

Российский Дальний Восток

Этапы развития транспортной системы Дальнего Востока России

© 2020

А.Б. Бардаль

В статье рассматривается процесс развития транспортной системы Дальнего Востока России с середины XVII века по настоящее время в контексте экономического развития региона. Представлена авторская классификация, включающая тринадцать этапов развития транспортной системы, с учетом общих экономических целей, потребностей экономики в транспортной работе, масштабов внешнеэкономических взаимодействий. Классификация отмечает три этапа спада, вызванных, соответственно, политическими событиями, ограничением экономических ресурсов, структурной реформой.

Ключевые слова: Дальний Восток России, транспортная система, региональная экономика.

DOI: 10.31857/S013128120009895-5

В условиях Дальнего Востока России транспортная система не только создает базовые условия хозяйственной деятельности производственного сектора, но и обеспечивает комфортные параметры жизни населения, способствует развитию внешнеэкономического сотрудничества со странами СВА. Значительная площадь региона, удаленность от центральных и западных районов страны, исторически сложившаяся система расселения, локализация хозяйственной деятельности, наличие значительной по протяженности государственной границы — все это усиливает необходимость создания на востоке России транспортной системы, эффективно решающей задачи современного этапа.

История развития отдельных видов транспорта подробно представлена в научных публикациях. Рассматривается значимость создания отдельных объектов инфраструктуры (КВЖД¹, Транссибирская магистраль², БАМ¹), ключевые моменты в истории

Бардаль Анна Борисовна, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ФГБУН Институт экономических исследований ДВО РАН. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

1. Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток, 1989. 156 с. С. 123–128.
2. Ежеля У.В. История развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке России. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2005. 111 с.

транспорта региона^{2,3}. Немногочисленные работы посвящены систематизации развития видов транспорта^{4,5}. Крайне узок круг работ, рассматривающих транспортную систему востока страны как целостный объект⁶. но даже в них транспорт рассматривается как самостоятельная система, влияние региональной экономики в явном виде не учитывается.

Цель данной статьи — рассмотреть процесс развития транспортной системы Дальнего Востока в контексте общего экономического развития и предложить его периодизацию с учетом его целей, потребностей экономики в транспортной работе, масштабов внешнеэкономических взаимодействий.

В качестве основы систематизации экономического развития Дальнего Востока принята классификация периодов экономического развития, предложенная академиком П.А. Минакиром и изложенная в различной интерпретации в ряде его работ^{7,8,9}. В соответствии с указанной классификацией с середины XVII века по настоящее время выделяется десять периодов, характеризующихся различными подходами в отношении концептуальных идей развития Дальнего Востока, его политико-экономической системы: документально оформленных и неявно сформулированных, но проявляющихся в «системе практических действий совокупности целенаправленных решений и откликов на них самой экономической системы»¹⁰.

Проводимая систематизация развития транспортной системы Дальнего Востока отражает авторский подход и в целом привязана к периодам экономического развития региона с необходимыми уточнениями, определяемыми спецификой транспортной системы.

Первый этап развития транспортной системы — начало транспортного освоения региона (середина XVII — середина XIX века). Данный этап характеризуется зарождением транспортной системы восточных районов Российского государства, представляет переход от использования естественных транспортных условий региона к организованным перемещениям. В это время была проложена вьючная тропа (впоследствии превратившаяся в тракт), связывающая опорный пункт организации казачьих экспедиций на

1. Деревянко А.П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1982 гг.): исторический опыт. Владивосток: ДВНЦ Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока, 1983. 252 с.
2. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX века. Владивосток: Дальнаука, 2003. 239 с.
3. Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Цехмистер Н.Ф. Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917–1960 гг.). Хабаровск: РИОТИП, 2008. 372 с.
4. Котенко Ж.И., Пиотрович А.А. Развитие дорожного строительства в центральной части России и на Дальнем Востоке послереволюционной России // Научно-техническое и экономическое сотрудничество АТР в XXI веке. 2011. Т. 2. С. 239–244.
5. Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1979. 256 с.
6. Проскурякова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. 165 с. С. 102–115.
7. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток. М.: ЗАО «Издательство "Экономика"», 2006. 848 с.
8. Минакир П.А. Концепция регионального долгосрочного развития // Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия — 2050. Владивосток: Дальнаука, 2011. 912 с. С. 234–268.
9. Минакир П.А., Прокапало О.М. Дальневосточный приоритет: инвестиционно-институциональные комбинации // Журнал Новой экономической ассоциации. 2018. № 2(38). С. 146–155.
10. Минакир П.А. О концепции долгосрочного развития экономики макрорегиона: Дальний Восток // Пространственная экономика. 2012. № 1. С. 7–28. С. 11.

восток: Якутск и порт Охотск. Ранее перемещения первопроходцев осуществлялись по рекам, охотничьим и выючным тропам местных охотников и рыбаков¹. Порт Охотск (опорный морской порт на Тихоокеанском побережье) стал по сути логистическим центром восточных районов² и активно использовался не только Российско-Американской компанией для торговой деятельности, но и как база для организации морских экспедиций, для хранения запасов и для судостроения.

До середины XIX века, когда началось активное освоение востока России, в том числе и транспортное, были организованы порты-поселения на Камчатке, проложены первые дороги. Так, в период до 20-х годов XVIII века основным транспортным путем в Якутск был водно-сухопутный путь: от Тобольска через Енисейск по рекам Ангара, Илим, затем Ленский (Илимский) волок, сплав от Усть-Кута по реке Лене до Якутска³. Сообщение не носило регулярного характера, не имело четкой организации. Почта, официальные документы отправлялись попутно. Для транспортировки и сопровождения ясака⁴, а также ссыльных, снаряжались специальные команды. После включения Якутского уезда в состав Сибирской губернии было установлено регулярное сообщение между Иркутском и Якутском: тракт проходил от Иркутска до верховьев Лены, далее сплав по реке до Якутска (зимой — по льду, в межсезонье этот маршрут не действовал).

Далее пути сообщения на востоке обустроивались в основном для обеспечения исследовательских и военных экспедиций: две экспедиции Беринга, экспедиция Шестакова. Именно для бесперебойного обеспечения последней (экспедиция Шестакова — Павлуцкого) в 1731 г. выючный путь был развит до Якутско-Охотского тракта⁵. Первоначально тракт создавался для снабжения Якутского острога (грузы привозили в Охотск морем, затем переправляли в Якутск). Затем он стал частью сухопутной транспортной связки между Санкт-Петербургом и Охотском (использовался для отправки ясака, пересылки почты). С 1733 г. он стал почтовым трактом, а в 1735 г. вдоль пути следования были организованы станции.

В 1738 г. введена в действие ямщицкая дорога от Иркутска до Якутска (Иркутско-Якутский тракт). Эта дорога завершила создание транспортной связи между западом России и Тихоокеанским побережьем. Она была основной в системе сообщений северо-восточной Сибири и связях с Русской Америкой в XVIII—XIX вв. В 1743 г. по Иркутско-Якутскому тракту (на территории Якутского уезда) было обустроено 28 почтово-обывательских станций.

Таким образом, основными стимулами развития транспортной инфраструктуры в первый период были потребности обеспечения исследовательских экспедиций, необходимость закрепления и защиты территории. Существенные сложности создания наземной транспортной инфраструктуры были связаны с удаленностью территории от очагов хозяйственного освоения (сложность транспортировки ресурсов), большими площадями (необходимость строить значительные по протяженности дороги), немногочисленностью населения (недостаточность рабочей силы и невысокий спрос), сложными климатическими условиями (заболоченность местности, горные хребты, частые разливы рек, размывавших дороги). Создаваемые транспортные пути становились центрами притяжения

-
1. Илларионов А.А. О роли транспортной системы в развитии российского Дальнего Востока в дооктябрьский период // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2006. № 1. С. 16–32.
 2. Сафронов Ф.Г. Русские промыслы и торги на северо-востоке Азии в XVII — середине XIX в. М.: Наука, 1980. С. 115–117.
 3. Казарян П.Л. Иркутско-Якутский почтовый тракт: история становления // Управление мегаполисом. 2008. № 1. С. 53–63.
 4. Натуральный налог, взимающийся в основном пушниной.
 5. Казарян П.Л. Первый тракт на северо-востоке России // Наука и техника в Якутии. 2006. № 2 (11). С. 50–57.

населения и хозяйственной активности. При дефиците материальных ресурсов и необходимости строительства в короткие сроки качество создаваемых объектов транспортной инфраструктуры находилось на низком уровне.

Второй этап развития транспортной системы (40-е годы XIX века — 1858 г.) — транспортная инфраструктура создавалась и развивалась в основном для организационной поддержки экспедиций (Амурская экспедиция)^{1,2}, обеспечения всем необходимым создаваемых в ходе исследования территории поселений (в т.ч. военных форпостов). В этот период был сделан ряд важных для развития транспорта географических открытий: доказана судоходность Амура на всем его протяжении и возможность выхода из реки в море (в ходе Амурской экспедиции); доказано островное положение Сахалина (до этого он считался полуостровом), что открывало новые маршруты мореплавания. Были основаны поселения, морские порты на острове Сахалин и материке (Аян, Муравьевский (будущий Корсаков), Де-Кастри, Николаевск (будущий Николаевск-на-Амуре), Владивосток, Хабаровка и др.), а также проложены сухопутные почтовые тракты к некоторым из них, например, Якутск — Аян, Хабаровка — Владивосток, Николаевск — Благовещенск и др.³.

В течение *третьего этапа* развития транспортной системы региона (конец 50-х годов XIX в. — 1890 г.) акцент сместился на транспортное обеспечение процесса переселения и формирование условий расселения прибывающих по территории Дальнего Востока⁴. Одной из важных функций транспорта региона стала поддержка процессов массового переселения крестьян. Первоначально использовался сухопутный маршрут, затем водный (Одесса — Владивосток).

В условиях практически полного отсутствия сухопутных дорог продолжалось широкое использование водного транспорта, требовавшего наименьших затрат при обустройстве. Сплавы по реке Амур стали одним из основных путей переселения казаков из Забайкалья, а также основным способом грузоперевозок. Скот, строительные материалы, провиант сплавливались из Забайкалья на плотках и баржах. Были основаны Владивосток, Хабаровка и др. поселения, активно продолжался процесс создания грунтовых дорог: Николаевск — Благовещенск, Хабаровка — Владивосток и др.

Развивалось судоходство на реках Амур, Зея, Бурея, Уссури, Сунгача, озере Ханка. Для перевозки тяжелых грузов широко использовались сплавные баржи и плоты. Однако применяемые виды транспортных средств постепенно совершенствовались: в конце 50-х годов XIX в. было организовано движение пароходов по реке Амур, позже — по реке Лена.

Диверсифицировались правовые формы транспортных организаций и направления перевозок: действовали частные пароходные компании («Амурская компания», «Компания Де-Фриза» и др.); была организована система прибрежного морского судоходства на Дальнем Востоке — круговые рейсы по Охотскому морю («Добровольный флот»).

Финансирование развития транспорта проходило за счет государственных и частных средств. Государство участвовало в финансировании экспедиций, а также применяло институциональные инструменты, стимулирующие бизнес: действовал режим пор-

-
1. Бровко П.Ф., Понамарев С.А. Г.И. Невельской: Амурская экспедиция и решение пограничного вопроса на востоке России // Вестник ДВО РАН. 2013. № 6 (172). С. 257–267.
 2. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Выпуск 3. Амурская экспедиция 1910 года / отв. ред. П.А. Минакир. Хабаровск, 2010. 288 с.
 3. Илларионов А.А. О роли транспортной системы в развитии российского Дальнего Востока в дооктябрьский период // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2006. № 1. С. 16–32.
 4. В 1861 г. были изданы «Правила для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приамурской областях», составленные генерал-губернатором Восточной Сибири графом Н.Н. Муравьевым-Амурским.

то-франко для ряда морских портов региона (беспошлинный ввоз иностранных товаров), таможенный контроль проходил на границе с Иркутской губернией.

Выделение *четвертого этапа* развития транспортной системы региона (1891–1904 гг.) связано с появлением принципиально нового для востока России железнодорожного транспорта. Этот технологичный вид транспорта не только дал значимый мультипликационный эффект экономике региона во время строительства, но и позволил по завершении в разы увеличить масштаб пассажирских (переселение) и грузовых перевозок. В период 1891–1897 гг. была построена Уссурийская дорога, в 1897–1903 гг. — КВЖД. Создание сети железных дорог позволило:

- связать территорию Дальнего Востока от Тихоокеанского побережья до реки Амур;
- создать транспортную связь западных и восточных районов страны, т.е. было создано единое транспортно-экономическое пространство страны (с использованием КВЖД);
- значительно расширить территории возможного заселения на востоке страны;
- обеспечить транспортную доступность территории Китая для экономических взаимодействий и военного контроля (посредством КВЖД);
- обеспечить возможность экспорта грузов Сибири и центральных районов России через морские порты Тихоокеанского побережья.

Строительство железных дорог стало толчком к совершенствованию инфраструктуры других видов транспорта на Дальнем Востоке. В этот период проводились работы по улучшению условий судоходства на Амуре, значительно возросла сеть грунтовых дорог: во-первых, они прокладывались как вспомогательные при железнодорожном строительстве, во-вторых, после завершения определенных участков железной дороги появлялась возможность доставлять материалы для дальнейшего строительства грунтовых дорог. В результате темпы создания сети грунтовых дорог в регионе существенно возросли.

Таким образом, развитие транспортной системы во втором периоде экономического освоения региона было сконцентрировано на строительстве базовой инфраструктуры, выполнявшей первоначально военно-стратегические задачи, а затем — способствовавшей колонизации и закреплению населения.

Пятый этап развития транспортной системы (1905–1917 гг.) — развитие транспортной сети Дальнего Востока с целью создания единого транспортного пространства России. Приоритетным видом транспорта являлся железнодорожный, ставший точкой приложения передовых технологий строительства и инженерной мысли, применения новых средств транспорта, стимулом развития сопряженных видов транспорта. Была построена Амурская железная дорога (1907–1916 гг.) от ст. Куэнгэ (54 км от Сретенска, где заканчивалась Забайкальская дорога) до Хабаровска, а также Сучанская железнодорожная ветка (для вывоза угля). При строительстве железной дороги использовались передовые для того времени способы механизации земляных работ с применением экскаваторов (изготовленных в России на Путиловском заводе). Для перевозки грунта и других строительных материалов впервые использовались грузовые автомобили. Передовые для того времени технологии применялись при строительстве железнодорожного моста через реку Амур возле Хабаровска (Алексеевский мост, период строительства 1913–1916 гг.).

Развивалось морское судоходство. Увеличивалось число маршрутов каботажных перевозок (из Владивостока в порты Охотского и Берингова морей, в Николаевск-на-Амуре и т.д.). К концу этапа блокада западных морских портов России (в условиях Первой мировой войны) усилила значимость портов Тихоокеанского побережья. Владивосток стал важнейшим торговым портом, существенно вырос его грузооборот и потребность в перевозках по железной дороге¹.

1. Грузооборот Уссурийской железной дороги увеличился на 54%, КВЖД на 97%. Амурская дорога за год временной эксплуатации (1916 г.) перевезла около 512 тыс. т грузов. См.: *Еже-*

Сеть грунтовых дорог развивалась с целью усиления внутренней связанности территории, повышения транспортной доступности сырьевых ресурсов, а также в качестве системы придорожных и подъездных дорог к магистральным железнодорожным линиям. Начались работы по строительству Николаевской (от железной дороги до Николаевска-на-Амуре и далее в золотопромышленные районы) и Джалиндской колесных магистралей. Была построена дорога Софийск — Де-Кастри (от реки Амур к Японскому морю).

На этом фоне несколько снизилась роль речного транспорта, выполнившего существенный объем работ во время строительства Амурской железной дороги (в этот период грузооборот по реке Амур увеличился почти в 4,5 раза).

Таким образом, к концу пятого этапа на Дальнем Востоке была создана транспортная инфраструктура, позволившая обеспечить транспортную связанность России без использования территории иностранных государств. Основная конфигурация транспортной сети сохраняется и составляет транспортный каркас региона до настоящего времени.

Возросшая нагрузка на транспортную систему региона выявила существующие ограничения транспортного обслуживания, в т.ч. низкое качество элементов инфраструктуры, строившихся по облегченным (временным) нормативам в ускоренном режиме. Стала очевидной потребность в развитии и качественном преобразовании транспортной инфраструктуры Дальнего Востока.

Шестой этап развития транспортной системы — стагнация и упадок транспортной системы региона (1918 г. — начало 1920-х годов). Характеризуется утратой значительной части инфраструктуры, транспортных средств, квалифицированных рабочих кадров в ходе военных действий и внутреннего политического противостояния в процессе борьбы за власть в России.

Было выведено из строя около 70% пароходов и 2/3 барж водного транспорта. Разрушены морские порты Владивосток и Николаевска-на-Амуре. Не меньше пострадала железнодорожная сеть Дальнего Востока: утрачено до 50% общей длины мостов, 45% протяженности Уссурийской дороги, до 2/3 паровозов и 1/3 вагонов находились в неисправном состоянии или были разрушены¹.

К началу 1920-х годов транспортная система региона по отдельным параметрам и характеристикам — организация комплексной работы транспорта, состояние основных фондов, наличие исправных транспортных средств, наличие квалифицированных кадров — вернулась к периоду начального формирования.

Седьмой этап развития транспортной системы (1920-е годы) — восстановительный. Проводились работы по ремонту разрушенных в предыдущие годы объектов инфраструктуры железных дорог, речного и морского транспорта. Параллельно проводился ремонт и модернизация отдельных элементов (замена рельс и шпал на железнодорожных путях), восстанавливался парк транспортных средств, в ремонтных депо начали внедряться прогрессивные технические методы — электро- и газосварка. Проводилась подготовка к строительству новых объектов.

Восьмой этап (конец 1920-х — 1940-е годы) — эволюционное развитие транспортной системы Дальнего Востока. Характеризуется не только увеличением количественных характеристик транспорта (строительство новых объектов инфраструктуры), но и изменением его качественных параметров. Этот этап был обеспечен соответствующими ресурсами — на развитие транспортной системы предполагалось выделить порядка

ля У.В. История развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке России. Хабаровск: ДВГУПС, 2005. 111 с. С. 36.

1. Проскурякова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. 165 с. С. 107.

27% общей суммы капитальных вложений в экономику Дальнего Востока в течение первой пятилетки (1928–1932 гг.) и от 30 до 50% капиталовложений в течение второй и третьей пятилеток¹.

В это время на железной дороге были построены вторые пути, подъездные и вспомогательные линии, направленные к трассе будущей БАМ (Тахтамыгда — Тында, Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре, Известковая — Ургал)², построены железнодорожные ветки, обеспечивающие развитие сырьевого сектора региона (Оборская ветка — вывоз древесины; Кивдинская и Тавричанская — вывоз угля). Помимо этого строились участки железных дорог для развития сельского хозяйства, обеспечения альтернативного выхода к морскому побережью. В 1925 г. начинается строительство Амуро-Якутской магистрали, в 1937 г. — тоннеля под Амуром.

Качественно изменилась инфраструктура и флот морского и речного транспорта. В восстановленных, реконструированных и вновь строящихся морских портах (Находка, Советская Гавань) Тихоокеанского побережья внедрялось применение механических средств перегрузки, расширялись причалы. Морские суда (в т.ч. океанские пароходы) ремонтировались и строились в России, а также приобретались за рубежом (Нидерланды, Великобритания).

Интенсивно формировалась автодорожная сеть: была построена дорога Хабаровск — Владивосток, сеть дорог в Амурской области, Приморском крае.

Началось формирование воздушного транспорта. В 1929 г. в Хабаровске начало функционировать Управление дальневосточных воздушных линий Всероссийского акционерного общества «Добролет». В 1934 г. открылось регулярное сообщение Владивосток — Москва. В регионе авиацию стали использовать для организации связи с отдаленными северными районами, организации почтовых перевозок, сельскохозяйственных работ (посевные), в рыбном промысле (поиск косяков рыб), в медицинских целях.

В институциональном поле в течение этого этапа (1925 г.) были решены вопросы унификации железнодорожных тарифов Дальнего Востока с общесетевыми и разработки местных тарифов³. Сформирована система управления, которая с незначительными изменениями действовала до 1991 г.

В результате к концу восьмого этапа была существенно улучшена техническая оснащенность транспортной системы Дальнего Востока, расширены зоны транспортной доступности и сформированы новые грузопотоки (в т.ч. за счет создания транспортной инфраструктуры к новым промышленным и добывающим узлам). Несмотря на высокие темпы развития, возможности транспортной системы региона отставали в этот период от потребностей экономики в перевозках.

Девятый этап развития транспортной системы (конец 1940-х — начало 1960-х годов) — инерционное функционирование транспортной системы региона. Характеризуется резким снижением централизованного государственного финансирования. Этот период включает существенно различающиеся с точки зрения исторических событий и экономических факторов годы Великой Отечественной войны и послевоенные годы. Однако условия функционирования транспорта Дальнего Востока в эти периоды были сопоставимы, поэтому они объединены в один этап.

-
1. *Проскурякова А.Г.* Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. 165 с. С. 108.
 2. В 1932 г. вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги».
 3. Тем самым был отменен Верхнеудинский тарифный перелом. См.: *Крейнин А.В.* Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004 гг.). М.: НАТФ, 2004.

Резкое снижение централизованного финансирования в годы войны, тем не менее, позволяло определенное время продолжать строительство железных дорог, начатое ранее (Пивань — Советская Гавань). По окончании войны возобновилось строительство на первоочередных объектах железнодорожной инфраструктуры: Известковая — Ургал — Комсомольск-на-Амуре и др.

Однако в целом работы по реконструкции и развитию транспортной инфраструктуры всех видов транспорта были свернуты, часть уже реализовывавшихся проектов законсервирована. В связи с этим постепенно накапливался и возрастал дефицит пропускных способностей и техническая отсталость инфраструктуры регионального транспортного комплекса.

Десятый этап развития транспортной системы (1962 г. — середина 1980-х годов) — увеличение пропускных и провозных способностей транспортной системы. Изменение общей политики государства в сторону увеличения централизованного финансирования позволило начать переход к применению качественно новых транспортных средств практически на всех видах транспорта Дальнего Востока (1960-е годы):

- 1) на железной дороге осуществлялся переход на применение электровозной и тепловозной тяги;
- 2) на речном флоте происходила замена паровых судов на дизельные;
- 3) морской флот пополнялся крупнотоннажными судами и океанскими судами на жидком топливе;
- 4) воздушный транспорт переходил к применению судов на турбореактивной тяге.

Изменение качественных характеристик применяемых транспортных средств потребовало изменения параметров базовой инфраструктуры всех видов транспорта. В регионе проводились работы по реконструкции путевого и станционного хозяйства железных дорог, комплексной механизации транспортных работ, внедрению средств автоматизации. Увеличивалась пропускная способность речных и морских портов, наземных служб и аэропортового хозяйства.

Однако процессы совершенствования базовой инфраструктуры и применения технически новых транспортных средств не всегда были гармонизированы по времени и масштабам, что вызывало сложности функционирования транспортной системы Дальнего Востока, снижало эффективность проводимых мероприятий и не позволяло полностью удовлетворить потребности экономики в транспортном обслуживании в начале периода.

В 1970-х—1980-х годах устранялись диспропорции в развитии транспортных средств и инфраструктуры. Продолжилось техническое совершенствование производственных элементов всех видов транспорта, увеличились капитальные вложения в транспорт. Развивалась транспортная сеть восточных районов: начала действовать морская паромная переправа Ванино — Холмск; введен в эксплуатацию мостовой переход через реку Амур у Комсомольска-на-Амуре; завершена электрификация участков железной дороги от Хабаровска до Архары.

Одиннадцатый этап развития транспортной системы (1986-г. — начало 1991 г.) — сокращение централизованных поставок снабжения транспортной системы региона и активизация международных контактов. Общие кризисные явления в экономике привели к значительному снижению объемов перевозок транспортным комплексом. Однако в этот период усилился акцент на интеграцию Дальнего Востока с АТР. После восстановления отношений с КНР активно развивалось внешнеторговое взаимодействие СССР с Китаем, что потребовало организации приграничных транспортных взаимодействий¹. Были организованы морские перевозки в Республику Корея.

1. В 1991 г. из 11 установленных на территории пограничных пунктов пропуска фактически действовало лишь семь. См.: *Лаврентьев А.В.* Развитие железнодорожных сообщений между россий-

Активизация международных контактов региона со странами Азии (прежде всего с КНР) позволила частично заместить снижение масштабов внутренних перевозок ростом объемов транзитных грузопотоков и пассажирских перевозок.

Двенадцатый этап развития транспортной системы (1991–2001 гг.) — трансформационный спад и структурная реформа транспортного комплекса. Распад СССР, сложное экономическое положение, разрушение внутренних хозяйственных связей между бывшими союзными республиками привели к резкому изменению условий функционирования транспортной системы (хозрасчет, приватизация, изменение системы управления), снижению централизованных поставок для нужд транспорта, значительному сокращению транспортной работы. В период 1990–1996 гг. объем перевозок транспортной системой Дальнего Востока сократился на 60% и до 2001 г. сохранялся на минимальном уровне.

В течение этого этапа была практически разрушена созданная ранее в регионе система пассажирских перевозок. Реформирование отдельных видов транспорта, масштабное сокращение государственного финансирования, изменение тарифной политики привели к свертыванию сети местных аэропортов, прекращению действия системы прибрежных морских перевозок, сокращению маршрутной сети автобусных и пригородных железнодорожных перевозок.

Тринадцатый этап развития транспортной системы (с 2001 г. по настоящее время) — стабилизация транспортной работы и развитие инфраструктуры. С начала 2000-х годов объемы перевозок транспортной системы Дальнего Востока стабилизировались и начали увеличиваться. Общая тенденция незначительного роста прерывалась в течение периода спадами вследствие финансово-экономического кризиса 2008 г. и кризисом 2014–2015 гг. В целом за период 2001–2017 гг. объем перевозок транспортом региона возрос в 1,8 раза.

Этот период характеризуется изменением государственной политики в отношении транспорта. Длительный спад предыдущего периода, подорвавший собственные ресурсы организаций транспорта, сокращение централизованного финансирования — крайне негативно сказались на основных фондах транспорта. В течение десятого периода были разработаны и реализованы государственные отраслевые программы развития инфраструктуры (с дифференцированными источниками инвестиций), осуществлялось финансирование обновления транспортных средств.

В этом периоде реализованы важные для Дальнего Востока инфраструктурные проекты: в 2003 г. сдан в эксплуатацию Северо-Муйский тоннель, завершив строительство БАМ; в 2002 г. завершена электрификация Транссибирской железнодорожной магистрали по основному ходу; в 2010 г. завершено строительство автомобильной трассы «Амур» (Чита — Хабаровск) и другие проекты.

Транспортная система Дальнего Востока на современном этапе обслуживает сырьевой региональный экспорт и транзит из восточной Сибири в страны СВА (прежде всего, КНР)¹. Развитие инфраструктуры во многом обусловлено необходимостью создания транспортной доступности крупных месторождений региона и дальнейшей транспортировки ресурсов до границы с КНР, а также реконструкцией транзитных транспортных сетей восточного полигона железных дорог и морских портов Тихоокеанского побережья: строительство железнодорожной линии до Эльгинского угольного месторожде-

ским Дальним Востоком и КНР (1986–2000 гг.) // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2010. № 8. С. 100–108.

1. В составе СВА рассматриваются: Япония, Китай, Республика Корея, КНДР, Монголия и Дальний Восток России. Источник: Экономическое сотрудничество Дальнего Востока России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона / отв. ред. П.А. Минакир. Хабаровск: РИОТИП, 2007. 208 с. С. 56.

ния (Республика Саха (Якутия); строительство специального нефтеналивного порта Козьмино (Приморский край); строительство морского порта Пригородное для перевалки сжиженного природного газа (СПГ) и нефтеналивных грузов (Сахалинская область).

Характеристики выделенных этапов развития транспортной системы Дальнего Востока представлены в таблице 1.

Таблица 1.

Периодизация развития транспортной системы Дальнего Востока

Периоды экономического развития, их характеристика ^{1,2}	Этапы развития транспортной системы	Характеристика этапов
<i>Первый период</i> , середина XVII в. — 40-е годы XIX века. Абсолютная экономическая автономия региона, получение государством дохода (ясака) от поселенцев, обеспечение политической поддержки.	<i>Первый этап</i> (середина XVII в. — 40-е годы XIX века)	Переход от использования естественных транспортных условий региона к организованным перемещениям. Обеспечение потребностей исследовательских экспедиций, закрепления и защиты территории.
<i>Второй период</i> , середина XIX в. — 1904 г. Закрепление за Россией вновь приобретенных территорий, защита от возможных военных и экономических посягательств.	<i>Второй этап</i> (40-е годы XIX века — 1858 г.)	Изучение возможностей транспортного освоения территории: исследование новых транспортных направлений (речной и морской транспорт).
	<i>Третий этап</i> (конец 50-х гг. XIX в. — 1890 г.)	Транспортное обеспечение процесса переселения и формирования условий расселения прибывающих по территории Дальнего Востока. Активное развитие судоходства по рекам, развитие сети грунтовых дорог (в большинстве своем имеющих сезонный характер и технологические разрывы).
	<i>Четвертый этап</i> (1891–1904 гг.)	Начало строительства железных дорог, обеспечение транспортной доступности и военного контроля сопредельной территории (КВЖД), расширение территории для заселения.
<i>Третий период</i> , 1905–1917 гг. Создание условий для саморазвития региона, сельскохозяйственное заселение и освоение земель, развитие мелкой промышленности, внешнеторговые связи.	<i>Пятый этап</i> (1905–1917 гг.)	Создание единого транспортного пространства России (строительство Амурской железной дороги).

1. Составлено по: *Минакир П.А.* О концепции долгосрочного развития экономики макрорегиона: Дальний Восток // Пространственная экономика. 2012. № 1. С. 7–28.
2. *Минакир П.А.* Экономика регионов. Дальний Восток. М.: ЗАО «Издательство "Экономика"», 2006. 848 с.

Периоды экономического развития, их характеристика ^{1,2}	Этапы развития транспортной системы	Характеристика этапов
<i>Четвертый период,</i> 1918 г. — 1920-е годы. Ориентация регионального развития на «собственные силы» в отсутствие ресурсов в стране. Автономный хозяйственный оборот с расширением за счет рынков Азии. Дальний Восток по-прежнему рассматривался как важная в военно-политическом отношении часть государства.	<i>Шестой этап</i> (1918 г. — начало 1920-х гг.)	Стагнация и упадок транспортной системы региона. Утрата значительной части инфраструктуры, транспортных средств, квалифицированных рабочих кадров в ходе военных действий и внутреннего политического противостояния.
<i>Пятый период,</i> конец 1920-х годов — 1940-е годы. Трансформация экономики за счет централизованных ресурсов — переход к индустриальному типу (ядро — добывающий сектор и оборонная промышленность), развитие инфраструктурных отраслей. Искусственное ограничение доступа к внешним рынкам.	<i>Седьмой этап</i> (1920-е годы)	Восстановление объектов инфраструктуры и парка транспортных средств.
	<i>Восьмой этап</i> (конец 1920-х — 1940-е гг.)	Увеличение количественных и качественных характеристик транспортной системы, формирование воздушного транспорта.
<i>Шестой период,</i> конец 1940-х — середина 1960-х годов. Концентрация централизованных ресурсов страны. Поддержание масштабов экономики региона, сохранение структурных пропорций созданного военно-экономического регионального комплекса.	<i>Девятый этап</i> (конец 1940-х — начало 1960-х гг.)	Инерционное функционирование транспортной системы региона. Резкое снижение финансирования, увеличение дефицита пропускных способностей и технической отсталости инфраструктуры.
<i>Седьмой период,</i> 1967 г. — середина 1980-х годов. Развитие региона на основе централизованных ресурсов (оборонная промышленность, добывающие отрасли) с акцентом на поддержание комплексности регионального хозяйства как части национальной экономики (вспомогательные отрасли, социальная сфера).	<i>Десятый этап</i> (1962 г. — середина 1980-х гг.)	Изменение качественных характеристик применяемых транспортных средств (железнодорожный, речной, морской, воздушный транспорт) потребовало изменения параметров базовой инфраструктуры транспорта.
<i>Восьмой период,</i> 1986 г. — начало 1991 г. Ориентация продукции Дальнего Востока, для которой конкуренция сибирских регионов труднопреодолима, на внешние рынки. Ликвидация обособленности региона от общерегиональных и мировых экономических и финансовых процессов.	<i>Одиннадцатый этап</i> (1986 г. — начало 1991 г.)	Значительное снижение транспортной работы, сокращение централизованного снабжения транспортной системы и активизация международных транспортных связей.
<i>Девятый период,</i> 1991 г. — 2001 г. Прекращение централизованных потоков финансовых и материальных ресурсов, отсутствие стратегических экономических целей и задач при приоритете сохранения территориальной целостности. Частичная деиндустриализация экономики.	<i>Двенадцатый этап</i> (1991–2001 гг.)	Трансформационный спад и структурная реформа транспортного комплекса.

Периоды экономического развития, их характеристика ^{1,2}	Этапы развития транспортной системы	Характеристика этапов
Десятый период, 200 г. — по настоящее время. Формирование для региона стабильной ниши на внешних рынках (топливно-сырьевые ресурсы). Поступление значительных централизованных ресурсов в регион для создания транспортной инфраструктуры экспортной направленности и освоение новых сырьевых месторождений.	Тринадцатый этап (с 200 г. по настоящее время)	Стабилизация транспортной работы (обслуживание сырьевого экспорта), развитие объектов инфраструктуры, восстановление и развитие системы пассажирских перевозок, встраивание в рынок транспортных услуг СВА.

Таким образом, при периодизации процесса развития транспортной системы Дальнего Востока может быть выделено тринадцать этапов с различными целевыми установками развития транспорта, масштабами выделяемого централизованного финансирования для создания инфраструктуры, волнами технического перевооружения и объемами транспортной работы. В целом развитие транспортной системы региона от первоначального транспортного освоения в середине XVII в. до настоящего времени включает три этапа спада (шестой, девятый и двенадцатый этапы), вызванных соответственно: 1) политическими событиями (Гражданская война); 2) ограничением экономических ресурсов (Великая Отечественная война и период послевоенного восстановления экономики России); 3) структурной экономической реформой и реформированием транспорта.

При этом базовый каркас транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, функционирующий до настоящего времени, был сформирован в начале XX в. в рамках пятого этапа развития транспортной системы.

Список литературы

1. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Выпуск 3. Амурская экспедиция 1910 года / отв. ред. П.А. Минакир. Хабаровск, 2010. 288 с.
2. Бровко П.Ф., Понамарев С.А. Г.И. Невельской: Амурская экспедиция и решение пограничного вопроса на востоке России // Вестник ДВО РАН. 2013. № 6 (172).
3. Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1979. 256 с.
4. Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток, 1989. 156 с.
5. Деревянко А.П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1982 гг.): исторический опыт. Владивосток: ДВНЦ Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока, 1983. 252 с.
6. Ежеля У.В. История развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке России. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2005. 111 с.
7. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX века. Владивосток: Дальнаука, 2003. 239 с.
8. Илларионов А.А. О роли транспортной системы в развитии российского Дальнего Востока в дооктябрьский период // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2006. № 1.
9. Казарян П.Л. Иркутско-Якутский почтовый тракт: история становления // Управление мегаполисом. 2008. № 1.
10. Казарян П.Л. Первый тракт на северо-востоке России // Наука и техника в Якутии. 2006. № 2 (11).

11. Котенко Ж.И., Пиотрович А.А. Развитие дорожного строительства в центральной части России и на Дальнем Востоке послереволюционной России // Научно-техническое и экономическое сотрудничество АТР в XXI веке. 2011. Т. 2.
12. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004 гг.). М.: НАТР, 2004.
13. Лаврентьев А.В. Развитие железнодорожных сообщений между российским Дальним Востоком и КНР (1986–2000 гг.) // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2010. № 8.
14. Минакир П.А. Концепция регионального долгосрочного развития // Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия — 2050. Владивосток: Дальнаука, 2011. 912 с.
15. Минакир П.А. О концепции долгосрочного развития экономики макрорегиона: Дальний Восток // Пространственная экономика. 2012. № 1.
16. Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток. М.: ЗАО «Издательство "Экономика"», 2006. 848 с.
17. Минакир П.А., Прокапало О.М. Дальневосточный приоритет: инвестиционно-институциональные комбинации // Журнал Новой экономической ассоциации. 2018. № 2(38).
18. Проскурякова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. 165 с.
19. Сафронов Ф.Г. Русские промыслы и торги на северо-востоке Азии в XVII — середине XIX в. М.: Наука, 1980.
20. Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Цехмистер Н.Ф. Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917–1960 гг.). Хабаровск: РИОТИП, 2008. 372 с.
21. Экономическое сотрудничество Дальнего Востока России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона / отв. ред. П.А. Минакир. Хабаровск: РИОТИП, 2007. 208 с.

A. Bardal. Stages of Development of the Transport System of the Russian Far East

The article discusses the development process of the transport system of the Russian Far East from the middle of the XVII century to the present in the context of the region's economic development. The author's classification is presented, which includes thirteen stages of the development of the transport system, taking into account general economic goals, the needs of the economy in transportation and the scale of foreign economic interactions. The classification includes three stages of recession caused by political events, the limitation of economic resources, and structural reform.

Keywords: Russian Far East, transport system, regional economy.