

5. Транспортная стратегия на Востоке России / Дальневосточный международный экономический конгресс: материалы круглого стола. – В 8 т. – Т. 3. – Хабаровск: ДВО РАН, 2006. – 176 с.
6. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)». М.: Минтранс России, 2001. – 56 с.
7. Leontiev R.G. The Recent Situation and the Perspective of Transportation and Telecommunication in the Russian Far East // Bulletin of the Japan Association for Comparative Economic Studies. Vol. 39. March. Sapporo: Hokkaido University, 2002. P. 135–162.

ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «ХАРБИН – О. БОЛЬШОЙ УССУРИЙСКИЙ – ВАНИНО»

*С.П. Быстрицкий, С.Н. Басова, В.К. Заусаев, Ю.В. Царионова**

Северо-Восточная Азия и Азиатско-Тихоокеанский регион — наиболее динамично развивающаяся часть мировой экономики. Для России расширение интеграционных связей с ними дает реальный шанс получить импульс развития через участие в многосторонних экономических проектах. Уникальное экономико-географическое положение юга Дальнего Востока, являющегося одной большой контактной зоной России с этими регионами, определяет прохождение через него значительных товарных потоков производственного и потребительского назначения. Дальний Восток обретает перспективу стать «мостом» для развития торгово-экономических связей АТР со странами Европы.

В ежегодном послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию РФ подчеркивается стратегическая важность восточных регионов России. В этой связи основной задачей нашей страны является выработка новых эффективных путей использования уникального экономического и геополитического положения Востока России, его богатого ресурсного и интеллектуального потенциалов.

В качестве одного из основных стратегических приоритетов развития страны определена задача опережающего развития транспортной инфраструктуры. В постиндустриальной экономике транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и людей, а в первую очередь как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Его устойчивое развитие является гарантом единства экономического пространства, свободы экономической деятельности и конкурентоспособности производства, национальной безопасности и улучшения условий жизни населения.

Освоение мировых рынков международных транзитных перевозок может

* *Быстрицкий Станислав Пахомович* — кандидат экономических наук, заслуженный экономист России, зам. директора по науке Дальневосточного НИИ рынка при Минэкономразвития России, г. Хабаровск;

Басова Светлана Николаевна — кандидат экономических наук, доцент кафедры маркетинга и рекламы Хабаровской государственной академии экономики и права;

Заусаев Вадим Константинович — доктор экономических наук, директор Дальневосточного НИИ рынка при Минэкономразвития России, г. Хабаровск;

Царионова Юлия Вячеславовна — ведущий экономист Дальневосточного НИИ рынка Минэкономразвития России, г. Хабаровск.

стать одним из основных направлений становления и устойчивого развития экономики Дальнего Востока. Через территорию региона проходят кратчайшие сухопутные, морские и воздушные пути, обеспечивающие сообщение Западной Европы со странами СВА и АТР, то есть со странами, характеризующимися огромными и постоянно растущими товарными потоками.

В настоящее время в связи с подписанным договором между Россией и Китаем о новой границе в районе Большого Уссурийского острова, достаточно продуктивной является идея использования этого участка границы для усиления дружественных отношений России и КНР. В частности, решения важнейшей для Северо-Востока Китая задачи — обеспечения прямого транспортного выхода китайских грузов к морским портам Хабаровского края. Это возможно посредством создания сквозного транзитного движения большегрузных контейнеров из северной части провинции Хейлунцзян в порт Ванино (в будущем Ванинско-Советско-Гаваньский транспортный узел) и далее, на основе регулярных контейнерных маршрутов, в Японию, Республику Корею, США.

В использовании транспортного коридора «Восток — Запад» на участке Российской Федерации заинтересованы три основные стороны: Китай и его промышленные северо-восточные провинции; США как сторона, заинтересованная в сокращении сроков и стоимости доставки; Россия, ее Дальневосточный регион как транзитная территория между северо-восточными провинциями КНР и США. Каждый из иностранных участников стремится реализовать свои стратегические цели. Остановимся более подробно на интересах возможных участников данного транспортного хода.

В настоящее время Китай остается наиболее динамично развивающейся экономикой не только в Азии, но и во всем мире. Рост объемов ВВП, внешней торговли и притока иностранных инвестиций продолжается на протяжении почти 20 лет.

Общий объем экспортно-импортных грузов Китая оценивается в размере 2 400 млн. т. Свои внешнеэкономические связи КНР осуществляет через несколько крупных сухопутных пунктов пропуска (в том числе железнодорожных) и более чем через 200 портов.

Ведущие экспортно-импортные грузопотоки Китая имеют направление на Японию (порядка 24%), США (20%), Республику Корею (13%), Тайвань (11%).

Транспортная инфраструктура Китая с трудом справляется с растущими потоками ресурсов и готовой продукции. Особенно это характерно для портового хозяйства и железнодорожной системы страны. В последнее время наблюдаются значительные задержки обслуживания грузопотоков в портах КНР. Мощности крупнейших портов КНР забиты импортной железной рудой и сталью, что вынуждает суда стоять (по данным СМИ) до месяца на якоре в ожидании разгрузки.

Не менее острые проблемы имеются на железнодорожном транспорте. По данным Государственного комитета по делам развития и реформы КНР, за 2004 г. объем грузовых перевозок железнодорожного транспорта превысил 2,2 млрд. т при увеличении ежегодно на 9%.

Основой прогноза внешнеторговых перевозок, в том числе контейнеров, является выявленная в мировой торговле зависимость между темпами роста внешней торговли и валового национального продукта. Темпы роста контей-

неризации на 3% выше общих темпов роста внешней торговли, которая, в свою очередь, опережает рост ВВП на 2 – 3%. Каждая из стран имеет свои пропорции зависимости ВЭД от ВВП. В Китае на 1% прироста ВВП приходится 1,75% прироста внешней торговли. В значительной мере это было определено опережающим ростом экспорта, который является главным фактором стимулирования спроса и роста экономики Китая. В последние годы диспропорция между объёмом экспорта и импорта (по стоимости) сокращается. В этой связи ожидается снижение темпов прироста внешней торговли по сравнению с предыдущими периодами. Тем не менее внешняя торговля Китая возрастет в предстоящее пятнадцатилетие почти в 3 раза, а объём переработки внешне-торговых грузов вырастет не менее чем на 2,6 млрд. т (табл. 1).

Таблица 1.

**Прогноз темпов роста ВВП и темпов прироста
внешнеторгового оборота КНР***

Показатели	2001–2005	2006–2010	2011–2015	2016–2020
Среднегодовые темпы прироста ВВП, %	8,5	7,5	6,0	5,0
Среднегодовые темпы прироста внешнеторгового оборота, %	14,9	10,4	8,0	6,0
Прогнозируемый объём перевозок внешнеторговых грузов на конец периода, млн. т	2 400	3 730	4 420	5 040

* Оценка ГУ «ДальНИИ рынка»

В 11-м пятилетнем плане КНР темпы ежегодного прироста ВВП планировались в размере 7,5% (в 2006 г. рост ВВП составил 10,5%). По прогнозу Китайской академии общественных наук в 2007 г. он ожидался не менее 10%.

Если в Китае к 2010 г. не произойдёт каких-либо экстраординарных событий, то объём перевозок внешнеторговых грузов превысит прогнозные оценки на 470 млн. т и достигнет 4 200 млн. т. Общая потребность в дополнительных мощностях портов и сухопутных пунктов пропуска Китая составит 1 800 млн. т. Таким образом, речь идет о серьёзной инфраструктурной революции, которую необходимо совершить Китаю немедленно, чтобы его экономическое развитие не приостановилось.

Для обеспечения потребности экономического развития страны в течение предстоящих пятнадцати лет предстоит удвоить мощность транспортной инфраструктуры, обеспечивающей внешнюю торговлю. Речь идёт о сложном и дорогостоящем процессе строительства и модернизации новых международных и национальных железнодорожных и автомобильных магистралей, электрификации железных дорог, строительстве портов, внедрении новой техники, контейнеризации.

Экономика нашего ближайшего соседа — провинции Хэйлунцзян, ориентирована на добычу нефти и угля, производство сельскохозяйственной продукции, производство продуктов питания и электротехнических товаров. Провинция производит 50,4 млн. т зерна (в т.ч. 13,6 млн. т риса, 14,5 млн. т кукурузы, 6,5 млн. т сои), 2 млн. т сахарной свеклы, 11,4 млн. т овощной продукции, 8,9 млн. т продукции животноводства. Объём добычи нефти и угля составляет 122,4 млн. т, газа — 2,5 млрд. куб. м.

Объём внешнеторгового оборота провинции составляет около 13 млрд. долл. США. Провинция занимает ведущие позиции в обеспечении внешнеэкономических связей КНР с восточными регионами России. Поэтому на неё ложится максимальная нагрузка по обеспечению планируемого увеличения внешнеторгового оборота с Россией до 60 млрд. долл. к 2010 г.

Но провозные способности существующих транспортных путей провинции, предназначенные для перевозки внешнеторговых грузов, не могут обеспечить беспрепятственное перемещение этих грузов и не отвечают растущим требованиям зарубежных рынков. Поэтому транспорт является сдерживающей отраслью экономики провинции.

Несмотря на относительную многочисленность маршрутов экспортно-импортных грузопотоков, путь к ближайшим китайским портам Жёлтого моря составляет около 1000 км и связан с использованием перегруженной железнодорожной сети (Харбин — Далянь, особенно участка Шеньян — Далянь). Поэтому провинция Хэйлунцзян (также как и более южная — Цзилинь) испытывает серьёзные трудности с выходом на внешние рынки.

В ближайшие 5 лет потребности провинции Хэйлунцзян в услугах транспорта увеличатся в общем объёме на 19 млн. т, в последующие 10 лет прирост составит 57 млн. т (всего 76 млн. т). Это только грузопоток провинции Хэйлунцзян, который «ляжет» на существующую и развивающуюся инфраструктуру региона и будет влиять на ситуацию на пунктах пропуска по всей границе с Россией и Северной Кореей. Но уже сегодня эта инфраструктура сдерживает экономическое развитие провинции Хэйлунцзян, не создаёт благоприятных условий для продвижения провинции на рынки США, Японии и Южной Кореи. Находясь в стадии быстрого экономического роста, китайская экономика требует ускоренного развития транспорта.

Особой формой организации перевозок выступают международные транспортные коридоры (МТК), так как это необходимый элемент процесса интеграции мировой экономики. Значительная часть современных и планируемых МТК обслуживают интересы, прежде всего, Китая. В Северо-Восточном регионе такими коридорами (по китайской терминологии) являются и планируются:

- МТК «Суйфэньхэ»: порты Находка/Восточный — Суйфэньхэ — Харбин — Маньчжурия — Забайкальск — Транссиб (1);
- МТК «Туманган»: порты Северной Кореи, Посъет/Зарубино — Чаньчунь — Транссиб (2);
- МТК «Далянь»: Далянь — Харбин — Хэйхэ — Благовещенск — Транссиб (3);
- МТК «Тяньцзинь»: Тяньцзинь — Пекин — Эрлянь — Улан-Батор — Транссиб (4);
- Транскитайский контейнерный коридор: Ляньюнган — Алашанькоу — Казахстан — Европа (5);

- Западный транскитайский коридор: Пусан — Сеул — Пхеньян — Синьиджу — Шеньян — Харбин — Транссиб (6);
- Восточный транскорейский коридор: Пусан — Раджин — Сонбон — Хасан — Транссиб (7).

По территории Приморского края уже проходят несколько МТК, рис. 1. Так МТК «Суйфэньхэ» начинается в российских портах Владивосток, Находка и Восточный и проходит через китайский пограничный город Суйфэньхэ, далее через Харбин, затем на западе через город Маньчжурия и российский Забайкальск выходит на Читу, расположенную на Транссибирской магистрали.

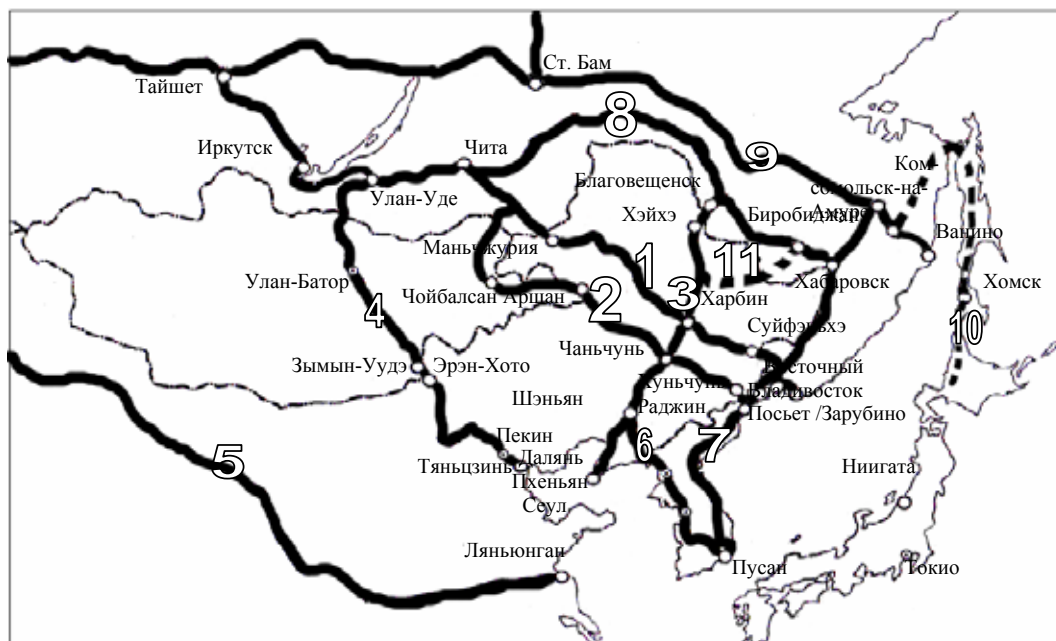


Рис. 1. Международные транспортные коридоры (МТК) Северо-Восточной Азии и российского Дальнего Востока

Коридор даёт провинции Хэйлунцзян наиболее короткий выход на Японию, республику Корею, США. Его деятельность обеспечивается с российской стороны портами: Владивосток, Находка, Восточный, а также участками дороги от портов до Уссурийска и от Уссурийска до Гродеково и далее — до границы. Мощность железнодорожного перехода в Гродеково сегодня около 9 млн. т. Линия от Суйфэньхэ до Харбина и далее до Маньчжурии имеет неэлектрифицированные и однопутные участки, что сдерживает перевозки по дороге. Станции Маньчжурия и Забайкальская связаны двухпутной железной дорогой. Грузооборот станции «Забайкальская» в 2006 г. составил 22 млн. т, из них почти 9 млн. т — нефть и нефтепродукты. Контейнерные перевозки осуществляются в незначительных количествах.

МТК «Туманган» связывает порты района реки Туманган и восточную часть Монголии, проходя через г. Чаньчунь в провинции Цилинь. Коридор имеет два маршрута: через российские порты Зарубино и Посыет и через северо-корейский порт Раджин. Ожидается, что Туманганский коридор займёт свою нишу в качестве нового маршрута, открывающего провинции Цилинь

выход к морю, и сможет принять на себя часть грузов, перевозимых в настоящее время по перегруженному транспортному коридору Далянь. С российской стороны работа коридора обеспечивается портами Зарубино и Посъет, а также участком железной дороги от станции Махалино до границы. С китайской стороны в МТК входит железнодорожная ветка от граница до станции Хуньчунь, железная дорога «Хуньчунь — Чаньчунь — Восточная Монголия». Через порт Зарубино проходит транзитная грузопассажирская линия «Сокчо (Республика Корея) — Зарубино — Хуньчунь». Контейнеры в Китай из Республики Корея идут без прохождения таможенной очистки в российской таможне, пассажиры — без таможенного досмотра. Мощность порта Зарубино 3 млн. т. Порт Посъет имеет мощности по переработке 4,3–4,5 млн. т грузов и 80 тыс. двадцатифутовых контейнеров. Действует регулярная контейнерная линия «Посъет — Акита» (Япония). Порт Раджин, расположенный в особой экономической зоне (КНДР) «Раджин — Сонбон», при благоприятных условиях составит конкуренцию портам России. Действуют регулярные контейнерные линии «Раджин — Пусан» и «Раджин — Ниигата».

Основу сухопутной транспортной системы юга Дальнего Востока, которая обеспечивает внешнюю торговлю России со странами АТР, представляют магистральные железные дороги Транссиб и БАМ, а также морские порты.

Транзитные грузопотоки, соединяющие Европу со странами Тихоокеанского побережья, идут по Транссибирскому коридору из Китая, Республики Корея, Японии и других стран. В настоящее время основной поток перерабатываемых транзитных грузов преимущественно составляют грузы, следующие в направлении АТР — Финляндия — АТР. Объем переработки грузов, следующих в контейнерах в данном направлении, составляет 89% общего объема транзитных грузов.

Нарастающая глобализация мировых торговых рынков повышает роль Транссиба как межконтинентального транзитного коридора. Сформированная технология перевозок в крупнотоннажных контейнерах надежна и эффективна. Сегодня ежедневно на Транссиб из Находки выходят 6–8 контейнерных составов, берущих направление к границам с Финляндией, Белоруссией и Казахстаном. У Транссибирского международного коридора есть немало коммерческих и технологических преимуществ, одно из главных — более чем трехкратное по сравнению с окружным морским путем сокращение сроков доставки грузов из стран АТР в Западную Европу. Скоростной контейнерный поезд развивает маршрутную скорость до 1 200 км в сутки и доставляет груз адресату за 9 суток. Фактор времени превращает сухопутный вариант в наиболее экономичный; ускорение оборота даёт экономию свыше 300 долл. США на каждом контейнере.

У Транссибирской магистрали на всем протяжении есть значительные резервы пропускной способности. К перевозке евроазиатского грузопотока возможно также подключение Байкало-Амурской магистрали.

Практически все контейнеры, перевозимые по транссибирскому коридору, принимает порт Восточный.

Железнодорожная сеть, обеспечивающая работу магистралей, портов и пунктов пропуска, включает следующие участки дорог:

- «Барановский — Хасан», с ответвлениями: «Махалино — Хуньчунь» и железнодорожными ветками на Посъет, Зарубино, Славянку. По данным

ДНИИМФ, суммарный грузопоток по всем портам и пунктам пропуска, примыкающим к данному участку железной дороги, составит в 2015 г. около 5,9 млн. т (2,3 млн. т в 2005 г.). При этом не учитывается грузопоток транскорейской железной дороги, перспективы которой не до конца определены;

- «Уссурийск — Гродеково», пропускной способностью до 15 млн. т в год (7,5 млн. т в 2005 г.), которая является составной частью МТК «Приморье — 1»;
- участок магистрали «Угловая — Владивосток», мощностью до 19 млн. т (9,2 млн. т в 2005 г.);
- «Угловая — п. Восточный», с ответвлениями на Большой Камень и Находку, суммарной мощностью по перевозкам к 2015 г. — 76,8 млн. т (35,3 млн. т в 2005 г.);
- «Селехино — Ванино — Советская Гавань», мощностью по перевозке грузов к 2015 г. до 27 млн. т (12 млн. т в 2005 г.);
- «Хасан — Раджин (КНДР) — Пусан (Республика Корея)», мощностью 500 тыс. (1-й этап) — 1000 тыс. (2-й этап) контейнеров ДФЭ.

Кроме того, в разработке находится ряд дополнительных проектов строительства (усиления) железнодорожных путей, обеспечивающих развитие международных перевозок на Дальний Восток. В число их входят:

- строительство железнодорожного моста в районе г. Благовещенска и обеспечение выхода китайского грузопотока объемом 8–10 млн. т на Транссиб для последующего направления грузов либо к портам Дальнего Востока, либо в западном направлении (Россия, Западная Европа);
- строительство железнодорожного моста в районе села Нижнеленинское и усиление железной дороги на участке Нижнеленинское — Биробиджан для обеспечения перевозок минерального сырья из России в Китай и импортных грузов из Китая в объеме 10–12 млн. т в год.

Наиболее значимые порты, обеспечивающие внешнеторговые и транзитные перевозки, сосредоточены в Приморском крае. Основные из них: порт Восточный, Находка, Владивосток.

Общая мощность по переработке грузов портов юга Дальнего Востока составляет 47 млн. т, в том числе по переработке контейнеров — 350 тыс. ДФЭ. Это ничтожно мало в сравнении с десятками миллионов тонн, переваливаемых в крупнейших портах Китая, Кореи и Японии. Включение Дальнего Востока в мировые коммуникационные системы предопределяют значительные возможности (и необходимость) для развития всех элементов транспорта: дорог, пунктов пропуска, станций, портов. При этом наибольшее влияние на него будет оказывать потребности экономики Китая, в том числе потребности развития провинции Хэйлунцзян.

Тенденции, происходящие в сфере мировой экономики, торговли и транспортной отрасли, указывают на то, что наиболее перспективными в перевозках транзитных грузов являются контейнерные перевозки. Это наиболее современный и технологичный способ перевозки грузов, за которым большое будущее. Данный факт, в частности, подтверждается ситуацией, складывающейся в области динамики перевозок различных видов грузов морским транспортом. В то время как в последние 10 лет объёмы перевозок 6 основных видов грузов, перевозимых морским транспортом (нефти, угля, железной руды, бокситов,

зерна и фосфатов), характеризовались умеренным ростом (4,5% в год), объёмы перевозок контейнерных грузов увеличивались ежегодно на 13%. Согласно прогнозам экспертов, на ближайшую перспективу до 2010 г., ожидается почти двукратное увеличение перевозок контейнерных грузов. При этом перевозки контейнеров будут определяющими не только для морского транспорта, но и для мирового транспорта в целом, включая все его виды.

Важнейшим фактором развития транспортной системы Дальнего Востока будет включение её в общемировые и региональные транспортно-коммерческие цепи. Строительство моста через Амурскую протоку в районе Хабаровска создаёт для Хабаровского края дополнительные факторы экономического роста и создания на его основе контейнерного автомобильного хода. Предполагаемый контейнерный автомобильный ход «Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино» может рассматриваться в качестве составной части МТК «Восток — Запад», обеспечивающего движение грузов из провинции Хэйлунцзян, в порт Ванино и далее — в США, на Хоккайдо, в Корею, Южный Китай (порты Янцзы и Хуанхэ), Гонконг и Тайвань. Конкурентность дальневосточного направления китайских внешнеторговых грузов по сравнению с их движением на юг КНР определяется высокой загрузкой транспорта в южных районах Китая, которая задерживает грузы и на подходах к портам и в портах. В этой связи китайский бизнес и государство вынуждены будут искать пути более быстрого и дешевого транспорта. Особенно возрастут потребности использования благоприятных условий выхода к океану через Дальний Восток у провинции Хэйлунцзян. Именно эта провинция в наибольшей мере увеличивает поставки продукции на экспорт через южные порты Дальнего Востока, прием и поставки международных контейнеров, имеет выходы своей продукции через развитие различных видов транспорта: железнодорожного, речного и автомобильного.

МТХ «Харбин — Хабаровск — Ванино» будет испытывать влияние всех видов транспорта провинции Хэйлунцзян и вариантов развития инфраструктуры внешней торговли. В табл. 2 приведена прогнозная оценка основных внешнеторговых грузопотоков провинции Хэйлунцзян, сделанная на основе оценок ожидаемых темпов экономического развития, а также соотношения роста валового регионального продукта и объёмов внешнеторгового оборота.

Наиболее важное значение в обеспечении внешнеэкономической деятельности провинции Хэйлунцзян будет иметь пункт пропуска Маньчжурия — Забайкальск. По данным планово-экономического и исследовательского института при Министерстве железных дорог КНР, при ежегодном приросте железнодорожных перевозок (по сухопутным пунктам пропуска на границе с Россией) 20%, наиболее быстрыми темпами росли поставки нефти, объем которых составил 8,9 млн. т. При этом мощности по её перевалке достигли 14,5 млн. т. Без учета нефти в данном направлении перерабатывается 12,8 млн. т грузов, в основном импортных. Маньчжурия, отвлекая на себя более трети грузопотока провинции Хэйлунцзян, тем не менее не является конкурентом проектируемого МТХ «Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино», так как обслуживает грузы, направляемые либо в западные районы России (и обратно), либо проходящие транзитом МТК «Восток — Запад».

Ввод в действие железнодорожного моста в районе Хэйхэ, который ориентировочно запланирован на 2010 г., будет обеспечивать грузопотоки из Европы в Китай, а также из провинции Хэйлунцзян в восточном направлении

**Оценка объёмов и направлений движения внешнеторговых грузов
провинции Хэйлунцзян, млн. т***

Направление грузопотока	2005	2010	2015	2020
Всего потребности в перевозках внешнеторговых грузов	37,0	56,0	86,0	113,0
Направление грузоперевозок:				
• Маньчжурия (ж/д)	12,8	12,8	19,2	29,0
• Суйфэньхэ (ж/д)	8,0	12,0	15,0	15,0
• Суйфэньхэ, Полтавка (авто)	0,3	1,0	2,0	3,0
• Хэйхэ (ж/д)	—	8,0	10,1	10,1
• Тунцзян (ж/д)	—	—	10,0	12,0
• Хуньчунь (ж/д)	0,0	0,4	0,8	1,0
• Тумынь (Раджин) (ж/д)	1,0	3,0	3,0	3,0
• Речные порты Дальнего Востока	1,1	1,2	1,3	1,4
• Прочие порты Китая (Далянь)	13,8	13,8	13,8	13,8
Объем переработки по портам и пунктам перехода	37,0	52,2	75,8	88,3
Неудовлетворенная потребность в грузоперевозках	—	3,8	10,2	24,7

* Оценка ГУ «ДальНИИ рынка».

по Транссибу. Использование железной дороги для поставки контейнеров из провинции в сторону российских портов будет отрицательно воздействовать на развитие проектируемого автомобильного хода. К 2010 г. планируется использовать железнодорожный мост для импорта в Китай нефти и нефтепродуктов, леса, рудного сырья для черной и цветной металлургии (до 7,6 млн. т в год). На экспорт Китай планирует поставлять около 0,4 млн. т китайских грузов, в том числе зерна, текстиля, овощей, фруктов, строительных материалов, которые менее чем на половину подлежат контейнеризации. После 2015 г. мощность этого перехода (Хайхэ — Благовещенск) будет увеличена на 2,1 млн. т.

Строительство моста через Амур в Тунцзяне обусловлено планами российских корпораций (ООО «Рубикон») по увеличению поставок в Китай железнодорожного концентрата с месторождений ЕАО и Амурской области (5–6 млн. в год). Кроме того в обе стороны планируется вывозить: нефтепродукты, лесоматериалы, товары легкой и пищевой промышленности, оборудование для горнодобывающей промышленности, строительные материалы. По данному направлению планируется перевозить в основном массивные, низкостойкие виды грузов, не подлежащие контейнеризации.

Железнодорожный пункт пропуска Суйфэньхэ – Гродеково – сегодня ведущий элемент транспортной системы, обеспечивающий внешнюю торговлю предприятий Дальнего Востока с Китаем. Обеспечивает пропуск импортных грузов, поступающих в Китай с территории Дальнего Востока, а также экспортных грузов из СВК в порты Приморского края. Проектная мощность перехода 12–15 млн. т, в том числе планируются перевозки транзитных контейнеров по направлениям «СВК – США», «СВК – Япония», «СВК – Корея». Его конкурентными преимуществами перед МТХ «Харбин – Большой Уссурийский остров – Ванино» являются: размер грузовой базы, расстояние до портов, налаженные производственные связи.

Автомобильные пункты пропуска Суйфэньхэ, Дунин собирают грузопотоки восточной части провинции, в том числе формируемые в городах: Харбин, Муданьцзян, Цзиси, Мулин и других. Оценочно грузовая база автомагистрали Харбин – Суйфэньхэ сравнима с грузовой базой северо-восточной части провинции, прилегающей к планируемому МТХ «Харбин – Большой Уссурийский остров – Ванино». В связи с тем, что грузопотоки на Суйфэньхэ и Дунин уже сложились и контейнеры, в том числе транзитные, направляются в порты Приморья, новый МТХ будет иметь серьезную конкуренцию со стороны приграничной инфраструктуры Приморского края.

Пункты пропуска Хуньчунь и Тумынь обслуживают, в основном, потребности провинции Цилинь, и в незначительной мере будут оказывать влияние на развитие МТХ «Харбин – Большой Уссурийский остров – Ванино».

Таким образом, растущая экономика Китая, и в частности провинции Хэйлунцзян, будет определять значительный объем внешней торговли. Продолжающаяся индустриализация страны предопределяет заинтересованность КНР в импортных поставках нефти, газа, леса, минерального сырья. В этой связи Китай будет увеличивать мощности пунктов пропуска, ориентированных, в первую очередь, на приемку импортных грузов из России. Наиболее грузоёмким является железнодорожный вид транспорта, и здесь будут сосредоточены усилия КНР.

Проектируемый МТХ будет проигрывать в этой связи проектам строительства железнодорожных мостов и формирования новых крупных грузовых потоков из России. Очевидно, что Китай будет в первую очередь содействовать развитию приграничной инфраструктуры в Маньчжурии, Хэйхэ, Тунцзяне, в Суйфэньхэ. Однако быстрый рост экономики провинции Хэйлунцзян уже к 2010 г. сформирует заметный дефицит пропускных способностей имеющихся пунктов пропуска. К 2015 г. этот дефицит составит около 10 млн. т, а к 2020 г. – 25 млн. т, в том числе не менее 9 млн. т контейнерных грузов (450 тыс. контейнеров ДФЭ). Это не означает, что Китай будет прилагать чрезмерные усилия по формированию МТХ «Харбин – Большой Уссурийский

остров – Ванино». Но из этого следует, что объективные условия развития китайской экономики создают благоприятные предпосылки для развития транспортной системы провинции Хэйлунцзян с включением в нее МТХ «Харбин – Большой Уссурийский остров – Ванино».

Наиболее наглядно прогнозная оценка объёмов и направлений внешне-торговых грузопотоков провинции Хэйлунцзян на 2015 г. представлена на рис. 2.

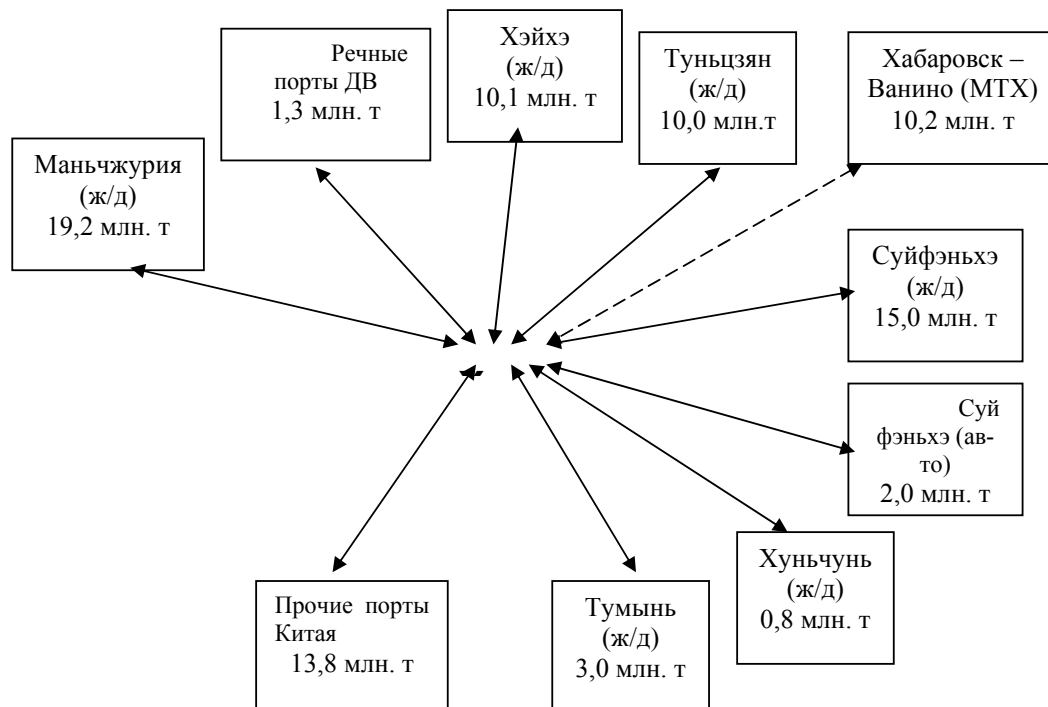


Рис. 2. Прогнозная оценка объёмов и направлений внешнеторговых грузопотоков провинции Хэйлунцзян на 2015 г.

Следующей заинтересованной стороной в формировании МТХ «Харбин – Большой Уссурийский остров – Ванино» является США. Основными портами доставки и отправки грузов из (в) США при функционировании транспортного коридора «Восток – Запад» являются порты Сиэтл, Такома (штат Вашингтон), Лос-Анджелес, Лонг-Бич (штат Калифорния). В сложившейся ситуации высокой конкуренции портов западного побережья США как между собой, так и с портами Канады (особенно с портом Ванкувер) также возрастает значимость поиска новых путей загрузки портов.

США выступает основным потребителем грузов из КНР. Поэтому, рассматривая географически и исторически сложившиеся маршруты их транспортировки из северо-восточных провинций Китая, международные эксперты пришли к выводу, что перевозка через порты Дальнего Востока России значительно короче и быстрее, чем через порты провинции Ляонинь. Основными стратегическими выгодами являются сокращение сроков и стоимости доставки грузов. При этом осуществление транзита из провинции Хэйлунцзян в США по

проектируемому коридору (через порт Ванино) значительно сокращает время (экономия от 4 до 6 суток) и стоимость доставки.

Россия является не менее заинтересованным участником МТК «Восток – Запад». Привлечение дополнительного грузопотока китайского транзита позволит увеличить загрузку портов, транспортной инфраструктуры и Транссибирской магистрали. Другая цель, которая может быть реализована при развитии функционирующих и проектируемых транспортных коридоров – это ускорение экономической интеграции в АТР. В целом стратегические цели России относительно развития МТК таковы:

- использование транспортной инфраструктуры Российского Дальнего Востока на полную мощность;
- интеграция Российской Федерации в АТР;
- создание благоприятного инвестиционного поля;
- получение дополнительных доходов;
- развитие экономики Дальнего Востока и России в целом.

Таким образом, создание международного автомобильного транзитного транспортного хода «Харбин – Большой Уссурийский остров – Ванино» является перспективным проектом для всех возможных его участников: России (Хабаровского края), Китая и третьих стран, которые могут реализовывать посредством него свои национальные интересы.