УДК 338.47

Бардаль Анна Борисовна – канд. экон. наук, доцент, старший научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН (г. Хабаровск). *E-mail: Bardal@ecrin.ru*

А.Б. Бардаль
A.B. Bardal'

Транспортный комплекс: опыт регионального стратегического планирования

В статье рассматриваются подходы к стратегическому планированию транспортного комплекса на уровне субъекта РФ. «Транспортный блок» документов стратегического развития региона должен быть составлен с учетом: целевых векторов развития транспорта, заложенных на федеральном уровне; специфики экономического развития конкретной территории (ее отраслевой структуры, пространственной локализации хозяйственной деятельности и сложившейся системы расселения); ключевых параметров социально-экономического развития данной территории в перспективе. Представлен опыт разработки стратегических направлений развития транспорта для двух субъектов РФ: Еврейской автономной области и Хабаровского края. По каждому из регионов приведен краткий анализ функционирования транспортного комплекса и сформулированы ключевые направления развития на перспективу до 2030 г. Выделенные направления соответствуют общим целям социально-экономического развития территорий в долгосрочной перспективе, позволяют улучшить условия функционирования хозяйствующих субъектов и повысить комфортность жизни населения.

Foreign countries transportation systems development in the long-term period

In the article the main directions of development and parameters of long-term forecasts of the transport in the foreign countries are considered. These parameters are serving as a mark to form the development vector of the Russian Far East's transportation complex which is in the rigid competitive environment of the transportation in the Northeast Asia countries (NEA) and having the opportunity to integrate into the market of the international transportation services of the Northeast Asia region. The forecasts of transport development for the period up to 2050 are based on ideas that no essential changes will happen to vehicles types (planes, automobiles, ships, trains). Thus the parameters of efficiency, technological effectiveness, environmental friendliness and safety will increase due to transition to new technological way. A special accent in the transport development will be pointed to the creation of intellectual transport systems uniting all means of transport within

a common information area, integrated analytical information systems supporting managing processes of the transport development.

Ключевые слова: *транспортный комплекс, Дальний Восток России, стратегическое развитие транспорта, Хабаровский край, Еврейская автономная область.*

Keywords:*transport,long-term forecast,transport development directions.*

Содержание документов стратегического планирования социально-экономического развития административно-территориальных субъектов РФ регламентируется ФЗ №172-ФЗ от 28.06.2014 г. «О стратегическом планировании в Российской Федерации», Бюджетным кодексом РФ, а также законами субъектов РФ о стратегическом планировании. Наполнение документов стратегического планирования в разрезе отдельных отраслей и видов деятельности зависит от специфики экономической структуры конкретного региона, перспективных направлений его развития [1, 2]. Транспорт при этом выступает базовым элементом инфраструктурного каркаса любой территории, обеспечивая возможность функционирования различных секторов экономики [3, 4, 5], а также пространственную мобильность населения.

Особенность подхода к представлению транспортного блока в стратегических документах состоит в необходимости: учета общих направлений развития отдельных видов транспорта, закрепленных отраслевыми стратегическими документами более высокого порядка;учета сложившейся динамики и существующих «узких» мест в работе транспортного комплекса, требующих специальных мер по их устранению; четкойсопряженностиопределяемых направлений, масштабов развития экономической деятельности территории и сопряженного развития транспортного комплекса.

При этом, транспорт может выступать в качестве системообразующего элемента экономики региона, занимая важную роль в формировании доходной части бюджета, создании занятости, обеспечении трансферта технологий и т.д. Это придает дополнительную значимость транспортному блоку в рамках общих стратегических разработок.

В рамках представляемой статьи приведены краткие результаты стратегического планирования транспортного комплекса для ЕАО и Хабаровского края на период до 2030 г. Структура материала традиционна для подобных работ: аналитическая часть (выделение тенденций динамики основных показателей транспорта, проблем функционирования);рассмотрение стратегических перспектив развития транспортного каркаса территории (связанных с общими целями социально-экономического развития субъекта РФ в рассматриваемой перспективе [6]).

Текущая ситуация и стратегические направления развития транспортной инфраструктуры ЕАО

Транспорт занимает одну из ключевых позиций в экономике ЕАО. По итогам 2014 г. удельный вес транспорта составил: в инвестициях в основной капитал – 31,4% (снижение на 38,3% к 2010 г.); в среднегодовой численности занятых – 10,4% (увеличение на 1,3% к 2010 г.); в ВРП[1]– 18,4% (увеличение на 7,3% к 2010 г.) [7, 8]. Значительна роль транспорта в формировании доходов областного бюджета. Например, Дальневосточная железная дорога является крупнейшим налогоплательщиком в ЕАО, за период 2012 – 2014 гг. в бюджет области было перечислено более 1,5 млрд. руб.

Еврейская автономная область, с точки зрения национальной транспортной системы, является транзитным звеном между:

- западными, центральными регионами и восточной окраиной страны;
- приграничными регионами России и КНР.

Перевозки в широтном направлении проходят с использованием Транссибирской железнодорожной магистрали, пересекающей ЕАО с запада на восток, а также федеральной автомобильной трассы «Амур» (Чита – Хабаровск).От Транссибирской магистрали на территории области имеются ответвления: на северо-запад – в направлении БАМ; на юг – в направлении речного порта Нижнеленинское с последующим выходом на автодороги, ведущие в китайские города Харбин, Тунцзян, Ичунь.Речное судоходство осуществляется в основном в южных районах ЕАО. Судоходными являются реки Амур и Тунгуска. Речные порты расположены в селах Нижнеленинское, Амурзет, Пашково, им. Тельмана.В 2014 г. протяженность железных дорог общего пользования на территории ЕАО составила 512,3 км, автомобильных дорог с твердым покрытием – 2522,1 км, внутренних водных судоходных путей – 685,0 км [9].

Плотность автомобильных дорог ЕАО (73,6 км/тыс. км^2) превышает среднероссийский показатель (68,2 км/тыс. км^2), однако, качественные характеристики дорожного покрытия не всегда удовлетворяют нормативным значениям. Так, в 2014 г. требованиям соответствовали 100% федеральных дорог (автомобильная дорога «Амур», протяжённость 353,9 км); 48% региональных дорог[2] и 35,4% дорог местного значения[3].

В части воздушного транспорта функционирует посадочная площадка «Биробиджан» авиакомпании «Восток», которая позволяет выполнять полеты воздушными судами Ан-2, Ан-28, Ан-38 и вертолетами всех классов. Площадка обслуживаетполеты воздушных судов санитарной авиации, Министерства обороны Российской Федерации, Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, службы охраны лесов.

При общей неравномерной динамике функционирования транспортного комплексаавтомобильный транспорт является основным в грузовых перевозках.

---

[1]По виду деятельности «Транспорт и связь».

[2] Общая протяженность региональных дорог на территории ЕАО составляет 490,5 км.

[3] Общая протяженность местных дорог на территории ЕАО составляет 1826,4 км.

По итогам 2013 г. он занимал в структуре грузовых перевозок 79,4%. Железнодорожным транспортом было перевезено 20,3% общего объема грузов [7]. Реконструкция железнодорожного моста через Амур и открытие автомобильного сообщения позволили значительно сократить время проезда автотранспорта от г. Биробиджана до г. Хабаровска. Активизировалось автомобильное движение между ЕАО и Хабаровским краем, а также с приграничной китайской провинцией Хэйлунцзян.

Общее направление динамики пассажирских перевозок транспортным комплексом ЕАО в ретроспективе двух последних десятилетий носит негативный характер (табл. 1)[10, 7].

Таблица 1

Динамика перевозок пассажиров в ЕАО транспортом общего пользования по видам, тыс. чел.[10, 7]

Виды транспорта	Единицы измерения	1995 г.	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2013 г.
Железнодорожный*	тыс. чел.	3574,0	1814,0	1596,0	796,0	729,0
- в т.ч. пригородный	тыс. чел.	2990,0	1371,0	1309,0	585,0	548,0
Автомобильный	млн. чел.	36,3	34,1	26,7	17,8	18,8
- в т.ч. пригородный и междугородный	млн. чел.	4,8	2,4	0,7	1,2	1,1
Внутренний водный	тыс. чел.	7,4*	0,5*	0,5*	51,7	32,6**

* по отправлению
** данные за 2012 г.

Резкое снижение числа пассажиров в пригородных перевозках стало следствием роста транспортных тарифов, изменения системы льгот и общей системы организации пригородных перевозок [см. подробнее 11].

Для осуществления международных перевозок на территории ЕАО установлены три смешанных грузопассажирских постоянных многосторонних пункта пропуска через государственную границу РФ с КНР: в портах Амурзет, Пашково, Нижнеленинское. Однако Пашково не действует с февраля 2012 г.[4] (рис. 1).

[4]Работа данного пункта пропуска была временно приостановлена, в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 14.02.2012 №198-р.

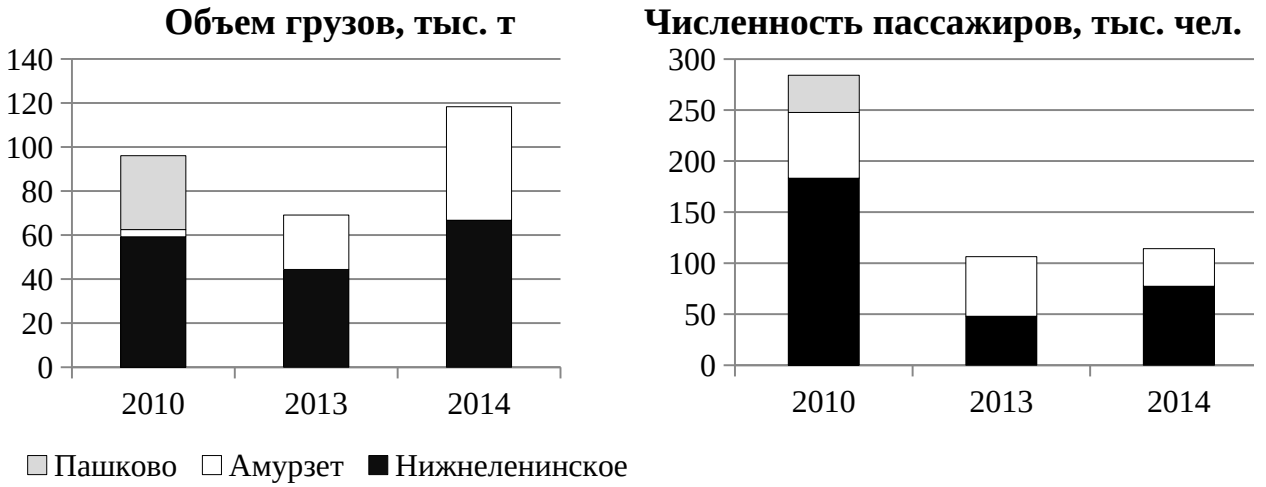


Рис. 1. Показатели работы пунктов пропуска через государственную границу РФ на территории ЕАО

Направления развития транспортной системы ЕАО основываются на сложившихся характеристиках транспортной сети и учете ключевых векторов экономического развития области в стратегической перспективе [12, 13].

Соответствующее развитие транспортной инфраструктуры должно проходить по 3-м осевым направлениям, исходящим из столицы области. Во-первых, в восточном направлении предполагается создание скоростного транспортного сообщения с Хабаровской агломерацией. Подразумевается организация скоростного автомобильного и железнодорожного движения между гг. Биробиджан и Хабаровск. Это позволит сблизить рынки городов, более эффективно реализовать возможности трудовой мобильности населения. Во-вторых, совершенствование транспортной сети предполагается от г. Биробиджана в западном направлении (Облучье). Это улучшит транспортную доступность объектов рекреации (ответвление на Кульдур) и внешнеэкономических взаимодействий (ответвление к пункту пропуска через государственную границу РФ «Пашково»). В-третьих, важнейшей в долгосрочной перспективе станет южная ось транспортного развития: Биробиджан – Ленинское. Предполагается формирование подъездных путей к новой точке экономической активности ЕАО – южному транспортно-логистическому узлу, создаваемому на основе комплексирования возможностей использования мостового перехода между РФ и КНР и системы логистических объектов, в перспективе дополняемых производственно-перерабатывающими мощностями.

Текущая ситуация и направления развития транспортной инфраструктуры Хабаровского края

За период 2010 – 2014 гг. грузооборот транспорта Хабаровского края увеличился на 82,7%. При этом, объем перевезенных грузов за этот период увеличился лишь на 4,1% [14]. Можно говорить о повышении значимости транзитной функции транспортного комплекса территории.

В целом (не учитывая трубопроводный транспорт), происходит усиление

концентрации перевозок железнодорожным транспортом: по итогам 2014 г. на данный вид транспорта приходились 79,4% общего объема грузов и 97,6% грузооборота Хабаровского края (рис. 2) [14].

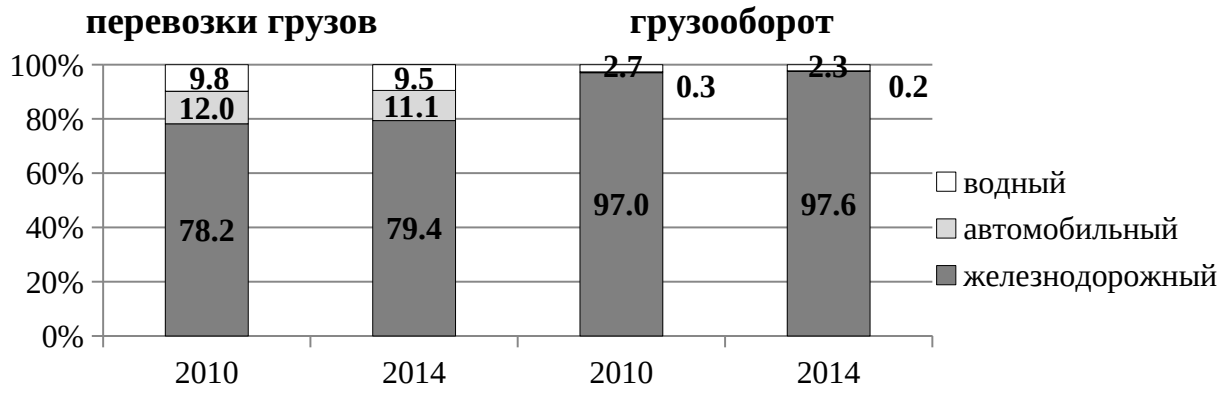


Рис.2. Структура перевозок грузов и грузооборота транспортного комплекса Хабаровского края, %

Это косвенно подтверждает тезис об усилении транзитной функции транспортного комплекса края, поскольку именно железнодорожный транспорт используется для перевозок грузов на дальние и сверхдальние расстояния.

Железнодорожная сеть представлена на территории Хабаровского края участками Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, а также меридиональными связками между ними. Протяженность железных дорог общего пользования составляет 2126 км (25% общей протяженности железных дорог ДФО). Лишь 9,3% (196 км Транссибирской магистрали) железных дорог края электрифицированы, остальные обслуживаются тепловозной тягой.

Протяженность автомобильных дорог Хабаровского края по итогам 2014 г. составляла: федеральных – 455 км, региональных – 3919 км, местных – 5954 км. Протяженность автозимников составляет 278 км. Существенно снижает комфортность передвижения и ограничивает возможность проезда по сети региональных и местных дорог наличие значительных по протяженности участков с гравийно-щебеночным и грунтовым покрытием, участков с дефектами дорожного покрытия (до 90% протяженности отдельных дорог), колейности (до 70% протяженности отдельных дорог). Три района края: Аяно-Майский, Охотский, Тугуро-Чумиканский, – не имеют постоянной связи с краевым центром и сетью дорог общего пользования, а Верхнебуреинский район не имеет круглогодичного автомобильного сообщения из-за разрыва автодороги, пригодного для эксплуатации только в зимнее время. В перспективе может возникнуть проблема недостатка пропускной способности автомобильных дорог на важнейших направлениях.

В динамике пассажирских перевозок транспортным комплексом края отмечаются негативные тенденции. За период 2010 – 2014 гг. наблюдалось снижение числа перевезенных пассажиров (в целом по транспорту – на 26,1%) и пассажирооборота (на 23,1%). Увеличился лишь пассажирооборот воздушного транспорта, получающего поддержку от краевого и федерального правительств.По итогам 2014 г. основную долю в структуре пассажирских

перевозок Хабаровского края занимал автомобильный транспорт (77,6%); в структуре пассажирооборота лидируют железнодорожный (47,7%) и автомобильный (45,0%) виды транспорта.

Транспортное обслуживание населения воздушным транспортом осуществляется: КГУП «Хабаровские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Восток»», ФКП «Аэропорты Дальнего Востока», ОАО «Комсомольский аэропорт», ОАО «Хабаровский аэропорт». Последнее было создано в 2014 г., в его состав входят аэропорты местных воздушных линий с малой интенсивностью полетов, в т.ч. находящиеся на территории Хабаровского края: Охотск, Богородское, Чумикан, Херпучи, Аян. Для жителей четырех северных районов края с общей численностью населения более 45 тыс. чел. воздушный транспорт практически не имеет альтернативы. Число аэропортов в регионе последние два десятилетия сократилось, часть из них изменила статус, перейдя в категорию посадочных площадок. При этом, доступность воздушного транспорта для населения поддерживается через субсидирование за счет средств федерального бюджета (для отдельных магистральных и межрегиональных маршрутов), а также средств краевого бюджета – перелеты из г.Хабаровск в г.Николаевск-на-Амуре и с. Аян. Также в Хабаровском крае реализуются федеральная и краевая программы сезонных перевозок отдельных категорий граждан по более низким тарифам. В рамках краевой программы перевозки осуществляются по тарифам в два раза ниже согласованных. В результате действия указанных мер перевозки пассажиров воздушным транспортом в Хабаровском крае возросли за период 2009 – 2014 гг. на 72% (с 44,8 тыс. чел. до 77,2 тыс. чел.).

Автобусная маршрутная сеть, обслуживаемая транспортными предприятиями края, включает 264 маршрута, в т. ч. 89 пригородных и 39 междугородных. Также осуществляется транспортное обслуживание по десяти межсубъектным автобусным маршрутам, в т.ч. в административные центры региона – гг. Биробиджан и Благовещенск, обеспечивается транспортная связь столицы ДФО с населенными пунктами Приморского края, а также ЕАО. На маршрутной сети Хабаровского края работают 145 перевозчиков автомобильного и городского электрического транспорта различных форм собственности (93,8% – частная собственность, 6,2% – муниципальная собственность)[5].

Перемещения пассажиров в Хабаровском крае обслуживаются также железнодорожным транспортом в рамках пригородных перевозок. ОАО «Экспресс Приморья» с 2009 г. действует в качестве самостоятельного перевозчика, выполняя на территории края три маршрута круглогодично и пять маршрутов в летний период. По итогам деятельности компании за период 2012 – 2014 гг. снизилось число перевезенных пассажиров (на 11,4%) и пассажирооборот (на 11,6%).

Общее снижение пассажирских перевозок и пассажирооборота транспортным комплексом Хабаровского края происходит вследствие влияния:

[5]Информация Министерства промышленности и транспорта Хабаровского края.

демографических факторов (сокращение численности населения); социальных тенденций (изменение мотивации транспортной мобильности населения); экономических факторов (повышение уровня автомобилизации населения, снижение экономической доступности отдельных видов общественного транспорта (речной, пригородный железнодорожный, воздушный), высокий износ подвижного состава автобусного парка общего пользования, сокращение маршрутной сети речных, пригородных железнодорожных, местных воздушных перевозок и т.д.).

При формировании стратегических приоритетов развития Хабаровского края были выделены «полюса роста», задающие пространственные направления развития транспортной сети [15]. При этом, основной задачей развития транспортного комплекса Хабаровского края является обеспечение доступности для бизнеса и населения концентрированных рынков и общественно-культурных центров, прежде всего на территории самого края, что выразится в сокращении времени и повышении комфортности транспортных коммуникаций, перемещении товаров и услуг, гуманитарных взаимодействиях.

В рамках данной задачи выделяются несколько ключевых направлений развития транспортной инфраструктуры Хабаровского края. Во-первых, совершенствование сети автомобильных дорог. Уплотнение экономического пространства в рамках основных полюсов роста стратегического характера обеспечивается строительством скоростных участков автомобильных дорог по направлениям:

– в рамках Хабаровской экономической агломерации: Хабаровск – Бикин, Хабаровск – Смидович (включая вторую очередь автодорожного моста через р.Амур), Хабаровск–Маяк. Это обеспечит часовую достижимость п.г.т.Смидович (111 км) и двухчасовую доступность г.Бикина (221 км), что будет стимулировать создание плотного рынка труда, товаров и услуг. Будет создана предпосылка для скоростного перемещения в будущем людей и товаров между г.Комсомольск-на-Амуре и г.Хабаровск;

– в пределах Среднеамурской (Комсомольской) экономической агломерации: Комсомольск-на-Амуре–Солнечный, Комсомольск-на-Амуре–Амурск. Дорожная сеть обеспечит формирование практически единого ареала в границах агломерации.

Строительство скоростных автомобильных дорог должно дополняться развитием автодорожной сети обычного исполнения, сопряженной с авиационными и речными маршрутами, что обеспечит надежную круглогодичную связь населенных пунктов края между собой и с опорными городами края. Строительство автомобильных дорог должно сопровождаться модернизацией технологии с тем, чтобы обеспечить качественные характеристики дорожного покрытия, увеличение межремонтных периодов, повышение комфортности проезда, снижение уровня аварийности.

Во-вторых, для обеспечения круглогодичной комфортной транспортной связи между ключевыми культурно-экономическими центрами и центрами

второго порядка, экономии времени и затрат на перемещение людей и грузов необходимо развитие сети аэропортов и посадочных площадок.

Первоочередными элементами региональной сети аэропортов являются: аэропорт г. Николаевск-на-Амуре, аэропорт г. Советская Гавань (Май-Гатка), аэропорт р.п. Чегдомын. Они должны предоставлять возможности комфортного обслуживания пассажиров и эффективной обработки грузов с использованием современных и перспективных типов региональных самолетов и вертолетов. Региональные аэропорты и посадочные площадки для самолетов и вертолетов должны быть связаны регулярным сообщением с двумя опорными аэропортами (аэропорт г. Хабаровска «Новый» и аэропорт г. Комсомольска-на-Амуре «Хурба»).

Принципиальное значение для поддержания и упрочения статуса Хабаровского края как экономически и гуманитарно открытой территории имеет проект реконструкции аэропорта г. Хабаровска. В результате реконструкции аэропорт получит возможность полноценной реализации функций хаба и сможет действовать в качестве воздушного транспортного узла не только регионального, но и национального, а также международного уровней.

Железные дороги останутся опорным каркасом транспортной системы края. Согласно планам ОАО «РЖД», в рамках проектов по развитию восточного полигона будет осуществляться развитие инфраструктуры железных дорог, в т.ч. на участках в пределах территории Хабаровского края по следующим направлениям: Транссибирская магистраль: Хабаровск – Белогорск, Хабаровск – Находка; Байкало-Амурская магистраль: Февральск – Новый Ургал, Новый Ургал – Постышево, Постышево – Комсомольск-Сортировочный, Комсомольск-Сортировочный – Ванино, Волочаевка II – Комсомольск-Сортировочный.

Акцент на транспортный комплекс в рамках документов стратегического планирования отдельных субъектов РФ с четкой увязкой отраслевых приоритетов и выделяемых направлений социально-экономического развития территории снижает риски при достижении заявленных целей и задач в долгосрочном периоде.

Литература и источники:

1. Антонова, Н. Е.Оценка роли ресурсного сектора в экономике региона: пример Хабаровского края / Н. Е. Антонова, О. В. Демина, Н. Г. Захарченко, Н. В. Ломакина // Регионалистика. – 2014. – Т.1. – № 2. – С. 42 – 70.

2. Глазырина, И. П. Социально-экономическая эффективность лесопользования в регионах России / И. П. Глазырина, К. А. Яковлева, Н. В. Жадина // Регионалистика. –2015. – № 5 – 6. – С. 18 – 33.

3. Медведева, Л. М. Стратегии транспортного развития Дальнего Востока и их реализация в новейшей истории России (2000 – 2015 гг.) / Л. М. Медведева, А. В. Лаврентьев // Исторические, философские, политические и

юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – № 11 – 1(61). – С. 113 – 116.

4. Бардаль, А.Б. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: изменение условий для предприятий / А. Б. Бардаль // ЭКО. –2015. –№ 7. – С. 35 – 51.

5. Чумляков, К. С. Сценарные модели развития транспортной инфраструктуры / К. С. Чумляков, Д. В. Чумлякова // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 2 – 2 (67 – 2). – С. 40 – 43.

6. Бардаль, А. Б. Дальний Восток – 2050: транспортная инфраструктура международного сотрудничества / А. Б. Бардаль, Е. А. Заостровских // Проблемы Дальнего Востока. – 2012. – № 5. – С. 3 – 13.

7. Транспорт и связь Еврейской автономной области. Статистический сборник// Еврстат. – Биробиджан, 2014. – 72 с.

8. Еврейская автономная область в цифрах. 2016. Краткий статистический справочник// Еврстат. – Биробиджан, 2016. – 130 с.

9. Протяженность путей сообщения [Электронный ресурс]// Еврстат.-–.– Режимдоступа:http://evrstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/evrstat/ru/statistics/enterprises/transport/

10. Транспорт и дорожное хозяйство Еврейской автономной области. Стат. сб.// Комстат ЕАО. – Биробиджан, 2003. – 68 с.

11. Бардаль, А.Б. Доступность транспорта для населения на Дальнем Востоке России / А. Б. Бардаль // Региональная экономика: теория и практика. – 2015. – №46(421). – С.42 – 53.

12. Минакир, П. А. Стратегия развития Еврейской автономной области: концептуальные положения / П. А. Минакир, А. Н. Демьяненко, А. П. Горюнов, В. Н. Украинский // Регионалистика. – 2015. – Т. 2. – № 4. – С. 6 – 20.

13. Изотов, Д. А. Перспективы экономического сотрудничества приграничных регионов: ЕАО и провинция Хэйлунцзян / Д. А. Изотов // Регионалистика. – 2015. – № 5 – 6. – С. 44 – 59.

14. Транспорт и связь в Хабаровском крае: Стат. Сб.// Хабаровскстат. – Хабаровск, 2014. – 62 с.

15. Проект Стратегии социально-экономического развития Хабаровского края до 2030 года / Официальный сайт Правительства Хабаровского края. [Электронныйресурс]–.–Режимдоступа: https://khabkrai.ru/officially/Gosudarstvennye-programmy/Dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya/151144