ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ В ПЕРИОД РЕФОРМ: ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РАКУРС

25
лет
реформ

А.Б. Бардаль

Бардаль Анна Борисовна – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.
ORCID: 0000-0002-9944-4714

Аннотация. В статье рассмотрен процесс изменения транспортного комплекса России в 1990–2016 гг., задающий рамочные условия функционирования транспорта на Дальнем Востоке. Представлены предреформенное состояние и основные направления изменений в разрезе отдельных видов транспорта. Проанализированы особенности трансформации транспортного комплекса Дальнего Востока как в целом, так и в разрезе отдельных видов транспорта. Показано, что специфика изменений определялась влиянием на масштаб и структуру грузопотоков транспорта Дальнего Востока основных факторов: конъюнктуры рынков стран Северо-Восточной Азии; интересами крупных компаний к контролю над региональными транспортными узлами при выстраивании цепочек поставок на экспорт; задачами обеспечения транспортной доступности месторождений природных ресурсов; изменением экономической ситуации в регионе. Показано, что в начальный период радикальной экономической реформы транспортный комплекс Дальнего Востока столкнулся с сокращением спроса на транспортные услуги вследствие общего снижения производства и потери хозяйственных связей с бывшими союзными республиками; прекращением централизованных поставок материальных ресурсов; ликвидацией системы льготных тарифов (железнодорожный транспорт) при перевозках между центральными и восточными районами страны и пр.

Ключевые слова: экономическая реформа, транспортный комплекс, реформа транспорта, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, воздушный транспорт, речной транспорт, морской транспорт, Дальний Восток, Россия

Для цитирования: Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ: дальневосточный ракурс // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 100–129. DOI: [10.14530/se.2017.4.100-129](https://doi.org/10.14530/se.2017.4.100-129).

For citation: Bardal A.B. Transport in Russia During Reforms: The Far Eastern Viewpoint. *Prostranstvennaya Ekonomika* = *Spatial Economics*, 2017, no. 4, pp. 100–129. DOI: [10.14530/se.2017.4.100-129](https://doi.org/10.14530/se.2017.4.100-129). (In Russian).

ВВЕДЕНИЕ

Период 1990–2016 гг. представляет собой отрезок, значительный по времени и насыщенный событиями для транспортного комплекса как страны в целом, так и Дальнего Востока. Важнейшие экономические изменения на уровне национальной экономики, общероссийские реформы отдельных видов транспорта, преобразование моделей, систем управления и пр. имели преломление и специфически проявлялись в условиях восточных регионов России.

В данной работе сделана попытка изучения локализации результатов реформирования транспортного комплекса применительно к Дальнему Востоку России, вычленения ключевых изменений, произошедших за указанный период и оказывающих влияние на дальнейшие траектории развития транспорта.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ В НАЧАЛЕ РЕФОРМ

Наращивание мощностей и техническая модернизация на транспорте происходили в течение всего послевоенного периода. К 1990 г. возможности практически всех видов транспорта по перевозке грузов и пассажиров существенно увеличились по сравнению с 1970 г. (табл. 1).

Таблица 1

Динамика перевозок по видам транспорта в РСФСР

Год	Железнодорожный	Автомобильный	Речной	Морской	Воздушный
Отправление грузов, млн т					
1970	1648	7853*	311	85	1,4
1980	2048	13 596*	481	111	2,4
1990	2140	15 347*	537	112	2,5
Грузооборот, млрд т-км					
1970	1672	116	164	412	...
1980	2316	241	228	534	2,2
1990	2523	299	214	508	2,6
Перевозки пассажиров, млн чел.					
1970	2500	15 053**	117	11	45
1980	2971	23 356**	103	20	66
1990	3143	28 626**	90	16	91
Пассажирооборот, млрд пас.-км					
1970	191	100	4,8	0,7	55
1980	227	210	5,3	1,0	102
1990	274	262	4,8	0,6	160

Примечание: «...» – нет данных; * – перевозки автомобильным транспортом отраслей экономики; ** – перевозки автобусами общего пользования.

Источники: составлено по данным: Народное хозяйство РСФСР в 1971 году / Госкомстат РСФСР. М., 1972; Российская Федерация в 1992 г. М., 1993; Российский статистический ежегодник. 1996 / Госкомстат России. М., 1996.

Транспортный комплекс по ряду количественных показателей являлся одним из лидирующих в то время в мире (по протяженности электрифицированных железнодорожных линий, общей протяженности железных дорог, грузообороту железных дорог, протяженности внутренних водных путей и пр. (Единая..., 2001).

Существенно улучшились и технико-экономические характеристики функционирования транспортного комплекса (за счет снижения энергоемкости и удельных затрат). Снижение энергоемкости и затрат на транспортировку произошло на всех видах транспорта (табл. 2). Наиболее заметным снижением энергоемкости было на железнодорожном (74%) и речном (63%) транспорте. Отмеченное в таблице увеличение номинальных показателей себестоимости необходимо скорректировать на темп инфляции в этот 20-летний период, что покажет снижение реальной себестоимости транспортных услуг.

Таблица 2

Энергоемкость и себестоимость перевозок по видам транспорта

Год	Железнодорожный	Автомобильный	Речной	Морской	Воздушный
Энергоемкость (кг условного топлива на 1000 произведенных т-км)					
1970	11,43	202,3*	15,4	11,1	1000
1980	8,31	149,1*	11,7	10,31	1020
1990	8,7	149,4*	11,1	9,9	946
Себестоимость грузовых перевозок (коп. за 10 т-км)					
1970	2,34	57,13	2,45	1,46	–
1980	2,7	54,7	2,7	2,76	–
1990	3,7	60,5	5,3	3,98	–
Себестоимость пассажирских перевозок (коп. за 10 пас.-км)					
1970	5,45	9,85	15,51	47,18	13,22
1980	5,0	12,5	19,2	н/д	14,59
1990	8,0	14,2	38,7	н/д	15,9

Примечание: * – грузовой транспорт; «н/д» – нет данных.

Источник: Лившиц, 2002.

Однако при этом непрерывно накапливались структурные дисбалансы в рамках транспортного комплекса, выражавшиеся в разобщенности видов транспорта, значительных диспропорциях развития транспортных узлов на территории страны, снижении качества транспортного обслуживания и т. д. Например, на железнодорожном транспорте, обеспечивавшем основную долю грузоперевозок для экономики, коэффициент порожнего пробега (доля порожнего пробега вагонов в пробеге груженых вагонов) увеличился за 1970–1990 гг. с 28,7 до 32,2%, средняя скорость доставки грузов снизилась с 229 до 198 км/сутки, время оборота грузового вагона увеличилось с

5,6 до 6,95 суток (Хусаинов, 2016). Аналогичные процессы, наблюдаемые и для других видов транспорта в грузовых перевозках, а также в пассажирском сообщении¹, свидетельствовали о неэффективности функционирования транспортной системы, в т. ч. ее базовых институтов, и необходимости существенных изменений.

Отсутствие конкуренции между видами транспорта, громоздкость системы управления (существовало три министерства общесоюзного масштаба: Министерство морского флота, Министерство путей сообщения и Министерство гражданской авиации, помимо которых автомобильным и речным транспортом управляли республиканские министерства²), системный отход от экономических принципов при выборе приоритетов инвестирования в пользу интересов государственного уровня в ущерб интересам отдельных регионов в совокупности приводили к системным ошибкам в процессе принятия решений. Транспортный комплекс СССР/России все более отдалялся от магистральных технических, технологических, организационных векторов мирового развития. В дополнение к этому к 1990 г. значительная часть основных производственных фондов транспорта (инфраструктура, транспортные средства, созданные в послевоенные годы) имела существенный физический износ и морально устарела³.

ПРЕДРЕФОРМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Показатели развития транспортной сети Дальнего Востока к началу реформы были одними из наиболее низких среди регионов России даже по номинальным значениям (табл. 3). А с учетом значительной площади региона удельные показатели плотности железных и автомобильных дорог в разы (от 2 до 20 раз по железным дорогам; от 3 до 34 раз по автомобильным дорогам) уступали аналогичным характеристикам транспортных сетей других макрорегионов.

¹ Например, по итогам 1990 г. с опозданием прибыли 14% пассажирских поездов, более 40% пригородных поездов; 20% авиарейсов выполнено с нарушением расписания (среднее время опоздания превысило 4 часа); не было выполнено 25 млн запланированных рейсов автобусов; с опозданием прибыло 5 млн автобусов; 2,2 тыс. рейсов речного транспорта выполнено с нарушением расписания (Народное хозяйство РСФСР в 1990 г. / Госкомстат РСФСР. М., 1991).

² Что на практике означало отсутствие жестко устанавливаемого единообразия и возможности учета республиканских особенностей в процессе организации работы этих видов транспорта.

³ Степень износа основных фондов транспорта в 1990 г. составляла 38%, однако при этом на автомобильном транспорте общего пользования эксплуатировалось 30% автобусов с полным износом; около 30% трамвайных вагонов и 13% троллейбусов находились в эксплуатации свыше 10 лет (Народное хозяйство РСФСР в 1990 г. / Госкомстат РСФСР. М., 1991).

Таблица 3

Транспортная инфраструктура общего пользования России (1990 г.)*

Показатель	ЦФО	СЗФО	ЮФО	ПФО	УФО	СФО	ДФО
Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	17,8	13,2	8,7	15,4	8,5	15,2	8,5
Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км	87,4	48,2	54,8	90,6	23,7	70,0	25,6
Протяженность внутренних водных судоходных путей, тыс. км	6,0	18,4	4,5	9,6	13,9	28,7	21,6
Густота автомобильных дорог с твердым покрытием, км/1000 км ²	134	29	93	87	13	14	4
Густота железнодорожных путей, км/1000 км ²	27,3	7,8	14,7	14,7	4,8	3,0	1,4

Примечание: * информация представлена в разрезе федеральных округов для удобства дальнейших сопоставлений.

Источник: составлено по: Транспорт в России – 2003 г. / Росстат.

Это во многом стало причиной формирования устойчивого штампа о плохом развитии инфраструктуры. В целом этот тезис верен. Но не в сравнении с «другими регионами». Сравнивать развитие транспортных сетей Дальнего Востока с аналогичным показателем для других районов страны совершенно бессодержательно. Исторически сложившиеся особенности неравномерного расселения и локализации мест ведения хозяйственной деятельности создают условия для неравномерного развития наземных транспортных сетей (Стратегия..., 2005). Гораздо важнее, как обеспечены транспортными услугами субъекты хозяйствования и население.

Динамика показателей транспортной работы в регионе выглядела вполне удовлетворительно (табл. 4). Однако уже с начала 1980-х гг. стало увеличиваться отставание предложения транспортных услуг от спроса на них. При сохранении высоких темпов роста перевозочной работы государственные капиталовложения начали сокращаться. Как результат все виды транспорта стали испытывать трудности и в эксплуатации, и в развитии¹.

Увеличение загрузки транспортной системы региона выявило ряд проблем, в т. ч. недостаточное развитие автомобильной сети, сложность эксплуатации однопутных участков железной дороги, построенных по облегченным нормам (например, Известковая – Ургал, Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, где объем перевозок вырос в 5–8 раз); аварийное состояние железнодорожного моста через р. Амур в районе г. Хабаровска; значительный износ средств транспорта.

¹ Анализ современного состояния транспортного комплекса Дальневосточного экономического района и хода реализации основных положений Долговременной государственной программы развития Дальнего Востока до 2000 г. : отчет о НИР / исп.: О.Г. Люкшина, А.Г. Проскурякова, А.Г. Гуревич, Б.Б. Близиных; ИЭИ ДВО АН СССР. Хабаровск, 1989. С. 11.

Таблица 4

Показатели работы транспортной системы Дальнего Востока

Показатель	1970	1980	1990	1991
Отправление пассажиров железнодорожным транспортом, млн чел.	44,0	58,2	75,2	70,4
Отправление пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, млн чел.	32,0	45,3	57,8	52,5
Перевозки пассажиров автобусами, млн чел.	1076,4	1270,3	1639,8	1430,4
Отправление пассажиров внутренним водным транспортом, млн чел.	2,2	3,9	5,4	4,6
Отправление грузов железнодорожным транспортом, млн т	71,1	105,5	113,5	103,8
Перевозки грузов предприятиями автомобильного транспорта, млн т	89,9*	112,6	127,4	114,1
Отправление грузов морским транспортом, млн т	25,2	31,9	43,4	36,6
Отправление грузов внутренним водным транспортом, млн т	14,2	27,4	39,0	36,9

Примечание: * данные за 1975 г.

Источники: Транспорт и связь в России / Госкомстат России. М., 1995; Транспорт и связь в Российской Федерации в 1992 году / Госкомстат России. М., 1993.

Соответственно, ухудшились качественные показатели работы транспортного комплекса региона: увеличились задержки поездов и простои вагонов на технических станциях в 2,3 раза; простои под грузовыми операциями в 1,7 раза¹; замедлился оборот вагонов; из-за неудовлетворительного состояния путевого хозяйства железной дороги в 1988 г. было введено около 100 ограничений скорости; в течение 1989 г. было сорвано более 500 отправок пассажирских составов и пр. (Лаврентьев и др., 2012).

Потребности речного транспорта Дальнего Востока в судах типа «река – море» превышали фактическое наличие в 2–2,5 раза, из-за их нехватки действовали нерациональные схемы перевозок. Например, грузы в северные районы Хабаровского края доставлялись речными судами до Николаевска, где перегружались на суда смешенного плавания и морские суда. Использование судов «река – море» на всем маршруте позволило бы избежать перевалки и сократить затраты. Другим примером являются ежегодные перевозки более 200 тыс. т грузов в Охотск и Магадан с использованием железнодорожного и морского транспорта через порты Приморского края. Использование судов «река – море» с перевалкой в Хабаровске или Ванино позволило бы построить более эффективную схему перевозки и существенно снизить затраты².

¹ Анализ современного состояния транспортного комплекса Дальневосточного экономического района и хода реализации основных положений Долговременной государственной программы развития Дальнего Востока до 2000 г.: отчет о НИР / исп.: О.Г. Люкшина, А.Г. Проскурякова, А.Г. Гуревич, Б.Б. Близиюков; ИЭИ ДВО АН СССР. Хабаровск, 1989. С. 19.

² Там же. С. 13–15.

Нарастали проблемы транспортного обслуживания населения в Дальневосточном регионе. МПС СССР не желало развивать ставшие убыточными с конца 1970-х гг. железнодорожные пассажирские перевозки. Воздушный транспорт не мог удовлетворить потребности населения и производителей вследствие установленных в 1985 г. и зафиксированных на последующие 5 лет лимитов по топливу¹. В конце 1980-х гг. 60% пассажирских вагонов в эксплуатации имели возраст от 15 до 30 лет, неудовлетворенная потребность в пассажирских вагонах оценивалась в 200 ед., высоким был износ железнодорожных вокзалов, некоторые из которых были деревянными, построенными в 1930-е гг. (ст. Архара, Ин, Бира и пр.).

Автомобильный транспорт Дальнего Востока из-за неразвитости, низкого качества дорожной сети, организационных проблем, плохой ремонтной базы использовался только на 50% от его фактической провозной способности. В целом транспортная система Дальнего Востока не обеспечивала существующий спрос на транспортные услуги. В 1989 г. неудовлетворенный спрос населения на транспортные услуги оценивался на уровне 25–30%, на грузовые перевозки – 15–20%².

Попытка несколько исправить ситуацию была предпринята в ходе разработки «Долговременной государственной программы комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года»³. В ней предполагалось завершить строительство железной дороги до Якутска, электрифицировать Транссибирскую магистраль и участки ее соединения с БАМом; обеспечить развитие морских торговых портов; создать сеть автомобильных дорог для нужд сельского хозяйства и горнодобывающих предприятий; завершить строительство автодорог Чита – Хабаровск и Хабаровск – Находка; реконструировать региональные аэропорты; модернизировать портовые комплексы (речной и морской транспорт). Однако к 1991 г. финансирование работ по программе фактически было свернуто. Это не позволило реализовать намеченное.

¹ Транспортное обеспечение Дальневосточного экономического района до 2000 г.: отчет о НИР / исп.: О.Г. Люкшина, А.Г. Проскурякова, А.Г. Гуревич, Б.Б. Близиных; ИЭИ ДВО АН СССР. Хабаровск, 1990. С. 38.

² Анализ современного состояния транспортного комплекса Дальневосточного экономического района и хода реализации основных положений Долговременной государственной программы развития Дальнего Востока до 2000 г.: отчет о НИР / исп.: О.Г. Люкшина, А.Г. Проскурякова, А.Г. Гуревич, Б.Б. Близиных; ИЭИ ДВО АН СССР. Хабаровск, 1989. С. 53–70.

³ О комплексном развитии производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года (вместе с Долговременной государственной программой комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года): постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 19.08.1987 № 958.

К проблемам транспортного обслуживания в пределах региона добавились проблемы наращивания спроса на транспортные услуги в связи с восстановлением экономических отношений с КНР в 1980-х гг. В частности, с 1986 г. были организованы речные перевозки по маршруту Благовещенск – Тунцзян и Хабаровск – Тунцзян (Лаврентьев, 2009). Почти сразу обострились проблемы технического оснащения и функционирования пунктов пропуска через государственную границу, не справляющихся с объемом перемещений грузов и пассажиров. В 1989 г. единственный на тот период пограничный переход – железнодорожная станция Гродеково – смог пропустить в направлении КНР только 55,6% плановых грузов. Несколько улучшили ситуацию только начавшие функционировать новые автомобильные пункты пропуска: «Пограничный» (с 1990 г.); «Полтавка» (с 1991 г.); «Краскино» (с 1991 г.).

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕФОРМА: РЕАКЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Эрозия институциональных основ функционирования транспортного комплекса происходила с 1987 г., когда начали использоваться элементы хозрасчетных принципов и арендных отношений в различных звеньях транспортного комплекса (железная дорога, воздушный транспорт, автомобильный транспорт). Де-факто происходили изменения форм собственности, применялись новые формы организации деятельности предприятий транспорта. Например, еще до принятия в 1990–1991 гг. законодательных основ приватизации¹, начиная с 1989 г., широко использовалась аренда с последующим выкупом имущества на основе уже имеющихся к тому времени правовых норм², развивалось кооперативное движение³.

К концу 1990 г. 15% предприятий автомобильного транспорта общего пользования РСФСР работали в условиях аренды. Аренда применялась и на других видах транспорта, например, эту форму использовало Балтийское пароходство. Начиналось разгосударствление имущества транспортного комплекса, действовали пять акционерных и одно коллективное автопредприятие. В 1990 г. на транспорте был зарегистрирован 1241 кооператив (из них действовало 1085)⁴.

¹ О предприятиях и предпринимательской деятельности: закон РСФСР от 24.12.90 № 443-1; О собственности в РСФСР: закон РСФСР от 25.12.1990 № 445-1; О приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации: закон РФ от 03.07.1991 № 1531-1.

² Об аренде и арендных отношениях в СССР: указ Президиума ВС СССР от 07.04.1989 № 10277-XI; Об экономических и организационных основах арендных отношений в СССР: постановление Совмина СССР от 07.04.1989 № 294.

³ О кооперации в СССР: закон СССР от 26.05.1988 № 8998-XI.

⁴ Транспорт и связь РСФСР / Госкомстат РСФСР. М., 1991.

Но все эти микроперемены никак не повлияли на глубокий кризис, который начался с 1992 г. и имел своим основанием общенациональную институциональную революцию. В области транспорта эта «революция» затрагивала три фундаментальных аспекта деятельности: форму собственности, ценообразование, применение новых хозяйственных механизмов.

К концу 2000 г. в акционерные общества были преобразованы почти 94% предприятий речного транспорта, 70% – морского, 30% – воздушного, 45% – автомобильного, примерно 5% – железнодорожного и 11% – предприятий дорожного хозяйства. Было приватизировано свыше 220 тыс. автомобилей, более 200 речных судов (Лившиц, 2002). Уже в конце 1991 г. были приняты решения по отмене государственно устанавливаемых цен¹, а со 2 января 1992 г. осуществлялся переход на свободные (рыночные) цены и тарифы². Однако вводились исключения, к числу которых были отнесены и услуги транспорта: перевозки грузов железнодорожным, автомобильным, морским, речным, авиационным, трубопроводным транспортом, а также транспортные услуги населению были отнесены к категории работ/услуг, на которые применяются государственно регулируемые цены. Весной 1992 г. контроль над ценами был частично снят, а частично передан на уровень регионов. Параллельно формировались основы регулирования монополий (в т. ч. в части формирования цен)³, к числу которых относились и отдельные предприятия транспортного комплекса. Позднее, с разработкой законодательства о естественных монополиях⁴, к этой категории были отнесены следующие сферы транспорта:

- транспортировка нефти и нефтепродуктов;
- транспортировка газа по трубопроводам;
- железнодорожные перевозки;
- услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах;
- услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей;
- ледокольная проводка судов, ледовая лоцманская проводка судов в акватории Северного морского пути.

¹ О мерах по либерализации цен: указ Президента РСФСР от 03.12.1991 № 297.

² В административном порядке с сохранением государственного контроля были повышены цены: на нефть – в 5 раз, на газ и электроэнергию для производственного потребления – в 4,7 раза, на уголь – в 5,5 раза. Это решение во многом обусловило колоссальный рост цен в 1992 г. Повышение цен на нефть и нефтепродукты в 5 раз задавало нижнюю планку повышения всех остальных цен. Цены на нефть либерализовали в мае 1992 г., в 1993 г. освободили цены на уголь. Под контролем федерального правительства остались только цены и тарифы на продукцию естественных монополий (Филиппов и др., 2017).

³ О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках: закон РСФСР от 22.03.1991 № 948-1; О порядке регулирования цен на продукцию предприятий-монополистов: положение Минэкономики и финансов РФ 29.12.1991 № Р-424.

⁴ О естественных монополиях: федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ.

Кроме институционального шока транспортный комплекс испытал сильнейший шок в сфере материально-технического обеспечения в результате распада СССР. Изначально сформированный в качестве единой общесоюзной структуры, он после образования из бывших союзных республик независимых государств не просто утратил возможности хозяйственных взаимодействий в рамках единой системы, но и лишился важнейших материальных составляющих, необходимых для нормального функционирования. Сильный удар транспортному комплексу РСФСР/РФ нанесла утрата части мощностей по производству и ремонту вагонов, локомотивов, морских и речных судов в результате распада СССР и «дележа общего имущества».

За пределами России остались Рижский вагоностроительный завод (дизель-поезда, электропоезда, трамвайные вагоны); Тбилисский электровозостроительный завод (электровозы постоянного тока, кокосушильные электровозы); Крюковский вагоностроительный завод (полувагоны и хопперы); Днепродзержинский вагоностроительный завод (платформы и специальные вагоны для магистральных дорог и промышленного транспорта); производственное объединение «Ждановтяжмаш» (цистерны); Стахановский вагоностроительный завод (платформы, транспортеры и другие специальные вагоны); Кременчугский завод (литье и штамповки). На территории России не осталось ни одного завода по производству электропоездов для пригородного движения. Наряду с финансовыми трудностями эти потери обусловили минимальные масштабы обновления. До 2000-х гг. сокращались парк грузовых вагонов и число локомотивов, степень износа транспортных средств увеличилась с 35,6% в 1980 г. до 54,1% в 2001 г.¹

Украине отошла мощная судостроительная база СССР: Херсонское СПО, заводы «Океан», «Залив», ФПО «Море», Черноморский СЗ, завод им. 61 Коммунара, Севморзавод. В России остались в основном заводы, способные строить малотоннажные и среднетоннажные суда. К этому добавились потери в области производственно-технологической базы в результате краха кооперации в рамках СЭВ. Практически прекратились поставки техники для железной дороги из бывших стран «социалистического лагеря»: Чехословакии (пассажирские электровозы), ГДР (пассажирские вагоны), Венгрии (маневровые электровозы, дизель-поезда) и т. д.

Оказалась полностью разрушенной система управления транспортом. Возникла неопределенность в части разграничения сфер ответственности за технико-организационное и материально-финансовое обеспечение работы транспортного комплекса между различными уровнями власти. Был блокирован доступ к привычным источникам финансирования и материаль-

¹ Транспорт и связь РСФСР / Госкомстат РСФСР. М., 1991; Транспорт и связь в России / Госкомстат России. М., 1996; Транспорт и связь в России / Госкомстат России. М., 2001.

ного снабжения (государственным централизованным ресурсам), что породило финансовый кризис транспортных предприятий, проявившийся как невозможность обновления фондов, нехватка оборотных средств, в т. ч. и на выплату заработной платы. Новые возможности, в частности большая свобода ценообразования и формирования собственных финансовых ресурсов, не могли быть задействованы в связи с общим экономическим спадом, который сопровождался стремительным сокращением масштабов промышленного и сельскохозяйственного производства и, соответственно, объемов предъявляемых к перевозке грузов.

Ухудшалось состояние используемого подвижного состава и инфраструктуры: степень износа транспортных средств к 1993 г. составила 42%. При этом их производство отечественной промышленностью и поставки по импорту сократились: выпуск магистральных электропоездов уменьшился на 47%, тепловозов – на 15%, грузовых вагонов – на 25%, пассажирских вагонов – на 7%. Почти треть (27%) протяженности железных дорог имели дефектные или выработавшие срок рельсы¹.

Финансовое состояние предприятий транспорта не позволяло поддерживать основные фонды, в т. ч. парк транспортных средств, в надлежащем состоянии, тем более не обеспечивало необходимого технического переоснащения. По оценкам экспертов, за период 1991–2005 гг. недоинвестиции в основной капитал транспорта и связи РФ (по уровню 1990 г.) составили около 419 млрд долл., т. е. «реформы заморозили увеличение основного капитала российского транспорта и связи более чем на четверть века» (Гражданкин и др., 2015). С 2005 г. наблюдается опережающий рост инвестиций в транспорт и связь. Последующие кризисы 2008 и 2015 гг. не позволили сохранить высокую динамику инвестиций. Основные вложения в транспорт были направлены в трубопроводный и воздушный виды транспорта. Износ основных фондов транспорта к 2015 г. составил 41,1%, в т. ч. по железнодорожному – 36,3%, автомобильному грузовому – 48,4%, морскому – 38,2%, внутреннему водному – 56,8%, воздушному – 44,3%².

На отдельных видах транспорта ситуация имела свою специфику, но везде она ухудшалась.

На *автомобильном транспорте* приватизация была осуществлена сравнительно быстро. Предприятия городского пассажирского транспорта приватизировались по местным программам приватизации, но для остальных автомобильных предприятий (в т. ч. осуществляющих грузовые перевозки) приватизация была обязательной. В результате уже к концу 1994 г. практически все предприятия бывшего Министерства автомобильного транспорта

¹ Российская Федерация в 1992 году / Госкомстат России. М., 1993.

² Транспорт и связь в России – 2016 г. / Росстат, 2016.

РСФСР были приватизированы, а предприятия по оказанию пассажирских услуг (около 230 ед.) перешли в муниципальную собственность. Стремительность приватизации не способствовала улучшению ситуации. Эксплуатационные показатели работы автотранспорта (объемы перевозок, производительность труда) снизились (Курбатова и др., 2005). Резкое повышение тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом, вызванное в том числе и значительным ростом стоимости топлива, с начала 1992 г. в совокупности с общим экономическим спадом привело к снижению спроса на услуги автомобильного транспорта общего пользования. Спросовый шок усугубился тем, что ухудшение управляемости и надежности транспорта общего пользования привело к созданию крупными предприятиями-производителями собственных транспортных подразделений с тем, чтобы обеспечивать доставку продукции до потребителей с полным контролем времени и затрат.

Приватизация на *морском транспорте* продолжается до настоящего времени, но в основном завершилась в начале 2000-х гг. К 2003 г. в акционерные общества были преобразованы 93% предприятий речного транспорта и 74% предприятий морского транспорта, в федеральной собственности были закреплены пакеты акций 19 акционерных обществ морского транспорта и 43 акционерных общества речного транспорта, имеющих стратегическое значение. В отличие от автомобильного транспорта при приватизации на морском транспорте преследовалась цель сохранения государственного участия в деятельности морского транспорта (на уровне 40%), а приватизация портовых сооружений и объектов была запрещена в 1992 г.¹, после чего Госкомимуществом РФ были приняты дополнительные нормативно-правовые акты, уточняющие процедуры приватизации морских портов (этапы приватизации, условия предоставления льгот трудовым коллективам и пр.)².

Превращение *воздушного транспорта* из монопольной структуры (Аэрофлот) в конкурентный отраслевой рынок невозможно было осуществить без раздробления Аэрофлота, что и было сделано с одновременным акционированием и приватизацией получавшихся частей и осколков³,

¹ Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации на 1992 год: постановление ВС РФ от 11.06.1992 № 2980-1.

² Особые условия акционирования и приватизации морских портов: утв. Минтрансом РФ, Госкомимуществом РФ 30.09.1992.

³ Приватизация аэропортов должна была происходить путем преобразования в акционерные общества только открытого типа (в основном аэропорты приватизировались через механизм открытых конкурсов), а в основной капитал создаваемых обществ не должны были быть включены взлетно-посадочные полосы, объекты управления воздушным движением, радиотехническим оборудованием и связью. Контрольные пакеты акций акционерных обществ, как правило, закреплялись за государством. Конечно, в российской практике имеются исключения: например, аэропорт Домодедово в 1997 г. был отдан в долгосрочную аренду; аэропорт Пулково в 2010 г. отдан в концессию на 30 лет.

а также выделением аэропортов из состава объединенных авиаотрядов в самостоятельные предприятия¹. В результате появилось множество монопольных структур – аэропортов, а авиакомпании должны были работать в условиях конкуренции. Появилось множество авиакомпаний, которые столкнулись с резким ростом затрат (цены на авиакеросин за период 1991–1993 гг. выросли в 200 раз, увеличились цены на авиатехнику, эксплуатационное оборудование, запасные части и пр.).

Рост затрат в условиях либерализации цен на перевозки с конца 1992 г. привел к повышению стоимости пролета для пассажиров, что в совокупности с общим спадом в экономике обусловило значительное сокращение спроса на авиаперевозки². Число перевезенных пассажиров снизилось с 86 млн чел. в 1990 г. до 31 млн чел. в 1995 г. и 22 млн чел. в 2000 г. Воздушные перевозки стали убыточными, что обострило конкуренцию между авиакомпаниями и привело в конечном счете к развитию процессов централизации и концентрации, которые продолжают до настоящего времени (рис. 1).

Рис. 1. Динамика числа аэропортов гражданской авиации и авиакомпаний России

Источник: составлено по данным: Аэропорты и аэродромы / Федеральное агентство воздушного транспорта. URL: <http://www.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy/> (дата обращения: июль 2017).

На железнодорожном транспорте к 1998 г. объем перевозок снизился по сравнению с 1989 г. в 2,5 раза. Это привело к избытку основных фондов, что, в свою очередь, вело к росту издержек. Чтобы компенсировать их рост,

¹ Основой разделения аэропорта и авиакомпании является различие функций, противоречия формирования потоков доходов и прибыли, различие возможностей в уровне конкуренции на рынке (Гайноченко, 2009).

² На первом этапе реформы негативным фактором был также информационный. После раздробления Аэрофлота исчезло привычное единое расписание полетов; отсутствовала информация для пассажиров о новых авиакомпаниях и расписании их полетов.

уже в самом начале реформы средний уровень грузовых тарифов был повышен на 68,75% и дополнительно к этому в еще большем размере были повышены тарифы на перевозку грузов мелкими отправлениями, также было предоставлено право железным дорогам самостоятельно устанавливать тарифы в местном сообщении.

Стратегическое значение железнодорожного транспорта долго оставляло его вне процессов приватизации. Доля приватизированных предприятий (комбинаты питания, бытового обслуживания и пр.) в общих фондах составила в 1992–1993 гг. 0,5%, в 1993–1994 гг. – 2%, в 1994–1995 гг. – 5% (Курбатова и др., 2005). После кризиса 1998 г. падение объемов перевозок по железным дорогам прекратилось. В это время было принято принципиальное решение о начале реформы, целью которой провозглашалось снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки железнодорожным транспортом¹ за счет демонополизации отдельных сфер деятельности железнодорожного транспорта и развития рыночной конкуренции, повышения доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности, устранения перекрестного субсидирования. Государство сосредоточилось на финансировании затрат на удовлетворение общественных потребностей, усилении контроля над уровнем тарифов, антимонопольном регулировании, создании противозатратного экономического механизма деятельности предприятий и организаций железнодорожного транспорта.

В 2003 г. у Министерства путей сообщения были изъяты производственно-хозяйственные функции и вместе со всем имуществом железнодорожного транспорта переданы вновь учрежденному открытому акционерному обществу «Российские железные дороги»², 100% акций которого принадлежат государству. Территориальные железные дороги стали филиалами ОАО «РЖД». На рынок транспортных услуг были допущены перевозчики (операторские компании, владеющие вагонами), которые принимали грузы к перевозке и оплачивали ОАО «РЖД» использование железнодорожной инфраструктуры. Реформирование предполагало, что предприятия, напрямую не связанные с процессом перевозки (жилой фонд, ремонтные мощности и т. д.), должны были быть выведены за рамки железнодорожного транспорта и переданы другим ведомствам. На базе ОАО «РЖД» создавались дочерние компании, занимающиеся отдельными сегментами перевозок, например, «Рефсервис», «Трансконтейнер», «Первая грузовая компания», «Вторая грузовая компания» и т. д.

¹ О Концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта: постановление Правительства РФ от 15.05.1998 № 448.

² Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта: федеральный закон от 27.02.2003 № 29-ФЗ; О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: постановление Правительства РФ от 18.09.2003 № 585.

Проведенные реформы изменили в отраслях транспортного комплекса режимы функционирования, но с точки зрения масштабов и структуры транспортный комплекс продемонстрировал высокую степень инвариантности по отношению к институциональным преобразованиям. Восстановить параметры транспортной работы в масштабах грузовых перевозок, соизмеримых с параметрами конца 1980-х гг., не удастся до сих пор (рис. 2). Это означает, что равновесное состояние транспортных отраслей определяется состоянием реальной экономики, генерирующей грузопоток, а также состоянием доходов населения, определяющих уровень спроса на транспортные услуги (рис. 3), в гораздо большей степени, чем институциональными новациями и изменением структуры собственности.

Рис. 2. Динамика перевозок грузов транспортом общего пользования РСФСР/России*

Примечание: * единицы измерения: железнодорожный, внутренний водный, морской — млн т; автомобильный транспорт — десятки млн т; левая ось — автомобильный и железнодорожный, правая ось — внутренний водный и морской виды транспорта.

Источники: Транспорт и связь РСФСР / Госкомстат РСФСР, М., 1991; Транспорт и связь в России / Госкомстат России, М., 1996; Транспорт и связь в России / Росстат, М., 2001; Транспорт в России / Росстат, М., 2007, 2009, 2016; ЕМИСС / Росстат, М., 2017.

Кроме опережающего роста тарифов по сравнению с уровнем доходов снижение транспортной мобильности населения России в период 1990–2015 гг. связано с ухудшением условий физического доступа к транспортным сетям из-за сокращения числа маршрутов пригородных железнодорожных перевозок, прекращения морских прибрежных перевозок, сокращения региональной аэропортовой сети и пр. Снизилась и мотивация для регулярных поездок (потеря связей между родственниками, проживающими в разных городах и частях страны, общее сокращение численности населения). Исключение составляет только воздушный транспорт, спрос на услуги которого поддержан и даже увеличен за счет международных перевозок.

Рис. 3. Динамика перевозок пассажиров транспортом общего пользования РСФСР/России*

Примечание: *единицы измерения: железнодорожный, внутренний водный, воздушный – млн чел.; автомобильный транспорт – десятки млн чел.; левая ось – автомобильный и железнодорожный, правая ось – внутренний водный и морской виды транспорта.

Источники: Народное хозяйство РСФСР в 1960 году / Госстатиздат ЦСУ СССР М., 1961. URL: <http://istmat.info/node/20363> (дата обращения: июль 2017); Транспорт и связь РСФСР / Госкомстат РСФСР М., 1991; Транспорт и связь в России / Госкомстат России М., 1996; Транспорт и связь в России / Росстат М., 2001; Транспорт в России / Росстат М., 2007, 2009, 2016; ЕМИСС / Росстат М., 2017.

РЕФОРМА ТРАНСПОРТА: ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РАКУРС

Фактически постепенное реформирование в отраслях транспортного комплекса Дальнего Востока началось еще до 1992 г. На железнодорожном, автомобильном и воздушном транспорте с конца 1980-х гг. началось внедрение хозрасчетных принципов и арендных отношений¹. С 1988 г. ДВЖД была переведена на полный хозяйственный расчет. К концу 1988 г. значительная часть предприятий пассажирского автомобильного транспорта перешла на хозрасчет (в частности, в Хабаровском крае на таких предприятиях работало 85% общего числа занятых). На речном транспорте уже в 1990 г. практически все Амурское речное пароходство перешло на хозрасчет (10 из 11 экипажей судовых групп, выполнявших регулярные грузовые перевозки).

Однако отдача от этих управленческих новаций не успела проявиться до начала радикальной экономической реформы, которая стала чрезвычайно сильным институциональным шоком для транспортного комплекса региона. К началу 1990-х гг. дальневосточный транспорт обслуживал преиму-

¹ Обоснование рационального варианта формирования транспортного комплекса Дальнего Востока до 2005 года: отчет о НИР / исп.: О.Г. Люкшина, А.Г. Проскурякова, И.И. Романов. ИЭИ ДВО АН СССР. Хабаровск, 1989.

щественно связи экономики региона с рынками центральной части страны и союзных республик. Без учета экспортно-импортных перевозок, составлявших до 1992 г. незначительную часть грузооборота на транспорте, в вывозе из региона 21,5% составляли поставки в союзные республики СССР, 62% – в европейские регионы РСФСР, 16,5% – в регионы Сибири. А в ввозе 53% составляли поставки из республик СССР, 32% – из других регионов РСФСР и 15% – из регионов Сибири (Лаврентьев, 2014).

Распад СССР в конце 1991 г. и начало радикальной экономической реформы привели к общему ухудшению экономической конъюнктуры, сокращению масштабов производства и, соответственно, объема предъявляемых к перевозке грузов, прекращению централизованных поставок материальных ресурсов на Дальний Восток и гарантированных поставок дальневосточной продукции потребителям в других регионах страны, что обусловило нарушение хозяйственных связей, снижение мобильности населения. Началось быстрое сокращение спроса на транспортные услуги. Этому способствовали также отмена ряда льготных тарифов железнодорожного транспорта при перевозках между центральными и восточными районами страны, переход на реальное отражение транспортных издержек в стоимости продукции потенциальных грузоотправителей.

В результате транспорт Дальнего Востока, испытывавший в дореформенный период дефицит мощностей практически по всем видам, в первое десятилетие реформ (до начала 2000-х гг.) столкнулся с избытком мощностей по сравнению с реальным спросом на перевозки. В 1997 г. резервы провозной способности (даже с учетом износа) в среднем по всем видам транспорта составляли 35%, а резервы морских портов достигали 45% (Экономика..., 1998). Снижение доходов от перевозок при росте цен на топливо и энергию, транспортные средства и материалы привело к прекращению финансирования ряда проектов, а также к замедлению темпов обновления основных фондов всех видов транспорта и ухудшению их состояния.

Правда, в соответствии с официальной статистикой ситуация с износом основных фондов на транспорте Дальнего Востока не кажется катастрофичной (к концу 2015 г. – 31,6%¹). Но этот показатель отражает не истинное качественное состояние основных фондов, а является результатом статистико-юридической манипуляции. С 2004 г. износ основных фондов железнодорожного транспорта, составляющих по стоимости почти 50% всех основных фондов транспортного комплекса, стал учитываться (в рамках созданного ОАО «Российские железные дороги») в предположении, что накопленный до 2004 г. износ равен нулю, что сразу снизило степень износа железнодорожного транспорта с 59,8% в 2003 г. до 6,7% в 2004 г.

¹ Транспорт и связь в России / Росстат. М., 2016.

Общий объем грузоперевозок в 1990–2016 гг. уменьшился в регионе в 1,8 раза. Однако динамика не была монотонной. Можно выделить 3 этапа в этот период (рис. 4). В 1990–1999 гг., как отмечалось выше, наблюдался значительный по масштабам трансформационный спад. В 1999 г. объем транспортной работы в регионе снизился по сравнению с 1990 г. на 62,8%. В 2000–2006 гг. работа транспортного комплекса региона стабилизировалась и начала увеличиваться. В 2006 г. по сравнению с 1999 г. прирост транспортной работы в регионе составил 82,2%. Начавшийся в 2008 г. финансово-экономический кризис прервал оживление в транспортном комплексе. Временная стабилизация по окончании кризиса вскоре сменилась новым спадом после 2013 г. В целом этот период (2007–2016 гг.) характеризуется как период слабой стагнации. К 2016 г. снижение объемов транспортной работы в регионе составило по сравнению с 2006 г. 20,2%¹.

Рис. 4. Динамика индекса перевозок транспортным комплексом РФ и Дальнего Востока, %

Примечание: без учета трубопроводного транспорта.

Источник: Перевозки грузов по видам транспорта // ЕМИСС / Росстат. М., 2017.

Вышеуказанная тенденция формировалась за счет динамики по отдельным видам транспорта в регионе (рис. 5). Обращает внимание более важная роль автомобильного транспорта в общей динамике, что отражает его высокую адаптивность к новым институциональным режимам функционирования экономики и транспорта. Это подтверждается и сравнительными показателями работы транспорта (перевозки грузов речным транспортом региона сократились почти в 6 раз, снижение перевозок железнодорожным транспортом составило 46%, автомобильным – 34%).

¹ Перевозки грузов по видам транспорта // ЕМИСС / Росстат. М., 2017.

Рис. 5. Динамика перевозок грузов отдельными видами транспорта Дальнего Востока, млн т

Примечание: левая ось – железнодорожный и автомобильный, правая ось – внутренний водный виды транспорта.

Источники: Транспорт в России – 2003 г. / Росстат. М., 2003; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2016 / Росстат. М., 2016.

При этом падение объемов в целом по РФ было значительно более масштабным (в 2,5 раза). Для Дальнего Востока трансформационный шок в случае транспорта был смягчен в результате переориентации географической структуры рынков и направлений перевозок. Усиление внешнеэкономических связей¹, восстановление отношений с КНР, снятие ограничений с части закрытых ранее территорий региона привели к росту в структуре перевозок экспортно-импортных грузов. Дальний Восток стал транзитной территорией для грузопотоков из Сибири, Урала, центральной части России. Потеря значительной части перевозок по внутренним маршрутам с регионами России и бывшими союзными республиками СССР была компенсирована перевозками на рынки традиционных торговых партнеров Дальнего Востока (Японии, Республики Корея, КНР). Объем торговли с ними, особенно с начала 2000-х гг., быстро увеличивался. Например, перевозки грузов железнодорожным транспортом в Китай в 2015 г. увеличились по сравнению с 1990 г. в 9,9 раза (Лаврентьев, 2010; Бардаль, 2010; данные филиала ОАО «РЖД» – ДВЖД).

Одним из важнейших последствий реформенных преобразований на транспорте стало обострение традиционно критически важных для Дальнего Востока проблем транспортного обслуживания населения. Стремление транспортных организаций в условиях отсутствия государственной под-

¹ Во второй половине 1980-х гг. был объявлен курс на сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Планировалось, что средства, полученные региональной экономикой от внешнеэкономических взаимодействий, будут использованы для решения поставленных задач комплексного развития Дальнего Востока наравне с государственными централизованными инвестициями. В связи с этим в качестве одного из стратегических направлений развития Дальнего Востока было заявлено усиление экспортной направленности (Минакир, 1990).

держки и полного хозяйственного расчета минимизировать либо полностью прекратить пассажирские перевозки по убыточным маршрутам, к числу которых относились авиаперевозки в отдаленные и малонаселенные пункты региона, пригородные железнодорожные перевозки, автобусные перевозки в отдельные малонаселенные районы, морские прибрежные перевозки, привело к разрушению транспортных схем, обеспечивавших мобильность населения как внутри региона, так и в межрегиональных сообщениях.

Сохранились ключевые аэропорты административных центров субъектов РФ (кроме Биробиджана), выполняющие перевозки в центральные районы страны, их функционирование было поддержано в т. ч. развитием международных перевозок. При отсутствии государственного финансирования в условиях спада объема перевозок, как следствия снижения доходов населения, ухудшилась материально-техническая база воздушного транспорта. В 1993 г. аэропорт Благовещенска пять раз приостанавливал полеты, парк воздушных судов был изношен на 80% (Лаврентьев, 2015). Региональная сеть аэропортов/аэродромов особенно сильно сократилась в первые десятилетия реформ. В 1992–1993 гг. в Приморском крае из 29 аэропортов были закрыты 26 (Адашова, 2001). С 1990 по 2006 г. число действующих аэродромов в Хабаровском крае уменьшилось с 60 до 25, общее число аэропортов на Дальнем Востоке сократилось в 3,5 раза (Леонтьев, 2008). В дальнейшем негативная тенденция продолжилась, в целом в 1990–2016 гг. число действующих аэродромов региона снизилось в 4,2 раза. Воздушный транспорт для населения части территории Дальнего Востока в условиях слаборазвитой сети автомобильных дорог и отсутствия железных дорог (северная часть региона) не имеет альтернативы, соответственно, транспортная мобильность населения снизилась.

Сокращение транспортной мобильности населения северных районов Дальнего Востока произошло также вследствие уменьшения масштабов морских прибрежных пассажирских перевозок, которыми ранее пользовались жители п-ова Камчатка, о. Сахалин, материкового побережья. Так, действовали регулярные пассажирские линии: Владивосток – Петропавловск-Камчатский, Петропавловск-Камчатский – Пахачи, Петропавловск-Камчатский – Палана и Петропавловск-Камчатский – о. Беринга – Усть-Камчатск, Анадырь – Уэлен и др. С распадом СССР и прекращением централизованного финансирования переход пароходств к самостоятельной работе привел к закрытию убыточных линий.

Снижение объема перевозок железнодорожным транспортом Дальнего Востока в условиях общеэкономического кризиса и изменения условий финансирования в первые годы экономической реформы привело к ухудшению состояния инфраструктуры и подвижного состава, не были реали-

зованы (либо были отложены) проекты развития фондов (электрификация, обновление парка, строительство новых линий, реконструкция моста через Амур и пр.). С другой стороны, снижение объемов погрузки в 1990–1998 гг. на 63,9% привело к тому, что вагоны и локомотивы не вырабатывали свой ресурс, хотя и устаревали. Наличие этого резерва в т. ч. позволило увеличить объем транспортной работы на 39,7% в период роста предъявляемых к перевозке грузов (1999–2005 гг.) без масштабных инвестиций.

Однако в долгосрочной перспективе этого резерва было недостаточно. К тому же общий курс на укрепление внешнеторговых взаимодействий со странами СВА и увеличение спроса азиатских стран на топливно-энергетические ресурсы привели к росту перевозок экспортных грузов. Это выявило инфраструктурные ограничения железнодорожного транспорта, особенно остро на подходах к морским портам Тихоокеанского побережья, а также задало одно из ключевых направлений развития железных дорог в регионе – обеспечение транспортной доступности крупных месторождений сырья.

Попытки решения проблем развития транспорта со стороны государства предпринимались первоначально в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья», однако неполное финансирование мероприятий не позволило существенно изменить ситуацию¹. В начале 2000-х гг. была разработана специализированная ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», содержащая в т. ч. проекты развития железнодорожной инфраструктуры.

В 2003 г. было создано ОАО «РЖД», в структуру которого вошли территориальные филиалы (бывшие дороги), а также ряд зависимых и дочерних обществ. На Дальнем Востоке на момент создания действовали филиалы: Дальневосточная железная дорога, Сахалинская железная дорога (с 2010 г. вошла в состав ДВЖД), Забайкальская железная дорога, Восточно-Сибирская железная дорога, а также АК «Железные дороги Якутии». В 2006 г. была разработана «Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали на перспективу до 2020 года с учетом строительства трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан». В 2008 г. была принята Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.², согласно которой предполагалось строительство на Дальнем Востоке 4,1–9,1 тыс. км новых железных дорог и 1,2–1,5 тыс. км вторых путей, что должно было привести к удвоению протяженности сети в максимальном варианте.

Реализация ряда программных мероприятий, а также инициатив част-

¹ Например, по итогам 2002 г. фактическое финансирование мероприятий транспортного комплекса, запланированных в рамках ФЦП, составило 58,6%; по итогам 2005 г. – 20,5%.

² О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

ных компаний (например, ПАО «Мечел» – строительство подъездного пути к Эльгинскому месторождению) составляет процесс постепенного совершенствования железнодорожной инфраструктуры. В период 1990–2016 гг. к наиболее важным проектам можно отнести завершение строительства БАМа (в 2003 г. с открытием Северомуйского тоннеля); завершение электрификации Транссибирской магистрали по основному ходу (2002 г.); строительство участков железной дороги на территории Республики Саха (Якутия); реконструкция и строительство тоннелей (Тарманчуканский, Рачинский, Кипарисовский, Лагар-Аульский, Облученский, Кузнецовский и др.); строительство двух очередей железнодорожного моста через р. Амур около Хабаровска; модернизация припортовых железнодорожных станций (Находка – Восточный, Владивосток и др.); создание железнодорожной инфраструктуры для спецнефтепорта Козьмино; обновление локомотивного парка; строительство оптико-волоконной линии связи; модернизация путевого хозяйства и др. Продолжаются работы по переводу дорог о. Сахалин на общесетевую ширину колеи, начатые в 2003 г.

При этом на восточном полигоне железных дорог остаются «узкие места» пропускной способности, существование которых не согласуется с планами крупных сырьевых компаний относительно объемов экспорта и планами развития мощностей морских портов.

Спецификой условий деятельности *автомобильного транспорта* Дальнего Востока являются повышенные затраты на перевозку и техническое обслуживание вследствие неразвитости дорожной сети и ее низкого качества (Бардаль, 2015), нестабильный спрос на грузовые перевозки (см. рис. 5), периодически стимулируемый реализацией крупных проектов в регионе. Отмеченный выше фактор развития дорожной сети является ограничивающим для автомобильного транспорта Дальнего Востока, лидирующего по объему перевозимых грузов в общей структуре перевозок.

После начала экономических реформ централизованное финансирование развития автомобильных дорог региона существенно сократилось. Фактически в 1990–2016 гг. протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием Дальнего Востока увеличилась в 2,3 раза, однако это был неравномерный рост. Можно выделить два этапа: первый – 1990–2011 гг., когда протяженность дорог возросла на 52% (в большей части за счет строительства дорог на севере – в Республике Саха (Якутия) и Магаданской области в 1994–1995 гг.), в течение второго этапа в 2012–2016 гг. протяженность автомобильных дорог возросла еще на 52,5%. Столь значительный рост статистических показателей в последние годы можно объяснить возросшим интересом центра к восточным регионам, который в приложении к автомобильному транспорту проявился в нескольких факторах: завершение круп-

ных объектов дорожного строительства в регионе (к саммиту АТЭС 2012 г. и строительство транспортной инфраструктуры ДВФУ в Приморском крае), активизация развития сети в северной части региона (Якутия), общее увеличение финансирования дорожного строительства в связи с возвращением к системе дорожных фондов¹.

Автомобильным транспортом в первые годы реформы осуществлялись в основном внутрирегиональные перевозки грузов и пассажиров. При этом большая часть грузооборота автомобильного транспорта традиционно приходилась на северные районы (не имеющие развитой железнодорожной сети), а пассажирооборота – на южные (более плотно заселенные). До 2010 г. автомобильный транспорт действовал как транспорт регионального значения, являясь промежуточным звеном для морского, железнодорожного, речного видов транспорта. Дорожная сеть Дальнего Востока была соединена с общероссийской лишь в конце 2010 г., когда после завершения строительства трассы «Амур» была официально открыта для движения дорога от Москвы до Владивостока. До настоящего времени отдельные участки этой трассы не соответствуют нормативным требованиям и нуждаются в ремонте, однако фактически появилась возможность осуществлять перевозки автомобильным транспортом через территорию всей страны. Завершение строительства трассы Чита – Хабаровск, а также развитие внешнеторговых взаимодействий с КНР повысили роль автомобильного транспорта в межрегиональных и международных перевозках (Прокапало и др., 2017).

Воздушный транспорт Дальнего Востока включает два содержательных сегмента – дальнемагистральные перевозки, связывающие ключевые города региона с городами центральных и западных районов страны, а также зарубежными странами, и местные перевозки, обеспечивающие связь в пределах региона с отдаленными и труднодоступными населенными пунктами. За годы реформ изменились оба сегмента.

В первом сегменте после появления множества независимых авиакомпаний в начальном периоде реформ начался процесс концентрации, сопровождавшийся прекращением деятельности значимых региональных компаний (в 2008 г. – Дальавиа) и их поглощением перевозчиками национального масштаба (в 2013 г. на базе компаний «Владавиа» и «Сахалинские авиалинии» была образована одна из дочерних компаний группы «Аэрофлот» – АО «Авиакомпания «Аврора»). Продолжает работать региональная авиакомпания «Якутия», созданная в 2002 г. и поддерживаемая правительством Рес-

¹ После ликвидации в 2001 г. Федерального и региональных дорожных фондов значительно сократилось финансирование работ по содержанию и строительству автодорог. Это в условиях роста уровня автомобилизации привело к накоплению недоремонта, снижению качества дорожного покрытия, повышению на Дальнем Востоке протяженности дорог, не соответствующих нормативным требованиям.

публики Саха (Якутия), выполняющая полеты как в пределах страны, так и на международных направлениях.

В сегменте региональных перевозок аэропорты малонаселенных районов Дальнего Востока, лишившись с началом реформ прежней финансовой поддержки государства в условиях ужесточения требований к аэродромам, высокой стоимости авиационной техники и энергоресурсов, низкой численности обслуживаемого населения и его невысокой платежеспособности, прекращали деятельность либо снижали свой статус до посадочной площадки. Последнее упрощало требования к оборудованию и безопасности, но значительно ограничивало возможности приема и отправки самолетов. В результате, как было упомянуто выше, произошло значительное сокращение числа действующих аэропортов. С 2006 г. для поддержки региональной аэропортовой сети Дальнего Востока в рамках бюджетного финансирования реализуется Программа создания на базе аэропортов регионального и местного значения федеральных казенных предприятий (ФКП), целью которой является сохранение и развитие наземной инфраструктуры воздушного транспорта на территориях, особенности экономико-географического положения которых (территориальная удаленность, малонаселенность, суровые климатические условия, низкая интенсивность полетов) не позволяют осуществлять безубыточную деятельность. К настоящему времени на Дальнем Востоке создано пять федеральных казенных предприятий, отнесенных к ведению Росавиации, объединяющих 62 аэропорта и 9 посадочных площадок региона.

Для поддержания мобильности населения используются программы субсидирования из бюджетов различного уровня, охватывающие как дальнемагистральные (с 2009 г.), так и местные (с 2013 г.) воздушные перевозки.

Резкому снижению объема перевозок *речным транспортом* Дальнего Востока в начале 1990-х гг. предшествовало снижение его конкурентоспособности (относительной себестоимости перевозок) по сравнению с железнодорожным транспортом в предыдущие годы. Падение грузовых перевозок в 1990–1996 гг. в 6,7 раза (в т. ч. в 1990–1993 гг. в 3,7 раза) произошло как под влиянием экономических факторов (снижение объемов производства, резкий спад объемов промышленного и жилищного строительства, разрыв сложившихся производственно-хозяйственных связей, нарушение традиционных транспортных схем доставки, рост цен топлива, высокий износ флота и др.), так и по причине принятых неэффективных управленческих решений (строительство в предыдущие периоды судов большой вместимости и установление повышенных норм гарантированных глубин для использования этих судов, необходимость значительных вложений в поддержание судоходных условий на реках и ухудшение инфраструктуры внутренних водных путей в условиях снижения финансирования).

Еще одним фактором снижения перевозок речным транспортом стало изменение системы северного завоза, сопровождающееся резким падением его объемов. В результате снизились перевозки по судоходным рекам Ленского бассейна, традиционно обслуживающим поставки грузов в Якутию¹, а также являющимися главными путями завоза массовых грузов во внутренние районы Магаданской области и северные, отдаленные от побережья районы Хабаровского края.

Утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» не содержит проектов, реализуемых на территории Дальнего Востока.

Между тем протяженность внутренних водных путей региона с гарантированными глубинами в 1990–2016 гг. сократилась в 1,7 раза, в т. ч. в Республике Саха (Якутия) – в 1,8 раза, в Магаданской области – в 2,3 раза, Хабаровском крае – в 1,7 раза². Финансирование содержания внутренних водных путей до настоящего времени не соответствует потребностям речного транспорта.

С началом экономической реформы большая часть государственных предприятий *морского транспорта* была приватизирована, а морские порты реорганизованы в коммерческие структуры в виде стивидорных, транспортно-экспедиторских, агентских и других компаний. При этом государственное имущество, не подлежащее приватизации (в т. ч. земельные участки портов), было закреплено за Морскими администрациями портов.

Спад объемов грузовых перевозок через морские порты начала 1990-х гг. достаточно быстро сменился положительной тенденцией, вызванной экономическим ростом СВА и увеличивающимся в связи с этим спросом на российские ресурсы. В это время начался процесс активного интереса крупных компаний к морским портам Дальнего Востока (Экономика, 2014), которые рассматривались как звенья транспортно-логистических цепочек сырьевых экспортно ориентированных компаний национального масштаба, стремящихся минимизировать риски перевозочного процесса в направлении стран СВА. В итоге к 2000 г. ключевые порты Дальнего Востока находились под контролем крупных частных компаний («Северстальтранс» контролировала порт Восточный, «Евразхолдинг» – порт Находка и т. д.). В дальнейшем состав собственников изменялся, но ведущие морские порты Дальнего Востока до настоящего времени находятся под контролем крупных компаний: СУЭК, «Мечел», «Евраз» и др.

¹ Около 80% грузов в Якутию поступает по железнодорожно-водному маршруту: Транссибирская магистраль – Байкало-Амурская магистраль – р. Лена.

² Рассчитано на основе данных: ЕМИСС / Росстат. М., 2017.

Резервы мощностей морских портов Дальнего Востока, составлявшие в период спада (1997 г.) до 50% (Сергеев, 1998), к середине 2000-х гг. были практически исчерпаны (Сергеев, 2014). Потребовалось увеличение мощностей, которое происходило за счет частных инвестиций, важным стимулом для которых стала законодательно закрепленная с 2007 г. возможность приобретения прав собственности на земельные участки на территории морских портов¹. Доля государственных вложений в развитие инфраструктуры морских портов, направляемых в объекты федеральной собственности: формирование акваторий, строительство и модернизацию причальных стенок, устройство систем безопасности мореплавания – не превышала 20% общих инвестиций (Фисенко и др., 2016).

На Дальнем Востоке были реализованы не только проекты по увеличению мощностей морских портов, но и построены новые порты: Пригородное на о. Сахалин (компания «Сахалин Энерджи Инвест Компани»), ООО «Спецморнефтепорт Козьмино» (ОАО «Роснефть») и ЗАО «Востокбункер» («Транзит-ДВ») в Приморском крае.

В целом за период 1990–2016 гг. перевалка грузов в морских портах Дальневосточного бассейна увеличилась практически в три раза (до 186,2 млн т в 2016 г.²). Структура грузопотока изменилась в сторону значительного увеличения доли наливных грузов (более чем в три раза к 1990 г.) и доли внешнеторговых грузов (более чем в пять раз к уровню 1990 г.). Под влиянием изменения структуры грузопотоков произошло изменение специализации морских портов в сторону переработки низкотехнологичных массовых навалочных и наливных грузов (Сергеев, 2014).

Дальнейшее развитие морских портов Дальнего Востока связано с планами компаний по увеличению экспорта и может столкнуться с ограничением со стороны пропускной способности железных дорог. Масштаб инвестиций, сроки окупаемости, неопределенность и риски инвестиций в модернизацию железнодорожных подходов к морским портам Тихоокеанского побережья (восточное плечо Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей) делают их экономически неэффективными для частных инвесторов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В период 1992–2016 гг. изменение транспортного комплекса Дальнего Востока происходило как в рамках общей канвы проводимых экономических реформ – изменение форм собственности транспортных предприятий,

¹ О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 8.11.2007 № 261-ФЗ.

² Объем переработки грузов в морских портах // ЕМИСС / Росстат. М., 2017.

системы ценообразования и т. д., так и под влиянием специфических для региона факторов: влияние на масштаб и структуру грузопотоков конъюнктуры рынков стран СВА; обеспечение транспортной доступности месторождений; проявление интереса крупных компаний к контролю над региональными транспортными узлами при выстраивании экспортных поставок; изменение внутренней экономической ситуации в регионе (система северного завоза) и пр.

В условиях масштабного сокращения спроса на транспортные услуги в начальный период радикальной экономической реформы транспортный комплекс Дальнего Востока столкнулся не только с общим падением производства, потерей хозяйственных связей, но и лишился поставок материальных ресурсов, а также системы поддержки со стороны государства при перевозках между центральными и восточными районами страны (льготные железнодорожные тарифы).

Реформирование транспортного комплекса первоначально не имело специфических целей относительно определенного вида транспорта и соответствовало общей логике происходящих в стране изменений. Приспособление отдельных видов транспорта к изменениям в 1992–2016 гг. проходило с различной скоростью и привело к отличающимся результатам. Так, среди всех видов транспорта региона наиболее гибким оказался автомобильный, который смог достаточно быстро адаптироваться к новым институциональным условиям; наименее гибким – речной транспорт.

Отдельным аспектом является реформа железнодорожного транспорта, имевшая четко заданные цели модификации общей системы и подходов к процессу перевозки. Однако продолжающееся в настоящее время реформирование железнодорожного транспорта не имеет четко определенного направления развития в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Адашова Т.А.* Транспортно-географическое положение Дальнего Востока // География. 2001. № 6. URL: <http://geo.1september.ru/article.php?ID=200100602> (дата обращения: ноябрь 2017).
- Бардаль А.Б.* Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: изменение условий для предприятий // ЭКО. 2015. № 7. С. 35–51.
- Бардаль А.Б.* Транспортные связи Дальнего Востока Российской Федерации с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 5. С. 61–69.
- Гайноченко Т.М.* Аэропорты России: состояние и перспективы развития // Вестник транспорта. 2009. № 1. С. 24–32.
- Гражданкин А.И., Кара-Мурза С.Г.* Белая книга России. Строительство, перестройка и реформы: 1950–2013 гг. М.: Научный эксперт, 2015. 728 с.
- Единая транспортная система / под ред. В.Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2001. 303 с.

- Курбатова А.В., Тихонов А.А. К вопросу о создании конкурентной среды в сфере транспорта // Вестник транспорта. 2005. № 9. С. 13–19.
- Лаврентьев А.В. Приграничная транспортная система сообщений между российским Дальним Востоком и КНР (вторая половина 1980-х – 1990-е годы) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2009. № 2. С. 36–41.
- 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. С. 100–108.
- Лаврентьев А.В. Развитие транспорта на Дальнем Востоке России (середина 1980-х годов – начало XXI века). Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014. 232 с.
- Лаврентьев А.В. Транспортное обеспечение дальневосточного населения России в 1990–2000-е гг. // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. № 6–7. Т. 7. С. 52–55. DOI: 10.17748/2075-9908-2015-7-6/1-52-55.
- Лаврентьев А.В., Медведева Л.М. Транспорт российского Дальнего Востока в условиях общественных трансформаций второй половины 1980-х – начала 1990-х годов: исторический аспект // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2012. № 2. С. 56–62.
- Леонтьев Р.Г. Транспорт и логистика Дальнего Востока РФ: водный (морской и речной) и воздушный транспорт. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. 231 с.
- Лившиц В.Н. Транспорт России за 100 лет // Россия в окружающем мире: 2002 (аналитический ежегодник) / под ред. В.И. Данилова-Данильяна, С.А. Степанова. М.: Изд-во МНЭПУ, 2002. 336 с.
- Минакир П.А. Экономическое развитие Дальнего Востока и сотрудничество со странами АТР // Вестник ДВО АН СССР. 1990. № 1. С. 30–40.
- Прокапало О.М., Найденов С.Н., Мотрич Е.Л., Бардаль А.Б. Российский Дальний Восток: экономические тренды / отв. ред. О.М. Прокапало. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2017. 66 с.
- Сергеев А.С. Влияние экспортного товарно-сырьевого бизнеса на развитие экономики морских портов Дальневосточного региона // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2014. № 3 (71). С. 107–114.
- Сергеев А.С. Современное состояние транспортного комплекса Дальнего Востока // Вестник ДВО РАН. 1998. № 6. С. 58–65.
- Стратегия регионального развития: Республика Бурятия – 2015 / под общ. ред. А.Г. Гранберга, П.А. Минакира, Л.В. Потапова; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исслед. М.: Экономика, 2005. 624 с.
- Филиппов П.С., Бойко Т.М., Берман В.Р. Либерализация цен / История новой России. URL: <http://www.ru-90.ru/tutorial/liberalizaciya-tsen> (дата обращения: июль 2017).
- Фисенко А.И., Кулешова Е.А., Моисеева М.Л. Морские порты Дальнего Востока: изменение экономических интересов и отношений собственности // Транспортное дело России. 2016. № 3. С. 100–102.
- Хусаинов Ф.И. Экономическая статистика железнодорожного транспорта. М.: Наука, 2016. 100 с.
- Экономика Дальнего Востока: пять лет реформ / под ред. П.А. Минакира, Н.Н. Михеевой; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исслед. Хабаровск: ДВО РАН, 1998. 262 с.
- Экономика регионов. Хабаровский край / под ред. П.А. Минакира; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исслед. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. 400 с.

TRANSPORT IN RUSSIA DURING REFORMS: THE FAR EASTERN VIEWPOINT

A.B. Bardal

Anna Borisovna Bardal – Candidate of Economics, Assistant Professor, Senior Research Fellow. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.
ORCID: 0000-0002-9944-4714

Abstract. The article studies the process of changes in transportation in Russia in 1990–2016 that created the framework of transportation in the Far East. Pre-reform conditions and main directions of changes by different types of transportation are presented. The article analyzes the specifics of transformation of transport in the Far East as a whole and by different types of transport. It is shown that the specifics of changes were determined by the influence of main factors on scale and structure of freight traffic in the Far East: economic situation in the markets of North-East Asia; large companies' interests in controlling regional transport nodes while creating export chains; tasks of providing transport availability of natural resources' deposits; changes in the economic situation in the region. It is shown that in the beginning of radical reforms the transport of the Far East had seen decrease in the demand for transport services as a result of general decrease of production and the loss of economic ties with the former Soviet Republics; the loss of centralized supplies of material resources; the dissolution of a system of preferential tariffs on deliveries between central and eastern regions of the country and others. The articles also notes the differences in speed of adaptation of separate types of transport in the Far East during 1990–2016 reforms.

Keywords: economic reform, transport, transport reform, rail transport, automobile transport, air transport, river transport, sea transport, Far East, Russia

REFERENCES

- Adashova T.A. Transport-Geographical Position of the Far East. *Geografiya* [Geography], 2001, no. 6. Available at: <http://geo.1september.ru/article.php?ID=200100602> (accessed November 2017). (In Russian).
- Bardal A.B. Transport Infrastructure of the Far East: Change of Conditions for the Enterprises. *EKO – ECO*, 2015, no. 7, pp. 35–51. (In Russian).
- Bardal A.B. Transport Links between the Russian Far East and China: Current Status and Future Projects. *Problemy Dalnego Vostoka = Far Eastern Affairs*, 2010, no. 5, pp. 61–69. (In Russian).
- Gaynochenko T.M. Airports of Russia: Condition and Development Prospects. *Vestnik Transporta = Transport Massanger*, 2009, no. 1, pp. 24–32. (In Russian).
- Grazhdankin A.I., Kara-Murza S.G. *The White Book of Russia. The Construction, Reconstruction and Reform: 1950–2013*. Moscow, 2015, 728 p. (In Russian).
- Integrated Transport System*. Edited by V.G. Galaburda. Moscow, 2001, 303 p. (In Russian).
- Kurbatova A.V., Tikhonov A.A. On a Question of the Creation of a Competitive Environment in the Transport Sector. *Vestnik Transporta = Transport Massanger*, 2005, no. 9, pp. 13–19. (In Russian).
- Lavrentjev A.V. The Frontier System of Transport Communications between the Russian Far East and Chinese People's Republic (the Second Half of 1980–1990s). *Gumanitarnye Issledovaniya v Vostochnoy Sibiri i na Dalnem Vostoke = Humanities Research in the Russian Far East*, 2009, no. 4, pp. 36–41. (In Russian).

- Lavrentjev A.V. The Development of the Railroad Communications between Russian Far East and PRC (1985–2000). *Territoriya Novykh Vozmozhnostey. Vestnik Vladivostokskogo Gosudarstvennogo Universiteta Ekonomiki i Servisa* [The Territory of New Opportunities. Bulletin of the Vladivostok State University of Economics and Service], 2010, no. 2, pp. 100–108. (In Russian).
- Lavrentjev A.V. *Transport Development of the Far East of Russia (mid-1980-ies – beginning of the XXI Century)*. Vladivostok, 2014, 232 p. (In Russian).
- Lavrentjev A.V. Transport Support for the Far East of The Russian Population in the 1990s–2000-ies. *Istoricheskaya i Sotsialno-Obrazovatel'naya Mysl = Historical and Social Educational Ideas*, 2015, no. 6–1, vol. 7, pp. 52–55. DOI: 10.17748/2075-9908-2015-7-6/1-52-55. (In Russian).
- Lavrentjev A.V., Medvedeva L.M. The Transport of the Russian Far East in Context of Social Transformations of the Second Half of the 1980s – Early 1990s: The Historical Aspect. *Gumanitarnye Issledovaniya v Vostochnoy Sibiri i na Dalnem Vostoke = Humanities Research in the Russian Far East*, 2012, no. 2, pp. 56–62. (In Russian).
- Leontev R.G. *Transport and Logistics in the Far East of the Russian Federation: Water (Sea and River) and Air Transport*. Khabarovsk, 2008, 231 p. (In Russian).
- Livshits V.N. Transport of Russia for 100 Years. *Rossiya v Okruzhayushem Mire: 2002 (Anlitcheskiy Ezhegodnik)* [Russia in the Surrounding World: 2002 (Analytical Yearbook)]. Edited by V.I. Danilov-Danilyan, S.A. Stepanov. Moscow, 2002, 336 p. (In Russian).
- Minakir P.A. Economic Development of the Far East and Cooperation with the APR Countries. *Vestnik DVO AN SSSR* [Vestnik DVO AS of USSR], 1990, no. 1, pp. 30–40. (In Russian).
- Prokapalo O.M., Nayden S.N., Motrich E.L., Bardal A.B. *Russian Far East: Economic Trends*. Edited by O.M. Prokapalo. Khabarovsk: ERI FEB RAS, 2017, 66 p. (In Russian).
- Sergeev A.S. Effect of Export Commodities and Raw Materials Business on the Economic Development of Sea Ports of the Far East Region. *Izvestiya Dalnevostochnogo Federal'nogo Universiteta. Ekonomika i Upravlenie = The Bulletin of the Far Eastern Federal University. Economics and Management*, 2014, no. 3 (71), pp. 107–114. (In Russian).
- Sergeev A.S. Current Condition of the Transport Complex of the Far East. *Vestnik DVO RAN = Vestnik of the Far East Branch of the Russian Academy of Sciences*, 1998, no. 6, pp. 58–65. (In Russian).
- Regional Development Strategy: The Republic of Buryatia – 2015*. Edited by A.G. Granberg, P.A. Minakir, L.V. Potapov. Economic Research Institute FEB RAS. Moscow, 2005, 624 p. (In Russian).
- Filippov P.S., Boyko T.M., Berman V.R. *The Liberalization of Prices*. History of the New Russia. Available at: <http://www.ru-90.ru/tutorial/liberalizaciya-tcen> (accessed July 2017). (In Russian).
- Ficenko A.I., Kuleshova E.A., Moiseeva M.L. Seaports of Far East: Changing Economic Interests and Property Relations. *Transportnoe Delo Rossii* [Transport Business of Russia], 2016, no. 3, pp. 100–102. (In Russian).
- Khusainov F.I. *Economic Statistics of Railway Transport*. Moscow, 2016, 100 p. (In Russian).
- Economy of the Far East: Five Years of Reforms*. Edited by P.A. Minakir, N.N. Mikheeva. Economic Research Institute FEB RAS. Khabarovsk: FEB RAS, 1998, 262 p. (In Russian).
- Economics of Regions. Khabarovsk Territory*. Edited by P.A. Minakir. Economic Research Institute FEB RAS. Хабаровск: ERI FEB RAS, 2014, 400 p. (In Russian).