ISBN 978-5-901722-00-8

УДК 656.025.2:332.1

ТРАНСПОРТ КАК ОСНОВА НОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КАРКАСА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ВЫЗОВЫ И РЕШЕНИЯ

Гулидов Руслан Витальевич[1], кандидат экономических. наук, проректор по научной работе
e-mail: gulidov@msun.ru

[1] Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия

Аннотация. В докладе обосновывается необходимость переосмысления роли транспорта в развитии Дальнего Востока – не как обслуживающей отрасли, а как системообразующего элемента пространственной и социально-экономической трансформации региона. Предлагается концепт транспортного каркаса как проектной основы макрорегионального планирования. Выделены ключевые вызовы: институциональная фрагментация, разрыв между транспортной и экономической логикой, слабая координация. Подчёркивается роль экспертных платформ в формировании новых управленческих решений, опирающихся на моделирование, сценарный анализ и межсекторное взаимодействие.

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортная инфраструктура, пространственное развитие, логистика, транспортный каркас, стратегическое планирование, региональная политика.

TRANSPORT AS THE FOUNDATION OF A NEW ECONOMIC FRAMEWORK FOR THE RUSSIAN FAR EAST: STRATEGIC CHALLENGES AND SOLUTIONS

Ruslan V. Gulidov[1], Candidate of Economic Sciences, Vice-Rector for Research
e-mail: gulidov@msun.ru

[1]Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia

Abstract. The paper argues for a rethinking of the role of transport in the development of the Russian Far East – not as an auxiliary sector, but as a system-forming element of the region's spatial and socio-economic transformation. It introduces the concept of a transport framework as the foundation for macroregional planning. Key challenges are identified, including institutional fragmentation, the disconnect between transport and economic logic, and weak coordination. The paper emphasizes the role of expert platforms in developing new governance approaches based on modeling, scenario analysis, and cross-sectoral collaboration.

Keywords: Russian Far East, transport infrastructure, spatial development, logistics, transport framework, strategic planning, regional policy.

Развитие любого территориального образования, а тем более Дальнего Востока, невозможно представить без инфраструктуры, связывающей пространство. Транспорт в

этом контексте – не просто поддерживающая функция экономической активности на территории, а основа регионального развития.

При этом многие, особенно в бизнес-среде, и зачастую в государственном секторе, рассматривают развитие транспортного комплекса как набор проектов, как отраслевую повестку, а не как каркас, на котором должно быть выстроено качественно новое содержание экономической активности.

Мой доклад посвящен актуализация иного взгляда, заключающегося в том, что следует

- рассматривать транспорт как инструмент пространственного проектирования и комплексного экономического развития территории,
- видеть проблему не в количестве и качестве дорог, а в логике их планирования и размещения,
- разобраться, какие инструменты (управленческие, интеллектуальные, организационные) позволят превратить разрозненные элементы в каркас развития.

Дальний Восток – территория без полноценной транспортной связанности

Дальний Восток России – это почти 41% площади страны и всего 5,4% её населения. Десятки тысяч километров автомобильных дорог, десятки портов и лишь несколько устойчиво работающих логистических маршрутов. В большинстве регионов Дальнего Востока транспорт – не средство развития, а условие выживания. Вместе с тем на сегодняшний день транспортная система ДФО не формирует единого пространства [1, 2]:

- Большинство территорий остаются инфраструктурно изолированными – слабо связанными как между собой, так и внешними рынками.
- Доступность многих территорий Дальнего Востока носит сезонный характер, стоимость логистики – в разы выше средней по стране.
- Население и бизнес концентрируются в узких логистических «карманах», остальная территория либо не вовлечена в хозяйственный оборот, либо осваивается вахтенным способом.
- Морские и речные маршруты (которые могли бы стать системообразующими) – фрагментированы, плохо связаны с сушей.

Таким образом, пространство Дальневосточного макрорегиона не обладает связующей транспортной тканью, способной обеспечить внутреннюю связанность региона. Как следствие, регион имеет низкую привлекательность для населения и бизнеса. При этом в регион идут значительные государственные инвестиции: реализуются нацпрограмма развития Дальнего Востока, национальные проекты, инвестиционные программы госкорпораций. Тем не менее без связанной транспортной среды эти капитальные вложения остаются локальными решениями – не дают значимого народнохозяйственного масштаба, имеют слабые межотраслевые и короткие временные эффекты [3].

Таким образом, транспорт – это не просто «отрасль», это ключ к комплексному развитию региона. Без актуализации иной парадигмы принятия решений в отношении логистической связанности макрорегиона, ни одна стратегическая задача по развитию Дальнего Востока – ни в демографии, ни в устойчивом развитии экономики, ни в международной кооперации – не может быть решена.

Стратегические вызовы, или почему транспорт не стал каркасом для ДФО

Несмотря на сотни реализованных инфраструктурных проектов, транспортная система Дальнего Востока по-прежнему не выполняет функцию связки для экономического пространства макрорегиона. Это результат системных вызовов, многие из которых носят структурный, а не финансовый характер.

1. Разрыв между социально-экономическим и транспортным планированием

Объекты транспортной инфраструктуры проектируются не как элементы развития, а как «обслуживание» уже выбранных точек роста. За редким исключением новые порты, дороги или мультимодальные узлы не связаны с логикой формирования новых рынков, полюсов развития или кластеров. Общим местом является появление «инфраструктурных пустот» и «избыточных мощностей» рядом друг с другом. Вместо комплексного развития – реакция на частные потребности отдельных производств (как правило, сырьевых и экспортно ориентированных). Транспортные проекты планируются реактивно, *как обслуживающие уже выбранные точки роста (чаще всего добычи)*, а не как инструмент формирования этих точек. Таким образом, транспорт не формирует развитие, а «догоняет» его. Региональная экономика и пространственная логистика не проектируются совместно.

2. Фрагментация транспортной политики развития

Отсутствует единый транспортный план развития ДФО с увязкой всех видов транспорта (морского, речного, ж/д, авиа, трубопроводного). Каждое ведомство действует в своих интересах. Отсутствует интеграция усилий по принципу «один макрорегион – одна логика пространственного развития». Если и есть планы, они не согласованы между собой и между уровнями управления. Нет единой методологической и информационной базы, отсутствует координационный центр, даже хорошие инициативы не складываются в единую систему.

3. Ограниченность векторов транспортно-логистической интеграции

Большинство товарно-транспортных потоков носят сырьевой и экспортно-ориентированный характер. Внутрирегиональная связанность макрорегиона слабо развита, цепочки поставок короткие и неустойчивые. На международных направлениях – слабая институционализация и инфраструктурная сопряжённость (обсуждаемые долгое время международные коридоры «Приморье-1» и «Приморь-2» фактически не работают). Среди всех морских портов макрорегиона ни один не выполняет функции мультимодального порта-хаба, встроенного в международные магистральные направления поставок. Поэтому Дальний Восток пока остаётся «транспортным приложением» к внешним маршрутам, а не самостоятельным узлом.

4. Слабая финансовая состоятельность транспортных проектов

Региональным и, тем более, местным бюджетам финансово обременительно обслуживать уже построенные объекты, не говоря уже о самостоятельном строительстве, в том числе в формате публично-частного партнёрства (или концессии). Инвесторы сдержанны из-за слабых перспектив долгосрочной загрузки объектов и высоких рисков дефицита ожидаемой доходности. Новые проекты становятся возможными либо в ситуации гарантированного доходного потока, либо по политическим мотивам (без должной проработки возвратности инвестиций). Не способствует привлечению частного капитала и дефицит легитимных бизнес-моделей, предлагаемых государством для реализации инфраструктурных (в том числе транспортных) проектов.

5. Ограниченность управления знаниями и компетенциями

В экспертном доступе отсутствует систематизированная база знания по эффективности транспортных решений на Дальнем Востоке. Как следствие, очевиден дефицит научного (критического) анализа, прогнозно-аналитических инструментов, сценарных и оценочных моделей. Имеющиеся в макрорегионе стратегические экспертные инициативы слабо поддерживаются бизнесом и государством и пока не интегрированы в систему принятия решений [4]. В таких условиях инвестиционные решения принимаются на основе политических или ведомственных интересов, носят в большинстве своём микроэкономический характер (слабо учитывают интересы других экономических агентов, общества и государства). В отсутствии детальных и достоверных данных и требований применения специализированных методических подходов при оценке транспортных проектов народнохозяйственный эффект – воздействие на смежные отрасли и иные

индуцированные эффекты – по факту не учитывается [5-7]. Именно отсутствие экспертной инфраструктуры и является, на наш взгляд, ключевым ограничением для выхода на новый уровень планирования и управления развитием транспортной системы Дальнего Востока.

Перечисленные вызовы не устраняются точечными действиями. Они требуют смены логики (парадигмы) развития транспортной инфраструктуры – от объекта к системе, от разрозненных ведомственных интересов к межведомственной координации, от реактивного к проактивному планированию.

Транспорт как каркас социально-экономического развития Дальнего Востока

На протяжении десятилетий транспортный комлпекс Дальнего Востока рассматривался в логике обслуживания уже существующих потоков, преимущественно экспортно-ориентированных. Такой подход привёл к формированию двух разных по содержанию, качеству и функционалу типов транспортных инфраструктур. Первый тип в основном представлен на юге Дальнего Востока, для него характерны автомобильные трассы федерального значения («Амур», «Уссури»), широтные линии железных дорог и морские порты, совместно обеспечивающие транзит грузов через территорию макрорегиона [8]. Второй тип превалирует на остальной части Дальнего Востока, для которой характерна «пятнистая» обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры, привязанными к местам концентрации населения и сравнительно редким центрам экономической активности (где есть добыча – есть дорога, где нет – нет и транспортной связанности).

Сегодня в условиях трансформации глобальных внешнеэкономических потоков необходима смена парадигмы. Транспорт должен стать активным элементом проектирования будущего, а не просто «инфраструктурой под потребности». В этом и состоит смысл подхода транспортного каркаса, который предполагает, что система инфраструктуры предваряет и направляет развитие экономики, занятости, расселения и связей с внешним миром.

Транспортный каркас – это транспортно-логистическая сеть, по которой разворачивается экономическая активность (также как нервная система определяет поведение организма). Он состоит из:

- опорных узлов – портов, мультимодальных терминалов, логистических центров;
- связующих коридоров – ж/д, речных, морских, воздушных и цифровых;
- экономических зон сопряжения – где пересекаются логистика, производство, сервисы, кадровые ресурсы и иная инфраструктура.

Подход транспортного каркаса для Дальнего Востока имеет особое значение, поскольку транспорт определяет само существование дальневосточных территорий. Без транспортного каркаса невозможно формировать центры роста и индустриальные узлы, загружать порты и выстраивать цепочки поставок, обеспечивать внутрирегиональные миграционные потоки и трудовую мобильность, развивать внутренние рынки макрорегиона, а также обеспечивать связанность приграничных районов и жизнеспособность городских и сельских населённых пунктов.

Подход «транспорт как платформа развития» предполагает, что каждый элемент транспортной системы:

- создаёт условия для запуска новых видов деятельности;
- увязывает интересы государства, бизнеса и общества;
- формирует предсказуемую среду для инвестиционных решений.

Таким образом, транспорт должен стать не просто обслуживающей подсистемой, а институциональным и территориальным конструктором развития.

Инструменты формирования устойчивого транспортного каркаса Дальнего Востока

Чтобы транспорт перестал быть следствием экономического развития и стал его основанием, важно задействовать системные инструменты не только в проектировании объектов, но и в подходе к развитию территорий. Ниже приведены ключевые инструменты, которые могут применяться в практике управления транспортно-экономическим развитием Дальнего Востока в рамках нового подхода.

1. Стратегическая приоритизация инфраструктуры

Подход, основанный не на ведомственных списках или политических весах, а на моделировании эффектов и синергий. Приоритет должны получать те проекты, которые формируют новые логистические цепочки, связывают изолированные зоны с внешними рынками, генерируют значительный мультипликативный эффект в зоне сопряжения (занятость, налоги, импортозамещение, экспортный потенциал).

2. Фокус на транспортно-логистические узлы как драйверы роста

Целесообразно создавать точки сборки экономики, включая морские и речные порты, мультимодальные терминалы, логистические и перерабатывающие хабы, специальные зоны экономической активности с полноценной транспортной логистикой. Такие узлы должны стать объектами планирования с прицелом на индустриализацию и занятость, а не только на складскую логистику (перевалку грузов).

3. Интеграция транспортной и экономической политики

Зачастую объекты транспортной инфраструктуры проектируются «вдогонку» за уже инициированными производственными проектами. Необходимо выстраивать совместное планирование инфраструктуры и новых экономических центров, увязывать транспорт с промышленной, энергетической и социальной политиками. Инфраструктура должна не просто обслуживать рост, а запускать его.

4. Цифровое моделирование и прогнозно-аналитические платформы

Требуется разработка и целевое внедрение инструментов цифрового планирования, в том числе имитационных моделей потоков (грузов, пассажиров, логистических узлов), цифровых двойников инфраструктурных объектов, прогнозных сценариев с оценкой рисков и различных косвенных эффектов (в т.ч. климатических, демографических) [9]. Такой подход широко используется международными структурами (World Bank, UN ESCAP, ADB и др.) и многими экономически развитыми странами [10], и его можно локализовать на базе научных и образовательных центров.

5. Встроенность научных и образовательных центров в проектный цикл

Целесообразно расширить роль экспертного сообщество за пределы постпроектной экспертизы инвестиционных решений и создать механизм полноценного участия научных и образовательных центров в формировании технических заданий, разработке решений (инженерных, цифровых и организационных), оценке устойчивости и общественной (социально-экономической) эффективности проектов, формировании системы управления знаниями. Это не только повысит качество государственных решений, но и создаст предпосылки для воспроизводства кадрового и экспертного потенциала для сопровождения масштабных изменений.

В условиях трансформации транспортной отрасли научные институты и университеты должны перестать быть только «поставщиками кадров» или «исполнителями отдельных НИР». Их задача – стать структурными элементами системы формирования решений на всех этапах: от концепции до реализации и оценки эффектов.

Сегодня, когда перед Дальним Востоком стоит задача не просто развивать транспортную инфраструктуру, а формировать целостную транспортно-экономическую архитектуру как базу пространственного, промышленного и демографического развития, экспертно-аналитическая поддержка может внести значительный вклад в решение этой

задачи. По инициативе Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского создан консорциум, объединивший Дальневосточный государственный университет путей сообщения (г. Хабаровск), Владивостокский государственный университет, федеральное автономное научное учреждение «Восточный центр государственного планирования» (г. Москва/г. Хабаровск) и ООО «ИнтелТех» (г. Москва), с целью формирования механизмов выработки и обоснования транспортно-логистических решений для развития Дальневосточного макрорегиона.

На базе консорциума предполагается развернуть открытую межведомственную и межрегиональную экспертную платформу, в задачи которой войдут:

- сценарное и научное сопровождение инфраструктурных решений;
- координация вузов и исследовательских центров в части транспортной аналитики;
- развитие интеллектуальных транспортных систем с учётом дальневосточной специфики;
- подготовка предложений для Минтранса, Росжелдора, Росморречфлота, Минвостокразвития и дальневосточных субъектов РФ.

Список литературы:

1. Бардаль А.Б. Предложение транспортных услуг на Дальнем Востоке: пространственные характеристики и ключевые показатели // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2023. – № 3. – С. 5-21.
2. Нетерин А.С., Зотова М.В., Ломакина А.И., Тархов С.А. Транспортная связность и освоенность восточных регионов России. // Известия РАН. Серия географическая. – 2019. – №6. – С.35-52.
3. Гулидов Р.В. К вопросу об оценке государственной политики по развитию Дальнего Востока России // Пространственная экономика. – 2021. – Т. 17. – № 4. – С. 143-167.
4. Король Р.Г., Самсонова Н.А., Холоша М.В., Нестерова Н.С. Стратегическое представление цифровой трансформации транспортно-логистической экосистемы Дальневосточного региона // Транспортное дело России. – 2023. – № 5. – С. 8-11.
5. Гулидов Р.В., Покрашенко П.А., Стрелов Н.Н. Предпроектная оценка эффекта экономии времени в пути для экономики региона в результате реализации крупного инвестиционного проекта в сфере транспорта //Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2022. – № 4 (104). – С. 5-27.
6. Самсонова Н.А., Холоша М.В., Борейко А.Е., Гаврилов А.Н. В поиске новых подходов к обоснованию инфраструктурных проектов //Транспортное дело России. – 2024. – № 3. – С. 65-67.
7. Understanding and Valuing Impacts of Transport Investment. Updating Wider Economic Impacts Guidance. Moving Britain Ahead. – London: Department for Transport, – 2016. – 48 p. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a805ef940f0b62305b8ac2c/transport-appraisal-guidance-webtag-consultation-document.pdf (дата обращения: 01.06.2025)
8. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: трансформация и интеграция. – Хабаровск, – 2019. – 336 с.
9. Пугачев И.Н., Казарбин А.В. Совершенствование транспортной системы страны и ее регионов, посредством цифровой трансформации транспортной отрасли России // Научный рецензируемый журнал «Вестник СибАДИ». – 2023. – Т.20 – № 6. – С. 762-772.
10. Mackie P., Worsley T. International Comparisons of Transport Appraisal Practice. Overview Report. – Institute for Transport Studies, University of Leeds. – April 2013. – 39 p. URL: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7c5328e5274a1b00423016/final-overview-report.pdf (дата обращения: 01.06.2025)