

УДК 332.1(571.63)
DOI 10.17513/fr.43936

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Волинчук Я.А., Катамадзе Г.М.

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Владивостокский государственный университет», Владивосток, Российская Федерация,
e-mail: frolovajana.frolova@yandex.ru*

В статье поднимается вопрос о проблемах и перспективах транспортного комплекса Приморского края, который представляет собой динамичную систему, от эффективности которой зависят экономический рост, качество жизни населения и интеграция территории в национальную экономику. Целью статьи является комплексный анализ современного состояния и проблем развития транспортного комплекса Приморского края на современном этапе и определение перспектив его развития во благо устойчивого социально-экономического развития дальневосточных территорий. Теоретическую основу статьи составил анализ научных трудов российских ученых, которые рассматривали такие вопросы, как проблемы и вызовы развития транспортного комплекса регионов, состояние инфраструктуры и транспортных сетей. Методологию исследования составили теоретико-правовые положения и научные подходы к пониманию проблем и перспектив развития транспортного комплекса региона. Методы исследования: анализ и синтез, системный подход, обобщение основных подходов к анализу и оценке эффективности управления транспортным комплексом, а также обобщение и формализация при определении выводов. В статье представлены предварительные результаты реализации программных мер, направленные на расширение транспортной доступности, инфраструктуры и перспективных транспортных проектов на территории Приморского края. Представлены обобщенные показатели реализации государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2020–2027 гг., а также национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Определены предложения по совершенствованию организационно-управленческих процессов в транспортной инфраструктуре края с учетом региональных особенностей, проблем и стратегических приоритетов: использование модели государственно-частного партнерства, которое становится базовой моделью для финансирования и управления транспортными проектами; активное внедрение территориально-кластерной модели управления, направленной на развитие транспортных систем в тесной связке с ключевыми отраслями экономики; а также развитие цифровой платформенной модели управления, которая направлена на интеграцию всех участников транспортной системы через единую цифровую платформу.

Ключевые слова: регион, региональная политика, сфера транспорта, транспортный комплекс, дорожное хозяйство, Приморский край

CURRENT STATE, PROBLEMS AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF THE TRANSPORT COMPLEX OF PRIMORSKY KRAI

Volynchuk Ya.A., Katamadze G.M.

*Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Vladivostok State University”,
Vladivostok, Russian Federation, e-mail: frolovajana.frolova@yandex.ru*

This article addresses the challenges and prospects of Primorsky Krai's transport system, a dynamic system whose effectiveness determines economic growth, quality of life, and the region's integration into the national economy. The article aims to comprehensively analyze the current state and development challenges of Primorsky Krai's transport system and identify its development prospects for the sustainable socioeconomic development of the Far Eastern territories. The article's theoretical basis is based on an analysis of the scientific works of Russian scholars who examined issues such as the problems and challenges of regional transport development, the state of infrastructure, and transport networks. The research methodology utilizes theoretical and legal principles and scientific approaches to understanding the challenges and prospects for the development of the region's transport system. The research methods include analysis and synthesis, a systems approach, a generalization of key approaches to analyzing and assessing the effectiveness of transport management, and synthesis and formalization in drawing conclusions. The article presents preliminary results of the implementation of programmatic measures aimed at expanding transport accessibility, infrastructure, and promising transport projects in Primorsky Krai. The article presents summarized indicators for the implementation of the Primorsky Krai state program “Development of the Primorsky Krai Transport Complex” for 2020–2027, as well as the national project “Safe and High-Quality Roads.” Proposals for improving organizational and management processes in the region's transport infrastructure are outlined, taking into account regional characteristics, challenges, and strategic priorities. These include the use of a public-private partnership model, which is becoming the basic model for financing and managing transport projects; the active implementation of a territorial-cluster management model aimed at developing transport systems in close cooperation with key economic sectors; and the development of a digital platform management model aimed at integrating all participants in the transport system through a single digital platform.

Keywords: region, regional policy, transport sector, transport complex, road infrastructure, Primorsky Krai

Введение

Сфера транспорта является важной частью экономики любого региона и государства в целом. Эффективное использование государственных и муниципальных ресурсов в транспортном комплексе влияет на качество транспортного обслуживания, безопасность, экономическую активность и развитие инфраструктуры. Оценка эффективности этих ресурсов служит основой для принятия управленческих решений и формирования транспортной политики.

Актуальность темы исследования заключается в том, что транспортный комплекс Приморского края представляет собой сложную и многоуровневую систему, являющуюся важнейшей составляющей экономики, которая обеспечивает перемещение пассажиров и грузов, связывает населенные пункты между собой, интегрирует экономику региона в национальную и мировую транспортно-логистическую сеть.

Транспортный сектор обеспечивает непосредственно более 85 тыс. рабочих мест в регионе (7,2 % от общего числа занятых), при этом каждое новое рабочее место в транспортной отрасли создает дополнительно 2,3 рабочих места в смежных секторах – логистике, сервисе, инфраструктурном обслуживании.

Вклад в экономику региона оценивается в 8,2 % ВРП, что превышает среднероссийский показатель. Транспортная доступность стала ключевым фактором при размещении новых производств – 67 % инвесторов, пришедших в регион за последние три года, отметили развитость транспортной инфраструктуры как важный критерий выбора. Снижение логистических издержек на 12–15 % благодаря модернизации дорожной сети позволило местным производителям увеличить конкурентоспособность своей продукции.

Структура транспортного комплекса включает несколько взаимосвязанных видов транспорта, каждый из которых выполняет свои функции и имеет особое значение для социально-экономического развития территории. Вместе с тем его развитие требует комплексного подхода, включающего модернизацию инфраструктуры, внедрение цифровых технологий и совершенствование управленческих механизмов [1].

Методологию исследования составили теоретико-правовые положения и научные подходы к пониманию проблем и перспектив развития транспортного комплекса региона, а также действующей практики анализа и оценки эффективности управления транспортным комплексом на региональ-

ном уровне. В статье были использованы следующие методы исследования: анализ и синтез, системный подход, обобщение основных подходов к анализу и оценке эффективности управления транспортным комплексом, а также обобщение и формализация при определении выводов.

Целью исследования является комплексный анализ современного состояния и проблем развития транспортного комплекса Приморского края на современном этапе и определение перспектив его развития во благо устойчивого социально-экономического развития дальневосточных территорий.

Материалы и методы исследования

Теоретическую основу статьи составил анализ научных трудов таких российских ученых и исследователей, как Э.З. Батманов, П.А. Ибрагимова, А.Б. Моттаева, П.А. Пашинина, Д.А. Сергеев, Н.В. Чернышева, которые рассматривали в своих работах проблемы и вызовы транспортного комплекса регионов, основные направления развития промышленных комплексов территории на базе центров транспортной инфраструктуры с учетом кластеризации, транспортную систему региона, ее состав и роль в пространственном развитии [2–4].

Научная новизна статьи заключается в том, что в работе на основании комплексного междисциплинарного анализа потенциала развития транспортного комплекса Приморского края представлен ряд практических предложений в рамках реализации программно-целевого подхода в сфере развития транспортной инфраструктуры, как базовой структурной составляющей экономики любого региона, обеспечивающей потребности всех ее секторов транспортной доступностью для конкретного муниципального образования Приморского края. Данный анализ и ряд предложений практически обоснованы, прописаны потенциал результата их реализации и вызовы, которые могут затруднить их реализацию в рамках конкретного муниципального образования.

Местом проведения исследования был выбран Приморский край, временные рамки – с 2023 по 2025 г. Для сбора статистических и иных данных использовались официальные материалы Правительства Приморского края, отчеты по реализации государственной программы «Развитие транспортного комплекса Приморского края» (2020–2027 гг.) и национального проекта «Безопасные и качественные дороги», а также электронные ресурсы сети Интернет по проблемам развития транспортного комплекса Приморского края.

В статье дается авторская оценка современного состояния развития и перспектив транспортного комплекса Приморского края на современном этапе, а также факторов, которые сдерживают и негативно сказываются на перспективах достижения положительного социально-экономического эффекта от развития данной сферы.

Результаты исследования и их обсуждение

В 2024 г. на реализацию государственной программы «Развитие транспортного комплекса Приморского края» было выделено 26,76 млрд руб. Это значительный объем финансирования, отражающий приоритетность отрасли [5]. Основная часть средств поступила из краевого бюджета – 24,34 млрд руб., федеральный бюджет обеспечил 2,35 млрд руб., а местные бюджеты – лишь 68 млн руб. Кассовое исполнение составило 91,6%, что свидетельствует о высоком уровне реализации программы.

Ключевым направлением расходов стала подпрограмма «Развитие дорожной отрасли», на которую было направлено 24,13 млрд руб., или 90,2% от общего объема финансирования. В рамках данной подпрограммы выделены региональные проекты, такие как «Региональная и местная дорожная сеть», финансирование которой составило 4 002 373,86 тыс. руб. с кассовым исполнением 3 588 159,46 тыс. руб. Также в рамках этой подпрограммы реализовывались масштабные проекты по реконструкции мостовых переходов через р. Партизанская, Илистая, Шкотовка, а также строительство и ремонт автодорог, включая участки трасс Артем – Находка – порт Восточный и Михайловка – Турий Рог. На капитальный ремонт дорог регионального значения было предусмотрено 2,45 млрд руб., из которых освоено 1,88 млрд руб.

Значительное внимание уделялось поддержке муниципальных дорог. В рамках подпрограммы было выделено 2,9 млрд руб. Средства направлялись на ремонт сельских дорог (564,8 млн руб.), капитальный ремонт дворовых территорий (44,3 млн руб.), а также на приобретение дорожной техники (16,3 млн руб.) [6].

На содержание дорожной сети было предусмотрено 14,44 млрд руб., из которых освоено 13,59 млрд руб. (94,1%). Основные статьи расходов включали восстановление дорог после чрезвычайных ситуаций (829,2 млн руб.) и текущий ремонт (2,45 млрд руб.), однако по последнему направлению уровень исполнения составил лишь 76,8%, что может быть связано с се-

зонными ограничениями или задержками со стороны подрядных организаций.

Развитие общественного транспорта также стало важным направлением программы. Было выделено 1,47 млрд руб., и все средства были полностью освоены. Основные расходы включали субсидии на пригородные железнодорожные перевозки (610,5 млн руб., оператор – АО «Экспресс Приморья»), поддержку регионального авиасообщения (580 млн руб., авиакомпания «Пластун-Авиа»), а также приобретение морского судна (40 млн руб.).

Особое внимание уделялось финансовому обеспечению дорожной деятельности на автомобильных дорогах регионального и местного значения, где краевой бюджет обеспечил 2 414 694,68 тыс. руб. с кассовым исполнением 2 000 404,65 тыс. руб. Для автомобильных дорог местного значения предусмотрено 612 000 тыс. руб., что было полностью исполнено.

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» осуществлялось приведение в нормативное состояние автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений с участием федерального и краевого бюджетов. Общий объем финансирования составил 907 679,18 тыс. руб., из которых федеральный бюджет обеспечил 865 531,65 тыс. руб., а краевой – 42 147,53 тыс. руб., при полном кассовом исполнении. Также реализовывался региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», финансируемый в объеме 580 тыс. руб., включая внедрение интеллектуальных транспортных систем с автоматизацией управления дорожным движением в крупных городах [7].

Региональный проект «Содействие развитию автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения» получил финансирование в размере 2 790 689,20 тыс. руб., однако кассовое исполнение составило 1 987 398,17 тыс. руб., что указывает на отставание от плановых показателей. В рамках этого проекта велась проектная деятельность, строительство и реконструкция автомобильных дорог и мостовых переходов, включая масштабные работы по реконструкции мостовых переходов через р. Партизанка, Царевка, Петровка, Илистая, Шкотовка, Суходол, а также путепроводов через железные дороги [8].

Особое внимание уделялось капитальным вложениям в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации, включая строительство участков автомобильной дороги Владивосток – Находка – порт Восточный, софинансируемое из федерального бюджета.

Общий объем финансирования составил 336 453,30 тыс. руб. с кассовым исполнением 15 270,92 тыс. руб., что свидетельствует о значительном отставании в реализации данного направления.

Ведомственный проект «Поддержка дорожного хозяйства муниципальных образований Приморского края» получил финансирование в размере 2 895 838,79 тыс. руб., из которых краевой бюджет обеспечил 2 799 500,01 тыс. руб., а федеральный – 94 412 тыс. руб. Кассовое исполнение по этому проекту составило 2 693 835,73 тыс. руб. В рамках данного проекта велись работы по проектированию, строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования, включая ремонт дворовых территорий многоквартирных домов и содержание автомобильных дорог местного значения [9].

Значительные средства были направлены на организацию транспортного обслуживания населения, включая железнодорожный, воздушный, внеуличный и морской транспорт. Субсидии акционерному обществу «Экспресс Приморья» на возмещение недополученных доходов в связи с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом составили 610 496,25 тыс. руб., что было полностью исполнено. Аналогично субсидии на возмещение недополученных доходов при перевозках воздушным транспортом на местных воздушных линиях составили 242 453,49 тыс. руб.

Подпрограмма «Управление в сфере реализации развития транспортного комплекса и дорожной отрасли в Приморском крае» получила финансирование в размере 1 160 236,62 тыс. руб., с кассовым исполнением 1 172 238,38 тыс. руб. В рамках этой подпрограммы осуществлялся целый комплекс мероприятий, а именно: государственное управление и регулирование в сфере транспорта и дорожного хозяйства Приморского края; руководство и управление в сфере установленных функций органов государственной власти Приморского края; страхование государственных гражданских служащих Приморского края; мероприятия, связанные с деятельностью автоматических пунктов весового габаритного контроля транспортных средств, а также расходы на обеспечение деятельности (выполнение работ) краевых государственных учреждений [5].

Финансирование дорожного фонда Приморского края позволило провести капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования, а также ремонт дворовых территорий многоквартирных домов. К 2030 г. планируется увеличение доли

дорожной сети городской агломерации, находящейся в нормативном состоянии, до 89,09%, а также увеличение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 56,27%. Приобретение специализированной дорожной техники и проведение мероприятий по приобретению разборных автомобильных мостов свидетельствуют о стремлении к модернизации технической базы дорожного хозяйства [10, с. 101–105].

Всего отремонтировано дорог регионального и межмуниципального значения – 311,54 км, из них:

- в ходе реализации регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» (далее – РП «РМДС») общая протяженность объектов ремонта автомобильных дорог составила 251,04 км, в том числе дорог регионального или межмуниципального значения – 223,3 км; дорог местного значения (Владивостокской агломерации) – 27,74 км (в г. Владивостоке – 4,56 км, г. Артеме – 5,25 км, Надеждинском районе – 4,47 км, Шкотовском районе – 13,46 км);

- в ходе реализации Планов социально-го развития центров экономического роста (Планы ЦЭР) на условиях софинансирования из федерального бюджета отремонтированы участки автомобильных дорог общего пользования регионального значения Михайловка – Дальнее км 7+300 – км 9+250 и км 11+150 – км 35+176 (ТОР Михайловский)», протяженностью 25,976 км;

- в ходе аварийно-восстановительных работ по ликвидации последствий ЧС 2022–2023 гг. на автомобильных дорогах регионального значения за счет средств федерального бюджета отремонтировано 88,239 км дорог.

Всего отремонтировано (реконструировано) 23 мостовых сооружений общей протяженностью 1652,383 п.м, из них:

- в ходе реализации РП «РМДС» выполнен ремонт одного мостового сооружения протяженностью 139,72 п.м (км 238+482 Находка–Лазо–Ольга–Кавалерово);

- в ходе реализации Планов ЦЭР отремонтировано 7 мостовых сооружений на км 8+357 Михайловка – Дальнее (6 п.м), км 11+753 Михайловка – Дальнее (12,04 п.м), км 15+250 Михайловка – Дальнее (18,08 п.м), км 22+633 Михайловка – Дальнее (24,12 п.м), км 25+988 Михайловка – Дальнее (12,04 п.м), км 30+562 Михайловка – Дальнее (24,12 п.м), км 35+176 Михайловка – Дальнее (12,04 п.м) и проч. [11, с. 252–256].

В целях монтажа быстровозводимых мостов и временных объездов приобретено 36 пакетов пролетных строений мостов,

11 комплектов разборных автомобильных мостов, 901,57 пог. м гофрированных труб.

Благодаря созданной в Приморье системе субсидирования перевозок населения и содержания транспортной инфраструктуры в 2025 г. достигнуты результаты в сфере организации перевозок пассажиров.

На основании многочисленных обращений граждан труднодоступных населенных пунктов Приморского края, поступивших в 2025 г., и предложения главы Тернейского муниципального округа с целью обеспечения возможности посещения открытых в г. Дальнегорске для жителей с. Амгу, Максимовка, Светлая, Единка, Агзу организаций здравоохранения, социальных, правоохранительных, финансовых, образовательных и культурных учреждений, маршрут, выполняемый ООО «ГРАНАТ» вертолетами Ми-8 Дальнегорск – Терней – Светлое – Терней – Дальнегорск с 1 января 2025 г. изменен на маршрут Дальнегорск – Терней – Амгу – Максимовка – Светлая – Единка – Агзу – Единка – Светлая – Максимовка – Амгу – Терней – Дальнегорск.

Вертолетами санитарной авиации в 2024 г. осуществлено 218 вылетов (налет 651 ч), в краевые больницы во Владивостоке из районов доставлены 206 пациентов, оказано 12 консультаций [12].

Социальные эффекты развития рассматриваемой отрасли проявляются в нескольких аспектах:

1. Доступность транспортных услуг для населения значительно улучшилась – 78% жителей регионального центра имеют возможность добраться до работы на общественном транспорте за время не более 45 мин (в 2021 г. – 71%).

2. Развитие дорожной сети сократило время доступа к экстренной медицинской помощи в сельских районах на 25–30%.

3. Внедрение интеллектуальных транспортных систем снизило аварийность на 17% за 2 года.

Климатические и географические вызовы также оказывают серьезное влияние на транспортный комплекс. Суровые погодные условия, включая тайфуны и наводнения, ежегодно наносят ущерб дорогам, что требует дополнительных расходов на восстановление. В 2024 г. на ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций было выделено 829,2 млн руб.

Транспортный комплекс региона демонстрирует устойчивость к внешним вызовам, но требует дополнительных инвестиций. Для преодоления инфраструктурных ограничений и повышения качества услуг можно обратить свой взгляд на развитие мультимодальных перевозок, основанных на прин-

ципе единообразия коммерческо-правового режима, а также на принципе единства и координации звеньев транспортной цепи. Цифровые технологии в логистике также становятся действенным инструментом для автоматизации, оптимизации и мониторинга всех процессов перемещения товаров, а значит, и для развития транспортного комплекса региона в целом.

А вот интеграция в международные транспортные коридоры может стать ключевым звеном в проектах «Приморье-1» и «Приморье-2», которые связывают Китай с портами края. Развитие Северного морского пути открывает новые возможности для грузоперевозок между Азией и Европой, что может существенно повысить значение региона на международной арене.

Модернизация дорожной сети остается приоритетным направлением. В 2024 г. на реконструкцию трассы Владивосток – Находка – порт Восточный было направлено 336,5 млн руб. Строительство трассы продолжится по 2030 г. Увеличение финансирования муниципальных дорог позволит улучшить транспортную связность сельских территорий, что положительно скажется на социально-экономическом развитии края.

Развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры также играет важную роль. Модернизация Байкало-Амурской магистрали и Транссиба приведет к росту провозной способности магистралей до 270 млн т к концу 2032 г. Кроме того, планируется расширить железнодорожные подходы к морским портам Дальнего Востока.

Улучшение общественного транспорта – еще одно важное направление развития транспортной системы края. В 2025 г. в муниципалитеты Приморского края направили порядка 600 млн руб. на оптимизацию автобусных перевозок.

Планируется закупка новых электропоездов для пригородного сообщения, что повысит комфорт и частоту перевозок. В настоящее время правительство Приморского края заключило контракт на строительство современного катамарана с компанией по лизингу транспорта. Это судно будет способно перевозить большое количество пассажиров с высокой скоростью и будет использоваться для маршрутов в пределах края.

Внедрение цифровых технологий станет ключевым фактором повышения эффективности транспортного комплекса. Развитие интеллектуальных транспортных систем позволит оптимизировать управление дорожным движением. Использование Big Data и Интернета вещей (IoT) поможет улучшить логистику и повысить прозрачность перевозок [13].

Предложения по совершенствованию организационно-управленческих процессов
в транспортной инфраструктуре Приморского края

Этапы	Описание	Ключевые элементы
1. Диагностика текущего состояния и выявление проблем	Проведение всестороннего анализа существующей транспортной системы	Оценка инфраструктуры (износ дорог, мостов, пропускная способность узлов). Анализ управления (взаимодействие органов власти, уровень цифровизации). Финансовые потоки (структура бюджетирования, недоосвоение средств). Грузо- и пассажиропотоки (загруженность маршрутов, узкие места). Нормативно-правовая база (соответствие программ, противоречия). Инструменты (SWOT-анализ, бенчмаркинг, опросы стейкхолдеров)
2. Разработка целевой модели управления	Формирование новой модели управления на основе диагностики	Централизация стратегического планирования: создание единого Координационного совета при правительстве края с участием Минтранса, бизнеса и экспертов. Совет будет утверждать приоритетные проекты (например, развитие Севморпути или модернизацию трассы Владивосток – Находка). Децентрализация оперативного управления: передача части полномочий муниципалитетам (ремонт местных дорог) с усилением контроля за исполнением. Внедрение программно-целевого подхода: переход от финансирования отраслей к финансированию конкретных проектов с KPI (например, снижение логистических издержек на 15 % к 2030 г.). Внедрение системы «Умный транспорт» по аналогии с Москвой (датчики мониторинга состояния дорог, AI-анализ пассажиропотоков)
3. Оптимизация финансирования	Решение проблемы недофинансирования и неравномерного распределения средств	Развитие ГЧП: привлечение частных инвестиций в проекты с гарантией окупаемости (например, строительство платных участков трасс, терминалов в портах). Например, проект «Большой порт Зарубино» с участием инвесторов из Китая. Создание дорожного фонда: аккумуляция средств от транспортного налога, платных парковок, штрафов в целевой фонд, исключаящий нецелевое использование. Краудфандинг для локальных проектов: привлечение средств населения и бизнеса для ремонта дорог в малых населенных пунктах
4. Цифровая трансформация	Внедрение цифровых технологий для улучшения управления транспортом	Единая транспортная платформа: интеграция данных о движении грузов (порты, ж/д), пассажирских перевозках (расписания, билеты), дорожном хозяйстве (ремонт, загруженность). Автоматизация контроля: внедрение системы весового и габаритного контроля на трассах для снижения перегрузов (уже освоено 1,17 млрд руб. в 2024 г.)
5. Повышение качества услуг	Улучшение обслуживания пассажиров и грузоперевозок	Стандартизация общественного транспорта: обновление парка (закупка 78 автобусов в 2024 г.), внедрение единого мобильного приложения для оплаты проезда. Развитие мультимодальности: создание пересадочных узлов (например, объединение ж/д станций с автовокзалами в Находке). Мониторинг удовлетворенности: регулярные опросы населения через краевой портал «Госуслуги»
6. Кадровое обеспечение	Подготовка и переподготовка кадров для транспортной отрасли	Партнерство с вузами: открытие профильных специальностей в ДВФУ (логистика, IT-решения для транспорта). Программы переподготовки: курсы для сотрудников по цифровым технологиям на базе Корпорации развития Приморья
7. Экологизация транспорта	Устойчивое развитие и снижение негативного воздействия на окружающую среду	«Зеленые» коридоры: выделение полос для электробусов во Владивостоке, закупка 50 единиц к 2026 г. Экостандарты для портов: снижение выбросов в порту Восточный через переход на LNG-топливо

Примечание: составлена авторами на основе полученных данных в ходе исследования.

В таблице представлены предложения по совершенствованию организационно-управленческих процессов в транспортной инфраструктуре Приморского края с учетом региональных особенностей, текущих проблем и стратегических приоритетов.

Для успешного внедрения предложенных мероприятий возможно использовать модель государственно-частного партнерства (ГЧП), которое становится базовой моделью для финансирования и управления транспортными проектами в Приморье. Суть данной модели заключается в активном привлечении частных инвесторов, которые участвуют в финансировании и управлении проектами, при этом сохраняется государственный контроль над ключевыми аспектами. В Приморье ГЧП находит применение в различных областях. Одним из ярких примеров является портовая инфраструктура, где реализуются концессионные соглашения на модернизацию терминалов Владивостока и Находки [14, с. 53–112].

Проект «Большой порт Зарубино» с участием китайских инвесторов демонстрирует успешное сотрудничество между государством и частным сектором. Кроме того, в рамках дорожных проектов осуществляется строительство платных участков трассы Владивосток – Хабаровск по модели BOT (Build-Operate-Transfer), что позволяет привлекать частные инвестиции для улучшения дорожной сети.

Создание логистических хабов, таких как мультимодальные центры в Уссурийске с участием РЖД и частных операторов, также является важным направлением в условиях санкционного давления со стороны недружественных стран. Подобные мероприятия явно способствуют развитию инфраструктуры и улучшению логистических процессов в регионе.

Государственно-частное партнерство – эта та модель, которая позволяет снизить нагрузку на бюджет. Коммерческая мотивация частного сектора повышает эффективность реализации проектов. Однако существуют и риски, связанные с данной моделью. Необходимость предоставления гарантий для инвесторов, таких как минимальная доходность, может усложнить процесс. Также долгий срок согласования проектов может стать препятствием для быстрого внедрения инициатив.

Территориально-кластерная модель является эффективным инструментом для комплексного развития транспортной инфраструктуры в Приморском крае. Она позволяет не только улучшить логистику и повысить качество транспортных услуг, но и стимулирует экономический рост

за счет интеграции с ключевыми отраслями. Внедрение этой модели требует активного взаимодействия государства, бизнеса и общества, а также грамотного управления и поддержки на всех уровнях. Все это позволяет создавать синергетический эффект, когда транспорт и бизнес взаимно поддерживают и усиливают друг друга.

В крае применение территориально-кластерной модели уже находит свое отражение в нескольких значимых проектах. Одним из ключевых является морской кластер, объединяющий порты Владивостока и Восточного, судоремонтные заводы и железнодорожные узлы. Интеграция позволяет повысить эффективность грузоперевозок и ускорить логистические процессы, что крайне важно для региона с развитой морской торговлей. В Приморье активно развивается туристический кластер, сосредоточенный в районе бухты Муравьиная. Здесь ведется работа по улучшению дорожной инфраструктуры, развитию паромных переправ и модернизации аэропортов. Эти меры направлены на увеличение туристического потока и создание комфортных условий для отдыхающих, что способствует развитию туризма как одного из источников дохода региона.

Промышленный кластер в Находке представляет собой еще один пример успешного применения кластерного подхода. В этом случае особое внимание уделяется синхронизации грузоперевозок с территорией опережающего социально-экономического развития (ТОР) «Надеждинская». Такая координация позволяет оптимизировать логистику и повысить привлекательность промышленного района для инвесторов. Преимущества территориально-кластерной модели очевидны. Во-первых, она создает синергию между транспортом и бизнесом, что способствует более эффективному использованию ресурсов и ускоряет развитие инфраструктуры. Во-вторых, благодаря кластерному подходу появляется возможность привлекать инвестиции под конкретные проекты. Например, развитие курортов напрямую связано с улучшением дорог и транспортных коммуникаций, что делает проекты более привлекательными для частных инвесторов.

Цифровая платформенная модель управления транспортной инфраструктурой представляет собой инновационный подход, который направлен на интеграцию всех участников транспортной системы через единую цифровую платформу. Основная идея заключается в объединении данных различных участников, что позволяет улучшить взаимодействие и повысить эффективность управления. В Приморском

крае эта модель уже начинает внедряться, что открывает новые возможности для развития региона [1].

Одним из ярких примеров применения цифровой платформенной модели являются «умные дороги». На трассе «Амур» внедрены датчики контроля износа покрытия, которые позволяют своевременно выявлять проблемы и проводить необходимые ремонты. Кроме того, система автоматического перенаправления потоков помогает оптимизировать движение, снижая заторы и увеличивая безопасность на дороге. Это значительно улучшает качество транспортного обслуживания в регионе. Важным элементом цифровой платформы является логистический маркетплейс, который служит площадкой для грузоперевозчиков. Он позволяет оптимизировать маршруты и сократить время доставки грузов, что особенно актуально для Приморья, где транспортная логистика играет ключевую роль в экономике. Аналогом такого маркетплейса является «ВТБ Фрахт», который уже зарекомендовал себя на рынке.

Преимущества цифровой платформенной модели очевидны. Во-первых, она позволяет снизить затраты на управление транспортной системой на 20–30%. Это достигается за счет автоматизации процессов и оптимизации использования ресурсов. Во-вторых, модель обеспечивает прозрачность и скорость принятия решений, что критически важно в условиях динамично меняющейся транспортной среды [15]. Однако внедрение цифровой платформенной модели также связано с определенными рисками. Одним из основных является уязвимость к кибератакам, что требует серьезного внимания к вопросам безопасности. Необходимость обучения персонала также является важным аспектом, поскольку успешная реализация модели зависит от квалификации работников, которые будут с ней взаимодействовать.

Заключение

Транспортный комплекс выступает не только как отрасль экономики, но и как важнейший социальный институт, от эффективности которого зависит качество жизни населения и перспективы экономического роста региона. Дальнейшее развитие должно учитывать как экономическую эффективность, так и социальную значимость транспортных проектов. На развитие и модернизацию транспортной отрасли края краевым бюджетом в 2025 г. предусмотрено 27,289 млрд руб., в том числе на мероприятия дорожного хозяйства – 23,798 млрд руб., на мероприятия транспортного комплекса –

3,052 млрд руб. и на иные мероприятия – 0,439 млрд руб. Однако, несмотря на масштабные вложения, в отрасли сохраняются системные проблемы. Среди них – износ дорожной инфраструктуры, нехватка современной техники и кадров, а также задержки в реализации отдельных проектов, территориальные диспропорции в транспортной доступности; высокая нагрузка на бюджет при содержании инфраструктуры.

Анализ количественных изменений в транспортной сфере закономерно подводит нас к вопросу о качественном влиянии этих процессов на социально-экономическое развитие региона. Цифры роста грузооборота, пассажиропотока и других показателей получают свою полную значимость только при рассмотрении их реального воздействия на жизнь общества и экономики. Социально-экономические эффекты транспортного развития представляют собой своеобразный «результат», который складывается из всех описанных ранее характеристик и динамических изменений транспортной системы региона, проявляясь в различных сферах – от рынка труда до качества жизни населения.

Список литературы

1. Андреев В.А. Исследование экосистемы отрасли транспорта Приморского края // Этап: экономическая теория, анализ, практика. 2021. № 4. С. 117–126. DOI: 10.24412/2071-6435-2021-4-117-126.
2. Батманов Э.З., Ибрагимова П.А., Батманова К.М. Проблемы и вызовы транспортного комплекса региона: состояние инфраструктуры и транспортных сетей // Региональные проблемы преобразования экономики. 2024. № 8 (166). С. 142–150. DOI: 10.26726/rppe2024v8расо.
3. Моттаева А.Б., Пашинина П.А., Сергеев Д.А. Направления развития промышленных комплексов территории на базе центров транспортной инфраструктуры с учетом кластеризации // Экономические науки. 2023. № 4 (221). С. 251–259. DOI: 10.14451/1.221.251.
4. Чернышева Н.В. Транспортная система региона: состав и роль в пространственном развитии // Экономический журнал. 2020. С. 39–48. DOI: 10.24411/2072-8220-2020-00003.
5. Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2020–2027 годы. Постановление Администрации Приморского края от 27 декабря 2019 г. № 919-па (с изменениями на 28 августа 2025 г.) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/561690635> (дата обращения: 09.09.2025).
6. Волинчук Я.А., Голышевский Н.А. Предоставление транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания: понятие, сущность, виды (на примере Владивостокского городского округа) // Инновационная наука. 2024. № 7–2. С. 82–88. EDN: JWZIML.
7. Паспорт национального проекта «Национальный проект «Безопасные качественные дороги»»: [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11524> (дата обращения: 14.09.2025).
8. Паспорт регионального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуни-

ципального и местного значения (Приморский край)»: [Электронный ресурс]. URL: https://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/departament-proektov/faylydlya-sayta/14.08.2025_Sodeystvie%20развитию%20автомобильных%20дорог.pdf (дата обращения: 12.09.2025).

9. К проекту закона Приморского края «О краевом бюджете на 2025 год и плановый период 2026 и 2027 годов» бюджет для граждан: транспорт и дорожное хозяйство лесное хозяйство, охрана окружающей среды, животного мира и природных ресурсов: [Электронный ресурс]. URL: <https://primorsky.ru/upload/iblock/420/50izjltftqiywmw3j2cwm0escgpm7gwzs.pdf> (дата обращения: 10.09.2025).

10. Карпов Ю.А. Инструменты управления транспортным комплексом регионов Дальневосточного федерального округа // Экономика, финансы и управление: актуальные вопросы теории и практики: сборник статей VI Международной научно-практической конференции. Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2024. 156 с. EDN: EFWZMV. ISBN 978-5-00236-216-5.

11. Веролайн С.И., Халяпина Д.В. Развитие транспортно-логистического комплекса Приморского края в кон-

тексте цифровых преобразований общества // Актуальные проблемы науки и образования в условиях современных вызовов. М., 2022. 324 с. DOI: 10.34755/IROK.2022.93.36.043.

12. Якимов В.А., Хмура С.В. Социально-экономические функции территорий опережающего развития и их реализация в экосистеме Дальнего Востока России // Экономический анализ: теория и практика. 2021. Т. 20. № 3 (510). С. 495–528. DOI: 10.24891/ea.20.3.495.

13. Гриванов Р.И., Красова Е.В., Врублевский В.В. Региональная политика по развитию международных инвестиционных проектов в Приморском крае: условия, перспективы, инструменты // Ойкумена. 2022. № 1 (60). С. 120–133. DOI: 10.24866/1998-6785/2022-1/120-133.

14. Григорьев Н.А. Государственная региональная политика на Дальнем Востоке России: учебное пособие. Тамбов, 2024. 118 с. ISBN 978-5-4480-0526-8.

15. Харченко С.Б., Ахметзянов Р.Н., Батурин В.А. Цифровые инновации в сфере логистики и транспорта // Экономика и управление: проблемы, решения. 2024. Т. 6. № 2 (143). С. 130–135. DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2024.02.06.017.

Конфликт интересов: Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interest: The authors declare that there is no conflict of interest.