

Новый Шелковый путь: возможности и угрозы для транспортного комплекса Дальнего Востока России

А.Б. БАРДАЛЬ, кандидат экономических наук, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, Хабаровск.
E-mail: Bardal@ecrin.ru

В статье рассматривается возможное влияние реализуемой КНР инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» на транспортный комплекс Дальнего Востока России. Отмечается, что последний, при формальной сопряженности с проектом, в настоящее время выполняет локальные задачи в перевозках с Китаем и не вписывается в рамки глобальных целевых установок инициативы. В связи с этим реализация Экономического пояса Шелкового пути не может нанести ущерб транспортному комплексу Дальнего Востока. Напротив, региону предоставляется возможность расширить транспортные взаимодействия с КНР.
Ключевые слова: Дальний Восток, Шелковый путь, инфраструктура, транспорт, транспортный комплекс

Новый Шелковый путь: интересы Китая

Основная идея, логика развития и активные масштабы продвижения инициатив «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века», анонсированных КНР в 2013 г., широко представлены в источниках информации различного уровня. Китай настроен налаживать широкомасштабные транспортные, экономические, политические и культурные контакты со странами, условно сопряженными с Новым Шелковым путем¹. Представляется, что экономические предпосылки КНР в данном процессе заключаются в желании замкнуть часть мировых ресурсов и рынков сбыта на себя, обеспечив тем самым возможности дальнейшего роста экономики страны. Проявление «экономической экспансии» иллюстрируется бурным ростом экспортно-импортных потоков КНР. Так, за 2001–2014 гг. импорт КНР вырос в восемь раз (2,0 трлн долл. в 2014 г.), экспорт – в 8,8 раза (2,3 трлн долл.) [1].

¹ При этом географическая близость носит более чем условный характер, поскольку к сотрудничеству в рамках данной инициативы приглашаются все страны мира.

Для обслуживания столь значимых грузопотоков требуются адекватно сопряженная (в части технического взаимодействия различных видов транспорта, взаимодействия транспортных систем отдельных стран и т. д.) транспортная инфраструктура, эффективно выстроенная логистическая система, а также общий позитивный фон международного сотрудничества. Представляется, что в узком прагматичном приложении содержание «Одного пояса и одного пути»² во многом может быть сведено к указанным элементам.

Новый Шелковый путь: Россия и ее регионы

Определив таким образом интересы КНР как инициатора и «основной силы», продвигающей проект Нового Шелкового пути, попытаемся более подробно рассмотреть роль нашей страны, и особенно Дальнего Востока, в происходящих процессах.

Россия к настоящему времени выразила мнение о возможности сотрудничества и интеграции в дальнейшем ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути³. Экспертным сообществом анализируются и предлагаются различные варианты сотрудничества транспортных систем КНР и РФ для получения взаимных экономических (и не только) эффектов [3]. Однако, несмотря на обозначенную официальную позицию и наличие значительного объема информации о различных аспектах китайской инициативы, до настоящего времени участие России не конкретизировано. На этом фоне высказываются неоднозначные мнения экспертов о целесообразности сотрудничества с КНР по отдельным направлениям в рамках данного проекта и о возможных негативных экономических эффектах для России [4; 5; 6]. Одновременно продолжается развитие инфраструктуры транспортных коридоров из КНР в Европу по маршрутам, альтернативным российским вариантам. Условия перевозки, тарифы и качество инфраструктуры маршрутов через страны Центральной и Средней Азии до настоящего времени вызывают вопросы,

² Это название объединяет проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

³ 8 мая 2015 г. в Москве подписана «Декларация о начале переговоров о создании зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и китайским проектом “Экономический пояс Шелкового пути”», а также «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» [2].

однако можно констатировать развитие процесса в данном направлении. Это, безусловно, заставляет говорить о значительном уровне конкуренции при перевозках в перспективе.

В рамках данного материала, не претендуя на всеобъемлющий охват, поставлена задача рассмотреть потенциальные возможности и угрозы для транспортного комплекса российского Дальнего Востока, которые могут возникнуть в связи с реализацией инициативы КНР «Один пояс и один путь». Дело в том, что создание транспортной инфраструктуры – это один из заявленных приоритетов в рамках проекта «Один пояс и один путь». Кроме того, обозначенные основные маршруты Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века⁴ дополняются региональными инициативами, имеющими непосредственное отношение к Дальнему Востоку России.

Так, в совместном документе Национальной комиссии по развитию и реформам КНР, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского Шелкового пути XXI века”», разработанном по поручению Госсовета КНР, помимо описания глобальных задач, имеется раздел о региональном сотрудничестве. Он содержит прямое указание на то, что необходимо «совершенствовать железнодорожный доступ и региональную железнодорожную сеть, позволяющую связывать провинцию Хэйлунцзян и Россию, а также сотрудничество в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки с провинциями Хэйлунцзян, Цилинь, Ляонин и российского Дальнего Востока» [7. С. 8].

Таким образом, в составе инициативы КНР «Экономический пояс Шелкового пути» можно условно выделить два уровня по масштабу проектов: глобальный и региональный. Российский Дальний Восток получает сопряжение с инициативой «Один пояс и один путь» в рамках регионального уровня, а направления сотрудничества регионов Дальневосточного федерального округа

⁴ Инициатива «Экономический пояс Шелкового пути» предусматривает развитие трех основных маршрутов: первый – из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря); второй – из Китая через Центральную и Западную Азию к Персидскому заливу, Средиземному морю; третий – из Китая в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану. Инициатива «Морской Шелковый путь XXI века» включает маршруты из прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и далее до Европы, а также в южную акваторию Тихого океана [7].

(ДФО) и сопредельных провинций КНР в области транспорта могут рассматриваться как сотрудничество по ее реализации. В этом случае выделение регионального уровня может позиционироваться КНР лишь с точки зрения разрешения локальных задач развития северо-восточных провинций, не относящихся к глобальным целям «Одного пояса и одного пути».

Перспективы транспортного комплекса Дальнего Востока России в рамках проекта «Новый Шелковый путь»

В каком случае транспортному комплексу Дальнего Востока России был бы нанесен ущерб при реализации Экономического пояса Шелкового пути? Представляется, что речь об ущербе может идти лишь при определенных условиях. Во-первых, базовым является наличие стабильного (и значимого по объему) транзитного потока КНР – Европа с использованием дальневосточной транспортной инфраструктуры (Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, автомобильных дорог, морских портов). Во-вторых, вновь создаваемые в рамках Экономического пояса Шелкового пути маршруты перевозок (через страны Центральной и Средней Азии и т. д.) становятся предпочтительной альтернативой транзиту КНР – Европа с использованием «дальневосточного плеча». В этом случае действительно можно говорить об ущербе, связанном с потерей грузопотока транспортной системой Дальнего Востока.

На сегодня описанные выше условия не выполняются. Перевозки контейнерными поездами по направлению КНР – Европа – КНР осуществляются по Транссибирской магистрали по следующим основным маршрутам:

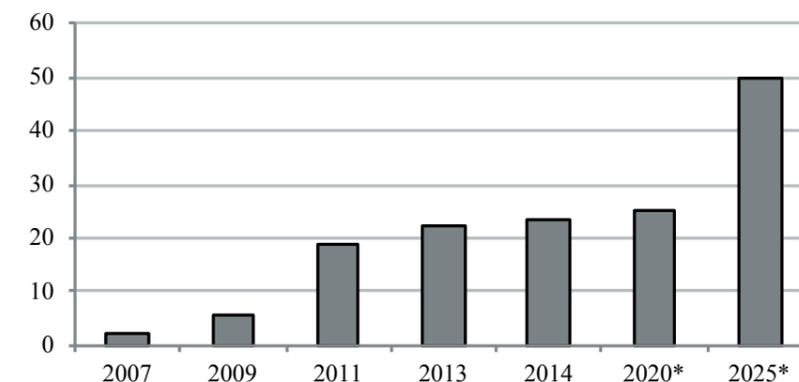
- Чэнду – Лодзь (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша);
- Чжэнчжоу – Гамбург (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия);
- Чунцин – Дуйсбург (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия);
- Ухань – Лодзь (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша);
- Иу – Мадрид (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия – Франция – Испания).

Во всех указанных маршрутах по России поезд идет от станции Илецк-1 (Оренбургская область) до станции Красное (Мос-

ковская область), оставляя незадействованной транспортную инфраструктуру Дальнего Востока. За январь-сентябрь 2015 г. таким образом в направлении КНР – Европа было перевезено 17,8 тыс. ДФЭ⁵, что на 74,5% превышает объем перевозок 2014 г.⁶

Транспортный комплекс Дальнего Востока выполняет другие задачи, обеспечивая экспортно-импортные перевозки грузов между РФ и КНР, а также транзит грузов КНР в страны АТР⁷. Например, контейнеры из северо-восточных провинций КНР через морские порты Тихоокеанского побережья России (Восточный и др.) направляются в Японию, Республику Корея. Поэтому создаваемые в рамках инициативы «Один пояс и один путь» транспортные коридоры между КНР и Европой через страны Центральной и Средней Азии, по сути, не конкурируют с транспортной системой российского Дальнего Востока, а составляют конкуренцию транспортному комплексу западных районов страны.

Сотрудничество между северо-восточными провинциями КНР и регионами Дальнего Востока постепенно расширяется [11], и развитие трансграничной транспортной инфраструктуры вызвано необходимостью обслуживания растущих экономических взаимодействий (рис. 1).



Источник: [12].

Рис. 1. Динамика товарооборота между провинцией Хэйлунцзян и Россией в 2007–2025 гг., млрд долл.

⁵ Контейнеры в 20-футовом эквиваленте.

⁶ Рассчитано по данным [8].

⁷ Отдельным вопросом является трубопроводный транспорт (о нем см.: [9; 10]).

С увеличением экономических взаимодействий между странами развивается и сотрудничество в области транспорта. Проходят апробацию различные его формы, отрабатываются новые маршруты перевозок, создаются недостающие элементы транспортной инфраструктуры. При этом значительного роста масштабов перевозок не происходит, наблюдается неравномерная динамика объемов перевозимых грузов между нашими странами в границах ДФО. В качестве иллюстрации можно рассмотреть перевозки железнодорожным транспортом (таблица).

Динамика перевозок через железнодорожные пограничные пункты пропуска на территории Дальнего Востока в 1990–2015 гг., млн т

Показатель	1990	2005	2008	2011	2014	2015
Гродеково – Суйфэньхэ						
Экспорт	0,6	7,3	8,1	6,0	7,1	7,6
Импорт	0,3	0,6	0,3	0,4	0,3	0,2
Махалино – Хуньчунь						
Экспорт	-	-	-	-	0,6	1,1
Импорт	-	-	-	-	н/з	н/з

Примечание: «-» – перевозки не осуществлялись; «н/з» – незначимая величина (менее 0,01).

Источник: данные филиала ОАО «РЖД» – «ДВЖД» [13].

Наибольший объем грузов был перевезен в 2015 г. через пограничный пункт пропуска Гродеково – Суйфэньхэ в Приморском крае. В структуре экспортных грузов значительную долю занимали лесные – 55,6%, руда – 36,9% и удобрения – 2,4%; в импорте преобладали строительные грузы – 46,0%, черные металлы – 5,2%, машины и оборудование – 3,4%, продовольственные товары – 3,3% [14].

Среди положительных событий взаимодействия транспортных комплексов КНР и РФ последнего времени можно назвать возобновление работы железнодорожного перехода Махалино – Хуньчунь в Приморском крае. Он не работал в течение девяти лет и возобновил свою деятельность в 2013 г. По итогам 2015 г. через Махалино было перевезено 1,145 млн т грузов, в том числе 882 тыс. т угля и 249 тыс. т железной руды [15]. В настоящее время данный пункт пропуска является одним из лучших на Дальнем Востоке по техническому оснащению.

Возобновление работы железнодорожного пункта пропуска через государственную границу Махалино сделало возможным увеличение объемов транзитных перевозок из КНР через РФ в страны АТР. Они осуществляются в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2»: КНР – РФ – Япония/ Республика Корея (г. Хуньчунь – Краскино/Махалино⁸ – порты Посьет/Зарубино/Славянка – порты стран АТР) (рис. 2).



Рис. 2. Международные транспортные коридоры (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2»

Транспортный коридор до открытия железнодорожного пункта пропуска функционировал с использованием автомобильного транспорта [16, 17]. Предпринимателями из КНР, Японии, Республики Корея проводилась отработка технологии транспортировки. Так, в 2010 г. японской фирмой была осуществлена тестовая перевозка двух контейнеров по маршруту Хуньчунь – Зарубино – Ниигата. В 2011 г. перевезены 10 контейнеров из г. Хуньчунь в корейский порт Пусан и еще одна партия контейнеров – в Японию.

После возобновления работы железнодорожного пункта пропуска Махалино началась отработка процесса перевозки с использованием железной дороги. В 2013 г. первый

⁸ Краскино – автомобильный, Махалино – железнодорожный пункты пропуска.

демонстрационный поезд с 30 вагонами российского угля был отправлен до г. Хуньчунь. В мае 2015 г. состоялось открытие регулярного транзитного контейнерного маршрута из КНР через территорию России в Республику Корея (Хуньчунь – Махалино – порт Зарубино – порт Пусан).

Для развития данного коридора необходимы увеличение перевалочных мощностей российских портов (прежде всего в настоящее время речь идет о Зарубино) и реконструкция участков железных дорог и автодорожной сети на подъездах к портам. Модернизация порта Зарубино (официальное название Морской порт в бухте Троицы) предполагается в рамках проекта «Большой порт Зарубино», который включает строительство контейнерного, зернового, глиноземного, пассажирского терминалов и терминала для накатных грузов. Помимо увеличения портовых мощностей, порту требуется развитие инфраструктуры: автомобильных и железных дорог, водоснабжения, энергообеспечения. Планируется, что порт будет ориентирован на транзит грузов между северо-восточными и южными провинциями КНР (рис. 3) (около 60% грузооборота в перспективе) и на экспорт продукции КНР в страны АТР и Северную Америку (около 30% грузооборота).



Рис. 3. Перевозки между северо-восточными провинциями и портами юга КНР с использованием транспортной системы Дальнего Востока России

Параллельно с МТК «Приморье-2» работает коридор «Приморье-1»: КНР – РФ – Япония/Республика Корея (Харбин – Гродеково – порты Владивосток/Находка/Восточный – порты стран АТР). В 2014 г. прошел первый транзитный контейнерный поезд из КНР (г. Суйфэньхэ) в Гродеково (Приморский край) и далее на порт Восточный (с доставкой в страны АТР). В 2015 г. с января началась транспортировка контейнеров в порт Восточный, с августа – перевозка контейнеров из северо-восточных провинций Китая через порт Славянка.

Для развития перевозок между КНР и РФ предпринимаются усилия обеих сторон. В частности, российской стороной предоставляются выгодные условия тарифообразования при перевозках по железной дороге определенных категорий грузов в направлении пунктов пропуска через государственную границу в пределах ДФО. Так, в 2014–2015 гг. использовался коэффициент 0,7 к тарифу на одиночные отправки контейнерных грузов при перевозках железнодорожным транспортом в сторону пограничного перехода Гродеково – Суйфэньхэ. Это в определенной степени стимулировало транзитные контейнерные перевозки из северных провинций Китая через порт Восточный [18].

Со стороны КНР и РФ предпринимаются меры по упрощению прохождения таможенных процедур, которые являются одним из наиболее сложных звеньев международной перевозки, отнимая значительные время и усилия при подготовке необходимых документов. С 2014 г. на двух автомобильных пунктах пропуска через государственную границу между КНР и РФ в Приморском крае (Пограничный и Полтавка) на основе взаимной договоренности таможенных служб для отдельных товаров действует проект «Взаимное признание результатов таможенного контроля». В 2015 г. в проект были включены еще три пункта пропуска, планируется дальнейшее их увеличение, а также расширение наименований перевозимых по упрощенной таможенной процедуре товаров [19].

Однако на фоне положительной динамики транспортной инфраструктуры Дальнего Востока имеется ряд совместных с КНР проектов, реализующихся крайне низкими темпами либо вовсе «замороженных» [20]. Имеется в виду в первую очередь строительство мостовых переходов: железнодорожного в Еврейской автономной области (Нижнеленинское – Тунцзян) и автомобильного в Амурской области (Благовещенск – Хэйхэ).

Оба этих проекта уже не одно десятилетие «кочуют» по официальным документам различного уровня, формально получив одобрение со стороны как КНР, так и РФ, однако их реализация в полном объеме до настоящего времени не начата. Работы по строительству моста в ЕАО общей протяженностью около 2,2 км проводятся только КНР. В 2015 г. со стороны КНР завершены мостовые конструкции, объект подготовлен к укладке рельсов (протяженность «китайской» части моста – 1,9 км, установлено 17 опор). Российская сторона пока проводит лишь подготовительные работы и непосредственно к строительству не приступила (протяженность «русской» части мостового перехода составляет 0,3 км, предполагается установить четыре опоры).

Относительно мостового перехода на территории Амурской области в 2015 г. в очередной раз была официально подтверждена достигнутая договоренность о его строительстве [21]. Также заключено соглашение о строительстве между Благовещенском и Хэйхэ первой в мире трансграничной канатной дороги через реку Амур [22].

Выводы

Резюмируя, можно отметить, что активная политика КНР в части продвижения инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути, безусловно, затрагивает интересы Дальнего Востока России, в том числе функционирование транспортного комплекса. Однако, в отличие от западных регионов нашей страны, воздействие на транспорт Дальнего Востока может носить потенциально положительный характер. Негативные последствия реализации Экономического пояса Шелкового пути для западных регионов, в настоящее время участвующих в перевозках по направлению КНР – Европа, проявляются в возрастающей конкуренции со стороны новых альтернативных маршрутов (через страны Центральной Азии и др.). Для транспортного комплекса Дальнего Востока, имеющего перспективу в выполнении транзитных функций при перевозках КНР – АТР, а также между северо-восточными и южными провинциями КНР, как представляется, вопрос подобным образом не стоит. Напротив, под эгидой официально поддерживаемого Госсоветом КНР проекта власти приграничных провинций КНР стараются в настоящее время

активизировать трансграничные взаимодействия, в том числе транспортные связи с сопредельными регионами РФ.

Инициатива КНР «Один пояс и один путь» не представляет собой традиционный набор проектов, запланированных к осуществлению в определенные сроки. Это очень гибкая концепция, и существуют возможности изменений в благоприятном для России направлении. Однако произойти это может лишь при условии, что будут предприняты реальные действия по повышению конкурентоспособности транспортных услуг нашей страны.

Литература

1. International Trade Center. URL: <http://www.trademap.org/> (дата обращения: 01.03.2016).
2. Батурин Д., Едовина Т. По дороге в союз свернули на Шелковый путь // Коммерсант. – 2015. – 12 мая. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2724437> (дата обращения: 16.03.2016).
3. Кибалов Е. Б., Быкадоров С. А. Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. – 2016. – № 1 (499). – С. 5–25.
4. Пинюгина Е. В. ЕАЭС и Экономический пояс Шелкового пути: сравнительный анализ евразийских интеграционных проектов // Политическая наука. – 2015. – № 4. – С. 99–115.
5. Арапова Е. Я. Морской Шелковый путь XXI века против Северного морского пути: угрозы и возможности // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2014. – № 4. – С. 84–93.
6. Станецкий В. Шелковый путь, который мы потеряли // Южный Китай. – 2015. – 6 авг. URL: <http://south-invest.com/node/1778> (дата обращения: 03.04.2016).
7. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Официальный сайт Посольства КНР в РФ. 23.04.2015 г. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/jmh/z/jmh1/t1257296.htm> (дата обращения: 02.03.2016).
8. Координационный совет по Транссибирским перевозкам. URL: <http://icctt.com/gt1p> (дата обращения: 10.03.2016).
9. Демина О. В. Российские энергоресурсы на рынках стран АТР: развитие экспортной инфраструктуры // Регионалистика. – 2015. – № 4. – Т. 2. – С. 21–30.
10. Демина О. В., Огнев А. Ю. Развитие энергетического сотрудничества России и Китая: декларации и практика // Энергетика России в XXI веке. Инновационное развитие и управление. Сб. статей по итогам всероссийской научной конференции. – Иркутск: ИСЭМ СО РАН, 2015. – С. 141–147.
11. Глазырина И. П., Симонов Е. А. «Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 52–72.
12. Кравченко Л. А. Шанхайская организация сотрудничества: Новый Шелковый путь в контексте национальных интересов России // Современные парадигмы научных воззрений. Сб. научных статей по итогам международной

научно-практической конференции. – СПб.: Центр системного анализа, 2016. – С. 120–126.

13. *Лаврентьев А. В.* Развитие железнодорожных сообщений между российским Дальним Востоком и КНР (1986–2000 гг.) // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2010. – № 8. – С. 100–108.

14. ДВЖД в 2015 г. отмечает рост грузооборота со странами АТР через сухопутные погранпереходы на 22%. Официальный сайт Полномочного представителя Президента РФ в ДФО. – 2016. – 12 янв. URL: http://www.dfo.gov.ru/req_news_print.php?id=5051 (дата обращения: 24.03.2016).

15. Рост грузооборота со странами АТР через сухопутные погранпереходы // РЖД-Партнер. – 2016. – 12 янв. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/rost-gruzooborota-so-stranami-atr-cherez-sukhoputnyepogranperekhody-vyros-v-2015-godu-na-22/> (дата обращения: 24.03.2016).

16. *Лаврентьев А. В.* Развитие российско-китайских автомобильных сообщений: исторический опыт и современные тенденции // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2013. – № 4 (27). – С. 22–27.

17. *Каменева В. В., Сигитова М. А.* К вопросу о повышении эффективности использования основных фондов автотранспортного предприятия // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2012. – № 3. – С. 211–218.

18. Транзитные контейнерные перевозки по Транссибу в сообщении с КНР растут опережающими темпами // Gudok.ru. – 2015. – 11 нояб. URL: <http://www.gudok.ru/news/freighttrans/?ID=1314529> (дата обращения: 01.04.2016).

19. РФ и Китай договорились о расширении режима упрощенного таможенного контроля // РЖД-Партнер. – 2015. – 13 авг. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/rf-i-kitai-dogovorilis-o-rasshireanii-rezhimauproshchennogo-tamozhennogo-kontroliia/> (дата обращения: 05.04.2016).

20. *Бардаль А. Б., Заостровских Е. А.* Дальний Восток – 2050: транспортная инфраструктура международного сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. – 2012. – № 5. – С. 3–13.

21. Распоряжение Правительства РФ от 29.08.2015 г. № 1682-р «О подписании Протокола о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск – Хэйхэ от 26 июня 1995 года». Официальный сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/media/files/3hSsXeAcl6j1zrBIN9AJyK5bLkHEWnYv.pdf> (дата обращения: 06.04.2016).

22. Распоряжение Правительства РФ от 20 августа 2015 г. № 1623-р «О заключении соглашения между правительствами России и Китая о строительстве и эксплуатации трансграничной канатной дороги через реку Амур». Официальный сайт Правительства РФ. URL: <http://government.ru/media/files/mWsAUDJSuXhtt6WxjHRFA2eXy5AdEtnw.pdf> (дата обращения: 06.04.2016).