

Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути»

© 2015

С. Сазонов, Е. Кудрявцев, У Цзы

В статье выявлены основные преимущества сухопутного транзита через территорию России, проанализированы внешние и внутренние факторы, препятствующие встраиванию российской транспортной сети в систему международных транзитных коридоров. Рассмотрены возможные способы и пути интеграции РФ в международную транспортную систему с целью повышения доли России в международных перевозках между странами АТР и Европы.

Ключевые слова: Северо-Восточный Китай, международный транзитный коридор, логистическая цепочка, транзитный потенциал, транспортная инфраструктура.

Полюс опережающего экономического роста в мире все более сдвигается в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), где постепенно формируется новый доминирующий мировой экономический центр. На долю 21 страны Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), занимающего ведущее место в иерархии региональных организаций АТР, приходится около 57% мирового ВВП, более 43% объема прямых иностранных инвестиций, около 50% объема мировой торговли и 40% населения Земли¹. Выступая в 2014 г. на церемонии открытия ежегодного совещания Боаоского азиатского форума, премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что Азия и Китай становятся главным двигателем восстановления и роста мировой экономики. Ведущие западные эксперты и аналитики сходятся во мнении, что в ближайшие годы страны АТР будут в немалой мере определять вектор мирового развития.

В сентябре 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин выступил в Казахстане с инициативой создания «Экономического пояса Шелкового пути» — т.е., за счет модернизации континентальных азиатских и европейских транспортных коммуникаций обеспечить резкое увеличение объемов грузооборота стран АТР с Европой². За предшествующие 10 лет ежегодный рост товарооборота Китая со странами, расположенными вдоль этого маршрута, рос примерно на 19%. В 2013 г. он превысил триллион долларов, или 25% общего объема его товарооборота. В ближайшие 5 лет КНР намерена импортировать товаров из стран Азии и Европы на \$8 трлн, а объем инвестиций в эти регионы превысит \$450 млрд³.

Международные аналитики признают, что в ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум — ежегодные темпы роста рынка

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ИДВ РАН. Тел.: 8(499) 129-04-01; E-mail: jsazonova2010@mail.ru. Кудрявцев Евгений Сергеевич, аспирант ИДВ РАН. Тел.: 8-985-8878731; sinology@inbox.ru;

У Цзы, аспирантка ИДВ РАН. E-mail: wendywu828@yandex.ru.

инфраструктурного строительства составят 7–8%⁴. В 2025 г. его объем достигнет \$5,3 трлн, или 60% мирового рынка инфраструктурного строительства. Причем половина капиталовложений в развитие этого рынка будет инвестирован Китаем⁵. Согласно рекомендациям специалистов Азиатского банка развития (АБР), азиатским странам в 2010–2030 гг. следует инвестировать более \$8 трлн в развитие своей инфраструктуры. По мнению аналитиков Всемирного банка (ВБ), высказанному в 2014 г., для ликвидации инфраструктурных ограничений страны Южной Азии в течение ближайших десяти лет должны ежегодно вкладывать \$250 млрд в развитие своих транспортных сетей, а страны Восточной Азии — \$600 млрд⁶. Однако ни ВБ, ни АБР не могут оказать странам этих регионов соответствующую финансовую помощь, концентрируя свои усилия на менее масштабных инвестициях в страны с низким уровнем доходов.

По ходу 21-ой неформальной встречи лидеров АТЭС (2014 г.) Си Цзиньпин отметил, что Китай готов активно включиться в процесс становления инвестиционного партнерства между правительствами, частным сектором и международными организациями для развития региональной инфраструктуры. Он выступил с предложением создать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ)⁷. По мнению руководства КНР, подобный финансовый институт придаст новый импульс региональному инфраструктурному строительству, сократит отток капиталов из Азии, активизирует экономический рост не только в странах АТР, но и во всем мире⁸. На Боаоском форуме 2014 г. Ли Кэцян сообщил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в \$100 млрд будет сугубо коммерческим институтом, открытым и для стран, не входящих в регион. При этом он будет отличаться от АБР и ВБ, поскольку те являются «политизированными институтами, выступающими в качестве государственных агентов»⁹. По словам министра финансов КНР Лоу Цзивэя, размер взноса Китая в уставной фонд АБИИ составит \$50 млрд.

В октябре 2014 г. представители 21 азиатской страны (Лаоса, Кампучии, Мьянмы, Таиланда, Вьетнама, Малайзии, Сингапура, Брунея, Филиппин, Индонезии, Казахстана, Узбекистана, Кувейта, Непала, Омана, Южной Кореи, Монголии, Индии, Пакистана, Шри Ланки, Бангладеш) подписали в Пекине меморандум о создании АБИИ. Ожидается, что в 2015— начале 2016 гг., после ратификации соглашения всеми участниками этот новый банк (со штаб-квартирой в Пекине) начнет свою деятельность.

На встрече министров финансов стран АТЭС, состоявшейся в октябре 2014 г. в Пекине, основной темой обсуждения стала программа финансирования инфраструктурных проектов, призванных подстегнуть спрос и ускорить экономический рост. В ноябре 2014 г. Китай принял решение предоставить ряду стран АТЭС льготный кредит в размере \$20 млрд на развитие транспортной инфраструктуры, из которых \$10 млрд будут выделены правительством КНР, а \$10 млрд — Китайским банком развития (China Development Bank).

Императивы формирования российского транспортного коридора Европа—АТР

Согласно большинству оценок, в начале XXI в. наиболее интенсивное развитие торговли наблюдается между рынками стран АТР и Европы. Поскольку трассы российских транзитных коммуникаций соответствуют кратчайшим географическим расстояниям, РФ в перспективе могла бы открыть прямой путь между зонами зарождения и поглощения грузопотока этих макроэкономических полюсов. Российская транспортная транзитная система сегодня теоретически обладает рядом преимуществ. Здесь налицо действующая система транзитных коридоров (хотя и с недостаточным пока что запасом пропускной способности). Сухопутный транзит через территорию России имеет ряд преимуществ по сравнению с морским транспортом. Согласно данным ЮНКТАД, в 2013 г. около 80% мировой торговли осуществлялась через 30 крупнейших портов мира, вслед-

ствие чего они работают с максимальной нагрузкой¹⁰. Вследствие повышения рисков из-за пиратских нападений увеличиваются страховые платежи перевозчиков, что ведет к удорожанию контейнерного транзита морем. При альтернативном использовании морского маршрута через мыс Доброй Надежды возрастают сроки доставки и, соответственно, серьезно удорожают перевозки. Т.е., основным конкурентным преимуществом перевозок через территорию РФ становится фактор времени, поскольку по ряду наименований грузов сроки транспортировки определяют качество и конечную цену товара.

Факторы, препятствующие полноценному встраиванию России в Евразийский рынок транзитных грузоперевозок

Распад СССР и последующие кризисные явления в экономике России, процессы дезинтеграции на постсоветском пространстве привели к тому, что российская транспортная инфраструктура в последние десятилетия практически не развивалась и сегодня в плохом состоянии, которое все более ухудшается из-за нехватки капиталовложений в ее развитие, содержание и ремонт. Состояние железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМа не отвечает потребностям роста рынка грузовых перевозок — коэффициенты использования мощности на большинстве участков превышают предельно допустимые значения. В последние 10 лет на Восточном полигоне нагрузка на сеть Транссиба увеличилась с 340 млрд до 570 млрд т/км в год и продолжает расти, несмотря на общее падение перевозок в 2013–2014 гг.¹¹. В 2013 г. протяженность участков с лимитированной провозной способностью на восточном полигоне Транссиба составляла 3,2 тыс. км. В случае недостаточных объемов финансирования для их реконструкции к 2018 г. общая протяженность этих участков достигнет 8,1 тыс. км, или 75% протяженности всей сети восточного полигона магистрали¹². Железнодорожная инфраструктура крайне изношена. В 2013 г. уровень износа основных фондов достиг 86%, Недофинансирование ремонта путей грозит еще большим снижением скорости движения на сети и ростом числа аварий.

При этом капиталовложения в развитие транспортного комплекса КНР с начала XXI в. стали превышать 8% ВВП Китая (в России — менее 2% ВВП), а в рамках проведения политики «выхода вовне» Китай приступил к форсированному развитию мощностей транзитной инфраструктуры. За этот период капиталовложения в развитие континентальной железнодорожной сети превысили там 6 трлн юаней (около \$1 трлн), из которых более половины было ассигновано на высокоскоростные трассы. Строительство скоростных магистралей позволило удвоить скорость движения и пропускную способность обычных грузовых магистралей, включая костяк евразийских транзитных путей. Китайские железные дороги составляют реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь, за счет сравнительно низкого тарифа на грузоперевозки. Как признал председатель ОАО «РЖД» В. Якунин, «на сегодняшний день подвижной состав в Китае в два с лишним раза дешевле российского и подготовлен для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч»¹³.

Не менее значимая причина недостаточной загруженности Транссиба — непосредственная и завышенная стоимость железнодорожных тарифов ОАО «РЖД» и неразвитая система отношений в сфере страхования грузов. Экспорт товаров в КНР и другие страны АТР из Европы через дальневосточные порты с доставкой внешнеторговых грузов к ним по Транссибу (от \$4 тыс.) по-прежнему вдвое дороже экспорта морским путем. В результате существенная часть импорта из стран АТР доставляется в нашу страну не коротким маршрутом через российские дальневосточные порты и по Транссибирской магистрали, а извилистым морским путем через Суэцкий канал и порты Европы¹⁴. Транссиб, БАМ, Севморпуть (СМП), по-прежнему *служат сугубо внутрироссийскими транспортными артериями*.

В 2013 г. более 70% мирового объема обработки контейнерных грузов приходилось на АТР, в регионе находятся 9 из 10 крупнейших по обороту контейнеров портов мира, 6 из которых — китайские¹⁵. В 2013 г. грузооборот морских портов КНР превысил 190 млн ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера), а доля КНР в мировом контейнерном грузообороте превысила 30%. Хотя в ближайшие несколько лет на мировом рынке контейнерных перевозок появятся дополнительные транспортные средства, прежде всего в виде новых сверхкрупных контейнеровозов, спрос на нем, по-прежнему, будет расти быстрее, чем предложение. Согласно прогнозам экспертов ВБ, среднегодовой прирост мирового объема обработки контейнерных грузов в портах в 2014–2015 гг. составит 7–8%¹⁶.

В настоящее время основной трассой, обеспечивающей внешнеэкономические связи между странами АТР и Европы, является морской маршрут через построенный в 1869 г. Суэцкий канал (95% международных перевозок). В 2015 г. Египет введет в эксплуатацию новый канал протяженностью 35 км. (параллельный старому), что значительно повысит его пропускную способность. Немалую роль играет и Панамский канал, обеспечивая 4% международных евразийских перевозок и, в основном, двустороннюю торговлю между его главными пользователями — Китаем и США. В 2007 г. начались работы по реконструкции канала (стоимость составила около 5,3 млн долл.),¹⁷ что позволит пропускать суда, вмещающие 12 тыс. контейнеров и удвоить пропускную способность Панамского канала в 2016 г. За последнее время грузоместимость магистральных контейнеровозов, используемых на данных маршрутах, значительно увеличилась, что повлекло существенное снижению себестоимости перевозок.

Инвестиции в расширение инфраструктуры морских портов Китая и умножение парка морских судов за последние 15 лет превысили 5 трлн юаней. В 2013 г. общий объем грузов, прошедший через все морские порты КНР, составлял уже 10,7 млрд т, на долю китайского торгового флота приходилось 40% мирового объема транспортировки навалочных грузов¹⁸. Из 20 крупнейших по грузообороту мировых портов 17 были расположены в Азии, а в первую десятку крупнейших портов мира вошли 7 китайских портов¹⁹. Годовой грузооборот 20-ти китайских портов превышает 100 млн т. *По объему грузооборота морских портов КНР опережает дальневосточные порты РФ почти в 100 раз*²⁰. На Дальнем Востоке обрабатывается около 20% российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты РФ, при этом около 80% всех морских перевозок дальневосточного бассейна осуществляются через порты южного Приморья (Восточный, Находка и Владивосток)²¹. Их совокупные мощности по грузообороту составляют около 50 млн т, а по обороту контейнеров — около 300–350 тыс. ДФЭ. По оценкам специалистов, для становления России полноценной участницей евразийского транзитного коридора, минимальный объем обработки контейнеров в этих портах должен достигать 10 млн ДФЭ²².

Оформление импортных грузов в портах ДФО таможенными службами может затягиваться до несколько недель, тогда как в мире в среднем оно занимает 1 день. Время разгрузки одного стандартного контейнера в портах Шанхай и Нинбо—Чжоушань занимает всего 15 минут (мировой рекорд), а стоимость разгрузки — около \$50 (в порте Восточный — \$140)²³. Совокупность этих негативных факторов привела к тому, что сегодня объем перевозок транзитных грузов между Европой и странами АТР через российскую территорию очень мал. В 2013 г. объем евразийского транзита через российскую территорию составлял, по официальным данным, лишь 0,2% существующего объема товарооборота между странами Европы и Азии и не превышал 50 тыс. контейнеров в год, т.е. используется не более 1% транзитного потенциала Трансиба²⁴. Причем, китайская сторона неоднократно заявляла, что готова повысить объем транзитного грузооборота через территорию Казахстана и России до 300–400 тыс. контейнеров в год и увеличить долю континентальной транспортировки в общем объеме транзита из КНР в Европу с нынешнего 1% до 7% в 2020 г.²⁵

Ежегодно между странами ЕС и АТР перемещается около 40 млн контейнеров (более 1 млрд т грузов на общую сумму \$800 млрд)²⁶, и около 95% этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России. Пользуясь нашей затянувшейся выжидательной позицией по вопросу развития дальневосточной транспортной инфраструктуры, Китай и другие морские державы АТР уже практически выдавили Россию из рынка евразийского грузового транзита. В стратегическом плане фактор доминирования Китая на рынке морского евразийского транзита может иметь негативные последствия для планов российского руководства о превращении транспортной системы РФ в значимое звено транзитных перевозок между Европой и АТР. Ожидать, что страны АТР одновременно захотят воспользоваться российским маршрутом для перевозки своих товаров, а Китай «добровольно поделится» значительной частью грузопотока своего транзитного коридора, — маниловщина.

Развитие транспортной инфраструктуры РФ и ДФО в системе региональных и евроазиатских транспортных коридоров

Россия становится все менее значимым партнером для АТР, тогда как значение региона для нашей страны по мере смещения сюда центра мировой экономической активности (и в условиях антироссийских экономических санкций со стороны Запада) возрастает. В связи с этим российскому руководству пора отказаться от упования на геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, якобы автоматически гарантирующие ей роль державы, влиятельной в данных регионах. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в интеграционные процессы АТР сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и использования того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно. Промедление с развитием Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ сулит потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития транспортной сети КНР.

Главная причина того, что мы не зарабатываем на транзите столько, сколько могли бы — в том, что Транссиб сегодня не функционирует как международный евроазиатский транспортный коридор, каковым всегда являлся. Сегодня мы не можем предложить готовый транспортный продукт национального уровня, продаваемый на мировом рынке. Трансконтинентальный коридор на основе Транссиба безусловно нужен, однако, учитывая высокую стоимость проекта даже простой его реконструкции, акцент на международные транзитные перевозки в направлении Европа — Азия представляется второстепенной задачей, ибо потенциальные объемы транзита не окажутся столь существенными, чтобы возможные будущие доходы от него (примерно \$2 млрд.) существенно отразились на бюджете РФ.

Следует также учитывать, что транзитный вариант капитализации российской территории в качестве трансмодального транспортного коридора чреват стратегическими и экономическими рисками. В целях стимулирования экономического роста КНР и другие страны АСЕАН делают сегодня ставку на стимулирование внутреннего спроса, что отметил премьер Госсовета КНР Ли Кэцян на Боаоском форуме в 2014 г. Выступая в сентябре 2014 г. на международной выставке China—ASEAN Expo в Наньнине заместитель премьера Госсовета Чжан Гаоли заявил, что «в течение ближайших пяти лет китайские прямые инвестиции в страны АСЕАН превысят \$500 млрд, а КНР импортирует из региона товаров на \$10 трлн»²⁷. Если в течение 5–10 лет страны АСЕАН смогут добиться, чтобы регион стал не только центром промышленного производства, но и потребления, то объем транзитного потока евроазиатских перевозок может сократиться: соответственно, российские инвестиции в развитие транзитной инфраструктуры не окупятся.

Сегодня пространственная геополитика Китая стала многовариантной. Пекин при формировании «экономического пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути 21 в.» планирует создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу не только через РФ, но и через Центральную Азию, страны ЮВА и Ближний Восток, что снижает его возможные инфраструктурные риски.

Судьба Дальнего Востока РФ более тесно связана с Китаем и СВА, чем с европейской частью России, в основном, в силу его географического положения. ДФО и СВА составляют «естественный географический и экономический пояс». Для Дальнего Востока РФ тесные экономические связи с Китаем (в первую очередь) и странами ЮВА, Японии, Южной Кореи могут стать столь же полезными, как и с регионами европейской части РФ. А существующие трудности (международные и национальные барьеры), осложняющие взаимовыгодное сотрудничество, могут быть преодолены путем создания эффективной *региональной интеграции российско-китайских транспортных систем*. Адресная и адекватная государственная поддержка развития транспорта ДФО позволила бы органично встроить дальневосточную инфраструктурную сеть в китайские и международные транспортные коридоры и их императивное объединение с транспортной системой РФ. Россия и Китай могли бы стать ведущими региональными интеграционными магнитами, способными, при определенных условиях, обеспечить превращение приграничной инфраструктурной интеграции в многополярную региональную структуру. В случае присоединения к ней и использования ее мультипликативного эффекта реальную выгоду смогли бы получить все страны АТР.

Сегодня железнодорожная сеть центрального и западного Китая в значительной степени перегружена, испытывает трудности в доставке экспортных грузов в порты восточного побережья страны для вывоза их в Европу. Следует ускорить создание транспортного коридора Пекин—Москва (завершить к 2018 г. строительство 1-го участка — 770-км ВСЖД Москва—Казань). Это позволит увеличить пропускную способность западного полигона Транссиба, нарастить железнодорожные транзитные грузопотоки, формируемые в центральных и западных провинциях КНР и направляемые через Казахстан по территории РФ в Западную Европу.

В свою очередь транспортная инфраструктура северо-восточных провинций КНР в направлении российской границы и участок Транссиба от основных на азиатских границах РФ железнодорожных КПП Забайкальск—Маньчжоули и Гродеково—Суйфэнхэ до российских дальневосточных портов недогружены. Поэтому первоочередная задача российско-китайской транспортной интеграции заключается в переводе на плечо участка ДВЖД Забайкальск—тихоокеанские порты РФ существенной части грузов, произведенных в северо-восточных и центральных провинциях КНР для дальнейшей транспортировки в Европу, к восточным портам КНР и в страны ЮВА. И обратно с вероятным последующим переключением части этого транзитного грузопотока на китайские железнодорожные магистрали в западном направлении, т.к. сегодня пропускные возможности Транссиба ограничены.

Резкое повышение транзитного потенциала ДФО могло бы стать мощным импульсом развития региональной инфраструктурной интеграции, сопряженной с договором о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) и планом «экономического пояса Шелкового пути». Следует также активизировать перевозки по международному транспортному коридору (МТК) «Приморье—1» (Харбин—Суйфэнхэ—Гродеково—порт Восточный—страны АТР).

В развитии межрегионального грузопотока заинтересованы как северо-восточные провинции КНР, получающие выход к портам южного Приморья, так и Япония, Южная Корея, страны АСЕАН. При условии значительного повышения пропускной способности Транссиба и дальневосточных портов, сегодня это — наиболее реальный и, вероятно, последний, шанс для реализации планов регионального транзита. В реализации

планов роста национального транзитного ресурса Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), как замыкающего звена Транссиба, отводится роль плацдарма для закрепления позиций России на рынках КНР и стран ЮВА. ДВЖД имеет значительный потенциал для наращивания объемов перевозки экспортно-импортных грузов России с Китаем и странами АТР, а увеличение резерва пропускной способности железнодорожных переходов Забайкальск—Маньчжоули, Гродеково—Суйфэнхэ, Хасан—Туманган—Раджин, возобновление работы перехода Махалино—Хуньчунь позволит обеспечить рост регионального товарооборота и значительно увеличить доходы местных бюджетов.

В 2013 г., по признанию начальника ДВЖД, объем перевозок нефти снизился на 12 млн т, что было связано с реализацией проекта ВСТО и увеличением ее перекачки по российско-китайскому нефтепроводу Сковородино—Дацин. Объемы ежедневной передачи сырой нефти через погранпереход Забайкальск—Маньчжоули для Харбинской железной дороги сократились, что дало уникальный шанс для российских портов и, в особенности, железных дорог, использовать возможность диверсификации поставок газа из РФ. Альтернативой будущей доставке газа посредством планируемого трубопровода «Сила Сибири» и для морской транспортировки СПГ из российских портов могут стать поставки компримированного (сжатого) газа (КПГ) в контейнерах по морю и по железной дороге. Контейнеры для транспортировки КПГ удобны при континентальной транспортировке в условиях отсутствия газопроводной сети. Емкости выдерживают давление в пределах 200–250 бар, а цилиндры связаны в один модуль (контейнер), что делает их пригодными к перевозке большого количества газа на одной железнодорожной платформе.

Вариант транспортировки КПГ в провинции Дунбэя по российским железным дорогам весьма эффективен и прост в реализации. Проект не требует привлечения инвестиций в строительство железнодорожной инфраструктуры, поскольку при перевозке КПГ используется уже имеющаяся дальневосточная российская железнодорожная сеть, примыкающая к границе КНР. Используя потенциал логистических компаний, можно связать газовые месторождения РФ, мощности по подготовке газа с китайскими потребителями.

После того, как вступил в эксплуатацию трубопровод Сковородино—Дацин, высвободившиеся от перевозки нефтепродуктов мощности железных дорог ДФО позволяют принять значительные потоки КПГ и начать освоение весьма перспективного газового рынка Дунбэя. Реализация плана переброски КПГ в КНР может продуцировать и макроэкономический эффект для РФ — после введения в эксплуатацию магистрального российско-китайского газопровода транспортировку КПГ легко переориентировать на морские экспортные перевозки в юго-восточные провинции КНР и в АТР.

Транзитный потенциал Забайкальского края является весьма значительным. На российско-китайской границе кроме Забайкальска расположен КПП Приаргунск, который также связан с сетью российских железных дорог. На территории КНР уже достроен участок железнодорожной дороги от Хайлара до сопредельного с Приаргунским КПП Хэйшаньтоу. Эти КПП разделяет только отсутствие участка в 20 км федеральной автотрассы от Приаргунска до пограничного перехода, а также нет мостового железнодорожного перехода через Амур. При помощи китайских инвестиций на российско-китайской границе мог бы появиться новый современный железнодорожный пограничный переход.

Значительную выгоду мы можем получить от реализации разработанного в 1990-е годы дальневосточными учеными проекта МТК «Приморье-2», который предусматривает транзит товаров, производимых в Дунбэе, через порты Хасанского района Приморского края. Сегодня товары, произведенные в северо-восточных провинциях КНР (с их общей территорией 1,45 млн км² и населением свыше 120 млн чел.), не имеющих собственного выхода к Японскому морю, транспортируются на большие расстояния для вывоза через порты КНР. Из г. Хуньчуня, например, до ближайшего порта Даляня груз приходится везти почти за полторы тысячи километров, тогда как от Хуньчуня до порта

Зарубино расстояние транспортировки сокращается до 75 км (а длительность транспортировки — на 5 дней), до порта Посьета — 42 км, до порта Славянки — 200 км. Кроме того, железнодорожная сеть северо-восточных провинций Китая перегружена внутрирегиональными грузами и не справляется с внешнеторговыми потоками — в 2013 г. вследствие лимитирующих ограничений инфраструктурной сети Дунбэя не было вывезено 86 млн т различных грузов. В повестке дня: модернизация железнодорожной инфраструктуры Хасанского района (строительство развязов Пожарский и Барский, реконструкция пограничного перехода Махалино—Хуньчунь). В 2015 г. объем контейнерных перевозок в направлении Махалино—Хуньчунь может достичь 2 млн т грузов и 3 тыс. ДФЭ, к 2017 г. — до 8 млн т грузов и более 23 тыс. ДФЭ²⁸.

Главным звеном проекта МТК «Приморье-2» должен стать порт Зарубино, расположенный в 80 км северо-западнее порта Владивостока и всего в 18 км от российско-китайской границы, он должен стать альтернативой доставке китайских грузов по железной дороге до китайского порта Далянь (см. схему 4). Власти провинции Цилинь намерены инвестировать \$3 млрд в увеличение ежегодного грузооборота незамерзающего порта Зарубино до 60 млн т, а в перспективе до 100 млн т²⁹. Порт объединит зерновой терминал на 40 млн т, контейнерный терминал на 2 миллиона ДФЭ, терминал ро-ро (накатных) грузов на 1,5 млн ед. в год, терминал для перевалки генеральных грузов (более 25 млн т). Проект реконструкции порта предполагает увеличить количество причалов с действующих 4-х до 12–15. Это даст возможность использовать 60% мощности российского порта для вывоза продукции провинций Дунбэя в южные регионы КНР, а 30% — для экспорта в страны АТР и Северную Америку³⁰.

В 2014 г. власти провинции Цилинь согласились передать в аренду на 50 лет российской группе «Сумма» 310 га земли в Хуньчуне для строительства логистического центра по обработке грузов с мощностью до 40 млн т в год, где будут обрабатываться китайские грузы, прибывающие в Хуньчунь, будет производиться их сортировка и формирование судовых партий. Китайские компании достигли договоренностей с группой «Сумма» о перевалке продукции через Зарубино. Цилиньская зерновая компания намерена переваливать 10 млн т зерновых (пшеницы, кукурузы, сои) в год. Компания «Хэнда» готова с 2018 г. ежегодно переваливать не менее 5 млн т воды с возможным ростом объемов в восемь раз к 2025 г. Чанчунский автозавод (крупнейшее в мире сборочное производство Volkswagen) намерен ежегодно импортировать через Зарубино из Европы и Америки автокомплектующие общим объемом 40 тыс. ДФЭ. «Сумма» намерена инвестировать \$300–350 млн в строительство логистического центра и реконструировать российский участок железной дороги до порта Зарубино (построить вторые пути и провести электрификацию), а также планирует подать заявку в Фонд национального благосостояния для финансирования проекта «Большой порт Зарубино» в размере около 46 млрд руб. В качестве соинвесторов рассматриваются банки КНР и РФ³¹.

В 2014 г. ДВЖД организовала пробный пропуск большегрузных контейнеров по маршруту Хуньчунь—Зарубино, а власти порта уже заявили о готовности без дополнительного увеличения собственных мощностей ежегодно принимать от российских железнодорожников до 5 тыс. ДФЭ. Китайские эксперты полагают, что в случае соединения Зарубино с Транссибом, повышения портовых мощностей, увеличения пропускной способности железнодорожного перехода Махалино—Хуньчунь этот российский порт сможет конкурировать через 10 лет с китайскими портами Далянь или Шанхай³². В целях повышения логистических возможностей порта Зарубино власти провинции Цилинь выразили заинтересованность в строительстве ВСЖД Владивосток—Хуньчунь и в соединении ее с китайской железнодорожной сетью.

При условии улучшения качества российской транспортной сети в целом, развития порта Зарубино и значительного повышения пропускной способности железнодорожной сети ДФО идея Президента РФ В.В. Путина об использовании транзитного

потенциала Транссиба и БАМа (выскаанная на 14-м саммите ШОС) смогла бы получить реальное воплощение. Несомненно, что загрузка приморских портов РФ может проходить с еще большей эффективностью, если реализовать неоднократно обсуждавшиеся с китайской стороны планы по строительству железных дорог из провинции Хэйлунцзян в Приморский край: Дуннин—Полтавка—Уссурийск и Мишань—Турый Рог. Следует построить железнодорожные мосты между Хэйхэ и Благовещенском, Хулинем и Лесозаводском.

В 2013 г. в КНДР завершилась реконструкция железной дороги от российской станции Хасан до северокорейского города-порта Раджин. Эта дорога позволит ОАО «РЖД» увеличить международные контейнерные перевозки на 4 млн т на первом этапе с перспективой роста до 17 млн т. В дальнейшем прогнозируется увеличение грузопотока и расширение номенклатуры грузов, включая перевалку контейнеров (до 100 тыс. в год)³³. В свою очередь китайская сторона построила автомобильную дорогу от Хуньчуня до порта Раджин, способную загрузить железную дорогу в направлении РФ (Раджин—Туманган—Хасан), либо загрузиться частью российских грузов для последующей отправки их на запад КНР и в Казахстан. Для реализации этих планов необходимо расширить узкие места на российской территории — серьезно модернизировать инфраструктуру участка Барановский—Хасан, являющегося связующим звеном Транскорейской магистрали и Транссиба.

Основные экономические гиганты расположены в Северном полушарии и, следовательно, главная ось мировой экономики сместится с Запада на Восток, где будет формироваться развитая приарктическая экономическая зона с участием России, КНР и стран ЮВА. Развитие российского и китайского ледокольного и транспортного флота, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания по Севморпути (СМП) позволила бы обеспечить круглогодичное сообщение со странами Северо-Восточной Азии. Полноценная эксплуатация восточного полигона СМП есть стратегическая задача использования этого маршрута в качестве национальной транспортной коммуникации РФ: железная дорога Сабетта—Бованенково загрузит действующую дорогу Обская—Бованенково, обеспечит соединение с Северной и Свердловской железными дорогами и далее с Транссибом.

В конце 2013 г. торговое судно Yongsheng водоизмещением 19,461 т совершило за 33 дня первый проход протяженностью около 2936 морских миль по СМП (из Даляня через Берингов пролив до Роттердама). Интерес китайских судоходных компаний к СМП выше, нежели к другому арктическому морскому пути — Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах³⁴. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. Намечены планы создания совместного российско-китайского парохозяйства, которое осваивало бы Северный морской путь, перевоза по нему коммерческие грузы. По словам начальника Центра по обеспечению судоходства в Восточно-Китайском море Министерства транспорта КНР Ван Хэсюня, использование СМП позволяет судам сократить расстояние транспортировки на 25–55% по сравнению с традиционными коридорами перевозок из портов восточного побережья КНР в порты Западной Европы, Северного и Балтийского морей³⁵. Интерес к подобным походам могут проявить порты Даньдун, Инкоу, Циньхуандао, Тяньцзинь, Шанхай и, в особенности, порты Дунбэя³⁶. При этом они отмечают значительные трудности, возникающие при проходе по СМП, связанные с неразвитостью береговой инфраструктуры и низким качеством логистики.

Китайские специалисты полагают, что нынешняя Россия не сможет самостоятельно создать нормальные условия для освоения СМП, и заинтересованность РФ в поиске партнеров открывает новые возможности для КНР³⁷. В свою очередь Китай, сталкиваясь с трудностями при проведении морских судов по СМП, заинтересован в изучении российского опыта судоходства в высоких широтах и сотрудничестве с РФ в

освоении арктических путей. Согласно расчетам Института полярных исследований КНР, объем внешнеторгового оборота Китая в 2020 г. может составить \$7,6 трлн. А поскольку 90% внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, то стоимость 10% внешнеторговых грузов, перевезенных китайскими морскими компаниями по СМП в 2020 г., может достичь \$683 млрд. Если наладить тесное российско-китайское взаимодействие в освоении СМП, то структура морских евразийских перевозок изменится кардинально³⁸.

Если организация регионального коридора через территорию РФ вследствие недостатка инвестиций в полном объеме затруднена, то следует находить возможности для его реализации по частям. Первым этапом могло бы стать определение приоритетной железнодорожной магистрали, связывающей два крупных промышленных центра — один в КНР, другой в РФ. Такой участок может быть проложен в относительно короткие сроки, а его рентабельная эксплуатация возможна задолго до завершения строительства коридора в целом: протяженность транспортных путей может составить в таком случае лишь несколько сот километров. Одним из таких участков регионального транспортного коридора мог бы стать отрезок пути Харбин—Иркутск. Целесообразно увязывать прокладку транспортного коридора со строительством новых автомобильных дорог, ЛЭП и других коммуникаций. Наличие крупного регионального аэропорта и внутренних водных путей позволяет превратить этот транспортный узел в зону зарождения крупного центра транзитной экспортерской торговли из КНР и других стран АТР в европейские регионы РФ. Поскольку ближайшим «впускным клапаном» экспортного грузопотока является Харбин, то такой инфраструктурный мост не только стимулировал бы экономическое развитие крупных российских региональных центров Читы и Улан-Удэ (а с китайской стороны — Дацина, Хайлара, Цицикара), но и стал бы основой для создания пояса экономического роста в промышленных центрах вдоль магистрали.

Огромный потенциал сотрудничества российских дальневосточных портов с ближайшими китайскими портами в провинции Ляонин — Далянем, Даньдунем, Инкоу. В 2008 г. Госсовет КНР постановил основать таможенную зону в заливе Даяо близ порта Далянь, что стало важным шагом в развитии стратегии открытости провинции Ляонин. Именно в этом районе планируется создание одного из крупнейших международных портов СВА. Провинциальные власти планируют до 2015 г. вложить более 20 млрд юаней в реализацию 35 проектов, предусматривающих строительство новых причалов, развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в районе портов. К концу 12-й пятилетки в провинции будут действовать 5 крупных морских портов с ежегодным грузооборотом более 100 млн т каждый, а общий объем грузооборота всех портов провинции Ляонин увеличится до 1,1 млрд т³⁹.

Наибольшую перспективу сулит сотрудничество российских дальневосточных портов с быстро развивающимся портом Даньдун, расположенным на самой северной оконечности континентальной береговой линии Китая. В 2013 г. объем его грузооборота составил 120 млн т, объем контейнерных перевозок превысил 1,5 млн ДФЭ. Порт занимает удобное географическое положение, будучи расположен между КНР и КНДР и совсем рядом с РФ, Японией, РК и Монголией, находится на пересечении морских путей, соединяющих 90 портов семидесяти стран. Ускоренными темпами идет строительство причала, который специализируется на обслуживании крупных судов, перевозящих железную руду, водоизмещением до 300 тыс. т. В ближайшие 2–3 года продовольствие, стальной прокат, уголь и железная руда только из 14 городов, расположенных в восточной части Северо-Восточного Китая, могут обеспечить рост грузооборота порта Даньдун на 100 млн т, а выход к морю через него позволит предприятиям СВК сократить логистические издержки на 6 млрд юаней в год. По оценкам, к концу 12-й пятилетки здесь будут

дополнительно построены более 60 глубоководных причалов, а годовой грузооборот порта достигнет 400 млн т⁴⁰.

Позитивный настрой на развитие взаимовыгодного и прагматичного экономического сотрудничества, включая укрепление региональной транспортной интеграции, продемонстрировали руководители двух великих стран-соседей при встрече Си Цзиньпина с В.В. Путиным на 14-м саммите ШОС (Душанбе, сентябрь 2014 г.).

1. Xi to chair APEC Economic Leaders' Meeting. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1021/c90883-8797640.html>.
2. Xi's speech on China-Central Asia ties catches global attention . URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-09/08/c_132700989.htm.
3. APEC economies pledge flexible fiscal policies, stress infrastructure investment . URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1023/c90883-8798513.html>.
4. Asia's infrastructure market close to \$5.3t by 2025 . URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/13/t20141113_3896905.shtml.
5. Asia infrastructure boom boon for China . URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117_3918646.shtml.
6. China, ASEAN discuss new Maritime Silk Road . URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/0917/c90883-8783570.html>.
7. A bank that will realize inclusive development . URL: <http://www.ecns.cn/business/2014/05-22/115311.shtml>.
8. AIIB good for region, good for the world . URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/04/content_18863789.htm.
9. Jiang Xueqing(*Chinadaily.com.cn*). Infrastructure bank taking shape . URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-04/10/content_17425452.htm.
10. The revival of the Silk Road: perspectives from point of view of Kazakhstan-China cooperation . URL: <http://english.people.com.cn/102774/8470618.html>.
11. Плетнев С. Двух магистралей мало. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2364283>.
12. РЖД не хватает на рельсы . URL: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/567531/rzhd-ne-hvataet-na-relsy>; Фурсова И. Россия прошита Транссибом . URL: <http://www.rg.ru/2014/08/01/transsib.html>; Карнаух М. Инфраструктурная конкуренция . URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585054>.
13. Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России / Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования. М.: Науч. эксперт, 2008. С. 141.
14. China-Europe railway relaunches . URL: http://www.china.org.cn/business/2014-04/24/content_32191382.htm.
15. Zhao Lei (*China Daily*). Chinese shipbuilder reveals breakthrough technology . URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2013-08/20/content_16905725.htm.
16. CIMC plans production base. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-03/18/content_31823592.htm; Shipping sector sailing toward crisis . URL: http://en.ce.cn/main/latest/201408/18/t20140818_3374679.shtml.
17. Panama Canal launches pre-operating plan for new set of locks. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201408/21/t20140821_3401049.shtml.
18. Zhou Siyu (*Chinadaily.com.cn*). China demand to push up dry-bulk carrier rates . URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-04/19/content_16423980.htm.
19. Zhong Nan (*Chinadaily.com.cn*). Ports experience stable expansion in 2013 . URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/chinadata/2014-03/14/content_17347273.htm; China approves expanded opening of Tianjin port . URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-10/06/content_18699681.htm.
20. Чжунго тунци чайяо 2014. Пекин, 2014. С. 133.
21. Ишаев В.И. Регион надежды // Россия в АТР. 2012. № 3 (24). С. 8.
22. Хорошавин А.В., Заусаев В.К. Дальний Восток России: как жить и хозяйствовать. Хабаровск, 2012. С. 436.

23. *Shi Xiaofeng, Yan Yiqi (Chinadaily)*. Ambition to be dynamic ship and rail hub. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/2014-11/06/content_18879735.htm.
24. Якунин В. Нам нужны решительные преобразования. О том, почему они необходимы и могут стать драйверами российской экономики. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2585049>.
25. *Lo J. (China Daily)*. Finding a fast route to European nations. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/24/content_18967230_3.htm.
26. *Tuo Yannan (Brussels), Pu Zhendong (Beijing) (China Daily)*. «New milestone» for China-EU partnership seen. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2014xivisiteu/2014-03/31/content_17390846.htm.
27. Vice Premier Zhang Gaoli's speech at China-ASEAN Expo. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-09/17/content_18614065_4.htm.
28. Артем разведет контейнеры по сухому. Заработала железнодорожная составляющая логистического центра в Приморье. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2494425>.
29. Реконструкция российского порта Зарубино принесет новые возможности странам Северо-Восточной Азии — эксперты. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-10/09/content_33705174.htm.
30. *Chen Yang (Global Times)*. Russia port has big regional goals, especially for Northeast China. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/0918/c90778-8784185.html>.
31. «Сумма» подает заявку в ФНБ на софинансирование проекта порта Зарубино. URL: <http://ria.ru/economy/20141109/1032441002.html>.
32. Китай и Россия вместе построят крупный морской порт в 18 км от границы с КНР. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2014-09/18/content_33548057.htm.
33. Российский уголь отправлен в Южную Корею через новый терминал в северокорейском порту Раджин. URL: <http://www.interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?id=562674&sec=1671>.
34. China Exclusive: China to build new icebreaker. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-01/05/c_133019770.htm.
35. Расширение порта Зарубино будет способствовать возрождению Севморпути. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2014-10/13/content_33751106.htm.
36. *Zhong Nan (China Daily)*. Arctic trade route opens. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2013-08/10/content_16884426.htm.
37. *Zhao Lei (China Daily)*. China to release its first guidebook on Arctic shipping shortcut. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2014-06/20/content_17602556.htm.
38. China Focus: Northeast Asian countries eye Arctic seaway. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-09/10/c_132709302.htm.
39. China's Northern-most Port Rises. URL: <http://english.cri.cn/6826/2013/12/28/2702s805535.htm>.
40. China's northern-most port rises. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-12/28/content_31030128.htm.