

ЭКОНОМИКА

Научная статья

УДК 332.1:656.073.235(571.6)

МОЖНО ЛИ ВЕРНУТЬ ВОСТОЧНОМУ ПОЛИГОНУ БЫЛОЙ РОСТ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК?

Е.А. Заостровских

Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская 153, г. Хабаровск, 680042,
e-mail: zaost@ecrin.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7447-0406>

В условиях переориентации грузовых потоков с запада на восток страны и действия санкций транспорту Восточного полигона уделяется достаточно много внимания. Ключевым является развитие магистральной транспортной инфраструктуры, формирование мультимодальных перевозок и транспортно-логистических узлов для роста контейнерных перевозок как ключевых грузов, способных образовать новый вектор экономики Дальневосточного региона. Статья раскрывает текущее состояние и проблемы развития объема перевозок Восточного полигона. Проводится анализ провозной способности железной дороги Восточного полигона и мощностей морских портов региона, а также представлен срез текущей ситуации мирового рынка контейнерных перевозок и возможности включения в азиатский рынок транспортно-логистических услуг. Особое внимание уделяется проблемам инфраструктурных диспропорций в части морских портов и железной дороги Восточного полигона, реализации контейнерных и угольных проектов. Актуальность данной темы обусловлена снижением показателей контейнерных перевозок Восточного полигона в 2025 году, необходимостью выявления сложившихся барьеров и возможных способов решения данного вопроса. Сделан вывод о том, что для восстановления былого роста контейнерных перевозок на Восточном полигоне необходимо устранить системные проблемы развития транспортной инфраструктуры, а также учесть негативные последствия, вызванные действием санкций. Проблему инфраструктурного дисбаланса на Восточном полигоне можно частично решить, синхронизировав контейнерные потоки, создав транспортно-логистические узлы, разделив их на региональные и международные. Представлены некоторые рекомендации относительно развития транспортной инфраструктуры Восточного полигона.

Ключевые слова: инфраструктурное развитие, дефицит мощностей, транзитный потенциал, Дальневосточный регион.

Образец цитирования: Заостровских Е.А. Можно ли вернуть Восточному полигону былой рост контейнерных перевозок? // Региональные проблемы. 2025. Т. 28, № 4. С. 101–106. DOI: 10.31433/2618-9593-2025-28-4-101-106.

Введение

Дальний Восток является самым большим по площади регионом и при этом самым слаборазвитым в отношении транспорта [8, 10]. Вместе с тем в условиях переориентации грузов с запада на восток России и действия санкций ему отведена ключевая роль в формировании международных транспортных коридоров и в развитии контейнерной логистики. Это подразумевает создание

надлежащей транспортной инфраструктуры Восточного полигона без возможности отложить «на потом».

Материалы и методы исследования

Статья основана на отраслевой статистике, которая использовалась для определения текущего состояния грузовых и контейнерных перевозок Восточного полигона. За основу были взяты такие методы, как анализ, аналогия, синтез, обобщение.

В статье основной фокус сосредоточен на следующих показателях: контейнерные и грузовые перевозки, инфраструктурные мощности.

Особенности развития перевозок Восточного полигона

Восточный полигон – это сеть железных дорог общей протяжённостью свыше 14 тыс. км, состоящая из Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог, с выходом на стратегические порты Дальневосточного региона. Формируют спрос на перевозку грузов Восточного полигона основные массовые грузы, которые требуют специализированного железнодорожного и портового транспорта, а также надлежащей инфраструктуры для их перемещения и обработки [1].

В отношении перспектив развития Восточного полигона были озвучены масштабные задачи – увеличить пропускную способность к 2032 г. до 270 млн т [11]. Реализация плана развития Восточного полигона разбита на три этапа и предусматривает последовательное увеличение провозной способности БАМа и Транссиба. В большей степени модернизация инфраструктуры Восточного полигона связана с увеличением его пропускной способности для удовлетворения растущего объёма грузовых перевозок в направлении азиатских рынков через морские порты Дальневосточного региона.

Объём грузовых перевозок Восточного полигона с 2020 г. увеличился в 2,5 раза и в 2024 г. составил 310 млн т. За этот же период объём контейнерных перевозок увеличился в 1,7 раз и в 2024 г. составил 1,3 млн контейнеров ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент – условная единица измерения, используемая в логистике для стандартизации и расчёта вместимости контейнеров). Следует отметить, что если за данный период инфраструктура железной дороги Восточного полигона со «скрипом», но справлялась с планом перевозок контейнеров, демонстрируя стране и миру каждый год новые рекордные показатели, то в 2025 г. объём контейнерных перевозок замедлился и, вероятно, сократится на 20–22% по сравнению с предыдущим годом [4].

Снижение показателей по контейнерным перевозкам произошло из-за того, что проблемы 2024 г. (структурные дисбалансы на рынке контейнерных перевозок, дефицит полувагонов и колебание тарифных цен на контейнерные перевозки) не были решены в текущем году. Такая ситуация вынудила многие компании переориентировать контейнерные грузы на западные порты страны,

где по-прежнему сохраняются стабильные тарифы при росте грузопотока [4]. Кроме того, в настоящее время были завершены практически все «лёгкие» строительные мероприятия на железной дороге Восточного полигона, которые не требовали серьёзных капиталовложений при его строительстве и модернизации [2].

В свою очередь мощности портов развивались намного быстрее, чем провозная способность Восточного полигона, поскольку капиталоёмкость мероприятий в портах существенно ниже. Соответственно разрыв между мощностями портов и возможностью транспортировки грузов железнодорожным транспортом постепенно увеличивался и в 2024 г. составил 134 млн т [3]. Собственно, сложилась ситуация, когда развитие железных дорог Восточного полигона не поспевает за развитием объектов портовой инфраструктуры.

Если обратиться к работе морских портов, то можно отметить, что объём перевалки контейнеров в портах региона за этот же период увеличился в 4,4 раза и в 2024 г. составил 6,6 млн контейнеров ДФЭ. Основной массив контейнеров сосредоточен в стратегических портах: Владивосток (68%) и Восточный (28%). По предварительным оценкам, объём перевалки контейнеров в портах региона за семь месяцев 2025 г. сократился на 10,8% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года [7]. Основной причиной снижения стало падение спроса на импортные товары.

Стоит отметить, что в структуре грузов портов региона контейнеры составляют лишь 8%, а наибольшую долю – уголь, нефть и нефтепродукты (46% и 27% соответственно). Соответственно инфраструктура большинства стратегических портов региона ориентирована на перевалку примитивных грузов, не требующих использования высоких технологий [6].

По прогнозным оценкам экспертов, мощности портов Дальневосточного региона увеличатся на 130 млн тонн и в 2030 г. составят 470 млн т. При этом на развитие новых мощностей планируется внести 196,66 млрд. руб. [9]. Однако, большая часть проектов, «привязанных» к этим планам развития портов, имеет сырьевую направленность, что обуславливает высокую вероятность потери привлекательности на международном рынке транспортно-логистических услуг. Так, в частности, планы развития порта Владивосток связаны с продолжением строительства терминала Суходол для перевалки угля (20 млн тонн) и со строительством контейнерного терминала (1,2 млн контейнеров ДФЭ). Перспективы порта

Восточный связаны с реализацией ряда проектов: угольный терминал Север (20 млн т); третья очередь угольного терминала (6 млн т); зерновой комплекс (3,5 млн т); Восточный балкерный терминал (9 млн т); морской терминал «Коулстар» (1,5 млн т) [12]. В порту Посыт планируется создать многопрофильный терминал по перевалке лесных, зерновых и контейнерных грузов. Запланировано увеличение производственных мощностей АО «Дальтрансуголь» (до 40 млн т) в порту Ванино, строительство угольного терминала Порт Эльга (30 млн т), строительство 2-го этапа угольного терминала в бухте Мучка (7,2 млн т).

В последнее время порты накопили целый ряд инфраструктурных проблем. Одни можно классифицировать как «хронические», которые являются пережитком современного периода: технический износ основного оборудования в портах, низкая скорость обработки грузов, скопление партий вагонов, сложная процедура таможенного оформления грузов, низкий уровень инноваций и новых портовых технологий. Другие – продиктованы изменением условий внешней и внутренней среды:

- **инфраструктурный дефицит.** Зачастую не хватает контейнеров, складских площадей, перегружочного оборудования и железнодорожной инфраструктуры;

- **изменения на рынке операторов контейнерных перевозок.** Замена крупных операторов контейнерных перевозок (Maersk, Ocean Network Express, Yang Ming) на мелких азиатских операторов с флотом меньшего тоннажа. Это привело к увеличению времени простоя морских судов в портах.

Для устранения обозначенных проблем был одобрен Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, который направлен на частичное преодоление инфраструктурных диспропорций. Также разработаны и приняты программы по ключевым направлениям. В 2021 г. утверждена «Транспортная стратегия РФ на период до 2035 года», которая ориентирована в том числе на сбалансированное развитие эффективной транспортной инфраструктуры для обеспечения устойчивого экономического роста и территориальной связности страны. В тот же период принято Постановление об инвестиционных декларациях при строительстве в портах, которое направлено на повышение гарантийных обязательств инвесторов.

Предполагается, что реализация данных мероприятий разрешит вопросы инфраструктурных

диспропорций. Однако, каким образом будут решаться вопросы развития контейнерных перевозок при реализуемых сырьевых проектах, «рецепта» нет.

Мировые тенденции

В 2020–2024 гг. мировой объём морских контейнерных перевозок заметно рос ввиду повышенного спроса на электронную торговлю товаров во время пандемии Covid-19. При этом по мере ослабления пандемии Covid-19 данная тенденция сохранилась, а некоторые события последних лет (одновременные сбои в перевозке грузов Панамского канала, Красного моря и Суэцкого канала, торговая напряжённость и санкции, забастовки рабочих в портах) «высветили» слабые места в действующей цепочке поставок «точно в срок» и побудили некоторые компании использовать другие модели, например, «последняя миля» [5]. За этот же период на основных магистральных маршрутах (Транстихоокеанский, Азия – Европа и Трансатлантический) объём контейнерных перевозок увеличился на 1% и в 2024 г. составил 59,4 млн контейнеров ДФЭ [14]. В 2025 г. мировой рынок морских контейнерных перевозок по-прежнему находится в условиях высокой неопределённости, а усугубили ситуацию новые негативные факторы: понижение фрахтовых ставок до уровня 2023 г.; введённые новые пошлины США, которые сократили объёмы перевозок, особенно на Трансатлантическом маршруте. Тем не менее, прогнозируется, что в 2025 г. рост мирового объёма контейнерных перевозок составит от 2% до 7,6% и достигнет 187–197 млн контейнеров ДФЭ [15].

Предполагается, что наиболее динамичным направлением торговли в ближайшем будущем станут маршруты Китая с развивающимися рынками, такими как Бразилия, Индия и Российская Федерация. Высокие экспортные показатели Китая являются основным фактором роста на данных маршрутах и в этих регионах. Соответственно, для Дальнего Востока России появилось «окно возможностей» для развития контейнерной логистики с Китаем.

Обсуждение результатов исследования

Проблему инфраструктурного дисбаланса на Восточном полигоне можно частично решить, синхронизировав контейнерные потоки, создав транспортно-логистические узлы, разделив их на региональные и международные.

Одним из таких проектов может выступать региональный транспортно-логистический центр (ТЛЦ) «Артём», который направлен на расширение транспортного узла во Владивостоке и защи-

ту интересов мелких операторов, не способных самостоятельно решать логистические вопросы. Введение в эксплуатацию ТЛЦ «Артём» позволит закрыть вопрос со скоплением поездов на подъезде к портам и, как следствие, увеличит контейнерооборот в регионе.

Не менее важным проектом является создание международного порта-хаба на юге Приморского края с целью формирования транспортно-логистической сети с Китаем. В настоящее время только подбирается площадка под данный проект. Мощность нового объекта, предположительно, составит 60 млн тонн в год. Закладка проекта намечена на 2028 г. Введение в эксплуатацию такого порта-хаба увеличит скорость обработки грузов в порту.

При реализации данного проекта важно использовать конкурентно-партнёрскую модель развития порта-хаба [13]. Формирование и развитие транспортно-логистических узлов окажет положительное влияние на Дальневосточный регион: позволит снизить затраты на торговлю, создаст добавленную стоимость, привлечёт дополнительные трудовые ресурсы, улучшит логистические услуги и поможет развить в регионе другие виды деятельности.

Для того чтобы Восточный полигон мог формировать новый вектор контейнерной логистики, надлежит решить несколько комплексных вопросов:

1. Синхронизировать развитие портовой инфраструктуры и железной дороги Восточного полигона. При модернизации железной дороги Восточного полигона необходимо учитывать планы развития портовых терминалов, ориентированных на экспорт как сырьевых грузов, так и транзитных контейнеров;
2. Разработать региональную программу развития транспортной инфраструктуры. Давно назрела необходимость разработать программу синхронизированных действий, которая будет одновременно предусматривать развитие грузовой базы железной дороги Восточного полигона и морских портов Дальневосточного региона;
3. Учитывать социально-экономические риски при реализации проектов. Использовать передовые технологии и детальную проработку социально-экономических рисков при развитии крупных инфраструктурных проектов.

Заключение

Объём грузовых перевозок Восточного полигона в последние годы стабильно рос и создал

некоторую «иллюзию» успешного развития. Однако нерешённые проблемы 2024 г. отрицательно отразились на итоговых показателях в 2025 г. Для того чтобы Восточный полигон восстановил былой рост контейнерных перевозок, необходимо решить системные вопросы развития транспортной инфраструктуры, а также учесть проблемы, вызванные действием санкций. Проблему инфраструктурного дисбаланса на Восточном полигоне можно частично устранить, синхронизировав контейнерные потоки, создав транспортно-логистические узлы, разделив их на региональные и международные.

Исследование выполнено на основе проведённых экспертно-аналитических заключений трёх транспортных сессий: «Заглянуть за горизонт: реалии и перспективы контейнерной логистики», «Речная логистика Дальнего Востока: навигация в будущее», «Роль Дальнего Востока в обеспечении транспортного суверенитета в России» в рамках X Восточного экономического форума, который прошёл 3–6 сентября 2025 г. в г. Владивостоке (<https://forumvostok.ru/>).

ЛИТЕРАТУРА:

1. Бардаль А.Б. Предложение транспортных услуг на Дальнем Востоке: пространственные характеристики и ключевые показатели // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2023. № 3 (107). С. 5–21. DOI: 10.24866/2311-2271/2023-3/5-21.
2. Владимиров Е.К. Устоять в конкурентной борьбе. 15.11.2023 // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1687/106025/> (дата обращения: 18.08.2025).
3. Дефицит провозной способности Восточного полигона составил 134 млн тонн. 19.12.2022 // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/news/1678/99954/> (дата обращения: 18.08.2025).
4. Заглянуть за горизонт: реалии и перспективы контейнерной логистики // X Восточный экономический форум. URL: <https://forumvostok.ru/programme/business-programme/?day=4.09.2025> (дата обращения: 06.09.2025).
5. Заостровских Е.А. Мировые тенденции развития морского транспорта в 2022 г. // Регионалистика. 2023. Т. 10, № 6. С. 175–186. DOI: 10.14530/reg.2023.6.175.
6. Заостровских Е.А. Угольные порты Ванино и Восточный и их влияние на экономику региона // Проблемы развития территории.

2020. № 1 (105). С. 78–92. DOI: 10.15838/ptd.2020.1.105.6.
7. Контейнерооборот портов Дальнего Востока снизился почти на 11% с начала года. 18.08.2025 // РЖД-Партнер.ру. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/konteynerooborot-portov-dalnego-vostoka-snizilsya-pochti-na-11-s-nachala-goda/> (дата обращения: 12.09.2025).
 8. Король Р.Г. Организация приграничной термиально-логистической инфраструктуры транспортной системы Дальнего Востока: монография. Хабаровск: ДВГУПС, 2025. 178 с.
 9. Михайлов В. Актуальные вопросы портовой отрасли в новых реалиях // Морские порты. 2023. № 3. URL: <https://morvesti.ru/obzor/1715/103557/> (дата обращения: 10.07.2024).
 10. Неретин А.С., Зотова М.В., Ломакина А.И., Тархов С.А. Транспортная связность и освоенность восточных регионов России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2019. № 6. С. 35–52. DOI: 10.31857/S2587-55662019635-52.
 11. Реализация третьего этапа развития Восточного полигона (до 2035 года) // ОАО «РЖД». URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?accessible=true&id=19722#main-header> (дата обращения: 07.06.2025).
 12. Три кита Восточного: уголь, контейнеры и нефтяные грузы. 27.06.2024 // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/109979/> (дата обращения: 10.07.2025).
 13. Monios J., Wilmsmeier G., Ng A.K.Y. Port system evolution – the emergence of second-tier hubs // Maritime Policy & Management. 2019. Vol. 46. P. 61–73. DOI: 10.1080/03088839.2018.1468937.
 14. Review of Maritime Transport 2023 // UN trade & development. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (дата обращения: 06.02.2024).
 15. Review of Maritime Transport 2024 // UN trade & development. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> (дата обращения: 12.03.2025).
- REFERENCES:
1. Bardal A.B. Provision of transportation services in the Russian Far East: spatial characteristics and key indicators. *Izvestiya Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta. Ekonomika i upravlenie*, 2023, no. 3 (107), pp. 5–21. (In Russ.).
 2. Vladimirov E.K. To stand up in the competitive struggle. 15.11.2023. *Morskie vesti Rossii*. Available at: <https://morvesti.ru/analitika/1687/106025/> (accessed: 18.08.2025). (In Russ.).
 3. The shortage of the carrying capacity of the Eastern landfill amounted to 134 million tons. 19.12.2022. *Morskie vesti Rossii*. Available at: <https://morvesti.ru/news/1678/99954/> (accessed: 18.08.2025). (In Russ.).
 4. Look beyond the horizon: realities and prospects of container logistics. *X Vostochnyi ekonomicheskii forum*. Available at: <https://forumvostok.ru/programme/business-programme/?day=4.09.2025>. (accessed: 09.06.2025). (In Russ.).
 5. Zaostrovskikh E.A. Global Trends in the Development of Maritime Transport in 2022. *Regionalistika*, 2023, vol. 10, no. 6, pp. 175–186. (In Russ.). DOI: 10.14530/reg.2023.6.175.
 6. Zaostrovskikh E.A. The Coal Ports of Vanino and Vostochny and Their Influence on the Region's Economy. *Problemy razvitiya territorii*, 2020, no. 1, pp. 78–92. (In Russ.). DOI: 10.15838/ptd.2020.1.105.6.
 7. Container turnover in the ports of the Far East has decreased by almost 11% since the beginning of the year. 18.08.2025. *RZhD-Partner.ru*. Available at: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/konteynerooborot-portov-dalnego-vostoka-snizilsya-pochti-na-11-s-nachala-goda/> (accessed: 12.09.2025). (In Russ.).
 8. Korol R.G. *Organizatsiya prigranichnoi terminal'no-logisticheskoi infrastruktury transportnoi sistemy Dal'nego Vostoka: monografiya* (Organization of the border terminal and logistics infrastructure of the transport system of the Far East: a monograph). Khabarovsk: Far Eastern State University of Communications, 2025. 178 p. (In Russ.).
 9. Mikhailov V. Actual issues of the port industry in new realities. *Morskie porty*, 2023, no. 3. Available at: <https://morvesti.ru/obzor/1715/103557/> (accessed: 10.07.2024). (In Russ.).
 10. Neretin A.S., Zотова М.В., Ломакина А.И., Тархов С.А. Transport Connection and Development of the Eastern Regions of Russia. *Izvestiya Rossiiskoi Akademii Nauk. Seriya Geograficheskaya*, 2019, no. 6, pp. 35–52. DOI: 10.31857/S2587-55662019635-52. (In Russ.).
 11. Implementation of the third stage of the Eastern Landfill development (until 2035). *OAO «RZhD»*. Available at: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?accessible=true&id=19722#main-header> (accessed: 07.06.2025). (In Russ.).

12. Three Eastern whales: coal, containers and oil car-goes. 27.06.2024. *Morskie vesti Rossii*. Available at: <https://morvesti.ru/analitika/1688/109979/> (accessed: 10.07.2025). (In Russ.).
13. Monios J., Wilmsmeier G., Ng A.K.Y. Port system evolution – the emergence of second-tier hubs. *Maritime Policy & Management*, 2019, vol. 46, pp. 61–73. DOI: 10.1080/03088839.2018.1468937.
14. Review of Maritime Transport 2023. *UN trade & development*. Available at: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (accessed: 06.02.2024).
15. Review of Maritime Transport 2024. *UN trade & development*. Available at: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024> (accessed: 12.03.2025).

CONSIDERATION OF THE POSSIBILITY TO RESTORE THE CONTAINER TRANSPORTATION FORMER GROWTH AT THE EASTERN POLYGON

E.A. Zaostrovskikh

Due to the sanctions and reorientation of cargo flows from the west to the east of the country, a lot of attention is being paid to the Eastern Polygon transport, in particular, to the mainline transport infrastructure development, the formation of multimodal transportation, transport and logistics hubs, in order to increase the container transportation. This transportation is considered as key cargoes, forming a new vector of the Far East region economy. The article reveals the current state and problems of transportation volume development at the Eastern Polygon. The author has made the analysis of the Eastern polygon railway shortage, seaports capacities in the region, as well as a cross-section of the global container transportation market current situation and possibility of our inclusion into the Asian transport and logistics services market. Special attention is paid to the problems of infrastructural imbalances in terms of seaports, the Eastern Polygon railway, and container and coal projects implementation. The relevance of this topic is due to the decrease in the Eastern Polygon container transportation indicators in 2025. It is necessary to identify the existing barriers and define possible ways of resolving this issue. It is concluded that in order to restore the former growth of container traffic at the Eastern Polygon, the systemic problems of transport infrastructure development are to be considered and solved, taking into account the problems caused by the sanctions. The infrastructural imbalance at the Eastern Polygon can be partially solved by container flows synchronizing and creating transport and logistics hubs, having subdivided them into regional and international ones. Some recommendations regarding the transport infrastructure development at the Eastern Polygon are presented by the author.

Keywords: infrastructural development, capacity shortage, transit potential, Far Eastern region.

Reference: Zaostrovskikh E.A. Consideration of the possibility to restore the container transportation former growth at the eastern polygon. *Regional'nye problemy*, 2025, vol. 28, no. 4, pp. 101–106. (In Russ.). DOI: 10.31433/2618-9593-2025-28-4-101-106.

Поступила в редакцию 08.10.2025

Принята к публикации 24.12.2025