

Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2024. Т. 26, № 3. С. 25–37.
Pacific Rim: Economics, Politics, Law. 2024. Vol. 26, no. 3. P. 25–37.

Научная статья

УДК 656.61.022.41(571.6)

<https://doi.org/10.24866/1813-3274/2024-3/25-37>

Обоснование необходимости развития сети морских грузопассажирских перевозок между субъектами Дальневосточного федерального округа Российской Федерации

Альберт Валентинович Павлюк, Родион Олегович Максимович ✉,

Алексей Дмитриевич Кондратьев

МГИМО МИД России, Москва, Российская Федерация

✉ maksimovich.r@do-student.ru

Аннотация. Целью данной статьи является анализ транспортной системы регионов Дальневосточного федерального округа Российской Федерации и обоснование важности развития морского пассажирского транспорта для преодоления проблемы транспортной изолированности, особенно характерной для Камчатского края и Сахалинской области. В статье приведены доводы в пользу открытия морского пассажирского сообщения между регионами российского Дальнего Востока в качестве меры, направленной на увеличение и улучшение возможностей населения дальневосточных регионов перемещаться между крупнейшими административными и экономическими центрами Дальневосточного федерального округа. В качестве методологической основы исследования использовались комплексный анализ, сравнительный анализ и системный подход. Оценка состояния транспортной отрасли Дальнего Востока позволила сформировать предложение о создании отраслевого проекта для решения проблемы транспортной изолированности регионов.

Ключевые слова: Дальний Восток, Приморский край, Камчатский край, Сахалинская область, грузопассажирский транспорт, транспортная изолированность, морские перевозки

Для цитирования: Павлюк А.В., Максимович Р.О., Кондратьев А.Д. Обоснование необходимости развития сети морских грузопассажирских перевозок между субъектами Дальневосточного федерального округа Российской Федерации // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2024. Т. 26, № 3. С. 25–37.

Substantiation of the need to develop a system of maritime cargo and passenger transportation between the subjects of the Far Eastern Federal Area of the Russian Federation

Albert V. Pavlyuk, Rodion O. Maksimovich✉, Aleksey D. Kondratyev

MGIMO University, Moscow, Russian Federation

✉ maksimovich.r@do-student.ru

Abstract. The purpose of this article is to analyze the transport system of the regions of the Far Eastern Federal Area of the Russian Federation and substantiate the importance of the development of maritime passenger transport to overcome the problem of transport isolation, especially characteristic of the Kamchatka Region and the Sakhalin Region. The article presents arguments in favor of the need to open a passenger sea connection between the regions of the Russian Far East as a measure aimed at increasing and improving the opportunities of the population of the Far Eastern regions to move between the largest administrative and economic centers of the Far Eastern Federal Area. A comprehensive analysis, comparative analysis and a systematic approach were used as the methodological basis of the study. An assessment of the state of the transport industry in the Far East made it possible to form a proposal to create an industry project to address the problem of transport isolation of the regions.

Keywords: Far East, Primorsky Region, Kamchatka Region, Sakhalin Region, cargo and passenger transport, transport isolation, sea transportation

For citation: Pavlyuk A.V., Maksimovich R.O., Kondratyev A.D. Substantiation of the need to develop a system of maritime cargo and passenger transportation between the subjects of the Far Eastern Federal Area of the Russian Federation. *PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law*, 2024, vol. 26, no. 3, pp. 25–37. (In Russ.).

Введение

Транспортная система является связующим звеном в любой отрасли, служит фундаментом развития экономики государства. Об этом в своих работах писали основоположники географии транспорта И.В. Никольский, Н.Н. Казанский, С.А. Тархов, В.Н. Бугроменко и другие ведущие экономисты и географы нашей страны [1]. Уже в 1920-е годы важность транспортного комплекса была отмечена Ф.Э. Держинским. В своём выступлении на съезде работников железнодорожного и водного транспорта он подчеркнул, что «транспорт – кровеносная система страны, база государственной власти...» [2].

Проблема транспорта всегда была характерной для российского Дальнего Востока. Это связано в первую очередь с географическими и климатическими причинами. Дальневосточный федеральный округ (ДФО) охватывает более пяти климатических поясов, омывается водами сразу двух океанов – Тихим и Северным ледовитым, а площадь его территории составляет 6 953 000 кв. км. Ключевой артерией, связывающей регионы ДФО с остальной Россией, является Транссибирская железнодорожная магистраль. В силу того, что далеко не везде можно проложить железнодорожные пути, основная масса грузоперевозок между регионами ДФО осуществляется морским и в меньшей степени – воздушным транспортом. Когда речь заходит о пассажирском транспорте, то прежде всего упоминается гражданская пассажирская авиация. Между регионами ДФО население перемещается преимущественно на воздушном транспорте.

Сегодня на Дальнем Востоке Российской Федерации в акватории северо-западной части Тихого океана развито и активно применяется грузовое, торговое и рыболовецкое судоходство. На территории Дальнего Востока действуют 22 из 67 морских портов России. Среди них особенно выделяются порты Находка, Восточный, Владивосток в Приморском крае, Петропавловск-Камчатский в Камчатском крае, Корсаков и Холмск в Сахалинской области, Ванино и Де-Кастри в Хабаровском крае, которые обеспечивают более 75% общего объема грузоперевозок на Дальнем Востоке. При этом между большинством городов Дальнего Востока отсутствует пассажирское морское сообщение. Исключение составляют паромная переправа Ванино–Холмск, связывающая транспортную сеть острова Сахалин с Хабаровским краем, а также местные паромные переправы в Приморском крае, призванные решать транспортные вопросы локального характера. Они не удовлетворяют потребности населения в транспортной обеспеченности и связях Сахалинской области и Камчатского края с Приморским краем.

Исследуя текущее положение различных видов транспорта на Дальнем Востоке, можно сделать вывод о том, что транспортная система этого региона играет важную роль в развитии внешней торговли России. В 2023 году благодаря именно пограничным перевозкам было достигнуто значительное увеличение объемов торговли, около 10% всех грузов, проходящих через пункты пропуска региона, являются внешнеторговыми. Экспортные грузы составляют около 90% от общего объема транспортировки. Важнейшими категориями экспортных грузов являются нефть, нефтепродукты, газ, уголь, черные металлы, необработанная древесина и удобрения. Среди импортных грузов преобладают продовольственные товары, машины и оборудование, черный металл, руды, концентраты, продукция нефтехимии и товары для повседневного потребления.

Согласно Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года, утвержденной

распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2020 года № 2464-р, на Дальнем Востоке в целях ускорения экономического роста будут развиваться экспортно-ориентированные отрасли экономики: нефтегазохимия, авиа- и судостроение, сельское хозяйство, лесоперерабатывающая промышленность, рыболовство и аквакультура, логистика, туризм и добыча полезных ископаемых¹. Развитие большинства этих отраслей невозможно без минимальной транспортной инфраструктуры, поскольку для их функционирования необходимо обеспечить возможность беспрепятственного перемещения не только сырья и товаров, но и людей, занятых в этих отраслях.

Анализ транспортных проблем Дальнего Востока

Одной из важных особенностей морского транспорта является высокая эффективность транзитных грузоперевозок из различных регионов России и других стран по сравнению с внутренними региональными перевозками. Основная часть морских перевозок приходится на период с мая по октябрь, когда грузы доставляются по внутренним рекам и морским путям в районы Крайнего Севера с ограниченным сезоном навигации. Общая протяженность ключевых внутренних водных путей в Дальневосточном и Байкальском регионах превышает 30 тыс. км. Они играют важную роль в речной транспортной сети, особенно на северных территориях, прилегающих к бассейнам рек Лена, Амур, Индигирка, Колыма и Яна. Многие объекты инфраструктуры и гидротехнические сооружения на этих реках находятся в плохом состоянии.

Для использования транзитного потенциала Российской Федерации на территории ДФО имеются неблагоприятные условия.

1. *Высокие транспортные затраты.* Большая часть основных транспортных издержек, включенных в стоимость продукции местных предприятий, составляет значительную сумму для производителей, ограничивает рынки сбыта для такой продукции, что делает ее несостоятельной на территориях центрального и западного регионов страны. Из-за неиспользования большого транзитного потенциала России сообщения между странами Европы и АТР не происходят. Партнеры России предлагали международные проекты, в которых экономические связи между Европой и Азией планировалось развивать через другие наземные коридоры, а не через Россию.

2. *Износ ключевого оборудования.* Транспортная инфраструктура Дальнего Востока столкнулась с проблемами износа дорог, аварийностью сооружений и недостаточной безопасностью движения поездов.

¹Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2020 г. № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_363186/

3. *Необходимость внедрения комплексной логистики.* Рассматриваемый регион пока не применяет инновационную систему интегрированной логистики, которая объединяет ключевые элементы транспортной, складской, таможенной и распределительной инфраструктуры. Исходя из этого развитие логистических систем на местном уровне становится актуальной задачей. Но пока в ее решении наблюдается пассивность, а качество предоставляемых услуг оставляет желать лучшего. Однако власти уже длительное время предпринимают конкретные шаги по развитию комплексной транспортной инфраструктуры. Ярким примером служит создание и реализация в 2015 году концепции Свободного порта Владивосток. Вся совокупность портовой инфраструктуры Владивостока представляет собой территорию с особыми режимами таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года «О Свободном порте Владивосток».

В Приморском крае дела с грузопассажирскими перевозками обстоят лучше, нежели в других регионах Дальнего Востока, благодаря большей численности населения на материке, более развитой инфраструктуре и непосредственной близости к Китаю – одному из важнейших торговых партнеров России. Что касается Камчатки и Сахалина, то эти ключевые геополитические регионы страны нельзя обходить стороной во всех смыслах этого слова.

Для Сахалинской области особое значение имеет развитие проекта по созданию мощного логистического хаба на базе Корсаковского морского порта. Расширение портовой территории, строительство глубоководных причалов и дноуглубительные работы в совокупности с возможностью осуществлять круглогодичную навигацию позволили бы создать здесь разворотную точку для судов Северного морского пути. В свою очередь, близость железной дороги позволяет осуществлять перевалку поставляемых грузов.

Реализация данного проекта позволит увеличить общий грузооборот порта с 1,6 млн тонн в 2019 году до 30 млн тонн к 2030 году, в том числе контейнерных перевозок – до 24 млн тонн к 2030 году.

На территории инфраструктурного объекта (Корсаковского морского порта) предлагается создать многофункциональный глубоководный транспортный хаб, включающий комплекс современных грузовых и грузопассажирских терминалов. Для реализации проекта необходимо дополнительное федеральное финансирование.

Планируется организация ещё одной паромной переправы из Александровск-Сахалинска. Это позволило бы снять нагрузку с единственной паромной переправы Ванино–Холмск, связывающей Сахалин с материком. Организация ещё одной переправы обеспечила бы транспортную связь между материком и центральной и северной частями острова, что послужило бы толчком к началу инвестирования в объекты инфраструктуры как непосредственно Александровск-Сахалинска, так и центральных и северных областей острова.

С точки зрения логистики Камчатский край – стратегически важный регион, который имеет выгодное географическое положение ввиду близости к крупным международным воздушным коридорам и морским путям, соединяющим страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Необходимо отметить для этого существование Транссибирской магистрали от Калининграда до Владивостока. Петропавловск-Камчатский как столица края становится важнейшим перевалочным пунктом Северного морского пути, в связи с чем Правительством Российской Федерации совместно с Правительством Камчатского края планируются мероприятия по модернизации береговой транспортной инфраструктуры и портовых мощностей в Авачинской бухте для обеспечения возможности обслуживания международных и транзитных перевозок в рамках Северного морского пути. Вместе с тем в ходе выездного совещания Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, которое состоялось в сентябре 2020 года в Петропавловске-Камчатском, было установлено, что транспортно-логистический потенциал региона используется не в полной мере из-за ограниченного транспортного сообщения с материковой частью России. Было отмечено, что необходимо повышать транспортную доступность региона¹.

С уверенностью можно сказать, что грузовое морское судоходство на Камчатке отлажено на необходимом для обеспечения товарной и продовольственной безопасности уровне и активно развивается, поскольку морской транспорт играет ключевую роль в обеспечении Камчатского края практически всей номенклатурой товаров. Около 70% всего грузооборота в крае осуществляется морским транспортом [3]. Однако пассажирское транспортное сообщение остается ограниченным, единственным средством связи гражданского населения с материком остается авиация. Строительство автомобильных дорог в северных территориях Камчатского края представляется чрезмерно затратным и трудно реализуемым из-за географических, сейсмических и климатических причин, поэтому сеть автодорог данного региона отрезана от общероссийской материковой. Железные дороги на Камчатке отсутствуют по тем же причинам. Поэтому единственно возможным способом добраться до любых других городов и населенных пунктов России, а в первую очередь до Москвы, Владивостока и Хабаровска, с которыми налажены важнейшие для региона торговые и административные связи, остается гражданская авиация. Важно отметить, что регулярное

¹Российская Федерация. Совет Федерации. Комитет Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера. Решение: Утверждено на заседании Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера 19 октября 2020 года // Комитет Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера: официальный сайт. Москва. URL: <http://region.council.gov.ru/>

пассажирское морское сообщение с другими регионами не организовано. Такое положение дел вынуждает говорить о транспортной изолированности Камчатского края.

Обеспечение транспортной доступности для удаленных и труднодоступных районов напрямую зависит от состояния и качества авиационной инфраструктуры. При этом цены на авиаперевозки достаточно высоки по сравнению с ценами на внутренние авиаперевозки в центральной части России. Зачастую поездки за пределы региона воздушным транспортом бывают весьма труднодоступными для населения Дальнего Востока. Авиакомпании предоставляют льготы и специальные программы для определенных категорий граждан, имеющих регистрацию на Дальнем Востоке. Однако этих мер недостаточно, чтобы говорить о повышении доступности авиабилетов, к тому же авиакомпаниям, несмотря на субсидирование авиаперелетов, не готовы по финансовым причинам снижать стоимость своих услуг. Обслуживание самолетов, рейсов, закупка и транспортировка топлива, обеспечение инфраструктуры аэропортов и аэродромов обходятся авиакомпаниям и службам аэровокзалов дороже, чем крупным морским парокходствам Дальнего Востока (FESCO, KASCO, PRISCO) обслуживание судов и портовой инфраструктуры. Надо отметить, что функционирование воздушного транспорта обходится дорого как государству и авиакомпаниям, так и населению. Поэтому морское пассажирское сообщение может стать отчасти альтернативой воздушному транспорту. Добираться «морем» дольше по времени, однако менее затратно в материальном и финансовом выражении. Определенная доля населения регионов Дальнего Востока смогла бы воспользоваться услугами морского пассажирского транспорта.

Проектное решение транспортных проблем

Одномоментно решить все проблемы, связанные с транспортом, на Камчатке и Сахалине невозможно, так как необходим комплекс мер по развитию транспортной доступности по разным видам транспорта. Однако в качестве одного из вариантов решения проблемы транспортной изолированности Камчатки и Сахалина и их зависимости от средств авиации предлагается разработка и реализация проекта по организации морского пассажирского сообщения между Камчатским краем, Приморским краем и Сахалинской областью с использованием грузопассажирских судов.

Чтобы подчеркнуть важность реализации такого проекта, приведем основные направления развития пассажирских перевозок водным транспортом, которые указаны в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года¹: 1) содействие в поддержании деятельности морских пассажирских линий с учетом социально-экономических факторов; 2) содействие в организа-

¹Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства Российской Федерации.

ции перевозок водным транспортом с учетом социально-экономических факторов и показателей транспортной доступности; 3) содействие развитию и поддержанию деятельности морских пассажирских терминалов, обслуживающих в том числе круизные перевозки. По таким направлениям целесообразно реализовывать проект пассажирского морского судоходства. Важно отметить, что развитие пассажирской портовой инфраструктуры необходимо проводить синхронно с планами развития пропускных способностей пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и обеспечением их деятельности трудовыми ресурсами и техническими средствами.

Российская Федерация успешно наращивает такелажный флот грузопассажирских судов на Дальнем Востоке. Президент Российской Федерации принял решение о необходимости строительства морского пассажирского судна для Камчатки, поддержав инициативу губернатора Камчатского края. На судостроительном заводе им. Б.Е. Бутомы в Керчи в рамках государственной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации» подходит к концу строительство парома ледового класса «Петропавловск» типа CNF22, который сможет перевозить до 150 пассажиров, до 78 легковых и грузовых автомобилей, а также 20 и 40-футовые контейнеры международного стандарта. Длина судна составляет 119 м, ширина – 17,5 м. Экипаж судна и обслуживающий персонал – 48 человек. Внутреннее обустройство судна включает в себя двухместные каюты, комнаты матери и ребенка, столовую, прачечную и кабинет врача.

В конце 2022 года практически готовое судно было отбуксировано к причалу Новороссийского судоремонтного завода для достройки. На данный момент судно еще не готово к эксплуатации, и по заявлению губернатора Камчатского края Владимира Солодова дата сдачи судна перенесена на 2024 год¹.

Проект данного судна (стоимостью 3,1 млрд рублей) был разработан Морским инженерным бюро, расположенным в Санкт-Петербурге. Позже стоимость проекта была увеличена до 3,8 млрд рублей. Планируется, что количество рейсов, совершаемых судном, будет увеличиваться с каждым открытием навигации². Основной район эксплуатации судна – Японское, Охотское, Берингово моря, а также прилегающие акватории Тихого океана.

Поскольку полуостров Камчатка находится в зоне постоянного влияния штормов и циклонов Тихого океана, пассажирское судно паромного типа должно быть

URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/

¹Информационное агентство «Восток России». [Хабаровск], 2023. URL: <https://www.eastrussia.ru/>

²Правительство Камчатского края: официальный сайт, раздел Новости и события. Петропавловск-Камчатский. URL: <https://kamgov.ru/news/v-kerchi-prosla-torzestvennaa-zak-ladka-kila-gruzopassazirskogo-sudna-kotoroe-svazet-kamcatku-s-dalnevostocnymi-portami-28971>

приспособлено к работе в камчатских климатических условиях. К числу основных требований, предъявляемых к характеристикам судна, относятся: 1) способность к маневрированию и удержанию курса с заданной скоростью на глубокой воде в открытом море в условиях ураганных ветров и штормового волнения; 2) повышенная устойчивость при качке, стабилизация корпуса, глубокий киль, высокие борта; 3) прохождение заданных океанских маршрутов в акваториях Камчатки, Приморья, Сахалина, Курильских островов в любых гидрометеорологических или особых навигационных условиях; 4) обладание свойством автоматического приведения судна на безопасный курс носом на волну при потере хода.

Помимо этого, в октябре 2022 года в морской порт Петропавловска-Камчатского пришло грузопассажирское судно проекта NE020.2 «Анатолий Чернеев», которое выполняет транспортные перевозки в пределах региона. Данное судно пассажироместимостью 36 человек оснащено судовым стационарным краном стрелового типа для осуществления погрузки-разгрузки 20-футовых контейнеров (в том числе рефрижераторных). Технические характеристики судна позволяют осуществлять грузопассажирские перевозки и по более дальним рейсам: до Владивостока, Находки, Корсакова (о. Сахалин), Северо-Курильска. А пока внутренние линии между населенными пунктами края представляются более востребованными, нежели межрегиональные перевозки, так как во флоте Камчатского края имеется только одно такое судно.

Морское инженерное бюро спроектировало также еще четыре новых судна, которые уже строятся на разных верфях: два автомобильно-железнодорожных парома для линии Ванино–Холмск (проект CNF11CPD) – на Амурском судостроительном заводе; два грузопассажирских судна для Сахалина (проект PV22) – на Невском судостроительно-судоремонтном заводе. Данные суда должны обладать совершенно разными характеристиками в силу разных климатических, штормовых, ветро-волновых и ледовых условий в разных регионах Дальнего Востока, а также из-за разных пассажиропотоков и разного сопряжения с другими видами транспорта. По этим причинам грузопассажирские суда в указанных регионах будут различаться по своим характеристикам. Этот аспект является сдерживающим фактором для создания единой системы паромных грузопассажирских линий между субъектами Дальнего Востока, поскольку различные и по-своему суровые океанские условия в разных районах ДФО затрудняют разработку и строительство судна, которое могло бы выдерживать разные штормовые условия в неодинаковых водах. Инженеры Морского инженерного бюро в Санкт-Петербурге и судостроители Керченской верфи им. Б.Е. Бутумы реализовывают проект паромного судна «Петропавловск» для Камчатского края с учётом климатических и штормовых условий всех акваторий, в которых будет работать судно.

Стоит отметить, что акцент делается на разработке более совершенных транспортных средств, что способствует повышению эффективности грузоперевозок и

уровня безопасности морских перемещений. А именно: оптимальность маршрута, синхронизация передвижения грузов, интеграция средств передвижения, управление запасами, контроль качества услуг и оптимизация затрат. Сегодня в сферу грузоперевозок активно внедряется концепция объединения производственных и транспортных процессов на основе современных принципов транспортной логистики. Для этого необходимо создать современную систему управления транспортировками, которая будет использовать технологии спутниковой навигации ГЛОНАСС и цифровые средства передачи и обработки информации. По прогнозам экспертов, к 2025 году объем транспортировок увеличится в полтора раза.

Польза проекта

Помимо того, что открытие межрегиональных морских пассажирских перевозок может отчасти заменить более дорогостоящие воздушные перевозки, у проекта множество положительных экономических, деловых и стратегических аспектов.

Во-первых, проект способствует улучшению транспортной доступности Камчатского края и Сахалинской области, так как открывает населению обоих регионов новый, более дешевый способ добраться до Большой земли. Транспортная изолированность Сахалина и особенно Камчатки снижается, так как повышается возможность включения обоих регионов в единую транспортную сеть Российской Федерации.

Во-вторых, проект способствует развитию как внутренней межрегиональной торговли, так и торговли со странами самого большого в мире и быстрорастущего рынка Азиатско-Тихоокеанского региона. Дальний Восток является ключевым регионом страны с учетом перспектив развития экономического партнерства с КНР. На долю дальневосточных субъектов приходится половина внешнеторгового оборота России со странами Азии [4]. Очевидно, что без совершенствования транспортно-логистической системы развивать торговлю в рамках такого крупного региона, как российский Дальний Восток, невозможно. Открытие регулярного паромного сообщения позволит гражданам, ведущим бизнес, связанный с межрегиональной и даже международной торговлей, более свободно и за меньшие деньги перемещаться между городами ДФО. Камчатские и сахалинские коммерсанты и предприятия малого и среднего бизнеса смогут открыть для себя новый способ доставки китайских товаров из Владивостока в свои регионы. Новый транспортный маршрут активизирует коммерческую деятельность, связанную с закупкой товаров широкого потребления (как отечественных, так и зарубежных) на материке и их реализацией на Сахалине и Камчатке. Это оживит экономическую деятельность в части межрегиональной торговли и частного бизнеса.

В-третьих, благодаря новым транспортным маршрутам повысится товарооборот на Дальнем Востоке в целом и в частности между тремя его регионами. Ключевое

расположение в естественном транспортном коридоре между Азией и Европой способствует тому, что Камчатка и Сахалин после открытия сети паромных перевозок получают более простой доступ ко всей номенклатуре товаров, поступающих из Китая в первую очередь во Владивосток. В то же время товары с Сахалина и Камчатки смогут отправляться на экспорт через Владивосток в другие регионы страны либо в другие страны (в данном случае в Китай) по новому транспортному маршруту. Речь идет о негабаритных или малогабаритных товарах легкой промышленности, которые в определенном количестве будет возможно перевозить на паромных судах.

В-четвертых, принимая во внимание взятый недавно курс Правительства России, а также губернатора Камчатского края на развитие Камчатки как туристического направления для россиян, стоит отметить туристический и экономический потенциал проекта. По сути проект предполагает открытие нового (в том числе туристического) маршрута в водах Тихого океана в акваториях камчатского побережья, Курильской гряды, Приморья и острова Сахалин. Это принципиально новое для России туристическое направление.

Таким образом, проект открытия регулярных морских пассажирских перевозок между субъектами Российской Федерации на Дальнем Востоке имеет высокую экономическую, стратегическую и туристическую обоснованность. Паромное сообщение отчасти решает проблему транспортной изолированности Камчатского края и Сахалинской области, укрепляет экономические, деловые и административные связи регионов, являясь альтернативным способом перемещения между регионами, обладающими схожими экономическими потенциалами.

Список источников

1. Никольский И. В. География транспорта СССР. М.: МГУ, 1978. 285 с.
2. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб., 2007. 416 с., ил.
3. Ильницкий И. А., Тонюк В. И. Анализ и перспективы паромных и грузопассажирских сообщений на российском Дальнем Востоке // Труды Крыловского государственного научного центра. 2020. Специальный выпуск 2. С. 205–211.
4. Беляков Р. С. Текущее состояние и перспективы модернизации транспортной системы Дальнего Востока // *Universum: Экономика и юриспруденция: электрон. научн. журн.* 2018. № 6 (51). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tekuschee-sostoyanie-i-perspektivy-modernizatsii-transportnoy-sistemy-dalnego-vostoka/viewer>

Библиографический список

5. 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

6. Вишнеvский Д. С., Демьяненко А. Н. Дальний Восток России: макроэкономическое зонирование // Известия русского географического общества. 2011. Т. 143, № 4. С. 1–11.

7. 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.

References

1. Nikolsky I. V. Geografiya transporta SSSR [Geography of transport of the USSR]/ Moscow: Moscow State University, 1978. 285 p. (In Russ.).

2. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuz. T. 2: 1917–1945 gg [History of railway transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2: 1917–1945]. St. Petersburg, 2007. 416 p., ill. (In Russ.).

3. Ilnitsky I. A., Tonyuk V. I. Analiz i perspektivy paromnykh i gruzo-passazhirskikh soobshchenii na rossiiskom Dal'nem Vostoke [Analysis and prospects of ferry and cargo-passenger communications in the Russian Far East]. *Trudy Krylovskogo gosudarstvennogo nauchnogo tsentra*, 2020, Spetsial'nyi vypusk 2, pp. 205–211. (In Russ.).

4. Belyakov R. S. Tekushchee sostoyanie i perspektivy modernizatsii transportnoi sistemy Dal'nego Vostoka [The current state and prospects of modernization of the transport system of the Far East]. *Universum: Ekonomika i yurisprudentsiya*, 2018, no. 6 (51). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tekushee-sostoyanie-i-perspektivy-modernizatsii-transportnoy-sistemy-dalnego-vostoka/viewer>. (In Russ.).

5. Bardal A. B. Transportnyi kompleks Dal'nego Vostoka: tendentsii razvitiya i rol' v ekonomike [Transport system of the Far East: development trends and role in the economy]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz*, 2018, vol. 11, no. 2, pp. 24–36. DOI: 10.15838/esc.2018.2.56.2. (In Russ.).

6. Vishnevsky D. S., Demyanenko A. N. Dal'nii Vostok Rossii: makroekonomicheskoe zonirovaniye [The Russian Far East: macroeconomic zoning]. *Izvestiya russkogo geograficheskogo obshchestvo*, 2011, vol. 143, no. 4, pp. 1–11. (In Russ.).

7. Zaostrovskikh E. A. Osvoenie severnykh territorii Dal'nego Vostoka morskim transportom [Development of the northern territories of the Far East by sea transport]. *Regional'nye problem*, 2022, vol. 25, no. 4, pp. 41–45. DOI: 10.31433/2618-9593-2022-25-4-41-45. (In Russ.).

Информация об авторах

А.В. Павлюк – кандидат юридических наук, доцент кафедры государственного управления Факультета управления и политики МГИМО МИД России, Москва, Российская Федерация; член Экспертного совета по цифровой трансформации финансового рынка и новым финансовым технологиям при Комитете Государственной Думы

Российской Федерации по финансовому рынку, albert.pavlyuk@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7964-3241>, Researcher ID: G-4047-2016

Р.О. Максимович – студент 3 курса Факультета управления и политики МГИМО МИД России, Москва, Российская Федерация, maksimovich.r@do-student.ru, <https://orcid.org/0009-0006-4249-5154>

А.Д. Кондратьев – студент 3 курса Факультета управления и политики МГИМО МИД России, Москва, Российская Федерация, a.d.kondratyev@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0003-6721-1136>

Information about the author

A.V. Pavlyuk, Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Public Administration at the School of Governance and Politics, MGIMO University, Moscow, Russian Federation; member of the Expert Council on Digital Transformation of the Financial Market and New Financial Technologies at the State Duma Committee on the Financial Market of the Russian Federation, albert.pavlyuk@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7964-3241>, Researcher ID: G-4047-2016

R.O. Maksimovich, a 3rd year student of the School of Governance and Politics, MGIMO University, Moscow, Russian Federation, maksimovich.r@do-student.ru, <https://orcid.org/0009-0006-4249-5154>

A.D. Kondratyev, a 3rd year student of the School of Governance and Politics, MGIMO University, Moscow, Russian Federation, a.d.kondratyev@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0003-6721-1136>

Статья поступила в редакцию / The article received 23.05.2024;
одобрена после рецензирования / revised 13.08.2024;
принята к публикации / accepted 03.09.2024.