

## СОЦИОЛОГИЯ. ЭКОНОМИКА. МИГРАЦИЯ

Научная статья

УДК 656.61(571.6)

### ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Е.А. Заостровских

Институт экономических исследований ДВО РАН,

ул. Тихоокеанская 153, г. Хабаровск, 680042,

e-mail: [zaost@ecrin.ru](mailto:zaost@ecrin.ru), <https://orcid.org/0000-0002-7447-0406>

*В свете нынешних тенденций (изменение конфигурации транспортных маршрутов, смещение основных транспортных артерий в мире в сторону стран Востока, увеличение диспропорций торговых потоков, рост тарифов на магистральных маршрутах) существенная нагрузка ложится на транспорт Дальнего Востока. Дефицит железных дорог Восточного полигона и нехватка контейнерных терминалов привели к скоплению больших партий грузов в северные территории (Магадан, Сахалин, Камчатка, Чукотка). Эти обстоятельства заставляют исследовать условия функционирования транспортных связей с периферийными районами в советский период. Изучены теоретические подходы и практический опыт доставки грузов. Рассмотрена система распределения грузопотоков между базовыми и северными портами. Сделан вывод о том, что действующая система доставки грузов в северные территории, основанная на системе транспортно-экономических балансов, позволяла оптимизировать транспортные маршруты и принимать решения относительно сбалансированной транспортной инфраструктуры.*

**Ключевые слова:** морской транспорт, северные территории, северный завоз, советский период.

**Образец цитирования:** Заостровских Е.А. Освоение северных территорий Дальнего Востока морским транспортом // Региональные проблемы. 2022. Т. 25, № 4. С. 41–45. DOI: 10.31433/2618-9593-2022-25-4-41-45

#### Введение

В настоящее время наблюдается смена парадигмы между Востоком и Западом. Это выражается в том, как меняются транспортные артерии в мире в сторону стран Востока. Суэцкий канал после инцидента с контейнерным грузом в марте 2021 г. стал терять свою значимость в мировом транспортном пространстве, а Северный морской путь (СМП) всё чаще попадает в поле зрения как альтернативный транспортный коридор. В связи с этим существуют различные мнения учёных относительно того, является ли СМП перспективным и коммерчески привлекательным.

В свете нынешних событий основная нагрузка ложится на транспорт Дальнего Востока. Дефицит железных дорог Восточного полигона (70–110 млн т) и нехватка контейнерных терми-

налов привели к скоплению больших партий грузов в каботажном направлении, а также возникли проблемы с доставкой грузов в северные территории (Магадан, Сахалин, Камчатка, Чукотка). Подобная ситуация уже была в 2010 и 2012 гг., когда на подъезде к порту Ванино (Хабаровский край) скопились большие партии вагонов со смерзшимся углём. Из-за этого нарушились регулярные отправки грузов, что вызвало неконтролируемый рост цен на товары для жителей северных территорий региона.

В настоящее время нет чёткого представления о создании новой системы доставки грузов в северные территории Дальнего Востока. Пока есть только некоторые стратегические направления, которые были озвучены на VII Восточном экономическом форуме (5–8 сентября 2022 г.),

сессия «Северный завоз: новая система снабжения». В планах создать:

- 1) государственную систему мониторинга по северному завозу;
- 2) новый порядок формирования опорной сети северных территорий;
- 3) новые элементы государственного управления (специальная торговая площадка, генеральный экспедитор и единый морской оператор);
- 4) новую градацию грузов (жизненно важные грузы, для государственных и муниципальных нужд и прочие грузы) для их синхронизации.

То есть планируется создать некий прообраз системы перевозки грузов в северные территории советского периода, но уже с учётом нынешних условий развития экономики региона и закономерностей развития транспортной инфраструктуры. Накопленный опыт в области развития северных территорий Дальнего Востока, социально-экономических взаимосвязей с регионом, объектов транспортной инфраструктуры [1, 4, 7, 9, 10], безусловно, поможет воссоздать наиболее успешную систему доставки грузов в северные территории. Тем не менее, полезным будет изучить действующую в советское время систему доставки грузов. Это позволит избежать старых ошибок в новых условиях. Здесь важное значение приобретает принцип Г.В. Вернадского, который предлагает рассматривать историю как «комбинацию дискретных периодов, отдавая себе отчёт в непрерывности исторического процесса» [8].

Перед автором не ставилась задача исследовать все процессы, лежащие в основе становления и развития морского транспорта. Важно рассмотреть, как изменялись основные подходы, как трансформировались задачи и какие при этом были получены результаты.

#### **Методы исследования**

Для обоснования результатов исследования использованы идеи отечественных учёных в области территориального хозяйственного освоения, теории развития инфраструктуры. Методологической основой исследования явились формализация, анализ, синтез и сравнение. Информационной базой исследования послужили данные в области морского транспорта в советский период.

#### **Результаты исследования**

В соответствии с районированием, предложенным Д.С. Вишневым, в северные территории Дальнего Востока входят Крайний Север, Дальний Север и Ближний Север. По ним проходят Якутия, Магаданская область, Камчатская область, Сахалинская область, северные районы Ха-

баровского края и Чукотский автономный округ. В данном исследовании будут рассматриваться Магаданская и Камчатская области и Чукотский автономный округ [2].

В советское время морская транспортная система Дальнего Востока имела сложную структуру доставки грузов в северные территории. Она включала в себя северные и базовые порты:

– северные порты – Тикси, Певек, Беринговский, Эгвекинот и некоторые другие – выступали стратегическими в снабжении северных территорий. Их выгодное положение позволяло обеспечивать свободный выход на международные транспортные коридоры и осуществлять внешнеторговые связи. Порты Магаданской области и Камчатского края образовывали мощные грузопотребляющие зоны;

– базовые порты – Владивосток, Ванино, Находка – осуществляли накопление и отгрузку основных массовых грузов для обеспечения северного завоза.

В советский период формирование и развитие северных территорий региона полностью соответствовало плановому освоению Сибири и Дальнего Востока в едином народнохозяйственном комплексе страны. В нём были органически связаны две крупные народнохозяйственные задачи:

– освоение природных богатств Севера;

– создание Северного морского пути, способного выполнять оборонные функции государства и экономические условия для социального развития коренных малочисленных народов Севера.

Эти задачи основывались на рационализации межрайонных и внутрирайонных транспортных связей при помощи системы транспортно-экономических балансов [3]. Они позволяли получать планы перевозок в виде матрицы грузопотоков между грузообразующими и грузопотребляющими районами на определённый плановый период. Составлению планов перевозок предшествовала разработка территориальных балансов производства и потребления продукции. Вместе с тем планы перевозок существенно отличались от планов, утверждаемых другими отраслями народного хозяйства. Суть этих планов заключалась в том, что план перевозок являлся одновременно и государственным заданием транспорту по производству транспортной продукции, и исходным документом для организации всей его эксплуатационной работы. Таким образом, данные матрицы и схемы грузопотоков использовались не только для организации перевозочного процесса, но и для

выявления нерациональных перевозок.

Наряду с балансовым методом планирования грузовых перевозок применялся также нормативный метод, в основе которого было выявление закономерностей за длительный период времени в отношении производства продукции и грузооборота транспорта, а также ожидаемые в перспективе изменения этих соотношений. Для планирования пассажирских перевозок определялись мощности пассажирских потоков по участкам и направлениям.

Сложившаяся система экономики и управления перевозками полностью соответствовала доминировавшему в хозяйственном комплексе целевому принципу. Большинство предприятий, обеспечивавших перевозки по северному заводу, в силу объективной убыточности этих перевозок компенсировали частично свои расходы за счёт государственных дотаций либо в прямой форме, либо путём получения определённых льгот и компенсаций. Заявки грузоотправителей подвергались экономическому анализу с целью обеспечения рациональных транспортных связей, правильного распределения грузопотоков между пароходствами, устранения нерациональных перевозок и удовлетворения плановой потребности при минимальных затратах [5].

В результате такого подхода сформировались значительные морские грузопотоки северных территорий. Так, например, перевозки лесных грузов небольшие по объёмам, но многочисленные по направлениям между базовыми (Владивосток, Находка, Ванино) и северными портами Камчатки, Охотского и Чукотского побережья. Грузопотоки нефтепродуктов поддерживались между базовыми портами (Владивосток и

Находка) и северными портами Охотского моря (п. Нагаево), Камчатки и Чукотки. Грузопотоки рыбных грузов формировались преимущественно по направлению от охотоморского побережья к базовым портам Владивосток, Находка, Ванино.

Дальневосточное морское пароходство поддерживало линии «Владивосток – Петропавловск-Камчатский» и «Находка – Нагаево», на которых перевозилось свыше 1 млн т генеральных грузов, в том числе половина – в контейнерах. Флот Камчатского пароходства ежегодно доставлял на Камчатку до 2 млн т грузов.

Завоз грузов в северные территории осуществляло Дальневосточное пароходство (табл.). Существенным недостатком транспортировки грузов выступал тот факт, что грузы с крупнотоннажных морских судов приходилось перегружать на малые речные суда, что приводило к большим простоям крупнотоннажных морских судов. Поэтому лихтерная система позволяла доставлять грузы в труднодоступные районы. Баржи-лихтеровозы доставляли грузы в устья рек и с помощью буксиров до пункта конечного назначения [6].

За всеми базовыми портами были закреплены северные порты. Так, например, порт Владивосток служил базой снабжения для всех портов и портовых пунктов, осуществляя перевозки нефтяных грузов, угля, машин, оборудования, продовольственных товаров. Базовый порт Находка основные грузопотоки направлял в арктические районы и на Камчатку. Через базовый порт Ванино с железной дороги на морские суда проходили транзитные грузы с последующей доставкой на остров Сахалин, Курильские острова и в районы побережья Охотского моря. В свою очередь Магадан – порт Охотского моря – обслуживал с

Таблица  
Перевалка грузов морских портов северных территорий Дальнего Востока в 1985 г.

Table

Transshipment of cargo from seaports of the Far East northern territories in 1985

Порт	Регион	Вид груза	Тыс. т
Тикси	Республика Саха (Якутия)	Лес, нефтепродукты, уголь, продовольствие	547,0
Зеленый Мыс	Республика Саха (Якутия)	Уголь, нефтепродукты, продовольствие, стройматериалы	185,2
Певек	Чукотский автономный округ	Уголь, нефтепродукты, продовольствие, оборудование	556,0
Мыс Шмидта	Чукотский автономный округ	Драгметаллы, нефтепродукты, продовольствие, оборудование	291,4

Источник: [5]

помощью автомобильного транспорта дальние районы Магаданской области и Республики Саха. Порт в основном (90% грузооборота) принимал нефтепродукты, уголь, оборудование для горнодобывающей промышленности, машины, металл, продовольственные товары. Через порт Петропавловск-Камчатский основной грузопоток направлялся на Камчатку и обратно: уголь, нефтепродукты, строительные материалы, машины и т.д. Ввоз преобладал над вывозом. В вывозе преобладала рыбопродукция.

Перевозки пассажиров осуществлялись по регулярным маршрутам: Владивосток – Петропавловск-Камчатский, Владивосток – Анадырь – порт Провидения.

Практическая реализация разработанных основных подходов освоения северных территорий морским транспортом позволила выявить следующие тенденции:

– объёмы завоза грузов из базовых в северные порты имели тенденцию роста;

– причалы оснащались современной перегрузочной техникой для переработки грузовых крупнотоннажных контейнеров;

– производительность тоннажа и скорость доставки грузов увеличивались в связи с интенсивным строительством флота;

– интенсивность обработки флота в северных портах имела тенденцию к увеличению, что связано с активным наращиванием портовых мощностей.

Анализ работы портов показал, что большинство из них располагало мощностями для переработки грузов в крупнотоннажных контейнерах.

С переходом страны на новые экономические условия изменились не только целевые функции производства и транспорта, но и их критерии и показатели работы. Существовавший региональный подход исследования развития транспорта, основанный на плановости и минимизации расходов, оказался непригодным. Созданная система порайонных балансов, которая обеспечивала рациональные и регулярные перевозки по заданным объёмам производства и потребления продуктов, была разрушена. А принятый закон в 1992 г. «Об отмене централизованной системы снабжения» (Постановление Верховного Совета РФ «О мерах по обеспечению поставок продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности» № 2661 от 16 апреля 1992 г.) породил масштабные проблемы обеспечения северных территорий на Дальнем Востоке.

## Выводы

Созданная в советское время система доставки грузов в северные территории Дальнего Востока, основанная на системе транспортно-экономических балансов, была наиболее успешной. Она полностью обеспечивала потребности северных территорий в перевозке грузов и пассажиров. Действующая система позволяла оптимизировать транспортные маршруты и принимать решения относительно сбалансированной транспортной инфраструктуры.

## ЛИТЕРАТУРА:

1. Бакланов П.Я., Мошков А.В. Пространственная дифференциация структуры экономики регионов Арктической зоны России // Экономика региона. 2015. № 1. С. 53–63. DOI: 10.17059/2015-1-5
2. Вишневский Д.С., Демьяненко А.Н. Дальний Восток России: макроэкономическое зонирование // Известия русского географического общества. 2011. Т. 143, № 4. С. 1–11.
3. Громов Н.Н., Бурханов В.Ф., Чудновский А.Д. Транспортное обслуживание северных районов СССР. М.: ТРАНСПОРТ, 1982. 104 с.
4. Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов / отв. ред. Б.Х. Краснопольский. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. 248 с.
5. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX века. Владивосток: Дальнаука, 2003. 329 с.
6. Лаврентьев А.В. Транспортное обеспечение труднодоступных территорий российского Дальнего Востока (середина 1980-х гг. – начало XXI века) // Гуманитарные науки в Сибири. 2015. Т. 22, № 4. С. 93–97. DOI: 10.15372/HSS20150417
7. Лазарев В.А. Северный морской путь как фактор притяжения товарных потоков из Северо-Восточной Азии // Регионалистика. 2019. Т. 6, № 6. С. 77–87. DOI: 10.14530/reg.2019.6.77
8. Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Пространственная экономика: эволюция подходов и методология // Пространственная экономика. 2010. № 2. С. 6–32.
9. Минакир П.А., Краснопольский Б.Х., Леонов С.Н. Исследования по проблемам освоения дальневосточной Арктики: экономические аспекты // Регионалистика. 2016. Т. 3, № 4. С. 6–19.
10. Пилясов А.Н., Гальцева Н.В., Атаманова Е.А. Экономика арктических «островов» (на примере Ненецкого и Чукотского автономных

округов) // Экономика региона. 2017. Т. 13, вып. 1. С. 114–125. DOI: 10.17059/2017-1-11

#### REFERENCES:

1. Baklanov P.Ya., Moshkov A.V. Spatial Differentiation of the Structure of Economics of the Regions of the Arctic Zone of the Russian Federation. *Ekonomika regiona*, 2015, no. 1, pp. 53–63. DOI: 10.17059/2015-1-5 (In Russ.).
2. Vishnevskiy D.S., Demyanenko A.N. Russian Far East: Macroeconomic Zoning. *Izvestiya russkogo geograficheskogo obshchestva*, 2011, vol. 143, no. 4, pp. 1–11. (In Russ.).
3. Gromov N.N., Burkhanov V.F., Chudnovsky A.D. *Transportnoe obsluzhivanie severnykh raionov SSSR* (Transport service of the northern regions of the USSR). Moscow: TRANSPORT Publ., 1982. 104 p. (In Russ.).
4. *Dal'nevostochnaya i Tikhookeanskaya Arktika: na perekrestke dvukh okeanov i kontinentov* (Far Eastern and Pacific Arctic: At the Crossroads of Two Oceans and Continents), B.Kh. Krasnopolski, Ed. Khabarovsk: ERI FEB RAS, 2021. 248 p. (In Russ.).
5. Zelentsov V.V. *Morskoi transport Dal'nego Vostoka vo vtoroi polovine XX veka* (The Sea Transport of the Far East in the Latter Half of the XX Century). Vladivostok: Dal'nauka Publ., 2003. 239 p. (In Russ.).
6. Lavrentiev A.V. Provision of Transport Services in the Remote Areas of the Russian Far East (Mid-1980s-Early XXI Century). *Gumanitarnye nauki v Sibiri*, 2015, vol. 22, no. 4, pp. 93–97. DOI: 10.15372/HSS20150417 (In Russ.).
7. Lazarev V.A. Northern Sea Route as Factor of Attraction of Commodity Flows From North-East Asia. *Regionalistika*, 2019, vol. 6, no. 6, pp. 77–87. DOI: 10.14530/reg.2019.6.77 (In Russ.).
8. Minakir P.A., Demyanenko A.N. Spatial Economics: the Evolution of Approaches and Methodology. *Prostranstvennaya ekonomika*, 2010, no. 2, pp. 6–32. (In Russ.).
9. Minakir P.A., Krasnopolski B.Kh., Leonov S.N. Studies on the Problems of Development of the Far Eastern Arctic: Economic Aspects. *Regionalistika*, 2016, vol. 3, no. 4, pp. 6–19. (In Russ.).
10. Pilyasov A.N., Galtseva N.V., Atamanova E.A. Economy of the Arctic “Islands”: the Case of Nenets and Chukotka Autonomous Okrugs. *Ekonomika regiona*, 2017, vol. 13, no. 1, pp. 114–125. DOI: 10.17059/2017-1-11 (In Russ.).

## FAR EAST NORTHERN TERRITORIES DEVELOPMENT BY SEA TRANSPORT

E.A. Zaostrovskikh

*Due to the current trends for changing the transport routes (shift of the world main transport arteries towards the countries in the East, increase in the trade flows distribution and in tariffs on main routes), the Far East transport is experiencing a heavy load. The shortage of railways and container terminals in the Eastern region have led to the accumulation of large loads intended for the northern territories of Magadan, Sakhalin, Kamchatka and Chukotka. This situation in the region makes us turn to the experience of the Soviet period – to study the conditions of functioning of transport links with peripheral areas, to research the theoretical approaches and practical experience of cargo delivery. The author considers the system of cargo flows distribution between the base and northern ports in that period and concludes that cargo delivery to the northern territories, based on a system of transport and economic balances, was effective in optimizing transport routes and making decisions to balance the transport infrastructure.*

**Keywords:** sea transport, northern territories, Northern supply haul, Soviet period.

**Reference:** Zaostrovskikh E.A. Far East northern territories development by sea transport. *Regional'nye problemy*, 2022, vol. 25, no. 4, pp. 41–45. (In Russ.). DOI: 10.31433/2618-9593-2022-25-4-41-45

Поступила в редакцию 24.10.2022

Принята к публикации 13.12.2022