

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

Научная статья
УДК 338.47(571.6)
doi:10.22394/1818-4049-2022-100-3-62-70

Изменение потребностей экономики Дальнего Востока в транспортных услугах

Анна Борисовна Бардаль

Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия

Bardal@ecrin.ru

Аннотация. Формирование транспортного комплекса, отвечающего потребностям экономики Дальнего Востока, всегда было одним из важных направлений научных исследований. На современном этапе актуальность данного вопроса сохраняется, обретая особую значимость вследствие модификации внешних и внутренних условий функционирования макрорегиона. Однако текущее состояние является результатом генезиса взаимоотношений транспортно-экономической системы на протяжении длительного периода. Предметом статьи является взаимосвязь развития экономики и транспортного комплекса в макрорегионе. Цель работы – рассмотреть динамику изменения потребностей экономики Дальнего Востока в транспортных услугах. В процессе хозяйственного освоения востока России менялась структура экономики, ее масштабы, пространственные и технологические характеристики, система экономических взаимодействий в рамках страны и за ее пределами. Эти изменения происходили с учетом объема выделяемых централизованных ресурсов, определяемого целями и задачами государства, реализуемыми в конкретный период времени. Происходящие процессы развития экономики требовали адекватного транспортного обслуживания. Создаваемые на востоке России хозяйственные комплексы и отрасли формировали потребности в развитии транспортной инфраструктуры данной территории для доступа к природным и трудовым ресурсам, обеспечения надежных поставок в рамках системы межрегиональных кооперационных связей, а также перемещения готовой продукции к потребителям. На современном этапе выделяются новые условия развития экономики Дальнего Востока, отражающиеся на изменении требований к транспорту: трансформация масштабов и направлений внешнеэкономических связей, повышение оценок полезности фактора мобильности населения, формирование новых стратегических ориентиров для социально-экономической системы. Важно своевременно скорректировать развитие транспортного комплекса для минимизации рисков ограничения транспортного обеспечения экономики макрорегиона.

Ключевые слова: Дальний Восток России, транспортный комплекс, экономика региона, транспортная инфраструктура

Для цитирования: Бардаль А. Б. Изменение потребностей экономики Дальнего Востока в транспортных услугах // Власть и управление на Востоке России. 2022. № 3 (100). С. 62–70. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2022-100-3-62-70>

Change in the needs of the Far-Eastern economy for transport services

Anna B. Bardal

The Economic Research Institute FEB RAS, Khabarovsk, Russia

Bardal@ecrin.ru

Abstract. *Formation of the transport complex that meets the needs of the economy of the Far East has always been an important area of scientific research. At the present stage, the relevance of this issue remains, acquiring special significance due to the modification of external and internal conditions for the functioning of the macro-region. However, the current state is the result of the genesis of the relationship of the transport and economic system over a long period. The subject of the article is the relationship between the development of the economy and the transport complex in the macro-region. The purpose of the work is to consider the dynamics of changes in the needs of the economy of the Far East in transport services. In the process of economic development of the east of Russia, the structure of the economy, its scale, spatial and technological characteristics, the system of economic interactions within the country and beyond its borders changed. Changes in the economy took place with the use of allocated centralized resources, the scale of which was determined by the goals and objectives of the state in a particular period of time. The processes of development of the economy of the Far East required adequate transport services. The economic complexes and industries being created in the east of Russia formed the need for the development of transport infrastructure for access to deposits of natural resources, to labor resources, to ensure reliable supplies within the framework of the system of interregional and inter-republican cooperative ties, as well as to move finished products to consumers. At the present stage, new conditions for development of the economy of the Far East are highlighted, which are reflected in the changing requirements for transport, such as: the transformation of the scale and directions of foreign economic relations, an increase in the assessment of the usefulness of the factor of population mobility, the formation of new strategic guidelines for the socio-economic system. To minimize the risks of limiting the transport support of the economy of the macro-region, it is important to correct the development of the transport complex in a timely manner.*

Keywords: *the Russian Far East, transport accessibility, transport complex, regional economy, transport infrastructure*

For citation: Bardal A. B. Change in the needs of the Far-Eastern economy for transport services // Power and Administration in the East of Russia. 2022. No. 3 (100). Pp. 62–70. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2022-100-3-62-70>

Введение

Разреженность и фрагментарность экономического пространства Дальнего Востока рассматриваются как его ключевые характеристики в исследованиях по вопросам освоения региона [Минакир, 2014; Бакланов, 2011]. Неравномерность хозяйственной деятельности выступает следствием естественных исторических процессов освоения, большой площади, сложных природно-климатических факторов, не способствующих организации постоянного проживания населения на

большой части территории и определяющих повышенные затраты ведения хозяйства. Развитие транспорта изменяет характеристики экономического пространства за счет обеспечения физической доступности территорий, изменения интенсивности экономических процессов, удельных затрат через «сжатие» расстояния и сокращение времени достижения определенных точек пространства [Безруков, 2010].

Функционирование транспортно-го комплекса Дальнего Востока на про-

тяжении всей истории хозяйственного освоения региона выполняет не только традиционные функции: изменение пространственного положения товаров и людей, устранение пространственных разрывов между производством и потребителями, обеспечение доступа к ресурсам, создание условий освоения новых территорий, но выступает системообразующим компонентом в экономическом пространстве региона, формирует экономическое пространство и влияет на основные характеристики хозяйственной деятельности.

Цель работы – рассмотреть процесс изменения потребностей в транспортных услугах для развития экономики Дальнего Востока.

Динамика транспортно-экономического пространства Дальнего Востока¹: краткая ретроспектива

К началу XX в. очаги освоения, сформированные на территории Дальнего Востока, были расположены в южных и восточных районах, жестко привязаны к транспортной инфраструктуре: морской порт Владивосток, Уссурийская железная дорога, Амурская железная дорога, морской порт Охотск. Объекты транспортного комплекса – порты, дороги – выступали опорными пунктами развития хозяйственной деятельности в регионе, а также важными элементами в поддержании внешнеэкономических связей региона, тесно интегрированного в международные торговые взаимодействия со странами Азии. В целом экономика Дальнего Востока, в связи с фактической недоступностью внутренних рынков западных и центральных районов страны, была ориентирована на внешние рынки.

Учитывая необходимость развития транспортных сетей, процесс хозяйственного освоения территории Дальнего Востока во многих случаях начинался со строительства дорог и портов. Именно при строительстве инфраструктуры часто осуществлялось комплексное изучение территории. Так, в зоне Транссибирской магистрали в процессе подготовки

и строительства дороги были проведены систематические геологические и гидрографические изыскания. Информация об обнаруженных в результате месторождениях полезных ископаемых (каменный и бурый уголь, железная руда, строительные минералы) была использована при разработке перспективных планов хозяйственного освоения.

В свою очередь, создаваемые объекты транспортного комплекса нуждались в топливе: уголь, нефть (бензин, керосин, мазут, лигроин и пр. нефтепродукты) для железнодорожного и морского транспорта, включая военный флот. Соответственно, в т. ч. для обеспечения нужд транспорта, разрабатывались угольные (Приморье, Сахалин) и нефтяные месторождения (с 1928 г. велась промышленная добыча на Охинском и Эхабинском месторождениях о. Сахалин), был построен нефтепровод Оха – залив Байкал и железная дорога Оха – Москальво.

В 1930-е годы проекты организации экономического пространства Дальнего Востока формировались в противостоянии позиций Госплана СССР и Дальревкома. Специалисты Госплана считали, что «Дальний Восток самостоятельно не может служить опорной базой Союза в Восточной Азии» [Дубинина, 2011. С. 114], а производственные связи региона с народнохозяйственным комплексом в перспективе будут оставаться слабыми. Эксперты Дальревкома в противовес отстаивали наличие существенного ресурсного потенциала территории (запасы древесины, угля, нефти, железа, золота, серебра, свинцовых руд, вольфрама, молибдена, висмута, радиоактивных руд и самоцветных камней) и необходимость активных действий по преобразованию хозяйства в сочетании с колонизацией. В Дальревкоме был разработан проект Плана социально-экономического развития Дальневосточного края на период 1925–1935 гг., согласно которому региону требовались масштабные инвестиции в размере 256 млн руб., в т. ч. 20% – в развитие промышленности, 20% – в сель-

¹ В ретроспективе рассматривается территория, условно соотносимая с современным контуром ДФО, имевшая различное административное оформление (Дальневосточная республика, Дальневосточная область, Дальневосточный край и др.).

ское хозяйство и колонизацию, 60% – в развитие транспортной инфраструктуры [Дубинина, 2011. С. 117].

Планы государства по развитию хозяйственной деятельности на Дальнем Востоке были напрямую связаны с опережающим решением проблемы транспортной доступности. Так, Н. Н. Колосовский, представляя варианты отраслевых и пространственных приоритетов в регионе, отмечал, что в них «намеренно выделены на первое место транспортные вопросы, ибо разрешение их определяет возможность правильной последовательности в развертывании всего хозяйства Дальнего Востока» [Колосовский, 2008]. С учетом природных факторов и наличных экономических условий ученый предлагал в период до 1940-х гг. формирование перспективных «областей хозяйства» в регионе (табл. 1).

В условиях ограниченных материальных и финансовых ресурсов государства продолжалась реализация концепции очагового освоения экономического пространства Дальнего Востока. Для получения максимального экономического результата первоначально в оборот вовлекались самые эффективные ресурсы региона, в отношении которых была сформирована высокая потребность хозяйственного комплекса европейских районов и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В качестве отраслей специализации развивались рыбная, лесная, цветная металлургия с крайне слабым развитием обрабатывающих произ-

водств. Транспортная сеть развивалась с целью обеспечения доступности мест добычи ресурсов и их транспортировки потребителям. В регионе создавалась база золотой и оловянной промышленности (Магаданская область, Якутия) [Миначир, 2017]. Сырьевые ресурсы определяли важную позицию Дальнего Востока в национальном хозяйстве. Например, уже в 1940 г. на Колыме (рудник «Кинжал», Утинская обогатительная фабрика) добывалось 46,3% общесоюзного объема золота [Тимошенко, 2011].

В 1933–1940 гг. произошел резкий рост централизованных капиталовложений на Дальнем Востоке. Были построены и реконструированы более ста промышленных объектов (в т. ч. в рамках создания предприятий-дублеров) в Хабаровске (машиностроительные заводы), Комсомольске-на-Амуре (металлургический, нефтеперерабатывающий, судостроительный), Владивостоке, Благовещенске. На Камчатке развивалась угольная, лесная, рыбная промышленность, электроэнергетика. Для обеспечения экономики развивалась транспортная сеть: в 1936 г. была построена железнодорожная ветка Хабаровск (Волочаевка) – Комсомольск-на-Амуре, которая связала предприятия Комсомольска с Транссибирской магистралью (сдана в постоянную эксплуатацию в 1940 г.).

Созданная промышленная база позволила в годы Великой Отечественной войны производить на предприятиях региона бомбардировщики и транспортные

Таблица 1

Перспективная специализация хозяйства Дальнего Востока

Название областей*	Производственная характеристика хозяйства
Центрально-Сибирская (Лено-Байкальская)	золотопромышленность, углепромышленность, полиметаллы, олово, редкие металлы, обрабатывающая промышленность**, лесное дело**
Якутская	пушное дело, скотоводство, золотопромышленность, лесопромышленность**
Дальневосточная (Приморская)	лесное дело, золотопромышленность, рыбное дело, пушное дело, морские промыслы, уголь и нефть Сахалина, полиметаллы Сихотэ-Алина

Примечание: * – названия приводятся в том виде, как они планировались Сибирской секцией Госплана; ** – данные виды деятельности имели отметку «в будущем», означавшую их возможное развитие в более отдаленной перспективе.

Источник: [Колосовский, 2008. С. 123].

самолеты, минометы, мины, гранаты, отливать пули. Транспортный комплекс Дальнего Востока в военное время обеспечивал перевозки по Тихоокеанскому маршруту «ленд-лиза» – системы поставок военных грузов из США. Через морские порты Дальневосточного бассейна прошло более 47% общего объема грузов, включая товары военного назначения (танки, орудия, взрывчатые вещества), а также вспомогательные товары (горючесмазочные материалы, автомашины, продукты питания) [Монин, 2010].

В 1950–60-е гг. чрезвычайная разреженность и фрагментированность экономического пространства региона сохранялась. Основные промышленные предприятия располагались в южной зоне, были привязаны к наземной магистральной транспортной сети и системе морских портов, освоение природных ресурсов в центральных и северных районах носило очаговый характер.

Попытка перейти к комплексному развитию и сдвинуть пространственный вектор освоения региона была сделана при разработке программы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской магистрали (БАМ), разрабатываемой в 1980–1990-х гг. Прилегающая территория и дорога, с 1930-х г. рассматриваемая как рокадный объект оборонного назначения, стали фокусом научных разработок специалистов по комплексному планированию. Был подготовлен научный доклад по различным аспектам хозяйственного освоения территории, проведено несколько всесоюзных конференций, серия экспериментальных расчетов с использованием сетевых моделей. В зоне БАМ предполагалось формирование ТПК (на базе минеральных и лесных ресурсов): Верхнеленского, Северо-Байкальского, Мамско-Бодайбинского, Южно-Якутского, Селемджинского, Комсомольского и др., а также промышленных узлов: Тындинского, Удоканского, Зейского, Ургальского и Совгаванского и др. Выделенные территориальные структуры должны были сформировать единую цепь производственной инфраструктуры вдоль всей линии железнодорожной магистрали. Однако программа развития зоны БАМ по различным при-

чинам не была реализована.

К середине 1960-х гг. Дальний Восток был встроен в общесоюзное хозяйство через систему кооперационных связей, а также в качестве источника ресурсов (доля добывающей промышленности составляла около 30% валовой продукции региона), получая посредством системы централизованных поставок продовольствие, товары производственно-технического назначения и прочее. Например, к началу 1990-х гг. на Дальнем Востоке добывалось более 40% общесоюзного вылова рыбы и морепродуктов, около 80% олова, 98% алмазов, 90% борного сырья, почти 50% золота, 14% вольфрама [Минакир, 2006]. Ситуация сохранялась вплоть до 1990-х гг.

В середине 1960-х – начале 1970-х гг. стала проявляться «трансформация» природных ресурсов региона, выражавшаяся в исчерпании технически доступной их части по отдельным объектам освоения, либо в условно полном (при применявшихся технологиях) исчерпании ресурсов на отдельных объектах. Это приводило к изменению видовой и пространственной структуры осваиваемых ресурсов, повышало удельные затраты процессов добычи [Шейнгауз, 1995]. Возникла потребность в строительстве транспортной инфраструктуры для освоения новых объектов взамен выбывающих из хозяйственного оборота.

Сформированная на Дальнем Востоке производственная система имела многочисленные искажения, отражающие неэффективность организации экономики и порождающие, в т. ч. излишние грузопотоки для транспортного комплекса. Например, продукция целлюлозно-бумажных комбинатов Сахалинской области поставлялась практически во все союзные республики СССР и на экспорт. При этом само производство приносило убытки: при реализации бумаги и целлюлозы на внутреннем рынке дальневосточные предприятия на каждой тонне бумаги теряли примерно 100 руб. [Платонова, 2009].

Тем не менее, к началу 1990-х гг. Дальний Восток был плотно включен в общесоюзную систему народного хозяйства: без учета экспортно-импортных перевозок, составлявших до 1992 г. незначительную

часть грузооборота транспорта, в вывозе из региона 21,5% составляли поставки в союзные республики СССР, 62% – в европейские регионы РСФСР, 16,5% – в регионы Сибири. В общем потоке ввоза в регион 53% составляли поставки из республик СССР, 32% – из других регионов РСФСР и 15% – из регионов Сибири [Лаврентьев, 2014]. Эта система сложившихся хозяйственных связей была разрушена с прекращением существования СССР.

В этот период была сформулирована идея развития Дальнего Востока, с одной стороны, как части национальной экономики, с другой – как субъекта международного рынка. Организация внутреннего пространства согласно выдвинутой идее должна была основываться на формировании «ядер роста», а инфраструктурное развитие территории обеспечиваться государством [Минакир, 1990].

Изменились общие условия функционирования транспортного комплекса макрорегиона (хозрасчет, приватизация, изменение системы управления), значительно сократилась транспортная работа, снизились централизованные поставки для нужд транспорта. Наблюдался трансформационный спад транспортного комплекса, изменения осуществлялись в рамках общенациональной реформы транспорта.

К началу 2000-х гг. в экономике Дальнего Востока проявились определенные структурные сдвиги в части роста выпуска отраслей перерабатывающей промышленности, однако сырьевые отрасли по-прежнему представляли ее ядро, формируя также основу экспорта. Далее развитие экономики региона имело положительную, но нестабильную динамику. С начала второго десятилетия XXI в. изменение внешних условий и политика России «поворот на Восток» привели к формированию вектора экономического развития региона и сформулировали новые задачи для транспортного комплекса макрорегиона по обслуживанию экспортных потоков национальной экономики, проходящих транзитом через территорию

Дальнего Востока в страны АТР [Бардаль, 2019]. Кардинально изменилась структура экономических взаимодействий макрорегиона: около 30% валовой продукции реализуется на зарубежных рынках, 15% – в межрегиональном обмене и 55% – в пределах макрорегиона [Минакир, 2020. С. 82]. Изменение структуры сказалось на потребностях в транспортном обслуживании, вызвав дефицит мощностей по отдельным направлениям.

Транспортное обслуживание экономики макрорегиона на современном этапе

В настоящее время инфраструктурную основу транспортного комплекса Дальнего Востока представляют сети железнодорожного и автомобильного транспорта, система аэропортов (87 ед.²), а также морские и речные порты. Характерна существенная неравномерность территориального распределения объектов транспорта: дороги сосредоточены в основном в южной и центральной частях ДФО, в то время как водные пути и инфраструктура воздушного транспорта расположены преимущественно в северных районах.

Базовый инфраструктурный каркас транспортного комплекса Дальнего Востока, основа которого сформирована в первой четверти прошлого века, включает широтные наземные сети (железные и автомобильные дороги), имеющие выход к морским портам Тихоокеанского побережья, дополненные меридиональными связками, системой аэропортов и речных портов. Магистральная инфраструктура железнодорожного транспорта макрорегиона состоит из Транссибирской (двухпутной, электрифицированной магистрали) и Байкало-Амурской (однопутной, 85,8% протяженности по территории ДФО не электрифицировано) дорог. Железнодорожное сообщение отсутствует на территории трех северных субъектов РФ ДФО: Чукотский автономный округ, Магаданская область и Камчатский край.

Условно понимая под «современным этапом» период после общей структурной реформы экономики России, начало кото-

¹ Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации. URL: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-reestr-grajdanskikh-ajerodromov-rf/>

рой относится к 1993 г., кратко представим динамику работы транспортного комплекса Дальнего Востока. В ретроспективе с 1990 г. по 2019 г. в грузовых перевозках транспортным комплексом Дальнего Востока можно выделить три периода.

Первый (1990–1999 гг.): наблюдался значительный по масштабам спад в экономике, сопровождавшийся значительным снижением транспортной работы. В этот период ежегодные темпы снижения транспортной работы составляли в среднем 11%, к концу периода объем перевозок транспортным комплексом Дальнего Востока снизился по сравнению с 1990 г. в 2,5 раза.

Второй (2000–2010 гг.): работа транспортного комплекса макрорегиона в целом стабилизировалась, наблюдались колебания в ежегодных объемах перевозки при положительных приростах 2–12%. В 2007 г. по сравнению с 1999 г. прирост транспортной работы составил 94%.

Третий (2008–2019 гг.): начавшийся в 2008 г. финансово-экономический кризис прервал оживление в транспортной работе. Временная положительная динамика по окончании кризиса (2010–2015 гг.) вскоре сменилась новым спадом после 2015 г. и последующей стабилизацией. Однако среднее значение ежегодного прироста перевозок составило всего 1,6%. В целом этот период характеризуется как период слабой стагнации. В 2019 г. увеличение объемов транспортной работы в регионе составило по сравнению с 2007 г. 19%.

Вышеуказанная динамика формировалась за счет сравнительной дина-

мики отдельных видов транспорта в регионе (рис. 1).

Длительный экономический спад, подорвавший собственные ресурсы организаций транспорта и вызвавший сокращение централизованного финансирования, крайне негативно сказался на основных фондах транспорта [Бардаль, 2018]. Для компенсации накопленных негативных последствий были разработаны и реализованы государственные отраслевые программы развития инфраструктуры (с дифференцированными источниками инвестиций), финансировалось обновление транспортных средств.

С 2000-х гг. реализованы важные для Дальнего Востока инфраструктурные проекты: в 2003 г. сдан в эксплуатацию Северо-Муйский тоннель, завершив строительство БАМ; в 2002 г. завершена электрификация Транссибирской железнодорожной магистрали по основному ходу; в 2010 г. завершено строительство автомобильной трассы «Амур» (Чита–Хабаровск) и др. В настоящее время продолжают масштабные работы по развитию железных дорог (проект Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей), автомобильные сети совершенствуются с использованием ресурсов национального проекта «Безопасные качественные дороги», поддержка инфраструктуры воздушного транспорта осуществляется через финансирование созданных на базе региональных аэропортов федеральных казенных предприятий.

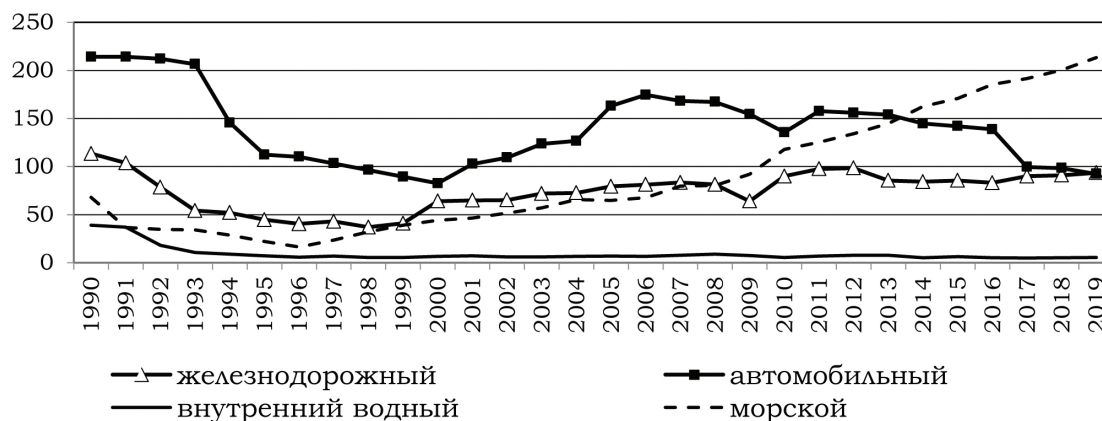


Рис. 1. Динамика перевозок транспортным комплексом Дальнего Востока (млн т)

Выводы

Развитие транспортного комплекса Дальнего Востока на всем протяжении хозяйственного освоения происходило исходя из потребностей отраслей региональной экономики, а также с учетом национальных интересов. Изучение генезиса транспорта востока страны в рамках канвы общеэкономической динамики позволяет проследить закономерности пространственного развития транспортно-инфраструктурной сети, волны технологического перевооружения и активизации международных контактов.

На современном этапе изменение

внешнеэкономических условий России, определившее усиление торговых взаимодействий со странами Азии, привело к росту магистрального транзитного потока транспортного комплекса Дальнего Востока. Вероятно, масштабы дополнительной нагрузки на транспортный комплекс макрорегиона будут возрастать. Для минимизации рисков ограничения транспортного обеспечения экономического развития макрорегиона необходимо не только ускорить модернизацию лимитирующих элементов инфраструктуры, но и соблюдать безусловный приоритет транспортного обслуживания региональной экономики.

Список источников:

1. Бардаль А. Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: трансформация и интеграция. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019.
2. Бардаль А. Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: тенденции развития и роль в экономике // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11. № 2. С. 24–36. DOI: 10.15838/esc.2018.2.56.2
3. Дубинина Н. И. О проектах социально-экономического развития советского Дальнего Востока в 1920–30-е годы // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2011. № 4(57). С. 113–118.
4. Колосовский Н. Н. Перспективы хозяйства Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2008. № 4. С. 120–130.
5. Лаврентьев А. В. Развитие транспорта на Дальнем Востоке России (сер. 1980-х годов – нач. XXI века). Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014.
6. Минакир П. А. Концепция долговременного развития Дальнего Востока: препринт научного доклада. Владивосток: ДВО АН СССР, 1990.
7. Минакир П. А. Экономика регионов. Дальний Восток. М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006.
8. Минакир П. А., Исаев А. Г., Демьяненко А. Н., Прокапало О. М. Экономические макрорегионы: интеграционный феномен или политико-географическая целесообразность? Случай Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2020. Т. 16. № 1. С. 66–99. DOI: doi.org/10.14530/se.2020.1.066-099
9. Минакир П. А., Прокапало О. М. Централизация и автономизация как факторы социально-экономического развития Дальнего Востока России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2017. Т. 10. № 6. С. 24–41. DOI: doi.org/10.15838/esc.2017.6.54.2
10. Монин С. М. Маршруты ленд-лиза // Научно-аналитический журнал Обозреватель. 2010. № 6(245). С. 50–57.
11. Платонова Н. М. Основные проблемы развития базовых отраслей экономики юга Дальнего Востока в 1960–1970-е годы: исторический аспект // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2009. № 97. С. 35–44.
12. Тимошенко А. И. Российская региональная политика в Арктике в XX–XXI вв.: проблемы стратегической преемственности // Арктика и Север. 2011. № 4. С. 1–13.
13. Шейнгауз А. С. Устойчивость развития и дальневосточное природопользование // Вестник ДВО РАН. 1995. № 5. С. 67–75.

References:

1. Bardal' A. B. (2019) Transportnyj kompleks Dal'nego Vostoka: transformaciya i integraciya [Transport complex of the Far East: transformation and integration], Habarovsk, IEI DVO RAN. (In Russ.)
2. Bardal' A.B. (2018) The Transport Complex of the Far East: Development Trends and Economic Role *Ekonomicheskie i social'nye peremeny: fakty, tendencii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]. Vol. 11. No. 2: 24–36. DOI: 10.15838/esc.2018.2.56.2 (In Russ.)
3. Dubinina N. I. (2011) On the projects of socio-economic development of the Soviet Far East in the 1920s–30s *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke* [Customs policy of Russia in the Far East]. No. 4(57): 113–118. (In Russ.)
4. Kolosovskij N. N. (2008) Prospects for the economy of the Far East *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics]. No. 4: 120–130. (In Russ.)
5. Lavrent'ev A. V. (2014) Razvitie transporta na Dal'nem Vostoke Rossii (ser. 1980-h godov – nach. XXI veka) [Transport development in the Russian Far East (mid-1980s – early 21st century)], Vladivostok, Izd-vo VGUES. (In Russ.)
6. Minakir P. A. (1990) Konceptiya dolgovremennogo razvitiya Dal'nego Vostoka: preprint nauchnogo doklada [The concept of long-term development of the Far East: a preprint of a scientific report], Vladivostok, DVO AN SSSR. (In Russ.)
7. Minakir P. A. (2006) Ekonomika regionov. Dal'nij Vostok [Economics of the regions. Far East], Moscow, ZAO «Izdatel'stvo «Ekonomika». (In Russ.)
8. Minakir P. A., Isaev A. G., Dem'yanenko A. N., Prokapalo O. M. (2020) Economic macro-regions: integration phenomenon or political and geographical expediency? Case of the Far East *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics]. Vol. 16. No. 1: 66–99. DOI: doi.org/10.14530/se.2020.1.066-099 (In Russ.)
9. Minakir P. A., Prokapalo O. M. (2017) Centralization and autonomization as factors of socio-economic development of the Russian Far East *Ekonomicheskie i social'nye peremeny: fakty, tendencii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]. Vol. 10. No. 6: 24–41. DOI: doi.org/10.15838/esc.2017.6.54.2 (In Russ.)
10. Monin S. M. (2010) Lend-Lease Routes *Nauchno-analiticheskij zhurnal obozrevatel' – Observer* [Scientific-analytical journal Observer]. 2010. No. 6(245): 50–57. (In Russ.)
11. Platonova N. M. (2009) The main problems of the development of the basic sectors of the economy of the south of the Far East in the 1960s–1970s: a historical aspect *Izvestiya Rossijskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A.I. Gercena* [Proceedings of the Russian State Pedagogical University. A.I. Herzen]. No. 97: 35–44. (In Russ.)
12. Timoshenko A. I. (2011) Russian regional policy in the Arctic in the XX-XXI centuries: problems of strategic succession *Arktika i Sever* [Arctic and North]. No. 4: 1–13. (In Russ.)
13. SHEjngauz A. S. (1995) Sustainability of development and Far Eastern environmental management *Vestnik DVO RAN* [Bulletin of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences]. 1995. No. 5: 67–75.

Статья поступила в редакцию 08.08.2022; одобрена после рецензирования 22.08.2022; принята к публикации 26.08.2022.

The article was submitted 08.08.2022; approved after reviewing 22.08.2022; accepted for publication 26.08.2022.

Информация об авторе

А. Б. Бардаль – кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН

Information about the author

A. B. Bardal – Candidate of Economics, Associated Professor, Leading researcher, the Economic Research Institute FEB RAS