это, в свою очередь, означает существенный рост нагрузки на транспортный комплекс ДФО, выступающего «естественным мостом» в отношениях со странами Азии, в основном с КНР, с которой в пределах макрорегиона проходит протяжённый участок государственной границы.

Динамика работы транспортного комплекса ДФО в условиях изменения приоритетности национальных и локальных задач

Неявно формулируемая цель проводимых в ДФО мероприятий в рамках политики «поворота на Восток» состоит, по-видимому, в формировании на территории макрорегиона *«комфортной инфраструктуры, обеспечивающей внутри- и межрегиональную мобильность, комфортабельные и сопоставимые с восточно-азиатским уровнем развития медицины, образования, культурной среды, коммунальной и социальной инфраструктуры (жильё, благоустройство, экология), благоприятной бизнес-среды»* [6, с. 1017].

Оставляя за рамками оценку результативности применения различных институциональных форм стимулирования экономической активности в макрорегионе, закрепления населения, создания эффективности бизнес-климата и прочих, реализуемых через режимы территории опережающего социально-экономического развития и свободного порта, программу «Дальневосточный гектар», региональные инвестиционные проекты и другие механизмы [2], отметим общий вектор новой политики «поворота на Восток», выражающийся в увеличении торговых взаимодействий со странами Северо-Восточной Азии (СВА) (*рис. 1*).

Рис. 1. Динамика стоимостного объема экспорта ДФО, % (2009 = 100)

Примечание. Состав ДФО приведен к сопоставимому виду на протяжении всего рассматриваемого периода.

Источник: составлено по данным Дальневосточного таможенного управления ФТС России. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god/itogovaya-informacziya/document/230465> (дата обращения: сентябрь 2021).

Несмотря на то что тенденция роста экспорта прерывалась в рассматриваемом периоде кризисом 2015 г., последствия которого проявлялись и в 2016 г., положительная динамика восстановилась. В конце рассматриваемого периода рост экспорта в Японию по сравнению с 2009 г. составил 1,6 раза, в КНР и Республику Корея – 2,3 и 2,5 раза соответственно.

Учитывая преобладание в структуре экспортных поставок России в страны СВА сырьевых ресурсов [3] (*табл. 1*), увеличение масштабов экспорта привело к более значительному росту спроса на услуги транспортного комплекса ДФО для обслуживания возрастающего физического объема потока экспортных грузов в азиатском направлении (*рис. 2*).

За период 2009–2019 гг. физический объем экспорта ДФО в страны СВА увеличился в целом в 2,7 раза, в то время как объем грузов, перевозимых через территорию макрорегиона в КНР, вырос в 3,6 раза, Республику Корея и Японию – в 3,1 и 1,8 раза соответственно.

Таким образом, возрастает нагрузка на транспортный комплекс ДФО в части выполнения национальных задач обслуживания грузовых потоков, генерируемых вне социально-экономической системы макрорегиона.

Таблица 1

Структура экспорта Дальнего Востока в страны СВА
по основным товарным группам в 2019 г., % к итогу

Товарная группа	Стоимостный объем	Физический объем
Нефть и нефтепродукты	36,5	22,9
Уголь и торф	9,0	39,4
Древесина и изделия из неё	5,0	11,5
Руда и шлак	3,8	3,7
Рыба, ракообразные, моллюски	15,6	2,0
Прочие	30,1	20,5

Источник: рассчитано по данным Дальневосточного таможенного управления ФТС России. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god/itogovaya-informacziya/document/230465> (дата обращения: сентябрь 2021).

Рис. 2. Динамика физического объема экспорта ДФО, % (2009 = 100)

Примечание. Состав ДФО приведен к сопоставимому виду на протяжении всего рассматриваемого периода.

Источник: составлено по данным Дальневосточного таможенного управления ФТС России. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god/itogovaya-informacziya/document/230465> (дата обращения: сентябрь 2021).

Локальные задачи по транспортному обслуживанию социально-экономической системы Дальнего Востока определяются спросом со стороны отраслей экономики. Значимое влияние имеет специфика структуры производственной подсистемы: традиционно сложившаяся ориентация экономики на добычу ресурсов (**рис. 3**).

Рис. 3. Структура валового регионального продукта ДФО по видам экономической деятельности, %

Примечания: Раздел А – сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство; раздел В – добыча полезных ископаемых; раздел С – обрабатывающие производства; раздел F – строительство; раздел G – торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов; раздел Н – транспортировка и хранение, деятельность в области информации и связи; раздел О – государственное управление и обеспечение военной безопасности, социальное обеспечение.

Источники: составлено по: Структура валового регионального продукта (ОКВЭД 2). URL: <https://fedstat.ru/indicator/59450> (дата обращения: июнь 2021); Структура валового регионального продукта (ОКВЭД-2007). URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/43890> (дата обращения: январь 2021).

Наибольшую долю в структуре ВРП ДФО традиционно занимает промышленность, удельный вес которой составил 41,3%. При этом доля добывающих отраслей за 2015–2019 гг. увеличилась на 3,1 п. п. В пространственном срезе в 2019 г. лидирующие позиции при формировании ВРП ДФО занимают: Республика Саха (Якутия) (20,4% совокупного объёма), Сахалинская область (19,7%), Приморский (17,9%) и Хабаровский края (13,4%)¹.

Общий спрос на перевозки в 2019 г. со стороны социально-экономической системы ДФО оценочно составил 198 млн т, в том числе по видам транспорта: железнодорожный – 42% (оценка по отправлению), автомобильный – 33%, морской – 11% (оценка по объёму каботаж), речной – 4%. Автомобильный транспорт не может выступить соответствующим звеном транзитных перевозок вследствие неразвитости сети, её относительно невысокого качества, значительных расстояний и специфики перевозимых грузов. Этот вид транспорта в настоящее время обслуживает в основном внутрирегиональные перевозки и обеспечивает промежуточное перемещение грузов между видами транспорта либо выступает в качестве последнего звена доставки клиентам. Перевозки осуществляются преимущественно в пределах городов и пригородных зон (*табл. 2*), среднее расстояние в 2019 г. составило лишь 43,5 км (*рис. 4*).

Таблица 2

Структура грузовых перевозок автомобильным транспортом ДФО
по видам сообщения в 2019 г., %

Территория	Сообщение		
	городское и пригородное	междугородное	международное
ДФО	86,1	13,7	0,2
Республика Бурятия	69,5	30,2	0,3
Республика Саха (Якутия)	82,7	17,3	–
Забайкальский край	94,9	5,1	–
Камчатский край	69,4	30,6	–
Приморский край	80,9	18,1	0,9
Хабаровский край	95,6	4,4	–
Амурская область	88,6	11,4	0,1
Магаданская область	72,1	27,9	–
Сахалинская область	84,7	15,3	–
ЕАО	95,1	4,7	0,2
ЧАО	88,2	11,8	–

Источник: рассчитано по: Электронные таблицы статистики РФ. Сведения о работе грузового транспорта (Ф1-тр автотранспорт). URL: <http://sophist.hse.ru/rosstat.shtml> (дата обращения: сентябрь 2021).

¹ Рассчитано по: Национальные счета. Валовой региональный продукт. URL: <https://rosstat.gov.ru/accounts> (дата обращения: июль 2021).

Рис. 4. Средняя дальность перевозки одной тонны груза по дальневосточным субъектам РФ в 2019 г., км

Источник: рассчитано по: Электронные таблицы статистики РФ. Сведения о работе грузового транспорта (Ф1-тр автотранспорт). URL: <http://sophist.hse.ru/rosstat.shtml> (дата обращения: сентябрь 2021).

При выполнении национальных и локальных задач перевозки железнодорожным и морским транспортом происходят с использованием единых инфраструктурных элементов: Восточный полигон железных дорог, морские порты Тихоокеанского побережья.

Инфраструктурные ограничения и дисбаланс транспортного комплекса ДФО

Рост объемов магистрального транзита¹ и соответствующей нагрузки (в рамках решения национальной задачи) на транспортный комплекс ДФО, произошедший в течение относительно короткого периода времени, привёл к дефициту мощностей, ограничениям в работе, выявил проблемные места транспортного комплекса и актуализировал развитие транспортной инфраструктуры на территории востока страны.

Речь идёт прежде всего о железнодорожных сетях, морских портах и системе кросс-граничной инфраструктуры, включая пограничные пункты пропуска и объекты транспортной инфраструктуры (автомобильные и железнодорожные мосты между РФ и КНР). Также важным является скоординированное развитие в восточных районах России мощностей вдоль интермодальных транспортных цепочек: железнодорожный – морской транспорт, автомобильный – железнодорожный, автомобильный – морской.

Повышающаяся нагрузка по обслуживанию магистральных транзитных грузопотоков в условиях отстающего развития инфраструктуры в настоящее время приводит к формированию следующих проблем в функционировании транспортного комплекса ДФО:

- 1) недостаточная пропускная способность Восточного полигона железных дорог;
- 2) несоответствие мощностей железнодорожного и морского транспорта.

¹ Под транзитом здесь понимаем объем перевозок транспортным комплексом макрорегиона, проходящий через территорию ДФО (грузы из Восточной Сибири и западных районов России).

Первая проблема выражается в риске превышения спроса над предложением мощностей железных дорог на территории ДФО, нарастающем в последние годы и превращающемся в реальное ограничение развития внешнеторговых взаимодействий со странами Азии.

Стремительно увеличившийся спрос на услуги железнодорожного транспорта опережает возможности роста предложения, ограниченного техническими параметрами инфраструктуры Восточного полигона и невысокими темпами развития инфраструктуры. Приблизительную оценку динамики транзитных потоков транспортного комплекса макрорегиона можно получить рассматривая разницу между объёмом прибывающих и отправленных железнодорожным транспортом ДФО грузов¹. Корректность полученной оценки подтверждается данными ОАО «РЖД» о погрузке в направлении морских портов Дальневосточного бассейна² и информацией об объёмах перевозок через железнодорожные пункты пропуска.

В целом за период 2009–2019 гг. объём перевозок железнодорожным транспортом через территорию Дальнего Востока вырос в 1,4 раза (рис. 5).

Рис. 5. Объёмы транзитных перевозок транспортным комплексом ДФО по железным дорогам, млн т (оценка)

Источник: составлено по: Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (дата обращения: сентябрь 2021).

Это означает, что загрузка железных дорог Дальнего Востока транзитными грузами в 2019 г. составляла более 80% их провозной способности (табл. 3).

Также это означает, что дальнейшее увеличение масштабов магистрального транзита может ограничить возможности выполнения транспортным комплексом ДФО перевозок для реализации потребностей социально-экономической системы макрорегиона.

Решением проблемы является развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта Восточного полигона, определяющееся темпами выполнения работ по инвестиционному

¹ Это даёт условную «нижнюю» границу транзита через территорию макрорегиона, принимая во внимание, что не весь объём отправленных со станций Восточного полигона грузов погашается в её пределах.

² Гусаченко Н. Погрузка угля в порты Дальнего Востока выросла в 2020 году на 8,2%. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pogruzka-uglya-v-porty-dalnego-vostoka-vyroslo-v-2020-godu-na-8-2/> (дата обращения: сентябрь 2021).

проекту «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей»¹, утверждённому в 2014 г.

Таблица 3

Характеристика Восточного полигона железных дорог

Показатель	2018	2019	Справочно 2019 / 2018, %
Суммарная наличная пропускная способность БАМа и Транссиба, пар поездов в сутки	98	103	105,1
Суммарная провозная способность БАМа и Транссиба, млн т	123,4	132,0	107,0
Погрузка на сети ОАО «РЖД» в направлении портов Тихоокеанского побережья, млн т	101,7	110,4	108,6
в том числе угля	86,0	93,0	108,1

Источники: составлено по: Погрузка экспорта на железной дороге в адрес морпортов в 2020 году выросла на 4,7%. URL: <https://portnews.ru/news/307409/> (дата обращения: сентябрь 2021); [1].

Фактически реализация этого проекта началась в 2013 г. Первый этап планировали завершить до 2017 г., однако сроки были перенесены на 2020 г. Реализация проекта в целом была пролонгирована до 2024 г. Дефицит мощностей на Восточном полигоне железных дорог в 2020 г.² простимулировал ускорение развития инфраструктуры и было принято решение о наращивании темпов модернизации с тем, чтобы завершить проект в 2023 г. В случае реализации мероприятий провозная способность железных дорог возрастет до 182 млн т к 2024 г. (табл. 4).

Таблица 4

Перспективы развития Восточного полигона железных дорог

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024
Суммарная наличная пропускная способность, пар поездов в сутки	101	101	101	101	129
Суммарная провозная способность, млн т	144	144	158	173	182

Источник: Керн М. Программа развития РЖД не учитывает интересы угольщиков. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1687/84687/> (дата обращения: сентябрь 2021).

Вторая проблема проявляется в дисбалансе мощностей железнодорожного и морского транспорта. При ежегодной провозной способности железных дорог Дальнего Востока в 2019 г. на уровне 132,0 млн т, морские порты макрорегиона были способны обеспечить перевалку 252,6 млн т грузов (табл. 5).

¹ Распоряжение Правительства РФ № 2116-р от 24 октября 2014 г. «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 05.11.2013 № 2044-р и утверждении паспорта инвестиционного проекта». URL: <http://government.ru/docs/15414/> (дата обращения: сентябрь 2021).

² Подробно об этом см. в [1].

Таблица 5

Характеристика морских портов ДФО в 2019 г.

Показатель	Ванино	Владивосток	Восточный	Находка	Итого по морским портам ДФО
Мощность грузовых терминалов – всего, млн т	38,0	31,2	82,0	33,8	252,6
в том числе:					
наливных, млн т	4,0	4,3	34,0	8,0	86,2
сухих, млн т	34,0	15,1	39,0	24,8	140,6
контейнерных, тыс. контейнеров ДФЭ	30,0	987,2	683,5	97,5	2 151,1
Пропускная способность пассажирских терминалов, тыс. человек	70,0	196,0	–	174,0	646,5

Источник: составлено по: Порты России. URL: http://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html (дата обращения: сентябрь 2021).

Планируемые параметры увеличения провозной способности железных дорог Дальнего Востока не соответствуют ни возможностям морского транспорта, ни спросу на транспортные услуги: грузоотправители к 2025 г. готовы предъявлять к перевозке 207 млн т, в том числе 195 млн т – для транспортировки по железной дороге [8].

Дисбаланс мощностей двух видов транспорта ДФО вызван несогласованностью планов развития и инертностью заинтересованных сторон. Развитие железных дорог осуществляется государством, выступающим собственником инфраструктуры, в то время как развитие терминальных мощностей морских портов осуществляется частными компаниями, контролируемые в значительной части крупными добывающими холдингами национального уровня: АО «Сибирская угольная энергетическая компания» (терминалы в порту Ванино), АО «УК «Кузбассразрезуголь» (Восточный), группой ЕВРАЗ (EVRAZ) (Находка), ПАО «Мечел» (Посьет, Ванино) и др.

Соответственно, развитие инфраструктурной основы экспортного сектора происходит с использованием государственных и частных инвестиций. Государственные вложения осуществляются в модернизацию пограничных пунктов пропуска и железнодорожных сетей, в то время как модернизация терминальной инфраструктуры морских портов Тихоокеанского бассейна осуществляется в большей части за счёт частных инвестиций.

В перспективе дисбаланс мощностей железной дороги и морского транспорта ДФО может возрасти, поскольку развитие инфраструктуры морских портов макрорегиона продолжается, их суммарная мощность будет расти (*табл. 6*).

Острота проблемы дисбаланса развития транспортной инфраструктуры может быть элиминирована посредством более широкого применения механизмов государственно-частного партнёрства. Особенно актуально совмещение интересов государства и частного сектора при создании элементов инфраструктуры для выполнения национальных задач транспорта, затрагивающих интересы государства и крупных компаний федерального уровня. Последние, несомненно, обладают не только достаточными ресурсами для участия в развитии транспортной

инфраструктуры Дальнего Востока, но и оперируют длительным горизонтом планирования, а также возможностью лоббирования собственных интересов с целью снижения рисков и неопределённости будущих периодов.

Таблица 6

Отдельные проекты развития морских портов Дальнего Востока

Порт	Проект	Инвестор / исполнитель	Объём перевалки, млн т	Срок реализации
Бухта Бечевинская	Строительство перевалочного СПГ-терминала	ПАО «НОВАТЭК», государство	21,7	2023–2026
Ванино	Увеличение мощности угольного терминала	АО «Дальтрансуголь» (3-я очередь)	16,0	2024
	Увеличение мощности угольного терминала	ООО «УК «Колмар», АО «ВаниноТрансУголь» (2-я очередь)	12,0	2023
	Строительство угольного терминала	ООО «Дальневосточный Ванинский порт»	15,0	2025
Вера	Увеличение мощности угольного терминала	ООО «УК «Востокуголь», ООО «Порт Вера Холдинг»	20,0	2022
Восточный	Углепогрузочный комплекс	АО «Восточный Порт» (3-я очередь)	0,5	2021
Петропавловск-Камчатский	Строительство рефрижераторного контейнерного терминала	«Холдинг Норебо» (Norebo Holding), «Маэрск Лайн» (Maersk Line)	1,0	2027
Суходол	Строительство угольного терминала	АО «ХК «СДС-Уголь»	6,0	2022

Источники: Минтранс РФ подготовил проект плана модернизации портов до 2030 г. URL: <https://www.interfax-russia.ru/main/mintrans-rf-podgotovil-proekt-plana-modernizacii-portov-do-2030g> (дата обращения: сентябрь 2021); Инвестиции и сделки в портовой отрасли РФ. URL: https://srgroup.ru/news/iscledovaniya-srg2/?sphrase_id=21143 (дата обращения: сентябрь 2021).

Заключение

Транспортный комплекс Дальнего Востока является «замыкающим звеном» национальной транспортной системы, обслуживающим «естественную контактную территорию» России в торговле со странами АТР. Выполняемые транспортом задачи сочетают интересы национальной системы и социально-экономической системы макрорегиона. Преобладание национальных или локальных задач зависит от ситуации в стране, внешних политических и экономических факторов.

Поскольку при выполнении данных задач используются частично единые элементы инфраструктуры транспортного комплекса ДФО (железные дороги, морские порты), то обслуживание транзита и транспортная работа по обеспечению функционирования социально-экономической системы макрорегиона выступают в качестве конкурирующих друг с другом и взаимно ограничивающих задач.

Политика России, обозначаемая как «поворот на Восток», имела следствием увеличение масштабов торговли со странами Азии, в первую очередь – экспорта в КНР. Увеличение нагрузки на транспортный комплекс Дальнего Востока привело к закреплению (*де-факто*) национальной задачи обслуживания магистрального транзита в качестве основной. Рост объёмов перевозок сырьевых грузов через территорию макрорегиона в двух ключевых точках (железные дороги и морские порты) обострил проблемы, проявившиеся, во-первых, в дефиците мощностей железнодорожного транспорта, во-вторых, в дисбалансе развития инфраструктуры морского и железнодорожного видов транспорта.

Решение этих проблем осложняется низкими темпами модернизации инфраструктуры Восточного полигона железных дорог и нарушением сроков выполнения плановых мероприятий со стороны государства. Наличные мощности и темпы прироста перерабатывающей способности морских портов превышают возможности железных дорог. Дисбаланс со временем может возрасти. Автомобильный транспорт не может быть полноценно включён в цепочку транзита в силу значительных объёмов, расстояний перевозки, специфики сырьевых грузов и пр.

Дальнейшее увеличение объёмов транзитных грузов при ограниченных возможностях инфраструктуры несёт риски неполного выполнения локальных задач обслуживания социально-экономической системы ДФО транспортным комплексом макрорегиона.

Список литературы

1. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальневосточного федерального округа: современное состояние и перспективы восточного полигона железных дорог // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 3. С. 21–31. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.21>
2. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 3 (92). С. 55–63. <http://dx.doi.org/10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63>
3. Дёмина О.В. Поворот на Восток: риски и возможности увеличения экспорта российских энергоресурсов в Китай // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 6. С. 47–55.
4. Краснопольский Б.Х. Влияние магистральной инфраструктуры на эффективность пространственно-хозяйственных образований: подходы к оценке // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 3. С. 56–71. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.56>
5. Леонтьев Р.Г. Транспорт и логистика Дальнего Востока РФ: транспортный комплекс и сухопутные сообщения. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. 259 с.
6. Минакир П.А. Ожидания и реалии политики «поворота на Восток» // Экономика региона. 2017. Т. 13. Вып. 4. С. 1016–1029. <http://dx.doi.org/10.17059/2017-4-4>
7. Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России / отв. ред. И.А. Макаров. М.: Международные отношения, 2016. 448 с.
8. Полякова И. Территория – геостратегическая // Транспорт России. 2021. № 4 (1175). С. 4.
9. Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая (в 2 книгах) / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019. 432 с.
10. Савченко А.Е., Зуенко И.Ю. Движущие силы российского поворота на Восток // Сравнительная политика. 2020. № 1. С. 111–125. <http://dx.doi.org/10.24411/2221-3279-2020-10009>

11. Тихоокеанская Россия в интеграционном пространстве Северной Пацифики в начале XXI века: опыт и потенциал регионального и приграничного взаимодействия / под ред. В.Л. Ларина. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2017. 386 с.
12. Ткачёв И.Г. Транспортный комплекс Российской Федерации: проблемы и тенденции развития // Управленческое консультирование. 2017. № 6. С. 183–189. <http://dx.doi.org/10.22394/1726-1139-2017-6-183-189>
13. Торкунов А.В., Стрельцов Д.В., Колдунова Е.В. Российский поворот на Восток: достижения, проблемы и перспективы // Полис. Политические исследования. 2020. № 5. С. 8–21. <http://dx.doi.org/10.17976/jpps/2020.05.02>
14. Фофанова А.Ю. Транспортный комплекс и его роль в развитии регионов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. № 1–2 (52). С. 162–165. <http://dx.doi.org/10.24411/2500-1000-2021-1107>

References

1. Bardal A.B. The Transport System of the Far Eastern Federal District: Current State and Prospects of the Eastern Range of Railways. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 3. Pp. 21–31. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.21> (In Russian)
2. Bardal A.B. Transport System of the Far East: Effects of a «New Model» of the Macroregion Development. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii* [Power and Administration in the East of Russia]. 2020. No. 3 (92). Pp. 55–63. <http://dx.doi.org/10.22394/1818-4049-2020-92-3-55-63> (In Russian)
3. Dyomina O.V. Turn to the East: The Risks and the Possibilities of Increasing of Russian Energy Export to China. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2016. Vol. 3. No. 6. Pp. 47–55. (In Russian)
4. Krasnopol'ski B.H. The Impact of the Main Infrastructure on the Effectiveness of Spatial and Economic Formations: Approaches to the Assessment. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 3. Pp. 56–71. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.3.56> (In Russian)
5. Leontiev R.G. *Transport and Logistics of the Far East of the Russian Federation: Transport Complex and Overland Communications*. Khabarovsk, 2008. 259 p. (In Russian)
6. Minakir P.A. «Turn to the East» Policy: Expectations and Reality. *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. 2017. Vol. 13. Issue 4. Pp. 1016–1029. <http://dx.doi.org/10.17059/2017-4-4> (In Russian)
7. *Turn to the East: The Development of Siberia and the Far East in the Context of Strengthening the Asian Vector of Russia's Foreign Policy*. Ed. by I.A. Makarov. Moscow, 2016. 448 p. (In Russian)
8. Polyakova I. Territory – Geostrategic. *Transport Rossii* [Transport of Russia]. 2021. No. 4 (1175). P. 4. (In Russian)
9. *Problems of Trade and Economic Relations Between the Russian Far East and North East China (In Two Volumes)*. Ed. by A.V. Ostrovskii, P.V. Kamennov. In 2 Vols. Vol. 1. Moscow, 2019. 432 p. (In Russian)
10. Savchenko A.E., Zuenko I.Yu. The Driving Forces of Russia's Pivot to East. *Sravnitel'naya politika* [Comparative Politics Russia]. 2020. No. 1. Pp. 111–125. <http://dx.doi.org/10.24411/2221-3279-2020-10009> (In Russian)
11. *Integrating Pacific Russia into the North Pacific Region: Experience and Potential of Regional and Cross-Border Cooperation in the Beginning of 21st Century*. Ed. by V.L. Larin. Vladivostok, 2017. 386 p. (In Russian)
12. Tkachev I.G. Transport of Russian Federation: Problems and Trend of Its Development. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie = Administrative Consulting*. 2017. No. 6. Pp. 183–189. <http://dx.doi.org/10.22394/1726-1139-2017-6-183-189> (In Russian)

13. Torkunov A.V., Streltsov D.V., Koldunova E.V. Russia's Pivot to the East: Achievements, Problems, and Prospects. *Polis. Politicheskie issledovaniya* [Polis. Political Studies]. 2020. No. 5. Pp. 8–21. <http://dx.doi.org/10.17976/jpps/2020.05.02> (In Russian)
14. Fofanova A.Yu. Transport Complex and Its Role in Regional Development. *Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk = International Journal of Humanities and Natural Sciences*. 2021. Vol. 1–2 (52). Pp. 162–165. <http://dx.doi.org/10.24411/2500-1000-2021-1107> (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 53–67. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.53>

For citing:

Bardal A.B. Transport Complex of the Far East: National and Local Tasks. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 53–67. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.53> (In Russian)