

## **ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ**

**А.Б. Бардаль, В.Д. Калашников**

*Институт экономических исследований ДВО РАН*

*Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 09-02-88209а/Т) и гранта ДВО РАН (проект № 09-III-B-10-547)*

### **Аннотация**

Анализируются динамика грузопотоков и их обслуживание транспортной системой Хабаровского края. Оценено распределение существующих и перспективных грузопотоков по видам транспорта и основным узлам транспортного обслуживания с учетом транзитных перевозок. Развитие транспорта региона увязано с показателями транспортной стратегии страны на перспективу до 2020 г.

**Ключевые слова:** грузопоток, транспортный комплекс, региональная экономика, Дальний Восток, Хабаровский край, транспортные узлы

В последние годы появился ряд публикаций по проблемам формирования и развития региональных транспортных систем Сибири и Дальнего Востока (см., например, работы [1–5]). Исследования же проблем формирования грузовой базы транспортной системы страны и отдельных региональных подсистем не носят систематического характера (см., например, [6, 7]). В то же время Правительством Российской Федерации принят ряд программных документов по развитию транспортной системы, в которой приоритеты и структурные решения очевидным образом должны опираться на прогнозы простран-

ственных перемещений товаров. Оценки спроса на грузоперевозки обычно являются функцией от выпусков товарной продукции секторами экономики либо от сооружения крупных межрегиональных объектов, нуждающихся в транспортном обслуживании. Тем не менее эмпирическая основа исследований и процедура оценивания перспективных перевозок грузов на территориях обычно не представляются.

Дальневосточный регион имеет специфику инфраструктуры и рынка транспортных услуг, которая определяется его географическим положением, транспортной специализацией. Так, например, доля грузоперевозок в южной части Дальнего Востока составляет около 20% грузооборота всех морских портов страны. Особенности транспортной системы Дальнего Востока ярко проявляются в Хабаровском и Приморском краях, где концентрируются основные транспортные потоки в тихоокеанском направлении и обслуживаются транзитные перевозки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу.

Транспортная составляющая в экономике Хабаровского края занимает важное место. Регион лидирует по объему грузооборота среди субъектов Дальневосточного федерального округа. В 2007 г. на его долю приходилось 33,4% общего грузооборота Дальнего Востока. Если в целом по России доля транспорта в ВВП в 2000–2007 гг. не превышала 7,5%, то в Хабаровском крае услуги транспорта составляли 12–15,7% ВРП.

В 2000–2007 гг. экономическая ситуация в Хабаровском крае характеризовалась положительными темпами прироста производства товаров и услуг, инвестиций в экономику и социальную сферу. За семь лет рост составил: по произведенному ВРП – 48,3%, по выпуску промышленной продукции – 34,9%, по грузообороту основных видов транспорта – 38,7% (объем перевозимых грузов увеличился почти на 44%). Динамика грузовой работы Хабаровского края тесно коррелирует с трендами производства ВРП, промышленного производства региона. Оценки грузоемкости ВВП<sup>1</sup> в 2000–2007 гг. показывают примерно единичную эластичность приростов транспортных перемещений товаров и ВВП.

---

<sup>1</sup> Грузоемкость ВВП – отношение грузооборота к размеру ВВП.

В 2000-х годах государство в рамках действующих федеральных целевых программ уделяет внимание модернизации и развитию транспортной инфраструктуры на востоке страны<sup>2</sup>. Прежде всего речь идет о развитии и укреплении широтного транспортного коридора Транссиб/БАМ – морские порты Дальнего Востока. Оценки этих программ показывают, что уже к 2015 г. порты смогут осуществлять перевалку до 185 млн т (80,4 млн т в 2008 г.). Для Хабаровского края это должно означать удвоение грузопотоков, проходящих по территории, и устойчивый рост ВРП за счет транспортных услуг.

### **ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

Существующие грузопотоки на территории Хабаровского края обслуживаются железнодорожным, автомобильным, водным, морским, воздушным и трубопроводным видами транспорта. Конфигурация и мощность транспортной сети в крае определяются характером хозяйственного освоения территории, размещением поселений, военно-стратегическими потребностями, а также ландшафтными условиями. Транспортная сеть по территории края распределена неравномерно, характерна концентрация в южных и центральных районах.

По территории края проходят Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, федеральные, региональные и ведомственные автомобильные дороги. Федеральное значение имеют автодороги Хабаровск – Владивосток («Усури», общая протяженность 756 км), Чита – Хабаровск («Амур», 2097 км), Хабаровск – Находка («Восток», 824 км). В стадии строительства и реконструкции находятся региональные автодороги Хабаровск – Лидога –

---

<sup>2</sup> См. следующие документы: Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы); Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы); Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года; Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года; Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года; Социальное и экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года; Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы.

Ванино с подъездом к г. Комсомольску-на-Амуре, Селихино – Николаевск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре – Березовый – Амгунь – Могды – Чегдомын. Международный аэропорт Хабаровск обслуживает авиарейсы более чем в 40 городов России и зарубежные страны, местные аэропорты обеспечивают авиасообщение с северными районами края. С 1973 г. действует железнодорожная паромная переправа Ванино – Холмск. Водный транспорт обеспечивает перемещение грузов и пассажиров через сеть водных путей в северо-восточные провинции КНР, Татарский пролив и страны АТР.

Основу грузопотоков в крае формируют предприятия машиностроения и металлообработки, черной и цветной металлургии, электроэнергетики, нефтеперерабатывающей, угольной, пищевой, лесной и деревообрабатывающей промышленности (в структуре ВРП доля промышленности составляет 26%). Заметная часть грузов распределяется торговой сфере. По данным статистики, в 2007 г. транспортный сектор края достиг уровня 1990 г. по объемам грузооборота, хотя тоннаж перевозимых грузов заметно уступает показателю дореформенного периода из-за сильного сокращения внутрирегиональных перемещений, осуществляемых прежде всего автомобильным и водным транспортом (табл. 1).

При перемещении массовых грузов на дальние расстояния железнодорожный транспорт не имеет альтернативы. Поэтому несмотря на его умеренные позиции в тоннаже перевезенных грузов, в грузообороте Хабаровского края подавляющая доля приходится на железнодорожный транспорт (88% в 1990 г. и 94% в 2007 г.). Железнодорожные перевозки в основном определяют и номенклатуру перевозимых грузов в крае, в том числе в сфере грузового транзита.

В структуре внутрирегиональных железнодорожных перевозок преобладают наливные, навалочные и сухие массовые грузы. По данным Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), в перевозках между основными узлами Хабаровского края 80% общего объема приходится на нефть и нефтепродукты (39%), каменный уголь и кокс (21%) и лесные грузы (20%). Структура вывозимых с территории края железной дорогой грузов совпадает с номенклатурой местных перемещений. Нефтяные и лесные грузы в 2007 г. в сумме составили 76% общего объема перевозок по железной дороге (нефтяные грузы – 48%, лесные – 28%). Остальные позиции заняты рудами цветных металлов (7%), черными металла-

Таблица 1

## Динамика показателей работы транспорта в Хабаровском крае

Показатель	1990	2000	2005	2006	2007
Перевезено грузов всего, млн т	202,20	57,80	84,10	84,40	83,20
В том числе:					
железнодорожным транспортом	27,10	13,40	22,50	21,70	23,30
автомобильным ”	146,80	39,60	53,40	53,50	50,50
морским ”	7,70	2,20	5,20	6,00	6,00
внутренним водным ”	20,60	2,60	3,00	3,20	3,40
Грузооборот всего, млрд т·км	63,60	45,27	60,84	57,84	62,45
В том числе:					
железнодорожным транспортом	55,90	41,80	57,10	54,10	58,40
автомобильным ”	2,70	1,00	1,50	1,50	1,40
морским ”	0,00	0,07	0,04	0,04	0,05
внутренним водным ”	5,00	2,40	2,20	2,20	2,60

ми и ломом черных металлов (5%), каменным углем (4%), строительными грузами (3%), цветными металлами, химикатами, метизами, автомобилями, продовольственными товарами и др. Перечисленные товары производятся в промышленном секторе Хабаровского края и стабильно обеспечивают положительное сальдо внешней торговли региона и баланс межрегиональной торговли с другими субъектами Федерации.

Более 70% ввозимых грузов приходится на долю сырой нефти и продуктов ее переработки (55%), каменного угля и кокса (16%). Представлены также строительные грузы, цемент, лом черных металлов, продовольственные товары и др.

По данным перевозчиков (Амурское речное пароходство, Хабаровский речной торговый порт, Николаевский-на-Амуре морской порт), тоннаж внутренних перемещений грузов водным транспортом уменьшился по сравнению с 1990 г. более чем в 10 раз. Столь значительное снижение произошло вследствие сокращения внутренних перевозок строительного гравия, хотя он по-прежнему доминирует

в структуре обслуживаемых речным транспортом грузопотоков (62% общего объема внутренних перевозок). Внешнеэкономические операции получили развитие (из них более половины осуществляются на китайском направлении), но не смогли компенсировать падения общей работы речного транспорта. Объемы заграничных перевозок увеличились с 674,8 тыс. т в 1990 г. до 1960,4 тыс. т в 2007 г.

Обслуживание межрегиональной торговли – основа работы транспортного комплекса края. По данным анкетного обследования выборки предприятий, осуществляющих отправку/получение грузов на территории Хабаровского края, структура грузоперевозок по генеральным направлениям ввоза и вывоза характеризует сильную зависимость предприятий от конъюнктуры межрегионального рынка. В 2007 г. на обследованных предприятиях<sup>3</sup> межрегиональные обмены обеспечивали 82,4% ввоза и 56% вывоза грузов. Наибольшей локализацией деятельности характеризуется строительство. Обороты грузов здесь на 90% формируются поставками в пределах края.

Более половины грузооборота транспорта региона составляют транзитные перевозки, хотя их точная оценка затруднена (оценка транзитных грузопотоков через территорию Хабаровского края из-за отсутствия официального статистического учета транзитных перевозок выполнена на основе данных ДВЖД о транзитных грузах по железнодорожному транспорту). Основной транзит грузов через территорию края осуществляется по широтному направлению на восток в порты Приморского края, на запад в западные и центральные районы страны, а также в европейские страны. Объемы транзитных потоков через Хабаровский край в данной структуре обслуживаемых направлений представлены в табл. 2. Через территорию края осуществляются транзитные перевозки преимущественно наливных и массовых грузов (прежде всего в восточном направлении). В настоящее время основная нагрузка в транзитных и экспортных перевозках на территории края приходится на Транссибирскую магистраль.

---

<sup>3</sup> Анкетное обследование проводилось в 2007 г. на 65 предприятиях Хабаровского края, распределенных по четырем секторам: промышленность, лесопромышленный комплекс, строительство, сельское хозяйство. Эти предприятия обеспечивали производство около трети всех товаров и услуг в крае. Анкетирование и обработка данных обследования выполнили Е.Л. Ли и Е.О. Скрипник.

Таблица 2

**Транзитные перевозки железнодорожным транспортом через территорию  
Хабаровского края**

Направление перевозки	2006		2007	
	Объем перево- зок, млн т	Контейнеры, тыс. ед.*	Объем перево- зок, млн т	Контейнеры, тыс. ед.*
Восточное	39,8	141,6	42,4	162,0
Западное	4,7	184,2	6,8	216,2
<b>В с е г о</b>	<b>44,5</b>	<b>325,3</b>	<b>49,2</b>	<b>378,2</b>

\* Данные приведены для фактически перемещаемых единиц контейнеров без приведения их к условному 20-футовому эквиваленту.

С точки зрения концентрации транспортного потока и обслуживающих операций в крае выделяются три основных транспортных узла: Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Ванино – Советская Гавань. В настоящее время около 61% общего объема перевозок через Хабаровский край обслуживается этими узлами, в том числе 37,5% перевозок проходит через Хабаровский узел, 12,1 – через узел Ванино – Советская Гавань, 11,8% – через Комсомольский-на-Амуре. Хабаровский узел является наибольшим по грузовой емкости транспортным узлом, через который обслуживается более 30 млн т грузов, Комсомольский и узел Ванино – Советская Гавань формируют и обрабатывают около 10 млн т грузопотока (табл. 3).

По итогам 2007 г. уровень контейнеризации грузовых перевозок (доля контейнерных грузов в общем грузопотоке) по трем узлам транспортного обслуживания в крае составил<sup>4</sup>: Хабаровск – 11,2%, Комсомольск-на-Амуре – 13,4, Ванино – Советская Гавань – 5,9% (прибытие); Хабаровск – 21,2%, Комсомольск-на-Амуре – 24,3, Ванино – Советская Гавань – 28,3% (отправление).

<sup>4</sup> При расчетах учитывались станции: для Хабаровского узла – Амур, Хабаровск-1-П, Хабаровск-2, Хабаровск-1, Красная речка; для Комсомольского – Комсомольск-сортировочный, Комсомольск-на-Амуре; для узла Ванино – Советская Гавань – Ванино-экспедиционный, Ванино-перевальный, Ванино, Советская Гавань-город, Советская Гавань-сортировочная.

Таблица 3

**Перевозки по основным узлам транспортного обслуживания Хабаровского края в 2007 г., млн т**

Транспортный узел	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт		Внутренний водный транспорт
		Прибытие	Отправление	
Хабаровск	15,7	8,8	4,2	2,5
Комсомольск-на-Амуре	5,6	2,3	1,2	0,7
Ванино – Советская Гавань*	2,1	7,0	1,0	–

\* Без учета работы морского транспорта.

В таких сегментах обслуживания, как грузовые автомобильные перевозки, речной транспорт, в крае заметно превышение предложения над спросом на транспортные услуги.

### ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ГРУЗОПОТОКИ

Оценка перспективных грузопотоков выполнена на основе исследования двух составляющих изменения грузопотоков в экономике Хабаровского края. Одна часть изменения товарных потоков в крае обусловлена инерцией накопленной внутренней грузообразующей базы региона. Инерционная часть транспортного обслуживания товарных потоков в основном опосредуется и детерминируется динамикой ВРП<sup>5</sup>. Другая часть – внешняя грузообразующая база определяется транспортными потребностями новых индустриальных проектов на востоке России, которые в силу своих масштабов могут существенно изменить объемы и тренды грузопотоков, обусловленные динамикой

<sup>5</sup> Оценки грузоемкости ВВП России в 2000–2007 гг. показывают стабильность показателей грузоемкости ВВП по железнодорожным, автомобильным (а также трубопроводным) перевозкам. Моделирование в структуре панельных данных для субъектов РФ выявило положительную регрессию в 2001–2007 гг. между производством региональных продуктов и объемами услуг транспорта на территориях (в постоянных ценах).



кой инерционного транспортного обслуживания производства товаров и услуг в крае.

С учетом данных методических соображений получено два вида оценок перспективных грузопотоков для Хабаровского края:

- на основе прогнозных оценок изменения макропоказателей Хабаровского края (на базе оценок грузоемкости и темпов изменения ВРП) установлена инерционная динамика объемов грузоперевозок на период до 2015–2020 гг. Полученные величины дополнительно верифицированы оценками перспективных изменений в индивидуальных потребностях транспортного обслуживания основных грузообразующих предприятий края (грузоотправителей и грузополучателей), выявленных по результатам анкетирования респондентов из репрезентативной выборки;
- путем дополнения инерционных показателей прогнозами объемов грузоперевозок, продуцируемых крупными промышленными проектами, запланированными к реализации в восточных районах РФ в период 2015–2020 гг., получены суммарные объемы необходимых грузоперевозок на территории края.

Оценки первой группы показывают инерционную часть перспективных объемов перевозок, необходимых для обеспечения функционирования базовых отраслей экономики Хабаровского края. Инерционная часть в целом характеризуется умеренной динамикой роста в крае перспективных потребностей в грузоперевозках (табл. 4).

Выводы, сделанные на основе проведенного анкетного обследования, верифицируют макроэкономический прогноз инерционных пе-

Таблица 4

**Прогноз потребности в грузовых перевозках для Хабаровского края, млн т**

Показатель	2010	2015	2020
Инерционная часть грузопотоков	102,6	147,2	146,7
Суммарный объем перевозок	119,6	164,4	171,7

ревозок<sup>6</sup>. Отраслевая структура объема производства, ввоза и вывоза в среднесрочном и долгосрочном периодах будет определяться промышленной специализацией края.

Оценки грузоперевозок второй группы учитывают грузовые обороты продукции, производимой в рамках мощных инвестиционных проектов, развиваемых и готовящихся к осуществлению в восточных районах России. Эти оценки определяют проектную часть прогнозного уровня грузопотоков на территории Хабаровского края. По своему происхождению и характеру транспортного обслуживания проектная часть формирует транзитный потенциал грузоперевозок края.

Для учета влияния крупных инвестиционных проектов на формирование суммарной грузовой базы Хабаровского края в прогнозные расчеты включены следующие проекты (в скобках указаны расчетные годовые объемы перевозок в целом по проекту в 2015–2020 гг.):

- разработка Эльгинского месторождения каменного угля (15–25 млн т)<sup>7</sup>;
- сооружение железнодорожного нефтяного терминала в Сквородино и перевозка сырой нефти в направлении морского спецтерминала в бухте Козьмино (15 млн т)<sup>8</sup>;
- транзит каменных энергетических углей в направлении Ванино – Советская Гавань с разрезов Восточной Сибири, Кузбасса и Ургальского месторождения (до 12 млн т)<sup>9</sup>;

---

<sup>6</sup> Оценки будущего производства и выпусков по выборке корреспондируют с данными макроэкономического прогноза ВРП по Хабаровскому краю. На период до 2015 г. среднегодовые темпы прироста ВРП составляют примерно 3,8%, оценки предприятий-респондентов – около 4% в год.

<sup>7</sup> В конце июня 2008 г. ОАО «Стальная группа Мечел», контролирующее лицензию на освоение Эльгинского месторождения, возобновило строительство железнодорожной ветки Улак – Эльга протяженностью 315 км, пропускной способностью 25 млн т грузов в год.

<sup>8</sup> Первая очередь нефтепровода ВСТО до Сквородино планируется к сдаче в эксплуатацию в IV кв. 2009 г.

<sup>9</sup> ОАО «СУЭК» планирует сдачу угольного терминала в бухте Мучке (п. Ванино) мощностью 6 млн т в год в 2009 г.

- транзит железорудных концентратов в направлении Ванино – Советская Гавань (до 7 млн т, ОАО «Покровский рудник»<sup>10</sup>);
- разработка Удоканского месторождения меди (18–20 млн т);
- разработка Чинейского месторождения титано-магнетитовых ванадийсодержащих и медно-платиновых руд (объем перевозок 12–18 млн т);
- разработка Элегестского месторождения каменного угля в Тыве (10–15 млн т).

Перевозки грузов в данных проектах ориентированы на рынки стран АТР с использованием БАМа и Транссиба в направлении на морские порты Ванино, Советская Гавань, Восточный, Находка, Владивосток, Посъет. Оценки инерционных и суммарных перспективных грузопотоков приведены в табл. 4.

Предстоящее сокращение размеров переработки и транзита грузов в сравнении с 2015 г. обусловлено переводом перевозок сырой нефти на маршруте Сковородино – б. Козьмино с железнодорожного на трубопроводный транспорт в связи с сооружением второй очереди нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан.

Современное и перспективное распределение грузопотоков, предъявляемых к перевозке транспортной системой Хабаровского края, диктуется следующими факторами и характеристиками. В среднесрочной перспективе транспортную систему Хабаровского края ожидает возрастание грузопотоков, причем дискретное по характеру. Необходимый среднегодовой объем внутренних и транзитных грузоперевозок может достигнуть уже к 2015 г. почти 165 млн т (89,1 млн в 2007 г.). Интенсивный и дискретный рост грузовой работы в крае обусловлен прежде всего потребностями широтного транзита в направлении запад – восток наливных и массовых навалочных грузов. В крае усиливаются три центра транспортного обслуживания генеральных грузопотоков: Хабаровский, Ком-

---

<sup>10</sup> ОАО «Покровский рудник» подконтрольно группе компаний «Петропавловск». Предприятие получило лицензии и ведутся работы по освоению Гаринского и Кимкано-Сутарского железорудных месторождений.

Таблица 5

**Структура перевозок по территории Хабаровского края в разрезе основных узлов (весь объем перевозок = 100%)**

Транспортный узел	2007	2015	2020
Хабаровск	31,2	48,7	42,9
Ванино – Советская Гавань	10,1	35,4	38,8
Комсомольск-на-Амуре	9,8	8,1	9,1

сомольский-на-Амуре, Ванино – Советская Гавань (они обрабатывают около 68% существующего объема грузовых перевозок). Концентрация грузопотоков в этих узлах усилится. В 2020 г. на них будет ориентировано свыше 90% перспективного объема грузовых перевозок (табл. 5).

Потребности железнодорожного транзита сырой нефти в направлении спецтерминала в б. Козьмино, каменного угля, железной руды в направлении терминалов в портах Ванино и Советская Гавань уже в 2015 г. повышают значимость Хабаровского узла и узла Ванино – Советская Гавань. В 2020 г. они аккумулируют около 84% перспективных грузов Хабаровского края. На этих направлениях будут возрастать инфраструктурные нагрузки.

Оценивая потенциалы грузоперевозок в структуре отдельных видов транспорта Хабаровского края, можно утверждать, что ожидаемые к 2020 г. объемы грузовой работы объективно предназначены для обслуживания железнодорожным транспортом. В настоящее время грузооборот Хабаровского края на 92% обеспечивается этим видом транспорта. Доминирующая роль железной дороги в перспективе только усиливается (табл. 6).

Автомобильные грузовые перевозки востребованы и эффективны для внутрирегиональных (локальных) перемещений грузов. Развитие дорожной сети, увеличение производства товаров и услуг в Хабаровском крае будут стимулировать умеренный, но стабильный рост перевозок автотранспортом.

Таблица 6

**Структура перевозок транспортной системой Хабаровского края по основным видам транспорта (объем перевозок = 100%)**

Транспорт	2007	2010	2015	2020
Железнодорожный	28,0	41,3	53,6	50,5
Автомобильный	60,7	55,3	41,8	45,8
Внутренний водный	4,1	3,4	4,6	3,7

Конфигурация речных путей Амурского бассейна, парк и класс имеющихся судов позволяют осуществлять речные перевозки и перевозки в смешанном сообщении «река – море», не только обслуживая внутренние грузопотоки, но и осуществляя межрегиональные и экспортно-импортные операции. Сезонность навигации на Нижнем Амуре, в Амурском лимане, тем не менее, ограничивает конкурентные возможности речного транспорта<sup>11</sup>.

На период 2015–2020 гг. объемы перевозок, доступные для обслуживания в крае воздушным транспортом, составят 45–80 тыс. т в год.

Современные и перспективные грузопотоки в Хабаровском крае формируются и наращиваются в основном за счет транзита сырья и полуфабрикатов (уголь, нефть, нефтепродукты, лес, металлы), экспортируемых в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, и контейнерных грузов, следующих преимущественно в обратном направлении

<sup>11</sup> В то же время потенциал для грузовой работы речного транспорта Хабаровского края сосредоточен в конкурирующих каботажных перевозках на судах смешанного плавания. По данным ДНИИМФ (г. Владивосток), по операциям каботажных морских перевозок на сахалинском, охотском, магаданском, камчатском направлениях в 2003–2007 гг. в среднем обслуживалось около 4,5 млн т грузов в год. При этом доля портов-отправителей на побережье Хабаровского края составила в 2007 г.: по генеральным грузам – 52,2%, по нефтяным – 14,2, по навалочным – 14,8%. Средние же сроки доставки грузов из порта Ванино до Петропавловска-Камчатского, Магадана на 1,2–1,6 суток короче, чем из портов Владивосток, Находка, Восточный.

нии – в европейскую часть России и страны Европы. С учетом этих потоков ставится задача наращивания пропускной способности транспортного комплекса в границах региона, включая реконструкцию отдельных участков БАМа, строительство вторых путей, станций и разъездов, развитие железнодорожных станций транспортных узлов Комсомольского и Ванино – Советская Гавань.

Увеличение перевозок контейнерных грузов через территорию Хабаровского края может составить от 980 тыс. до 1450 тыс. ДФЭ. Их рост связан с усилением транзитной составляющей со стороны морских портов Приморского края, а также с перспективами развития контейнерных терминалов транспортного узла Ванино – Советская Гавань. Контейнерные перевозки могут стать специализацией планируемой зоны международного сотрудничества на о. Большой Уссурийский вблизи г. Хабаровска.

Доминирование массовых, наливных и навалочных грузов не только внешне упрощает структуру и формы транспортного обслуживания современных и перспективных товаропотоков на территории Хабаровского края, но и порождает значительные риски для экономики края. Наблюдаемые в мире тенденции возрастания уровня контейнеризации грузовых перемещений в настоящее время для края не характерны, в перспективе доля контейнерных грузов при сохранении структуры грузовой базы снизится.

Сложившаяся и перспективная структуры грузовой базы являются крайне зависимыми от мировой экономической конъюнктуры. Степень уязвимости была протестирована во второй половине 2008 г., когда последствия экономического кризиса отразились на показателях работы транспортной системы Хабаровского края в размерах, превышающих среднероссийские. По оперативной информации, в 2008 г. сократились экспортные перевозки через ряд морских портов Дальнего Востока. Например, порт Ванино в Хабаровском крае уменьшил перевалку импортных грузов по сравнению с предыдущим годом на 3,3%, в том числе лесных грузов – на 21,1%, черных металлов – на 17,5%. Наблюдалось и сокращение погрузки на желез-

нодорожном транспорте. При общем снижении объемов погрузки в декабре 2008 г. по сравнению с декабрем 2007 г. в России на 26,3% «лидерами» этого снижения стали грузы экспортного назначения: лом черных металлов (на 63,9%), кокс (на 43,8%), нефть (на 8,7%). Погрузка на Дальневосточной железной дороге в ноябре 2008 г. сократилась на 17,4%, в декабре – на 31,7% по сравнению с аналогичным периодом 2007 г.

Однако кризисные ситуации возникают и заканчиваются, а общие долговременные тенденции таковы, что страны с рыночной экономикой каждые пять лет удваивают объемы мировой торговли, и транспортным комплексам отдельных регионов надо учитывать эти тенденции и своевременно усиливать транспортную инфраструктуру.

### Литература

1. **Кин А.А., Кибалов Е.Б., Быкадоров С.А.** Оценки перспектив развития железнодорожной сети в Транспортной стратегии России // Регион: экономика и социология. – 2005. – № 3. – С. 79–94.
2. **Кибалов Е.Б.** Проблемы оценки перспектив развития железнодорожной сети // Россия: тенденции и перспективы развития: Ежегодник. – М.: Изд-во ИНИОН РАН, 2008. – Вып. 3, ч. II. – С. 275–278.
3. **Кибалов Е.Б., Кин А.А., Комаров К.Л.** К вопросу о концепции сооружения Северосибирской железнодорожной магистрали // Регион: экономика и социология. – 2008. – № 3. – С. 255–270.
4. **Кин А.А.** Фактор неопределенности в оценках эффективности крупномасштабных инвестиционных проектов // Россия: тенденции и перспективы развития: Ежегодник. – М.: Изд-во ИНИОН РАН, 2008. – Вып. 3, ч. II. – С. 270–275.
5. **Харитонов В.Н., Кин А.А.** Северный морской путь как инфраструктурный проект развития Арктики // Сибирь в первые десятилетия XXI века. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2008. – С. 564–585.
6. **Проблемные** регионы ресурсного типа: Азиатская часть России. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. – 386 с.
7. **Азиатская** часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2008. – 428 с.