

Транспортная инфраструктура востока России

А. С. ИВАШИН, генеральный директор ОАО «Сибпромжелдортранс»,

К. П. СОКОЛ, зам. генерального директора по финансам и внутреннему контролю ООО «Сибпромжелдортранс»



Развитие транспортной инфраструктуры является необходимым условием устойчивого социально-экономического развития Восточной Сибири и Дальнего Востока. Экономический рост региона и сопровождающие его процессы расширения внешнеторгового обмена требуют существенного увеличения пропускной способности железных, автомобильных дорог и портов для экспорта и транзита.

торговых и транзитных позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), но и на укрепление экономических связей востока страны с регионами Западной Сибири, Урала, европейской части.

Железнодорожные магистрали, интегрированные с морскими портами в

В целом для России характерно неравномерное распределение транспортных объектов: высокая их концентрация наблюдается в европейской части страны, где сосредоточены основные промышленные центры и населенные пункты. Восточные регионы значительно уступают среднероссийским по таким показателям, как протяженность трасс, плотность железнодорожного и автомобильного сообщения.

Низкая плотность транспортной инфраструктуры при огромных размерах территории Восточной Сибири и Дальнего Востока, очаговый характер расселения с низкой плотностью населения, высокая зависимость экономики от природно-климатических условий, обуславливающая сезонность функционирования транспорта — все эти факторы сдерживают реализацию природного и экономического потенциала региона.

Железнодорожный транспорт

Основными транспортными артериями Восточной Сибири и Дальнего Востока являются Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали. В настоящее время основная нагрузка в экспортных и транзитных перевозках приходится на Транссибирскую магистраль, пропускная способность которой — до 100 млн т/год. Пропускная способность Байкало-Амурской магистрали составляет 14,6 млн т/год. Международное значение имеют ответвления Наушки — Улан-Батор — Пекин и Борзя — Харбин, а также выход к портам Тихого океана.

Общая протяженность железнодорожных путей регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока составляет 17,3 тыс. км, или 20 % от длины железных дорог России (см. таблицу). Желез-



нодорожная сеть сконцентрирована преимущественно в Иркутской области, Забайкальском и Красноярском краях, а также в южной зоне Дальнего Востока — в Приморском, Хабаровском краях, Амурской и Сахалинской областях. В ряде регионов (Республика Тыва, Магаданская область, Камчатский край, Чукотский автономный округ) железнодорожное сообщение полностью отсутствует. Средняя плотность пролегания железнодорожных путей составляет 1,7 км на 1 тыс. кв. км территории, что существенно уступает среднероссийскому показателю — 5 км на 1 тыс. кв. км территории.

Развитие железнодорожной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке — приоритетная задача государственной значимости, решение которой направлено не только на стимулирование социально-экономического развития региона и усиление

транспортные коридоры, позволят обеспечить вывоз сырья и продукции с высокой добавленной стоимостью горно-металлургического, топливно-энергетического, химического и агропромышленного комплексов. Благодаря реализации этого транзитного потенциала наша страна получит не только экономический эффект от участия в международных перевозках, но новые инструменты влияния на мировые экономические процессы.

Для реализации важнейших задач и проектов, зафиксированных в утвержденных Правительством РФ документах стратегического развития отрасли¹ определяются следующие основные направления развития железных дорог Сибири и Дальнего Востока:

- обеспечение транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности страны, соци-

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р); Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р).

Протяженность и плотность железных и автомобильных дорог общего пользования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке

Субъект РФ	Площадь территории, тыс. кв. км	Железные дороги		Автомобильные дороги с твердым покрытием	
		Эксплуатационная длина, км	Плотность, км на 1 тыс. кв. км	Протяженность, км	Плотность, км на 1 тыс. кв. км
Восточная Сибирь и Республика Саха (Якутия)	7 238,5	9 391	1,3	63 155	8,7
Республика Бурятия	351,3	1 227	3,5	6 378	18,2
Республика Тыва	168,6	—	—	3 095	18,4
Республика Хакасия	61,6	667	10,8	2 810	45,6
Забайкальский край	431,9	2 399	5,6	15 589	36,1
Красноярский край	2 366,8	2 067	0,9	14 754	6,2
Иркутская область	774,8	2 506	3,2	12 425	16,0
Республика Саха (Якутия)	3 083,5	525	0,2	8 104	2,6
Дальний Восток	3 085,8	7 908	2,6	29 196	9,5
Сахалинская область	87,1	805	9,2	1 115	12,8
Приморский край	164,7	1 557	9,5	8 316	50,5
Магаданская область	462,5	—	—	2 150	4,6
Камчатский край	464,3	—	—	1 655	3,6
Хабаровский край	787,5	2 099	2,7	5 627	7,1
Еврейская АО	36,3	513	14,1	1 602	44,1
Чукотский АО	721,5	—	—	569	0,8
Амурская область	361,9	2 934	8,1	8 162	22,6
Восточная Сибирь и Дальний Восток, всего	10 324,3	17 299,0	1,7	92 351,0	8,9
Россия, всего	17 075,0	84 957,0	5,0	647 004,0	37,9
Доля Восточной Сибири и Дальнего Востока, %	60	20	—	14	—

ально-экономического развития восточных регионов России;

- повышение защищенности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры от различного рода угроз, в том числе актов диверсионно-террористической деятельности;
- реализация транзитного потенциала России на базе интеграции железнодорожного транспорта в международные транспортные системы, в первую очередь Транссиба, БАМа и российских портов Дальнего Востока;
- создание условий для углубления экономической интеграции Сибири и Дальнего Востока с регионами Урала и европейской части страны и странами АТР, повышения мобильности трудовых ресурсов;
- снижение совокупных транспортных издержек, в том числе за счет повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта и увеличения объемов перевозок на Дальний Восток;
- приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствие требованиям населения и экономики и лучшим мировым стандартам на основе технологического и технического развития железнодорожного транспорта.

По итогам 2011 г. на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока в рамках федеральной целевой программы «Железнодорожный транспорт» реализуются следующие проекты:

- строится пусковой комплекс Томмот — Якутск (Нижний Бестях) желез-

нодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск в Республике Саха (Якутия): на участке Томмот — Кердем обустраиваются станции и разъезды, устанавливаются системы связи и энергетики; на участке Кердем — Нижний Бестях закончена рубка просеки, отсыпка притрассовой автодороги, разработка карьеров, завершается отсыпка земляного полотна; на ст. Нижний Бестях строятся искусственные сооружения, административно-бытовые и служебно-технические здания;

- введен в эксплуатацию мост через р. Чуна на 124-м км линии Тайшет — Лена Восточно-Сибирской железной дороги;
- проведена реконструкция Крольского тоннеля на участке Абакан — Тайшет Красноярской железной дороги;
- введен в эксплуатацию мост на 225-м км ПК 4-й линии Корсаков — Ноглики в рамках проекта переустройства Сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи 1520 мм.

Кроме того, запланировано строительство второго пускового комплекса от ст. Правая Лена с совмещенным мостовым переходом через р. Лена в районе г. Якутск до ст. Якутский речной порт (левый берег) в Республике Саха (Якутия). Но поскольку Правительство РФ до сих пор не приняло окончательного решения об организации транспортного сообщения через р. Лена в районе г. Якутск, строительство объекта еще не начато.

В 2013 г. планируется завершение строительства железнодорожной ветки

Беркакит — Томмот — Якутск для завоза грузов.

Возможно, примером государственно-частного партнерства (ГЧП) станет строительство железнодорожной линии Кызыл — Курагино. Она позволит освоить минерально-сырьевую базу Республики Тыва, решить проблему северного завоза. Строительство было намечено на 2009 г., однако в связи с кризисом перенесено на 2012 г. Сейчас по механизму ГЧП реализуются несколько проектов: вынос железнодорожного участка из зоны затопления Бурейской ГЭС, расширение разъезда Хмыловский Дальневосточной железной дороги, строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Кузнецово — Находка — Хмыловский, строительство нового Кузнецовского тоннеля.

Кроме того, продолжают работы по созданию транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области: на первом этапе находится строительство новой линии железной дороги Нарын — Лугокан, ведущееся за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации (24,2 млрд руб.) и средств инвестора — ОАО «ГМК „Норильский никель“» (8,01 млрд руб.).

На ликвидацию одного из узких мест в районе Кузнецовского перевала направлен проект «Реконструкция участка Оунэ — Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань». Он уже реализуется,

и после ввода в эксплуатацию в 2013 г. нового тоннеля пропускная способность на данном участке будет увеличена более чем в 2 раза (с 14 млн т до 30–35 млн т).

Ключевые проекты развития железнодорожного транспорта в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке в основном связаны с освоением месторождений полезных ископаемых и реализацией транзитного потенциала региона.

Основным направлением развития транспортного комплекса является завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети: модернизация и повышение пропускной способности Транссиба, завершение строительства БАМа и АЯМа (Амуро-Якутской железнодорожной магистрали), строительство соединительных и новых железнодорожных линий.

Правительство Республики Бурятия подготовило предложения по включению в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» строительства на территории республики железной дороги Новоильинский (Транссиб) — Озерный — Таксимо (БАМ). Эта ветка позволит ускорить освоение месторождений на востоке республики (Озерного полиметаллического, Орехитканского молибденового и Хиагинского уранового).

Решается вопрос о реконструкции дорог Улан-Удэ — Романовка — Чита, Романовка — Багдарин, а также о строительстве новой (Таксимо — Витим, включая мостовой переход через р. Витим).

До 2015 г. планируется проложить несколько линий:

- в Восточной Сибири: Чадобец — Чадобецкий горно-обогатительный комбинат (протяженность 156 км), Чадобец — Кода (22 км), Новая Чара — Чина (30 км), Приаргунск — Березовское (1125 км), Нарын — Лугокан (375 км), Кызыл — Курагино (460 км) с продлением в Монголию и Китай (Урумчи);
- на Дальнем Востоке: Селихин — Ныш (582 км), Шимановская — Гарь (148 км), Улак — Эльга (313 км), Правая Лена — Якутск (105 км).

До 2030 г. в Восточной Сибири планируется прокладка линий Лена — Непя — Ленск (1100 км), Новая Чара — Апсатская (40 км).

На Дальнем Востоке до 2030 г. запланировано:

- строительство новых железнодорожных линий Якутск — Магадан, Нижний Бестях — Мома — Магадан (протя-

женность 1131 км), Селихин — Сергеевка (протяженность 1085 км), Сукпай — Самарга (протяженность 1085 км), Тында — Зея (105 км), Гарь — Февральск (141 км), Якутск — Кангалассы (50 км), Мегино-Алдан — Джебарики-Хая (87 км), Хани — Олекминск (450 км); Новочугуевка — Кавалеро — Дальнегорск — Рудная Пристань, Кавалеро — Ольга, Сергеевка — Лазо — Валентин, Дальнереченск — Новопокровка (с продлением линии до Дальнегорска — Рудная Пристань); Сухановка — Зарубино;

- строительство второго пути и электрификация на участках Уссурийск — Гродеково; Смоляниново — Дунай; Барановский — Хасан; Турий Рог (Новокачалинск) — Сибирцево — Новочугуевка — Кавалеро — Дальнегорск — Рудная Пристань — Кавалеро — Ольга; Партизанск (Сергеевка) — Валентин; Находка — Новочугуевка;

- организация скоростного движения на линиях Уссурийск — Владивосток, Владивосток — Хабаровск;

- комплексное развитие Владивостокского транспортного узла, включающее в себя реконструкцию железнодорожной станции Мыс Чуркина, строительство второго пути на участке железной дороги Вторая Речка — Мыс Чуркина, увеличение пропускной способности участков Вторая Речка — Мыс Чуркина и Мыс Чуркина — Дальрыбпорт, реконструкцию железнодорожной станции Владивосток, строительство соединительного пути от сортировочного парка железнодорожной станции Владивосток к причалам Владивостокского морского торгового порта и проектируемому контейнерному терминалу; строительство второго пути и электрификацию на участках Дальрыбпорт — Улисс — Шамора — Артем, Владивосток — Эгершельд — Надеждинская (со строительством совме-

щенного железнодорожно-автомобильного моста через Амурский залив в районе станции Океанская — полуостров Де-Фриз;

- комплексное развитие Находкинского транспортного узла: реконструкция железнодорожной станции Находка, строительство участка железной дороги Находка-Восточная — Козьмино);

- формирование системы логистических центров и парков на базе крупных железнодорожных станций (г. Уссурийск);

- железнодорожных пограничных переходов Гродеково — Суйфэньхэ и Махалино (Камышовая) — Хунчунь;

- строительство железнодорожных пограничных переходов Турий Рог — Мишань и Лесозаводск — Хулинь с продлением железнодорожной линии Лесозаводск — Дальнегорск — Рудная Пристань.

Автомобильные дороги

Общая протяженность и плотность сети автомобильных дорог в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке составляет 92,4 тыс. км, или 14 % от общероссийских показателей (см. таблицу). В Восточной Сибири максимальной по протяженности является автодорожная система в Забайкалье, в Красноярском крае, Иркутской области, на Дальнем Востоке — в Приморском, Хабаровском краях, Амурской области. Средняя плотность пролегания автомобильных дорог составляет 8,9 км на 1 тыс. кв. км территории, что существенно ниже среднероссийского показателя — 37,9 км на 1 тыс. кв. км территории.

Значительная часть дорог с твердым покрытием сосредоточена в Забайкалье, Красноярском крае, Иркутской области и южных районах Дальнего Востока, на Сахалине, где проходят автомобильные дороги федерального значения «Усури» (Хабаровск — Вла-



дивосток), «Колыма» (Якутск — Хандыга — Магадан, на юге соединяется с сетью дорог Амурской области, часть трассы проложена по зимнику) и «Амур» (соединяет Амурскую область и Хабаровский край с регионами Восточной Сибири). Для восточных регионов значимы автомобильные федеральные дороги «Лена» (Большой Невер — Томмот — Якутск), Южно-Сахалинск — Корсаков, Южно-Сахалинск — Холмск, «Виллой» (от автомобильной дороги «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска), «Енисей» (Красноярск — Абакан — Кызыл — государственная граница с Монголией).

Развитие инфраструктуры автомобильного транспорта в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке будет связано в основном с созданием крупных логистических центров и транспортных коридоров, повышением надежности северного завоза, освоением месторождений, а также строительством перерабатывающих предприятий и трубопроводов.

Формирование перспективной дорожной сети России до 2030 г. должно включать в себя строительство и модернизацию автомобильных дорог федерального значения в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке¹, обеспечивающих:

- межрегиональное сообщение и интеграцию разобщенной дорожной сети отдельных областей в единую транспортную систему России (Владивосток — Хабаровск — Чита — Новосибирск);
- автотранспортную связь субъектов на северо-востоке страны с дорожной сетью России (Хабаровск — Николаевск-на-Амуре с подъездом к Комсомольску-на-Амуре, Южно-Сахалинск — Тымовское — Оха — порт Москальво);
- подъезд от федеральной сети России к морским портам Ольга, Ванино, Восточный и др.

В 2010 г. построена федеральная трасса «Чита — Хабаровск».

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 г. приоритетными направлениями должны стать строительство и реконструкция участков автомобильных дорог «Виллой», М-60 «Усури», М-56 «Лена», «Колыма», Хабаровск — Николаевск-на-Амуре с подъ-

ездом к Комсомольску-на-Амуре, Усть-Камчатск — Петропавловск-Камчатский, Соболево — Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск — Тымовское — Оха — порт Москальво, подъездов от федеральной сети к г. Благовещенск, морским портам Владивосток, Ванино, Восточный, аэропортам городов Анадырь и Петропавловск-Камчатский, продление автомобильной дороги «Колыма» до порта Анадырь и строительство ответвления трассы на Камчатку.

В рамках подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» в Приморском крае ведется строительство и реконструкция мостовых переходов через бухту Золотой Рог и на о-в Русский через пролив Босфор Восточный, автомобильной дороги аэропорт Кневицы — ст. Санаторная на участке автомобильной дороги М-60 «Усури» (733—752-й км), автомобильной дороги пос. Новый — п-ов Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) через Амурский залив. Также приводится в нормативное техническое состояние улично-дорожная сеть Владивостока.

Морские порты

На побережье Дальнего Востока действует 32 морских порта. Наибольшее значение имеют порты с круглогодичной навигацией и потенциальным грузооборотом не менее 1 млн т в год, крупнейшие из которых расположены в Приморском крае (Восточный, Находка, Владивосток, Посьет, Пластун), в Хабаровском крае (Ванино, Де-Кастри), на Сахалине (Холмск, Корсаков, Углегорск), а также порты Магадан и Петропавловск-Камчатский.

Прямой выход портов Приморья и порта Ванино на Транссибирскую магистраль и БАМ способствовали образованию крупных транспортных узлов — Владивостокского (Владивостокский торговый порт), Находкинского (Находкинский торговый порт, нефтепорт, порт Восточный) и Ванинского (порты Ванино, Советская Гавань и ЗАО «Трансбункер»).

В 2010 г. объем перевалки грузов портами Дальнего Востока составил

118,06 млн т. После реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и планов инвесторов мощности портов должны увеличиться почти на 50 млн т.

Самый крупный и современный порт на Дальнем Востоке — Восточный, его грузооборот — 35,68 млн т. Грузооборот порта Ванино составляет 17,3 млн т, порта Находка — 15,32 млн т, порта Владивосток — 11,18 млн т, порта Посьет — 4,67 млн т.

В структуре перевозимых грузов в портах Дальнего Востока более 60 % приходится на экспортные товары, около 5 % — на импортные и 20 % — на каботажные перевозки. Высокая доля каботажных перевозок наблюдается в портах Магадан (80 %), Петропавловск-Камчатский (85,9 %) и Холмск (99 %). Экспортные потоки с дальневосточного побережья формируются за счет поставок в страны АТР нефти, леса, металла, угля, руды, рыбы и морепродуктов. В структуре импортных грузов преобладают продовольственные товары.

Развитие морских портов — важное условие усиления экономических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В настоящее время грузооборот и технические характеристики терминалов на Дальнем Востоке несопоставимы с показателями портов стран Тихоокеанского кольца — Японии, Китая, Кореи, Индии, США, Канады, Сингапура.

Обеспечение системного развития транспортно-логистических узлов включает в себя расширение железнодорожной, автодорожной и морской инфраструктуры в Приморском, Хабаровском краях, на Камчатке, Сахалине и в других субъектах Дальнего Востока, их интеграцию в международную транспортную систему².

Порты Дальнего Востока могли бы принять на себя грузопотоки приграничных провинций Китая, частично разгрузив транзитные порты Японии и Кореи, осуществляющие в настоящее время перевалку грузов, идущих из Китая на западное побережье США и Канады и обратно.

Согласно федеральной Стратегии развития морской портовой инфра-

¹ См. подробнее: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р); Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2009 г. № 2094-р); Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 г. № 1120-р).

² См. подробнее: Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2009 г. № 2094-р); Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 г. № 1120-р); Водная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2009 г. № 1235-р); Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р).



структуры в перспективе до 2030 года¹, разработанной специалистами органов государственного управления и крупнейших отраслевых компаний, для формирования международной конкурентоспособности инфраструктуры морских портов необходимо:

- обеспечение достаточных мощностей для перевалки грузов;
- достижение экономической эффективности развития портовой инфраструктуры;
- достижение международной конкурентоспособности услуг российских портов;
- обеспечение безопасного функционирования и развития морской портовой инфраструктуры и морского транспорта;
- решение общественных и социальных задач развития морской портовой инфраструктуры и морского транспорта.

Перспективная грузовая база, тяготеющая к бассейну российского Дальнего Востока, оценивается в 400 млн т, в том числе по наливным грузам — 160 млн т, по сухим — 240 млн т. Грузовая база портов Дальневосточного бассейна будет обеспечена в основном энергетическими (нефть, нефтепродукты, сжиженные природные и углеводородные газы, уголь, кокс), нефтегазохимическими, горно-металлургическими, продовольственными (зерно, соя) и лесными ресурсами Сибири и Дальнего Востока, а также функционированием транспортного коридора «Восток — Запад» (контейнеры).

Однако дальнейшее развитие мощностей портов Дальневосточного бассейна может быть ограничено пропускной способностью железной дороги.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 1185 утверждено создание портовой особой экономической зоны (ПООЗ) в порту Советская Гавань. Предполагаемые суммарные мощности новых терминалов составят порядка 60 млн т.

В рамках подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» на территории Дальневосточного федерального округа осуществляется реализация инвестиционного проекта «Развитие транспортного узла „Восточный-Находка“ (Приморский край)».

На побережье Татарского пролива в бухтах Ванино, Мучка, заливе Советская Гавань активно формируется Ванино-Совгаванский транспортно-промышленный узел, что уже к 2020 г. приведет к увеличению объемов переработки грузов в портах региона с нынешних 10 до 60 млн т.

В рамках развития транспортно-логистической морской инфраструктуры Дальнего Востока важнейшими системообразующими проектами являются:

- развитие контейнерных перевозок из северо-восточных провинций Китая в Японию, США и Канаду через российские порты, прежде всего Владивосток и Восточный на основе модернизированных контейнерных терминалов;
- строительство логистического центра «Южный приморский терминал» для экспорта металлов, леса, целлюлозы (Владивостокский морской торговый порт);
- строительство третьей очереди угольного терминала в Находке мощностью 6,5 млн т с последующим ее увеличением до 28 млн т в год;
- расширение нефтеналивного терминала в Находке;
- строительство в порту Восточный второй очереди терминала для перевалки метанола 1 млн т в год;
- строительство терминала по переработке транзитных грузов китайского направления в порту Зарубино;
- расширение нефтеналивного терминала в Козьмино до 50 млн т в год;
- строительство нефтеперерабатывающего завода, нефтепродуктового и нефтехимического терминалов в бухте Елизарова;

- строительство угольного терминала мощностью 8 млн т в бухте Суходол возле г. Большой Камень;
 - реконструкция припортовой станции Находка-Восточная;
 - развитие морского порта Посыет;
 - строительство угольного терминала на побережье залива Петра Великого;
 - строительство угольного терминала в порту Ванино (бухта Мучка);
 - строительство угольного терминала на о-ве Сахалин в районе мыса Изъльметьева;
 - строительство зерновых терминалов в портах Восточный и Ванино.
- Развитие транспортной инфраструктуры региона должно носить комплексный характер: согласование планов строительства портовой инфраструктуры со строительством автомобильных и железнодорожных объектов позволит существенно повысить грузооборот портов на Дальнем Востоке, решит проблему узких мест на пути следования транспорта, повысит конкурентоспособность продукции предприятий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конторович А. Э., Коржубаев А. Г., Санесев В. А., Эдер Л. В. Генплан для Востока России // Нефтегазовая вертикаль. 2004. № 17.
2. Коржубаев А. Г., Филимонова И. В., Эдер Л. В. Концепция формирования новых центров нефтегазового комплекса на востоке России. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2010.
3. Коржубаев А. Г., Филимонова И. В., Эдер Л. В. Стратегия комплексного освоения ресурсов и запасов газа Восточной Сибири и Дальнего Востока // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. 2009. № 1.
4. Коржубаев А. Г., Суслов В. И. Стратегия развития инфраструктуры транспорта нефти, нефтепродуктов и газа // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. 2009. № 1.
5. Программа создания в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке единой системы добычи, транспортировки газа и газоснабжения с учетом возможного экспорта газа на рынки Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона (утверждена Приказом министра промышленности и энергетики Российской Федерации от 03.09.2007 г. № 340).
6. Суслов В. И., Коржубаев А. Г. Развитие транспортных путей и транспортной инфраструктуры энергетики Сибири // Проблемы развития российской энергетики: Материалы науч. сессии СО РАН, 24 февр. 2005 г., Новосибирск. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005.
7. Суслов В. И., Коржубаев А. Г., Малов В. Ю. Транспорт Сибири: проблемы и перспективы // Регион: экономика и социология. 2004. № 3.
8. Суслов В. И., Елгин В. В., Коржубаев А. Г. Транспортная инфраструктура востока России // Нефтегазовая вертикаль. 2005. № 7.
9. Суслов В. И., Коржубаев А. Г. Энергетические транспортные пути и транспортная инфраструктура в Сибири и на Дальнем Востоке // ЭКО. 2005. № 8.
10. Филимонова И. В. Стратегия развития газовой промышленности Восточной Сибири и Дальнего Востока // Отраслевой и макроэкономический аспекты развития российской экономики: сб. науч. тр. / отв. ред. В. Н. Павлов, Л. К. Казанцева. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2010.

¹ См. подробнее: Стратегия развития морской портовой инфраструктуры в перспективе до 2030 года. URL: <http://www.rosmorport.ru>.