ЭКСКУРС В ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ

В современных условиях развитие транспортной системы на Дальнем Востоке — необходимость, обусловленная санкциями со стороны недружественных стран и переориентацией торговых связей России с Запада на Восток, в том числе на Китай, что повлечет за собой значительное увеличение грузопотока через Дальневосточный федеральный округ.

Одним из основных элементов инфраструктурного комплекса является транспортная инфраструктура региона. Недостаточное развитие транспорта в регионе, агломерации, городе несет в себе угрозы экономической безопасности. При отнесении того или иного объекта к инфраструктуре необходимо определить основные критерии, по которым можно включить отрасль или объект в данную совокупность.

Находясь далеко от центра, имея недостаточно высокие объемы производственной деятельности, Дальнему Востоку необходимо построение региональной транспортной системы самого высокого уровня. Транспорт является связующим звеном между Дальним Востоком и другими регионами России, тем самым влияя на создание новых цепочек поставок сибирских предприятий. Более того, высокий уровень организации транспортной системы позволит не только повысить уровень развития и уровень жизни на Дальнем Востоке, но и увеличить интенсивность сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

По сравнению с другими территориями России транспортная инфраструктура Дальнего Востока развита слабо; она имеет низкую пропускную способность как железнодорожной и портовой, так и трубопроводной. Такое положение вещей связано с особенностями географического расположения Дальнего Востока и его экономическим развитием.

Соответственно, актуальность темы обуславливается сущностью научной задачи, решению которой посвящена работа, заключающаяся в разработке теоретико-методологических и прикладных подходов к обеспечению экономической безопасности государства в пространственном формате и научному обоснованию путей повышения его уровня. Наличие проблем обуславливает необходимость поиска их решений, что и подтверждает актуальность темы настоящего исследования.

Замечу еще раз, относительно других регионов России транспортная инфраструктура Дальнего Востока невыгодно отличается. Так, в сфере железнодорожного транспорта развитие получили только две магистрали, хотя уровень экспортно-импортных отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона достаточно высок и требует более интенсивных взаимоотношений.

В то же время, для достижения указанных целей необходимо создание условий для интеграции российской транспортной системы в транспортную инфраструктуру стран АТР [3, с. 49].

С целью развития внешнеторговых контактов должна получить развитие транспортная инфраструктура в приграничных городах, прежде всего, станции Гродеково и Хасан, будут обустроены пункты пропуска Нижнеленинское – Тунцзян, а обеспечение подходов транспорта к объектам сырьевых ресурсов, необходимых для осуществления хозяйственной деятельности предприятиями региона повлечет за собой повышение эффективности транспортной инфраструктуры [4, 21]. Функционирование транспортных коридоров позволит не только повысить успешность внешнеторговых отношения России со странами АТР, но и увеличить транзитный потенциал, что также позволит повысить уровень конкурентный преимуществ страны в целом и Дальнего Востока в частности [5].

Стоит заметить, что для полного раскрытия потенциала Дальневосточного ФО является необходимым создание благоприятных условий для интеграции отечественной транспортной системы в транспортную инфраструктуру стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) [6-7].

Ведущую роль в экономике Дальнего Востока имеет морской транспорт, это связано с тем, что субъект имеет выход в открытый океан, а также выгодное соседское и транзитное положение, что позволяет приморскому морскому пароходству специализироваться на таких направлениях, как грузоперевозка, транспортировка нефти и нефтепродуктов, проведение смешанных и международных перевозок совместно с другими видами транспорта, брокерские услуги по фрахтованию тоннажа для перевозки грузов и пассажиров.

Порты, в частности подходы к ним, требуют модернизации. В общей сложности в Дальневосточном бассейне действуют 22 морских порта. Такие из них, как Находка, Ванино, Восточный (это самые крупные порты), Посьет и Владивосток связаны с автомобильными и железнодорожными подходами, к последнему прилегает трубопровод. Данные подходы имеют довольно низкую пропускную способность и скорость обработки груза. Схему портов Дальнего Востока можно рассмотреть ниже.



Рисунок 1 — Морские порты Дальнего Востока

О необходимости развития также говорит и то, что с каждым годом грузооборот портов Приморского края увеличивается [8].

Еще раз замечу, что Дальний Восток имеет повышенную привлекательность и конкурентоспособность, он имеет российский транзитный коридор между Европой и Азией, обеспечивающийся преимущественно железнодорожным транспортном. Не менее значимым является и трубопроводный транспорт. Он имеет большие перспективы развития, связанные с постоянным ростом потребностей в нефти и, в особенности, в природном газе. Именно поэтому улучшение условий, модернизация транспортной инфраструктуры является одним из важнейших шагов в развитии российской экономики.

Подобная работа уже ведется: в 2021 году стартовала модернизация инфраструктуры Восточного Полигона. В планах РЖД наращивание пропускной способности магистралей вплоть до 180 млн. тонн/год к 2024 году. Также проект предполагает увеличение контейнерных перевозок до 1,7 млн. TEU/год (TEU — Twentyfoot Equivalent Unit— Двадцатифутовый эквивалент) с сокращением времени доставки до западной границы России до одной недели. Ниже приведена схема железнодорожного транспорта Дальнего Востока.

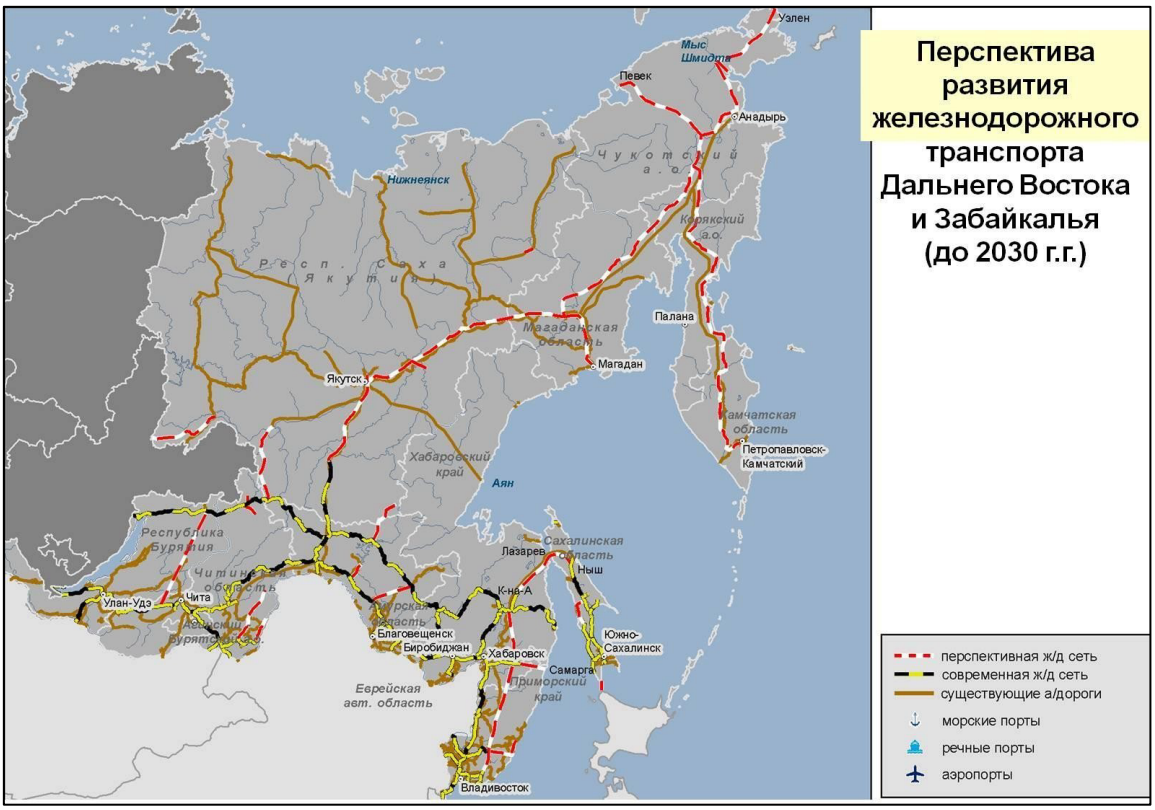


Рисунок 2 — Схемы железнодорожного транспорта Дальнего Востока [19, с. 241]

Стоит также затронуть и тему автомобильного транспорта. Итак, автомобильный транспорт включает в себя более четверти всех видов перевозок на Дальнем Востоке. Данный факт обусловлен тем, что автомобильный транспорт представляет собой самый дешевый транспортный ресурс.

В то же время, нельзя сказать, что распределение автомобильной сети по всему Дальнему Востоку распределено равномерно. Более 70% дорог с твердым покрытием приходится на южную часть региона. В то время как около 40% центральных районов вообще не имеют регулярного сообщения со своими центрами, а в северной части данный показатель увеличивается до 60-80%.

Кроме того, до сих пор нет трассы, которая бы соединяла Читинскую область с Амурской, то есть, часть региона находятся вообще без дорожной сети и сообщение осуществляется только посредством железнодорожного или

авиационного транспорта, что является крайне негативным показателем развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и его связи с остальными регионами страны [9, с. 8].

Крайне важным показателем также является отсутствие автомобильного сообщения в районах нижнего Приамурья, в связи с чем руководство региона планирует строительство дороги, которая бы связывала Николаевск –на- Амуре с Комсомольском-на-Амуре, а данная дорога крайне протяжена и составляет около 635 км.

Кроме того, ведутся реконструкторские работы по ремонту трассы между Хабаровском и Комсомольском-на-Амуре, протяженность которой составляет более 400 км [10, с. 4].

Схема автомобильной транспортной сети Дальнего Востока представлена рисунке 3.



Рисунок 3 — Схема автомобильной транспортной инфраструктуры Дальнего Востока [11, с. 399]

Речной транспорт развит на Дальнем Востоке еще меньше, чем автомобильный. С одной стороны, это обусловлено наличием только двух пригодных для этих целей рек – Лены и Амура. А с другой стороны, такое положение обусловлено низким уровнем развития речной инфраструктуры, прежде всего, судов и портом.

Кроме того, ограничение судоходства также связано с суровыми климатическими условиями, которые приводят в некоторые периоды времени к

остановке перевозок и навигации по рекам в целом. Схема расположения речных портов представлена на рисунке 4.

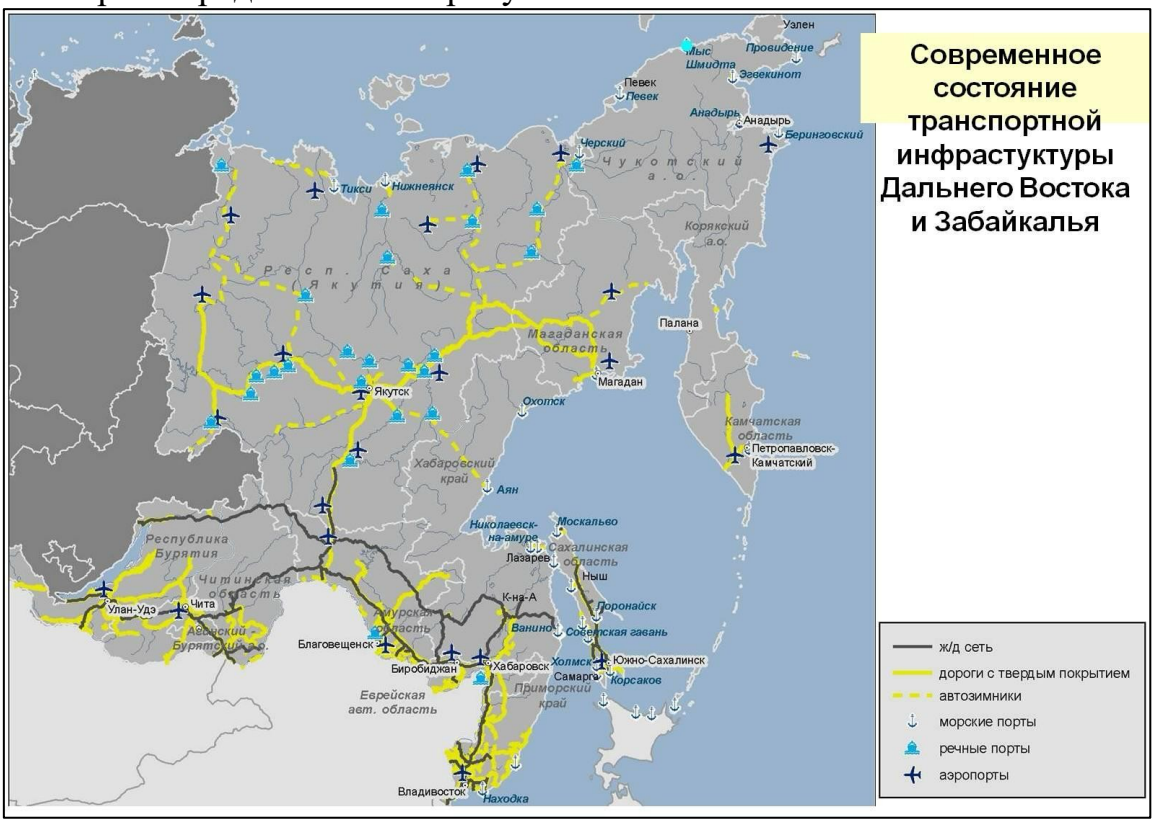


Рисунок 4 — Схема расположения речных портов на Дальнем Востоке

Слабое развитие автомобильных дорог, удаленность региона от центра России обусловили развитие авиационного транспорта, как важного для сообщений на Дальнем Востоке.

Важность данного вида транспорта обусловлена его использованием в целях продовольственного обеспечения отдельных дальневосточных районов, которые слабо освоены и для которых другие виды транспорта в виду этого просто недоступны.

Сегодня эксплуатируется примерно 400 аэропортов, основные из которых находятся в Якутии, Владивостоке, Хабаровске, Благовещенске, Магадане и других центральных городах районов Дальнего Востока. В тоже время, тут много небольших аэропортов, предназначенных для субъектов малой авиации (географическая схема расположения аэропортов представлена на рисунке 5).

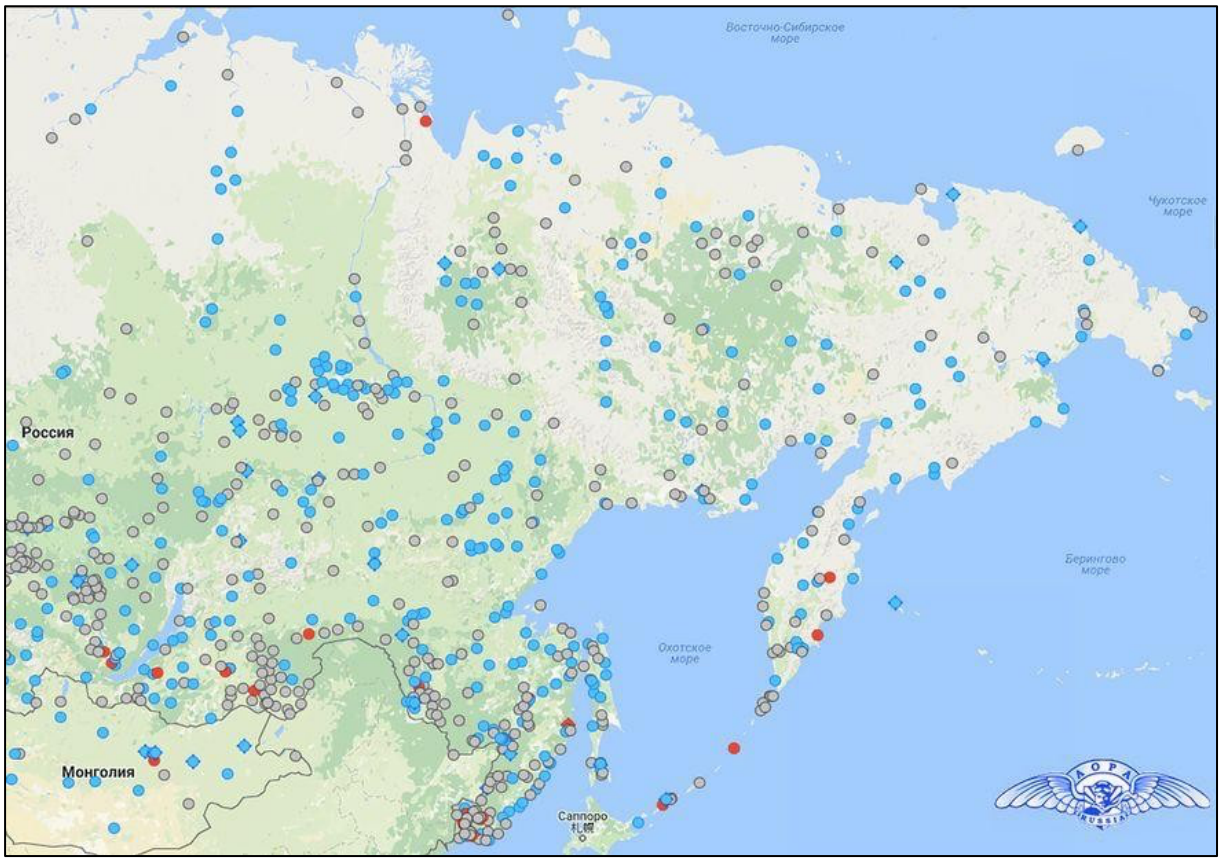


Рисунок 5 — Географическая схема расположения аэропортов авиационного транспорта в Сибири и на Дальнем Востоке [12, с. 126]

Положительным можно считать процесс расширения авиационных связей Дальнего Востока со странами АТР, которое осуществляется непосредственно в данные регионы, без участия в этом процессе центра. Наблюдается увеличение интенсивности делового общения между регионом и ближайшими зарубежными государствами [12, с. 126].

Все приведенные виды транспорта нуждаются в развитии, однако важно отметить и то, что нельзя забывать и о развитии таможни.

Исходя из обеспечения реализации эффективной системы управления рисками в таможенной сфере как фактора обеспечения экономической безопасности приграничных регионов на примере Дальневосточного федерального округа важно отметить, что в последний период развития таможенного риск-менеджмента находит широкое внедрение многообразие современных методов работы на основе анализа и управления рисками, что требует максимального использования информационных технологий и в итоге отображается в работе автоматизированной системы анализа и управления рисками (далее - АСАУР). Основная задача АСАУР заключается в том, чтобы на основании всех действующих профилей риска осуществить оценку риска таможенной декларации, принятой к таможенному оформлению, и выдать сообщение с указанием необходимых мер, которые стоит применить для проверки законности внешнеэкономической операции должностному лицу, осуществляющему таможенное оформление и таможенный контроль. АСАУР

позволяет автоматизировать оценку риска по каждой таможенной декларации. Сейчас в трех модулях АСАУР действует более 100 алгоритмов оценки рисков (профилей риска), более 400 подалгоритмов в рамках действующих алгоритмов, а также применяется более 80 тыс. комбинаций индикаторов риска, а также большое количество так называемых «ориентировок», построенных на основе оперативной информации [15].

В основе применения «смарт»-таможни в рамках обеспечения экономической безопасности приграничных регионов на примере Дальневосточного федерального округа лежит интеллектуальная система рисков, единый портал предоставления разрешительных документов (на 31 разрешительный документ), электронное декларирование, осуществление управления и контроля над всеми цепями поставок, посттаможенного контроля и постаудита, применение высокотехнологичных технических средств таможенного контроля.

Использование высокотехнологичных технических средств таможенного контроля в рамках обеспечения экономической безопасности приграничных регионов на примере Дальневосточного федерального округа предусматривает видеонаблюдение и видеоконтроль, считывание номерных знаков, весовой контроль и применение сканирующих систем.

Важной задачей подразделений по управлению таможенными рисками при таком интегрированном управлении рисками является осуществление онлайн-мониторинга за соблюдением субъектами внешнеэкономической деятельности и гражданами установленного законодательством порядка перемещения товаров, транспортных средств через таможенную границу в рамках обеспечения экономической безопасности приграничных регионов на примере Дальневосточного федерального округа в автомобильных пунктах пропуска через таможенную границу Российской Федерации, а также в других местах проведения таможенных процедур, за правильностью применения требований законодательства в сфере государственного таможенного дела, в том числе с применением систем видеонаблюдения (далее - СВН).

Есть все шансы, что именно видеофиксация процесса выполнения отдельных таможенных формальностей может стать наиболее действенным дополнительным механизмом верификации результатов таможенного контроля. Однако с целью обеспечения полноценного функционирования СВН во всех местах осуществления таможенных формальностей существует потребность в нормативно-правовом урегулировании этого вопроса. Дело в том, что на сегодняшний день право собственности на СВН принадлежит, как правило, частным пользователям территорий зон таможенного контроля, за исключением пунктов пропуска на государственной границе. Поэтому обеспечение удаленного видеодоступа в режиме реального времени к ДФС и соответствующей таможне, создание архивов видеоизображений, технические требования к СВН и программного обеспечения, а также ряд других смежных вопросов эксплуатации СВН должны быть четко регламентированы на законодательном уровне [13].

Вышеупомянутое делает весомый вклад в полноценное введение таргетинга в практическую деятельность таможен, вместе с надлежащим материально-техническим обеспечением, функционированием СВН, эффективным осуществлением регионального профилирования таможенных рисков и расширением штатной численности подразделений по управлению рисками определяются как инновационные перспективы для работы на базе таможен региональных таргетинг-центров.

Также необходимо совершенствовать финансовую сторону деятельности в области конкретных мероприятий по развитию экономической безопасности транспортной инфраструктуры приграничных регионов Дальневосточного федерального округа. Наиболее важная цель результативности деятельности по развитию экономической безопасности транспортной инфраструктуры приграничных регионов Дальневосточного федерального округа — это выработка и строгое выполнение планов по каждой отдельной сфере. Схему взаимосвязей можно рассмотреть на Рисунке 6.

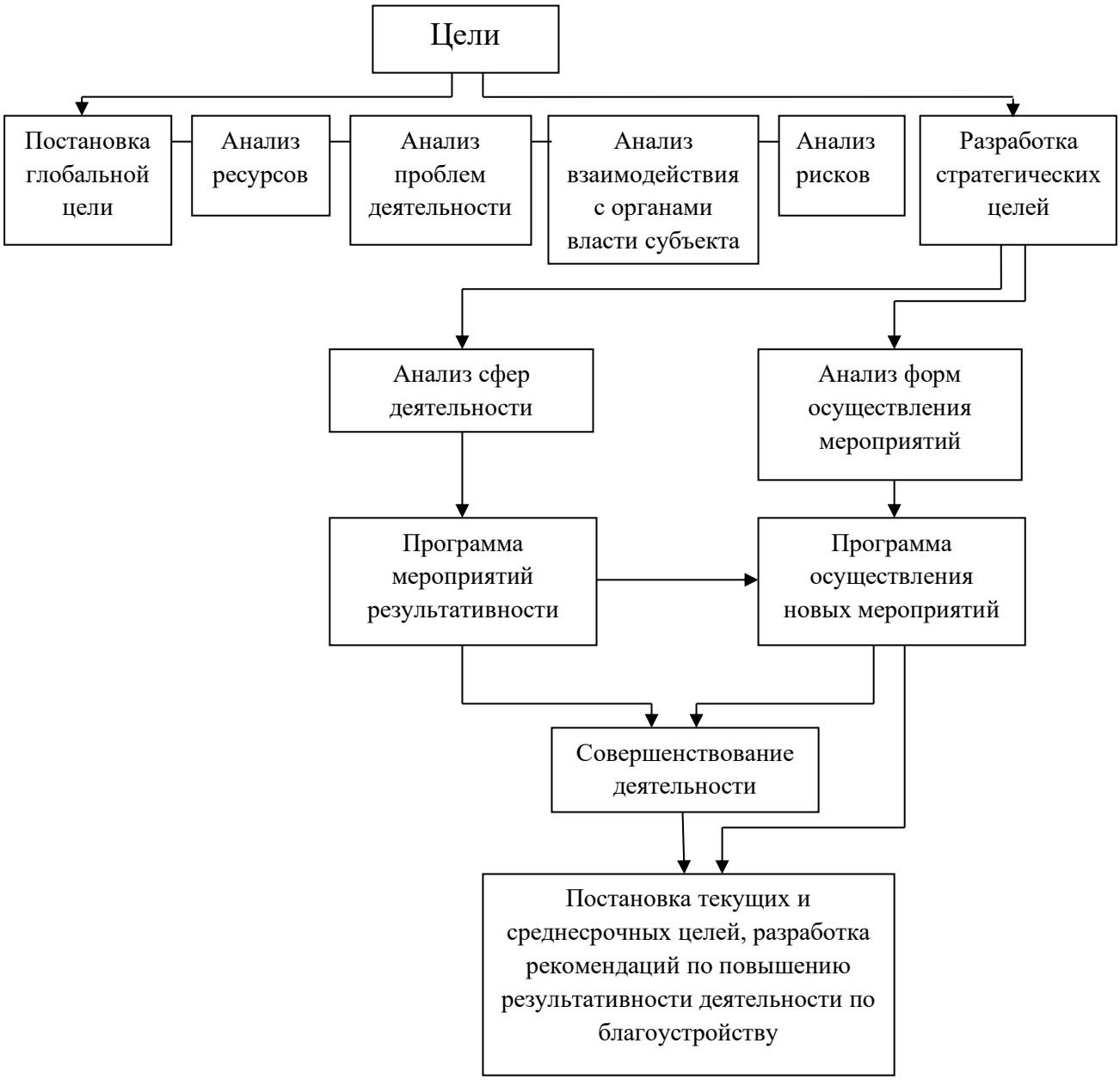


Рисунок 6 — Схема взаимосвязи разработки стратегии рекомендаций по повышению результативности деятельности по развитию экономической безопасности транспортной инфраструктуры приграничных регионов Дальневосточного федерального округа.

Далее следует сосредоточить внимание уже на самих перспективах развития Дальнего Востока.

В общем виде ментальный конструкт Дальневосточного федерального округа может быть представлен экспортно-ориентированной моделью, которая предполагает постепенную либерализацию экономики и ограничение функций государства. В свою очередь, Япония, Южная Корея и Китай характеризуются высокой ресурсозависимостью, высокой плотностью населения, быстрым

темпом развития инновационной экономики на фоне азиатского «технонационализма» [14, 1].

Дальневосточный регион богат природными ресурсами: рыбой, лесом, золотом, медью. Регион отделяет бурно развивающийся северо-восток Китая от ключевых морских маршрутов, и через Дальний Восток строятся транспортные тоннели для азиатских партнеров.

В 2021 году объем привлеченных инвестиций в этот регион превысил 1 трлн рублей, причем на 1 рубль бюджетных денег пришлось 12 рублей частных инвестиций. Итог — 230 проектов, в 2022 году запустятся уже 16 предприятий [15].

Среди общего числа инвестиций 40% уходят в сектор производства. Город Комсомольск-на-Амуре фактически является точкой роста и индустриализации. В этом городе производят самолеты пятого поколения, там находится филиал ПАО «Компания «Сухой». В Комсомольск-на-Амуре будет инвестировано еще 1 млрд долларов в развитие культуры, социальной среды согласно специальному плану Правительства.

Еще 20% дальневосточных инвестиций идут в сферу сельского хозяйства. В частности, создан Российско-Китайский агрофонд: 49% фонда владеют китайские партнеры, а 51% — Фонд развития Дальнего Востока. Объем финансирования фонда 10 млрд долларов. Первый портфель из десяти проектов предполагает получение поддержки на 13 млрд рублей [15].

Следующие 20% от инвестиции в новые проекты на Дальнем Востоке занимают транспорт и логистика, и только менее 10% — это ресурсы. Еще одной активно развивающейся сферой является туризм: в 2017 году заработала игорная зона в Приморье, продолжается строительство современного горнолыжного комплекса.

Из 1 трлн рублей 22,5% составляют иностранные инвестиции. Инвесторы получают готовую инфраструктуру и землю, также для них сокращается бюрократическая нагрузка. Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона является «единым окном» для инвесторов.

С октября 2017 года в Свободном порту Владивостока организована круглосуточная работа без выходных, с единым контрольным органом и электронным декларированием грузов.

Кроме того, инвесторы пользуются следующими льготами: в течение 10 лет платят страховые взносы в размере 7,6% вместо 30%, в течение 5 лет не платят налог на прибыль, землю, имущество и еще 5 лет осуществляют выплату только по половине ставки. Инвесторы освобождены от импортной пошлины и импортного НДС для комплектующих.

Наиболее перспективным экономическим партнёром на Дальнем Востоке для России, безусловно, является Китай, где практически одновременно с социально-экономическим развитием российских дальневосточных территорий успешно реализуется Программа возрождения старых промышленных баз Северо-восточного Китая. [16, 17]

Программа предусматривает создание двух «коридоров экономического роста»:

1) «Харбин-Далянь», направленного на развитие портовой инфраструктуры и высокотехнологичного производства;

2) развитие восточных территорий вблизи российской границы (Суйфэньхэ, Хуньчунь, Аньшань). Приоритетом реализуемой программы является активизация внешнеэкономического сотрудничества, привлечение иностранных инвестиций и пр. [7, 9]. Реализация столь масштабной программы невозможна без привлечения не только ресурсов Дальнего Востока, но и, в целом, без использования экономического потенциала Дальневосточного федерального округа, что открывает новые возможности для взаимовыгодного сотрудничества двух стран. Среди приоритетных направлений взаимовыгодного экономического сотрудничества Дальневосточного федерального округа с северо-восточными территориями Китая можно выделить следующие [18]:

- производство крупногабаритного специализированного оборудования, в том числе нефтехимического;
- производство и поставка в КНР огнеупорных материалов;
- инвестиции КНР в производство химических удобрений и их последующий сбыт на китайском рынке;
- развитие племенного животноводства и рыбоводства;
- развитие единой транспортной системы:

а) северо-восточные территории Китая -дальневосточные порты — западное побережье США, Канады;

б) северо-восточные территории Китая - дальневосточные порты - порты Японии, Республики Корея, страны АТР;

в) Европа - дальневосточные порты - КНР;

г) северо-восточные территории Китая — Северный морской путь — Европа.

Основными инвестиционными партнёрами российского Дальнего Востока, по данным дальневосточного таможенного управления РФ по итогам 2021 г., являются Китайская народная республика (32,4 %), Республика Корея (26,1 %), Япония (20,3 %), что в сумме составляет более 75 % от общего объёма иностранных инвестиций. Порядка 30 % от общего объёма инвестируется в транспортную логистику Дальневосточного федерального округа, около 17 % — в сельское хозяйство, 13 % — в лесопереработку, остальные инвестиции распределены между нефтегазо-химической отраслью, добычей полезных ископаемых [17].

По мнению профессора А.Д. Воскресенского, регионализация российского Дальнего Востока как полноправного субъекта Северо- Восточной Азии позволит подтянуть экономику Дальневосточного федерального округа до мирового уровня в «щадящем варианте» за счёт

«преференций» и инвестиций Республики Корея, Китая и Японии, что возможно только на условиях ресурсной, экономической взаимодополняемости, взаимозависимости и взаимовыгоды» [10, с. 93-94].

Для эффективного развития регионального взаимодействия Дальневосточного федерального округа с ведущими восточноазиатскими

экономиками необходимы объективные предпосылки, условия, взаимные «ожидания», в связи с чем представляет интерес рассмотрение наиболее перспективных направлений экономической консолидации.

С позиции целостности, российский Дальний Восток связан с КНР, Республикой Корея и Японией прочной (объёмной), регулярной, стабильной двусторонней внешнеторговой связью.

С позиции структурированности эта связь по типу проявления смешанная: детермированная и вероятностная (гибкая связь); по типу композиционной структуры — координационная: связь равноправных партнёров. С позиции специфичности внешнеторговая деятельность

Дальневосточного федерального округа в подавляющей степени сосредоточена на ведущих экономиках Северо-Восточной Азии (более 70 % от общего объёма внешней торговли) и обособлена от других стран.

С позиции функциональности региональная субъектная идентичность Дальневосточного федерального округа — экспортно-ресурсная, на долю которой приходится более 60 % от всего экспорта. Внешнеторговая деятельность Дальневосточного федерального округа имеет положительный баланс, самый высокий коэффициент покрытия импорта экспортом внешнеторговой связи с Республикой Кореей.

Для комплексной оценки возможностей дальнейшего развития экономической безопасности Дальневосточного федерального округа с позиций развития внешнеторговых связи со странами Северо-Восточной Азии выполнен SWOT-анализ, результаты которого представлены ниже:

S. Сильные стороны связи:

1. Высокая хронологическая стабильность связи.
2. Положительный баланс внешнеторгового оборота с высоким покрытием импорта.
3. Высокий коэффициент сбалансированности связи.
4. Высокая плотность, долговременность, регулярность, двусторонность, непрерывность связи.
5. Защита внутреннего российского рынка от внешнеэкономической экспансии бизнеса Северо-Восточной Азии.
6. Географическая близость.
7. Открытость экономики Дальневосточного федерального округа.

W. Слабые стороны связи:

1. Явно выраженная ресурсная ориентированность экспорта Дальневосточного федерального округа.
2. Недостаточная развитость транспортной инфраструктуры.
3. Экспортно-ориентированная политика ведущих экономик Северо-Восточной Азии.

O. Возможности развития связи:

1. Положительная динамика развития.
2. Ресурсная и технологическая взаимодополняемость.
3. Возможность расширения рынков сбыта.

4. Интенсивное развитие экономик Северо-Восточной Азии в условиях ограниченной емкости внутреннего рынка и нехватки природных ресурсов.

Т. Угрозы развития связи:

1. Нерешенность исторических проблем и территориальные притязания.

2. Технонационализм, борьба за технологическое лидерство ведущих экономик Северо-Восточной Азии.

3. Политико-экономическая нестабильность, неопределённость.

При вхождении Дальнего Востока России в региональное пространство Северо-Восточной Азии как полноправного субъекта экономической деятельности необходимо учитывать факторы, связанные с национальными ожиданиями экономически развитых региональных партнёров, придерживающихся политики жёсткой внешнеэкономической экспансии. Безусловно, Япония, Южная Корея, КНР как региональные и мировые экономические лидеры видят в Дальневосточнои федеральнои округе партнёра по освоению сырьевых ресурсов, созданию дополнительных каналов экспорта товаров и технологий, чему необходимо препятствовать на государственном уровне.

Развитие транспортной инфраструктуры, появление большого количества транспорта не всегда имеет только положительные эффекты. В частности, данные факторы оказывают влияние на экологию Дальнего Востока. Рассмотрим несколько примеров.

Огромное количество транспортных средств, географическое положение Хабаровска (через него проходят транспортные пути во всем стороны Дальнего Востока) привели к тому, что в атмосфере города и края в 10 раз превышены допустимые нормы концентрации вредных веществ, производимых автомобильным транспортом.

В городе Находка наблюдается значительное превышение уровня пыли в воздухе, что обусловлено тем фактом, что по морскому пути через город проходят транспортные морские средства, перевозящие уголь, пыль которого поднимается в воздух и находится в атмосфере.

На экологическое состояние реки Амур отрицательно влияют речные суда, портовые сооружения, верфи, через которые происходит загрязнение воды топливными отходами, металлическими конструкциями и другими вредными для воды веществами.

Одним из видов деятельности на Камчатке является сплав древесины посредством речного транспорта. С экономической точки зрения такая доставка является оптимальной. Однако речной сплав древесины имеет негативные экологические проблемы, выраженные в том, что он провоцирует гибель рыб, в том числе принадлежащих к ценным нерестилищным породам.

Бухта «Золотой Рог», находящаяся в Приморском крае, давно не используется в рыбохозяйственных целях, только как часть транспортно-логистической системы. Уловы здесь прекратились, поскольку в воду

накопилось превышающее нормы количество ядовитых веществ, которые остаются от перевозки грузов морским транспортом.

Такую же ситуацию можно наблюдать в Амурском, а также в Уссурийском заливах, в которых наблюдается существенное сокращение вылова рыбы по тем же причинам.

Помимо всего прочего, на протяжении всей линии железнодорожных путей наблюдается заражение земли и растений, исходящими от железнодорожного транспорта. Также в данных районах велика концентрация цинка, накопление которого отрицательно сказывается на здоровье человека.

Таким образом, подводя итог данному разделу, можно сделать вывод, что развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке имеет не только положительные, но и негативные тенденции, что выражается в существенном влияние на экологическое состояние региона.

Прежде всего, речь идет о загрязнении атмосферы отравляющими веществами, которые исходят из транспортных средств, прежде всего, автомобильных. Кроме того, существенное влияние на загрязнение атмосферы оказывает транспортировка угля водным транспортом, которая приводит к появлению пыли в воздухе.

Использование морского и речного транспорта приводят к изменению, а в некоторых местах и исчезновению популяций рыб и водных животных, что помимо самого факта их исчезновения негативно влияет на соотношение популяций в пищевой цепочке. Кроме того, водный транспорт также загрязняет воду отравляющими веществами, что делает ее в местах скопления речного или морского транспорта непригодной для использования.

Отрицательно на экологии сказывается также и воздействие железнодорожного транспорта. От авиационного транспорта много шума. Из тех видов транспорта, который имеется на Дальнем Востоке менее интенсивно на экологию, воздействует трубопроводный транспорт. Остальные влияют отрицательно.

Вернемся к транспортной системе. Важнейшим условием развития Сахалинской области является повышение эффективности именно ее транспортной сферы. Регулирование транспортных сетей необходимо с целью осуществление этапов экспорта газа в КНР и страны АТР.

Каждый гож участники международного сообщества, при заключение долгосрочных контрактов на обработку и доставку груза, приходят к выводу об улучшении качества функционирования порта Владивосток.

В то же время, отмечается необходимость улучшения логистики, а именно координирование взаимодействия железнодорожного транспорта с терминалами порта, включив их в единую управляющую инстанцию.

Предприятия морского транспорта, расположенные в границах порта Петропавловск-Камчатский, перерабатывают более 2,5 млн тонн грузов в год, в том числе около 300 тысяч тонн рыбопродукции, более 350 тысяч тонн экспортно-импортных грузов. [19, с. 241].

Данный рынок крайне перспективен, особенно в разрезе развития промышленности Камчатского края. Однако, наибольшую важность имеет

формирование и в дальнейшем развитие системы перевалки транзитных грузовых судов, которые следуют из по Северному морскому пути. Данное направление в развитии транспортной сети на Дальнем Востоке.

На сегодняшний день практически каждый порт Дальневосточного региона находится в той или иной стадии реализации проекта, направленного на интегрирование экономики России в АТР. Государственная поддержка портов в данном случае будет крайне необходимым элементов по ее осуществлению [18, с. 168].

Улучшение портовых инфраструктурных объектов возможно только при осуществлении значительных финансовых влияний, и государство имеет возможность выступать в качестве гаранта инвестиционной надежности.

Важное проблемой сегодняшнего дня для дальневосточного региона является формирование опорной транспортной системы, которая, в свою очередь позволит построить не только транспортную, но и логистическую инфраструктуру, имеющую важнейшее значение для развития Дальневосточного федерального округа.

Уникальность географического и экономического положений, большой природно-ресурсный потенциал в своем развитии опережают развитие транспортной инфраструктуры. Более того, их развитие во многом тормозится неудовлетворительным состоянием транспортной инфраструктуры [20, с. 11].

Удаленность дальневосточного региона от центральных районов России компенсируется его близостью к Тихому океану. Однако, эффективное использование данной близости возможно только при наличии эффективной, развивающейся транспортной сети, которой на сегодняшний день на Дальнем Востоке нет.

Данное положение имеет ряд объяснений. Прежде всего несмотря на то, что транспортная инфраструктура ДФО включает в себя использование всех видов транспорта, очевидным является факт заниженного использования наземного транспорта и повышенной ролью воздушного и морского.

Еще одной причиной такого низкоэффективного развития транспортной сети на Дальнем Востоке является климат, который в определенные периоды бывает крайне суров и не позволяет использовать транспортные сети в полном объеме.

Пассажирские перевозки авиационным и железнодорожным транспортном наиболее интенсивны в период с мая по август, что обусловлено желанием дальневосточников провести летний период в других регионах России. В иные временные отрезки интенсивность пассажирских перевозок значительно ниже.

Существенным фактором, влияющим на функционирование транспортной системы Дальнего Востока, является преобладание транзитных операций над внутренними. То есть, регион выступает своеобразным форпостом.

Географические особенности положения дальневосточного региона делают его привлекательным для транзитных операций из Европы в Азию,

именно через него проходят грузо- и пассажиропотоки. В связи с этим, в регионе сформированы и функционируют ряд транспортных коридоров.

Постановка цели использования транспортной инфраструктуры ДФО, направленной на соединение европейских регионов с азиатскими, требует активного участия России в разработке и создании Трансазиатской железной дороги и Азиатской шоссейной дороги. Данные пути должны быть использованы в качестве коридоров для международного транспортного обмена [21, с. 16].

Отдельно стоит отметить развитие Северного морского пути. Ежегодно грузопоток по СМП возрастает, и по итогам 2021 года зафиксирован рекорд – объем грузоперевозок по арктической транспортной магистрали достиг 34,85 млн тонн.

Подводя итог данной работы, следует еще раз обратить внимание на значительных размеров, как сам Дальний Восток, потенциал данного федерального округа, на в целом низкую развитость его транспортной системы и возможные пути его развития.

Список литературы

1. Бельков О. А. Понятийно-категориальный аппарат концепции национальной безопасности // Безопасность. 1994. No 3. С. 94.

2. Денильханов А.Х. Инвестиционная политика России: стратегия повышения инвестиционной привлекательности регионов // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. №2 (71). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/investitsionnaya-politika rossii-strategiya-povysheniya-investitsionnoy-privlekatelnosti-regionov (дата обращения: 22.02.202,).

3. Гамидуллаев С.Н. Современные методы оценки и анализа рисков в таможенной деятельности: монография. М.: Вузовская книга, 2012. 152 с.

4. Мостовой С. А. Транспортная инфраструктура Владивостока: проблемы и пути их решения / С. А. Мостовой // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ.- 2015. - Т. 2. - С. 168-173.

5. Мутовкина Н.Ю., Клюшин А.Ю. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие экономической безопасности региона // В сборнике: Саморазвивающаяся среда технического университета. Материалы III Всероссийской научно-практической конференции. Под редакцией Е.А. Евстифеевой, С.В. Рассадина. 2018. С. 119 53

6. Неверова Е. В. Совершенствование перевозочного процесса как инструмент модернизации транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке / Е. В. Неверова // Развитие новых производств и отраслей инновационной мезоэкономики Материалы международной научно- практической конференции. Хабаровский государственный университет экономики и права. - 2017. - С. 87-93.

7. Новикова О. В. Проблемы экологической безопасности на железнодорожном транспорте / О. В. Новикова // Транспортное право и

безопасности. – 2016. - №12. – С. 57-62.

8. Лабюк А.И. Российский Дальний Восток в арктической политике Китая // Россия и АТР. 2022. №2. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-dalniy-vostok-v-arkticheskoy-politike-kitaya (дата обращения: 22.02.2023).

9. Абалкин Л. И. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение. // Вопросы экономики. 1994. No12. С. 5.

10. 2. Аветисов В.А. Мировой транспорт / В.А. Аветисов. - СПб.: СпецЛит, 2017. – 241 с.

11. 28. Костенко Б.А. Современные тенденции развития транспортной отрасли на Дальнем Востоке России и Приморском крае / Б.А. Костенко // Новая наука: теоретический и практический взгляд. - 2016. - № 117-1. - С. 65- 69.

12. 9. Богданов И. Экономическая безопасность России: теория и практика. М.: ИСПИ РАН, 2001. – с. 28.

13. 24. Илларионов А. Критерии экономической безопасности. // Вопросы экономики. 1998. No 10. с. 49.

14. 3. Алклычев А.М. Железнодорожный транспорт для территории развития Сибири и Дальнего Востока / А.М. Алклычев // ЭКО. - 2018. - №8. - С. 113-131.

15. Вакулина Е. В. Факторы развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока / Е. В. Вакулина // Лучшая студенческая статья 2017 сборник статей VII Международного научно-практического конкурса. - 2017. - С. 122-127.

16. Бардаль А.Б. Потребности региональной социально- экономической системы в транспортных услугах // Власть и управление на Востоке России. 2021. №3 (96). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/potrebnosti-regionalnoy-sotsialno- ekonomicheskoy-sistemy-v-transportnyh-uslugah (дата обращения: 24.02.2023).

17. Бардаль А.Б. Транспортная система дальнего востока: эффекты «Новой модели» развития макрорегиона // Власть и управление на Востоке России. 2020. №3 (92). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-sistema-dalnego-vostoka-effekty-novoy-modeli-razvitiya-makroregiona (дата обращения: 24.02.2023).

18. Борисов А.Б Большой экономический словарь. М.: Книжный мир, 2003. 895 с.

19. Дубровская, Ю. В. Систематизация теоретических подходов к формированию стратегии регионального развития / Ю. В. Дубровская, М. Р. Кудрявцева // Государственное управление. - 2018. - № 68. - С. 155-171.

20. Данильчук М. А. Особенности развития транспортной инфраструктуры в условиях реализации стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года / М. А. Данильчук // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. - 2017. - Т. 1. - С. 252-256.

21. Кудрявцев А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и

факторы формирования / А.М. Кудрявцев, Л.Н. Руднева // Российское предпринимательство. – 2013. – № 24 (246). – С. 139-144.