

Транспортные взаимодействия России и Китая: Дальний Восток

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

В статье рассматриваются результаты сотрудничества РФ и КНР в области транспорта на примере Дальневосточного федерального округа. Представлены ключевые элементы инфраструктуры (пограничные пункты пропуска, участки дорог), основные направления перевозок между странами, динамика грузопотока.

Охарактеризованы перспективные направления сотрудничества в сфере транспорта между странами, акцентирована необходимость выработки активной, четко выраженной позиции России по ключевым вопросам взаимодействия.

Ключевые слова: Дальний Восток России, транспорт, транспортная инфраструктура, транспортные связи с КНР

Текущее положение

Протяженность государственной границы РФ и КНР составляет более 4,2 тыс. км и включает как сухопутные, так и водные участки. Протяженность границы с Китаем в пределах Дальнего Востока¹ – около 3200 км, приграничными являются Приморский и Хабаровский края, Амурская область и Еврейская автономная область. Укрепление внешнеэкономических связей с Китаем требует развития транспортных коммуникаций между нашими странами. Иллюстрацией возрастания взаимного интереса могут служить показатели внешней торговли. За 2005–2012 гг. стоимостной объем экспорта Дальневосточного федерального округа возрос в 2,4 раза, импорта – в 4,1 раза. По итогам 2012 г. экспорт составил 5130,0 млн долл. (15,7 млн т); импорт – 4870,9 млн долл. (3,2 млн т)².

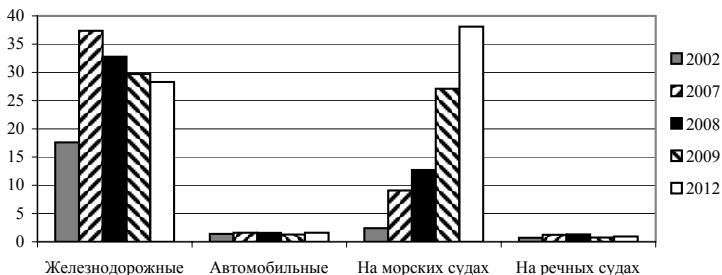
Российско-китайское сотрудничество в области транспорта регламентируется рядом документов, закрепляющих порядок функционирования отдельных его видов, элементов транспортной инфраструктуры при осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров и т.д.³

¹ Здесь и далее Дальний Восток рассматривается в границах Дальневосточного федерального округа (ДФО).

² Данные Министерства РФ по развитию Дальнего Востока.

³ Подробнее см.: Бардаль А.Б. Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – № 5. – С. 61-71.

За 2002–2012 гг. общий объем перевезенных грузов между нашими странами увеличился в три раза. В абсолютном выражении возросли перевозки всеми видами транспорта (рис. 1). При этом в наибольшей степени (в 15,9 раза) повысился объем грузовых перевозок морским транспортом⁴.



Источник: составлено по: Информация о заседаниях Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав Правительств России и Китая (2003–2013 гг.).

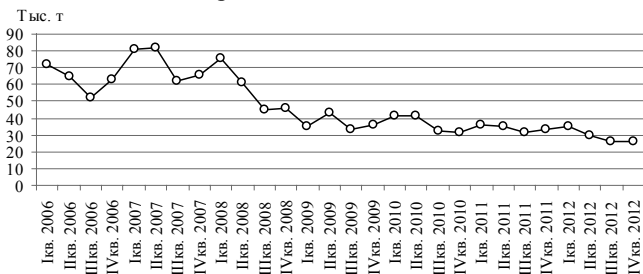
Рис. 1. Динамика перевозок по видам транспорта между РФ и КНР в 2002–2012 гг., млн т

Железнодорожные перевозки были самыми нестабильными по объемным показателям. Колебания объемов перевозимых железнодорожным транспортом в Китай грузов в течение изучаемого периода во многом определялись изменениями экспортных пошлин на вывоз круглой древесины. Основным потребителем дальневосточной древесины традиционно является Китай. Поэтапное увеличение экспортных пошлин на необработанную древесину привело к существенному снижению объемов перевозок лесных грузов железнодорожным транспортом региона (рис. 2).

Первая половина 2007 г. стала рекордной по показателю экспортных перевозок древесины (потребители создавали запас в связи с объявленным повышением пошлин). В июле 2007 г. экспортная пошлина выросла с 6 до 10 евро за 1 м³ древесины, а с апреля 2008 г. увеличена до 25% таможенной стоимости необработанного леса, также было объявлено о введении с 1 ян-

⁴ В рамках данной статьи не будут рассматриваться перевозки морским транспортом между Россией и Китаем, поскольку они осуществляются между южными портами КНР и западными портами РФ (Санкт-Петербург) и по сути не имеют отношения к Дальнему Востоку.

варя 2009 г. третьего этапа роста пошлин до 80% таможенной стоимости. Результатом стало снижение объемов экспортных перевозок лесных грузов железнодорожным транспортом ДФО за 2006–2012 гг. в два раза.



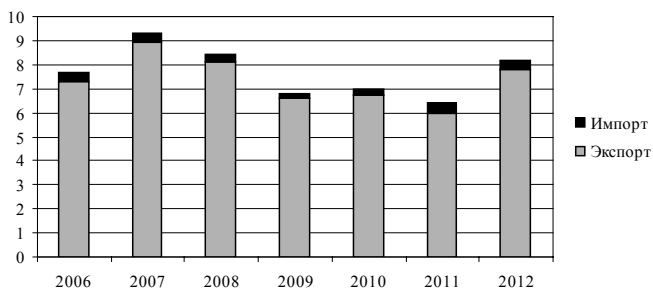
Источник: составлено по данным филиала ОАО «РЖД»-ДВЖД.

Рис. 2. Динамика экспорта лесных грузов железнодорожным транспортом Дальнего Востока в 2006–2012 гг. (по кварталам), тыс. т

В настоящее время на границе между РФ и КНР установлено четыре **железнодорожных пункта пропуска**, из них в пределах территории ДФО находятся три: Пограничный – Суйфэньхэ, Махалино – Хуньчунь и Нижнеленинское – Тунцзян. Но последний не используется (он был учрежден для обслуживания проекта строительства и дальнейшего функционирования моста через Амур между РФ и КНР, не реализованного до настоящего времени).

Пограничный – Суйфэньхэ – фактически единственный стабильно работающий железнодорожный пункт пропуска в пределах ДФО. Он связывает Россию с китайской провинцией Хэйлунцзян. Объемы перевозок существенно изменяются во времени, доля экспорта в общем объеме грузов в 2006–2012 гг. составляла от 94 до 98% (рис. 3).

С 2005 г. по 2013 г. не функционировал расположенный в Приморском крае на границе с Китаем железнодорожный пункт пропуска Махалино – Хуньчунь, хотя этот переход является единственным, связывающим Россию с китайской провинцией Цзилинь. Плюсы его географического положения очевидны – он дает возможность китайской стороне получить прямой выход к морским портам Тихоокеанского побережья. Работа железнодорожного перехода Махалино была возобновлена в 2013 г. после того как были урегулированы вопросы прав собственности.



Источник: составлено по данным ДВТУ.

Рис. 3. Динамика объемов и структура перевозок через железнодорожный пункт пропуска Пограничный в 2006–2012 гг., млн т

Этот пункт пропуска был открыт (распоряжение Правительства РФ от 5 июля 1994 г. № 1041р) в связи с быстрым ростом грузопотока между РФ и КНР. Для организации перевозок по инициативе МПС было учреждено ОАО «Золотое звено». В собственность компании вошли участок дороги Махалино – Камышовая, пограничная станция Камышовая, а также несколько вагонов и тепловоз. Перевозки по линии Махалино – Хуньчунь начались в 2000 г., однако вскоре прекратились и возобновились лишь в конце 2003 г. Грузопоток на данном направлении был незначительным (по различным причинам, в том числе из-за неурегулированности формирования железнодорожных тарифов). С 2005 г. по 2013 г. этот пограничный пункт пропуска не функционировал. В 2010 г. ОАО «Золотое звено» признано банкротом. Летом 2011 г. в права владения инфраструктурой участка вступило ОАО «РЖД», выполнившее восстановление путевого хозяйства и инфраструктуры, дооборудование и оснащение пограничного пункта пропуска. В августе 2013 г. осуществлен демонстрационный пробег поезда с углем из России в Китай, в декабре 2013 г. возобновились регулярные перевозки. Всего за 2013 г. было отправлено три поезда с углем ОАО «Якутуголь».

Китайская сторона активно поддерживает возобновление перевозок через Махалино, вся необходимая инфраструктура для этого готова: построена железнодорожная ветка протяженностью 40 км, на ст. Хуньчунь установлено необходимое оборудование (в том числе для перевалки угля, перекачки нефти и нефтепродуктов).

В перспективе железнодорожный пункт пропуска Махалино – Хунчунь позволит организовать транзитные перевозки из Китая через порт Зарубино (морской порт в бухте Троицы), далее паромом в Японию, Южную Корею и другие страны АТР. По оценкам экспертов, на первом этапе объем грузовых перевозок составит порядка 2 млн т в год, затем их планируется увеличить до 8 млн т (в том числе 4,5 млн т экспортных и 3,5 млн т импортных грузов), в перспективе – до 15 млн т⁵.

Для перевозок **автомобильным транспортом** между Россией и Китаем в пределах ДФО расположены шесть автомобильных и 10 смешанных пунктов пропуска через государственную границу (в смешанных перевозки в летнее время осуществляются речным транспортом, в зимнее – автомобильным по льду). Из них не функционируют (данные ДВТУ на 01.12.2013 г.):

- автомобильный – Кани-Курган – Чанфантунь (установлен, но не открыт),
- смешанные – Пашково – Цзяинь (временно закрыт на реконструкцию), Константиновка – Суньу, Джалинда – Мохэ, Ушаково – Хума.

Основная причина того, что пункты пропуска не действуют, – отсутствие грузо- и пассажиропотока. Пункт пропуска Кани-Курган – Чанфантунь, установленный в 1996 г. в районе предполагаемого строительства моста через реку Амур в районе г. Благовещенска, был организован как временный для перемещения занятого при строительстве персонала, а также строительных материалов, оборудования и техники. Однако данный проект не был реализован. Пункты пропуска Джалинда – Мохэ и Константиновка – Суньу были организованы в 1990-х годах с учетом возможных перспектив развития международных отношений, но эти надежды не оправдались.

Число пунктов пропуска со временем изменяется под влиянием потребностей экономики. Так, осенью 2011 г. в Амурской области организован смешанный грузопассажирский пункт пропуска Сковородино для обслуживания ветки российского нефтепровода ВСТО в Китай – здесь будут проходить таможенный и пограничный контроль эксплуатационные бригады,

⁵Новости от 17.12.2013 г. / Информационно-аналитическое агентство Port-News. URL: <http://portnews.ru/news/172580/> (дата обращения: 20.02.2014).

срок его действия (23 года) определен соглашением РФ и КНР о сотрудничестве в нефтяной сфере.

Между китайской северо-восточной провинцией Хэйлунцзян и приграничными административно-территориальными субъектами Российской Федерации осуществляются перевозки грузов (более 40 маршрутов), а также пассажиров (20 регулярных автобусных маршрутов⁶). Автомобильные перевозки между китайским городом Суйфэньхэ и российским населенным пунктом Гродеково являются основным направлением в пределах ДФО. Действуют и другие автомобильные маршруты: Владивосток – Харбин, Владивосток – Чанчунь, Уссурийск – Дуннин, Бикин – Жаохэ, Камень-Рыболов – Мишань, Краскино – Хуньчунь, Лесозаводск – Хулинь, Славянка – Хуньчунь, Уссурийск – Яньцзи, Уссурийск – Муданьцзян, Биробиджан – Тунцзян и др. Многие маршруты открыты как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. По оценкам специалистов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России, в 2011 г. между КНР и РФ было сделано более 200 тыс. рейсов грузовиков различных размеров⁷.

Число линий организованных двусторонних перевозок между РФ и КНР растет. Так, в конце 2008 г. был открыт новый автомобильный маршрут Уссурийск – Цзиси, являющийся в настоящее время наиболее протяженным (309 км). Он предназначен для перевозок промышленной продукции и продукции сельского хозяйства. В г. Цзиси открыты зона международной торговли и логистики, а также рынок оптовой торговли овощами и фруктами.

В 2013 г. выполнены технические рейсы по маршрутам (для нерегулярных пассажирских перевозок) Харбин – Шуньяншань – Жаохэ – Покровка – Бикин – Хабаровск и Цзиси – Хулинь – Марково – Дальнереченск. На пороге открытия автомобильного сообщения – еще пять пассажирских и два грузопассажирских маршрута⁸.

⁶ Протоколы заседаний Комиссии по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении / Минтранс России. URL: <http://www.mintrans.ru/> (дата обращения: 18.02.2014).

⁷ Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. URL: <http://www.asmar.ru/> (дата обращения: 22.02.2014).

⁸ Информация о ходе реализации Программы сотрудничества между РФ и КНР в области транспорта за 2012 год.

Барьеры для перевозок

Одно из главных препятствий для развития международных автомобильных перевозок – **состояние автодорог**. На территории Дальнего Востока автомобильные дороги от федеральных трасс «Амур» (Чита – Хабаровск) и «Усури» (Хабаровск – Владивосток) до границы с КНР преимущественно имеют асфальтобетонное покрытие со значительными гравийными участками и принадлежат к III, IV категориям. По оценкам специалистов, по своим параметрам эти дороги не соответствуют характеру международных перевозок⁹. Имеются многочисленные деформации дорожного полотна (выбоины, проломы, просадки), часть дорог проходит через населенные пункты, что затрудняет движение и не позволяет развивать высокую скорость. Допустимая нагрузка большинства участков дорог от автомобильных пунктов пропуска через государственную границу РФ до федеральных трасс ограничена 28,5 т. Это снижает эффективность использования автомобильного транспорта и приводит к значительной потере времени при согласовании, оформлении специальных разрешений на перевозку негабаритных и тяжеловесных грузов. В настоящее время необходима первоочередная модернизация автомобильных дорог, ведущих к пунктам пропуска Пограничный – Суйфэньхэ, Полтавка – Дунин, Краскино – Хуньчунь и Благовещенск – Хэйхэ.

Автомобильный транспорт Дальнего Востока не полностью использует потенциал развития международных перевозок, связанный со вступлением в 2012 г. России в ВТО, членом которой Китай является с 2001 г. При вступлении в эту международную организацию Китай принял на себя широкий перечень обязательств в сфере транспорта, включая возможность осуществления международных грузовых перевозок автомобильным транспортом иностранными поставщиками услуг без каких-либо ограничений (количественных и территориальных) и на основе режима наибольшего благоприятствования. Помимо этого Китаем также приняты обязательства в части возможности неограниченного доступа на рынок перевозок грузов морским транспортом; осуществления перевозок грузов и пассажиров из третьих стран в свою страну по внутренним водным путям без каких-либо ограничений (подобные обязательства приняли на себя лишь четыре страны, включая Китай, так как рынок

⁹ Состояние дорог в 2012 г. Доклад ФКУ «Дальуправтодор». – 14 с.

перевозок внутренним водным транспортом является традиционно одним из наиболее закрытых)¹⁰.

Таким образом, у России как полноправного члена ВТО появился формальный правовой механизм воздействия на регулирование условий автомобильных перевозок между нашими странами.

При этом Китай до последнего времени не выполняет большинство принятых на себя обязательств. Автомобильные перевозки между РФ и КНР выполняются в рамках существующих двусторонних соглашений¹¹. Ежегодно принимается решение о количестве выдаваемых разрешений на перевозку, число которых постепенно увеличивается с развитием торговых отношений между странами (табл. 1).

Таблица 1. Динамика числа разрешений на перевозку автомобильным транспортом между РФ и КНР в 2001–2013 гг.

Категория разрешения*	Число разрешений		
	для российской стороны		для китайской стороны
	2001	2013	2013
«А»	100	250	250
«В»	3000	3000	23500
«С»	45000	58000	36700

* Разрешения категории «А» подразумевают регулярные пассажирские перевозки и перевозки багажа с выдачей одного разрешения на каждый автобус, действительно в течение года; категории «В» – используются для нерегулярных пассажирских перевозок (включая туристические) и перевозок багажа с выдачей одного разрешения на автобус, действительно для одной поездки туда и обратно; разрешения категории «С» используются для грузовых перевозок с выдачей одного разрешения на автомобиль, действительно для одной поездки туда и обратно.

Источник: составлено по: Ремизов С.В. Правовая база автоперевозок в КНР // Клуб директоров. – 2001. – № 35. URL: <http://www.bazar2000.ru/index.php?article=491> (дата обращения: 15.02.2014); Информация о ходе реализации Программы сотрудничества между РФ и КНР в области транспорта за 2012 год.

Помимо этого на 2013 г. было также выдано 200 бланков разрешений на перевозки грузов по маршруту Харбин – Хабаровск для российской стороны и 1000 – для китайской.

¹⁰ WTO. Member information: China / Официальный сайт ВТО. URL: http://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/china_e.htm (дата обращения 20.02.2014).

¹¹ Порядок выполнения автомобильных пассажирских и грузовых перевозок между РФ и КНР (от 10 декабря 1998 г.); Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР «О международном автомобильном сообщении» (от 18.12.1992 г.) / Справочно-правовая информационная система «Консультант Плюс».

В настоящее время в сфере автомобильных перевозок между РФ в пределах ДФО и КНР существует ряд инфраструктурных и институциональных проблем. К инфраструктурным относятся низкое качество дорожной сети и недостаточная пропускная способность международных автомобильных пунктов пропуска в границах ДФО со стороны России. Последнее приводит к значительным потерям времени при ожидании автотранспортом процедуры прохождения границы. Для снятия ограничений проведена реконструкция международных автомобильных пунктов пропуска Краскино и Пограничный. Помимо этого на круглосуточный режим работы переведены пункты пропуска Покровка и Краскино. На период с 1 декабря 2013 г. по 28 февраля 2014 г. был введен круглосуточный режим работы на многостороннем автомобильном пункте пропуска Пограничный (Приморский край).

К институциональным препятствиям относится существующее **ограничение международных перевозок и транзита на территории КНР**: иностранным грузовым автотранспортным средствам разрешен въезд на китайскую территорию лишь до определенных приграничных терминалов, где и осуществляется разгрузка/загрузка.

Хотя данный порядок противоречит обязательствам, принятым КНР при вступлении в ВТО, но фактически он продолжает действовать, поскольку это проявление целенаправленной политики китайской стороны по обеспечению интересов собственных перевозчиков. В настоящее время с китайской стороны сформирована сеть инфраструктурных объектов (складских терминалов, оптовых распределительно-перевалочных баз и т.д.) на приграничной территории. При наличии достаточно большого числа автомобильных пунктов пропуска (по мнению отдельных экспертов – даже излишне большого) китайские перевозчики имеют возможность маневрировать грузопотоками, сокращая объем работы российских перевозчиков и фактически ограничивая проникновение на свою территорию. При этом китайская сторона планомерно отстаивает возможность увеличения глубины проезда автотранспортных средств на территорию России.

При фактическом отсутствии четкой выдержанной политики с российской стороны китайские перевозчики получают возможность выстраивать автомобильные маршруты грузовых перевозок таким образом, чтобы минимизировать доступ российских перевозчиков на территорию КНР.

Новые возможности и перспективы

Помимо традиционно обсуждаемых направлений сотрудничества в области транспорта между РФ и КНР (взаимодействие в рамках проекта Туманган, организация грузовых международных маршрутов между КНР, РФ, Японией и Республикой Корея, строительство мостовых переходов через Амур (в Амурской области близ города Благовещенска, либо в Еврейской АО – с. Нижнеленинское)) в последние годы появляются новые инициативы.

Одним из относительно новых направлений взаимодействия между Россией и Китаем, в том числе в части транспорта, является проект по совместному развитию *Большого Уссурийского острова*, территория которого разделена между нашими странами («один остров – две страны»). В соответствии с дополнительным соглашением между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой «О российско-китайской государственной границе на ее Восточной части» от 14 октября 2004 г. Китаю были переданы остров Большой на реке Аргунь, остров Тарабаров, ряд малых островов и западная часть Большого Уссурийского острова на реке Амур. Официальная церемония передачи островов у Хабаровска состоялась 14 октября 2008 г., после чего они перешли к Китаю. Бывший российский остров Тарабаров стал китайским Иньлундао (остров Серебряного Дракона), а Большой Уссурийский остров, западная часть которого передана Китаю, называется Хэйсяцзыдао (остров Черного Медведя). Эти территории находятся в административном подчинении г. Цзямысы провинции Хэйлунцзян.

В Китае после подписания соглашения в 2004 г. были проведены предварительные научно-исследовательские работы, и ко времени фактической передачи земель (2008 г.) подготовлен проект развития западной части Большого Уссурийского острова (вопрос курировало правительство провинции Хэйлунцзян, разработавшее «Программу по охране и развитию острова Хэйсяцзыдао», утвержденную в дальнейшем Государственным комитетом по делам развития и реформы КНР)¹².

¹² Провинция Хэйлунцзян: Остров Хэйсяцзыдао (Большой Уссурийский) станет образцовым районом китайско-российского сотрудничества / Китайский информационный интернет-центр. URL: <http://russian.china.org.cn> (дата обращения: 18.02.2014).

Проект китайской стороны основан на четырех ключевых позициях: создание пограничного пункта пропуска, открытие территории для туризма и развлечения, соблюдение норм экологической безопасности, развитие товарного обращения. Один из первых этапов предполагал реализацию проектов создания транспортной инфраструктуры. В период 2010–2012 гг.¹³ был построен мост протяженностью 2,1 км с китайской территории в направлении острова. Близ г. Фуюань (20 км к югу) создан аэропорт, предназначенный для внутренних линий, в перспективе предполагается развитие международных маршрутов. В 2012 г. завершено строительство подъездных автомобильных дорог: на остров была продлена государственная автотрасса первого (высшего) класса. На территории острова продолжается строительство кольцевой автодороги и автомобильного моста. На материке в конце 2011 г. сдана в эксплуатацию железная дорога Цяньцзинь – Фуюань, таким образом организовано движение по направлению Харбин – Цзямусы – Цяньцзинь – Фуюань. Строится глубоководный речной порт.

Помимо создания транспортной инфраструктуры, китайской стороной проведены берегоукрепительные работы, в сентябре 2011 г. положено начало строительству нового города Усу (в месте слияния Усури и Амурской протоки). На острове расположен полностью оборудованный пограничный пост Китайской Народной армии. Активно создаются туристические объекты. Уже построены площадь Солнца, ботанический сад, площадь Мира с самой восточной пагодой, гостиничный комплекс (малоэтажные деревянные дома) и др. С июля 2011 г. «свою» часть острова начали посещать организованные группы китайских туристов (до настоящего времени остров закрыт для свободного посещения).

Российской стороной лишь в декабре 2010 г. была принята Концепция проекта «Комплексное развитие острова Большой Усурийский (2010–2016 годы)» (утверждена Постановлением правительства Хабаровского края от 31.12.2010 г. № 398-пр) (далее – Концепция)¹⁴. Из множества обсуждавшихся направлений развития острова (создание международной игровой зоны,

¹³ Начало строительства – 15 июня 2010 г., окончание – 1 октября 2012 г.

¹⁴ Постановление Правительства Хабаровского края от 31.12.2010 № 398-пр. «Об утверждении Концепции проекта “Комплексное развитие острова Большой Усурийский (2010-2016 годы)”» / Справочно-правовая информационная система «Консультант Плюс».

и туристско-рекреационного центра, транспортного узла в новом международном транспортном коридоре, строительство центра торговли, парка развлечений, инновационного парка, сельскохозяйственное использование большей части острова и т.д.) разработчики приняли в качестве базовой его туристическую специализацию. Согласно Концепции российская территория будет включать три зоны: жилую (коттеджные поселки), деловую (логистический и бизнес-центр) и рекреационную (парк развлечений, гостиничный комплекс, аквапарк, торгово-развлекательный и культурный центры и т.д.). Разработку проекта курировала администрация Хабаровского края, в 2009 г. к работе были привлечены специалисты московской консалтинговой компании, а в конце 2011 г. – подразделение британской компании Ernst&Young – «Эрнст энд Янг (СНГ) Б.В.»¹⁵.

С российской стороны параллельно с разработкой концепции развития восточной части острова в 2009 г. правительство Хабаровского края подготовило и направило в МИД РФ и в Федеральное агентство по обустройству государственной границы РФ пакет документов по созданию грузопассажирского пункта пропуска на Большом Уссурийском острове. Однако был согласован лишь пассажирский пункт пропуска, целесообразность открытия грузопассажирского, по мнению Росграницы, недостаточно обоснована из-за неопределенности объемов грузопотоков.

С российской стороны построен автомобильный мост через Амурскую протоку, соединяющий остров с пригородом Хабаровска (длина моста – более 900 м, ширина – 15 м, мост имеет две полосы, строительство началось осенью 2011 г. и завершилось осенью 2013 г.), построены подъездные пути к мосту (протяженностью 4,2 км). Основной объем работ профинансирован в рамках программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года»¹⁶.

На сегодня позиция России в отношении ключевых моментов хозяйственного использования восточной части Большого Уссурийского острова окончательно не определена. Во время

¹⁵ Остров запаздывающей мечты / Коммерсант.ru- Дальний Восток. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/1788189>

¹⁶ Движение по мосту на Большой Уссурийский остров, открытому сегодня, начнется только в следующем году / ДВХАБ-информационный портал Хабаровска. URL: <http://www.dvnovosti.ru/khab/2013/10/23/12853/>(дата обращения: 20.02.2014).

наводнения 2013 г. была затоплена значительная часть территории острова. В связи с этим требуется внести коррективы в выработанные с таким трудом планы по его развитию (что опять потребует времени).

Уникальная ситуация «один остров – две страны», открывающая огромный потенциал развития сотрудничества, фактически не используется Россией уже несколько лет. Между тем проходит время, которое играет важную роль в расстановке приоритетов и распределении возможных выгод от сотрудничества¹⁷. Асимметрия развития восточной и западной частей острова нарастает: с китайской стороны создан пограничный пункт пропуска, построены объекты транспортной инфраструктуры и туристического назначения; с российской стороны действий по обустройству острова практически не предпринимается. После экстремального наводнения осенью 2013 г. стала очевидной необходимость антипаводковой защиты.

Инициатива использования уникальной территории Большого Уссурийского острова в настоящее время – фактически за китайской стороной, которая при этом готова реагировать на сигналы со стороны России, принять любое направление развития острова, заданное нашей страной. Рассматривались варианты от организации международной игровой зоны («остров-казино») до создания логистического центра. Однако с течением времени, не дождавшись действий со стороны РФ, КНР в одностороннем порядке начала обустройство западной части острова. Нашей стране важно сформулировать четкую, явно выраженную официальную позицию по всем ключевым элементам совместного освоения территории Большого Уссурийского острова. Необходимо определить отношение к основному вектору использования данной территории и приступить к строительству (в том числе элементов транспортной инфраструктуры).

С нашей точки зрения, возникающая уникальная ситуация совместной эксплуатации Большого Уссурийского острова дает возможность получать наибольшие выгоды от его использования как объекта туристическо-развлекательной индустрии. Создание на острове технопарков, промышленных и инновационных зон

¹⁷ Китай привлек к строительству названных выше объектов на Большом Уссурийском острове зарубежных инвесторов.

имеет неопределенные перспективы. Непонятны к настоящему времени основания для организации на острове транспортно-логистического узла. Во-первых, масштабы грузовой базы Северо-Востока Китая, ориентированной на незначительный по емкости потребительский рынок Дальнего Востока России либо на транзит через территорию нашей страны, не оценены. Во-вторых, не получила развития СЭЗ портового типа на базе морского порта Советская Гавань в Хабаровском крае, которая предполагалась в качестве одного из звеньев возможного транспортного коридора при перевозках через Большой Уссурийский остров.

Еще одним относительно новым направлением соприкосновения интересов России и Китая в области транспорта является использование *Северного морского пути (СМП)*. Морской маршрут по СМП вдоль российского побережья до европейских портов позволяет китайским перевозчикам значительно сэкономить время и, соответственно, деньги, по сравнению с широко используемым в настоящее время маршрутом через Суэцкий канал (путь по СМП на 5,2 тыс. км короче). Китай явно демонстрирует свой интерес активно использовать этот вариант доставки грузов. В 2012 г. первый китайский ледокол «Снежный дракон» («Сюзун») прошел по СМП. Летом 2013 г. Китай начал коммерческие перевозки (в том числе контейнерных грузов) – китайская государственная компания использовала в перевозках два судна, получив разрешение Администрации СМП на три рейса¹⁸. По прогнозам китайского Полярного научно-исследовательского института, к 2020 г. по СМП будет проходить от 5 до 15% внешнеторговых перевозок¹⁹.

При столь активном интересе со стороны Китая²⁰ России нельзя занимать пассивную позицию, абсолютно необходимо выработать четкую стратегию по данному вопросу с максимальным учетом интересов нашей страны при различных вариантах дальнейшего развития ситуации. Для поддержания паритета

¹⁸ Первый контейнеровоз на трассе Северного морского пути. URL: <http://severnash.ru/economics/sevmorput/7983-pervyy-konteynerovoz-na-trasse-severnogo-morskogo-puti.html> (дата обращения: 20.02.2014).

¹⁹ Китай приступает к коммерческому использованию Северного морского пути. URL: <http://barentsobserver.com/ru/arktika/2013/03/kitay-pristupaet-k-kommercheskomu-ispolzovaniyu-severnogo-morskogo-puti-14-03> (дата обращения: 20.02.2014).

²⁰ В мае 2013 г. Китай получил статус наблюдателя в Арктическом совете / Arctic Council. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/> (дата обращения: 20.02.2014).

интересов в данном регионе возможно привлекать в качестве партнеров для освоения Северного морского пути другие заинтересованные страны. Например, значительный интерес к коммерческому использованию данного маршрута в последнее время выказывает Республика Корея.

Выводы

Протяженная совместная граница и длительная история экономических, политических и культурных связей между Россией и Китаем способствуют развитию взаимодействий в области транспорта. Тем не менее до настоящего времени оно не переросло в масштабное сотрудничество. Фактически отсутствуют позитивные примеры успешно реализованных значимых проектов. Очевидны различия России и Китая – менталитет, уклад экономики, применяемые инструменты регулирования и развития экономики и т. д. Естественно, что интересы наших стран по многим позициям не совпадают, и необходимо искать общие идеи и элементы возможного соприкосновения. Однако при этом представляется важным взаимное уважение и признание паритета позиций.

Для России интересен китайский опыт развития транспортной инфраструктуры периферийных северо-восточных регионов, а также создания условий реализации транспортных коридоров в направлении Азия – Европа по территории страны.

В периоды экономической нестабильности первого десятилетия XXI века бюджетные вложения в строительство транспортной инфраструктуры в КНР не только не были снижены, но даже возросли. Финансирование дорожного строительства стало одним из способов поддержания экономики в кризисные периоды. Было начато активное строительство высокоскоростных железных дорог. В результате достигнут не только общий положительный эффект стимулирования экономики Китая, но и создана разветвленная транспортная сеть: протяженность железных дорог за 2000–2012 гг. возросла на 41 тыс. км, в том числе было построено 13 тыс. км высокоскоростных железных дорог (в 2013 г. КНР занимала 2-е место в мире по протяженности железных дорог после США и 1-е место – по протяженности высокоскоростных железных дорог); протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличилась за 2000–2010 гг. в три раза – до 4,2 млн км.

Китай активно инвестирует в строительство железных дорог стран Центральной Азии: Таджикистан, Казахстан и др., сопряженных с транспортной сетью КНР. Также реализуются проекты строительства железных дорог в странах Африки (Кения, Нигерия, Эфиопия) и других регионах. Помимо строительства дорог, китайские компании планируют поставлять подвижной состав, включая локомотивы, в эти страны.

Для Дальнего Востока России, в условиях значительной удаленности производителей от рынков западных и центральных районов страны, высокой пространственной локализации производства по территории региона, низкой транспортной подвижности населения, существенной долей транзитных и экспортно-импортных перевозок, значимость транспорта для экономики велика. Доля транспорта в ВРП ДФО по итогам 2012 г. составила 10,1% (в 2000 г. – 13,3%), что больше, чем в среднем по России, на 3,4%. Вклад транспорта может быть более существенным при последовательной реализации интересов российских перевозчиков и транспортных компаний на востоке страны с поддержкой государства.

В настоящее время по многим позициям в области транспорта Китай активно защищает свои интересы, твердо выражает и отстаивает приоритеты при реализации транспортных проектов, жестко формулирует условия сотрудничества и вложения инвестиций, крайне редко выражая заинтересованность в проектах, не сопровождающихся доступом к сырьевым ресурсам России.

Российская сторона, к сожалению, гораздо более инертна в процессе принятия решений, не всегда имеет четко выраженную позицию даже по ключевым вопросам, а также единство взглядов центральных и региональных властей на их решение. Поэтому в дальнейшем одним из наиболее важных аспектов развития сотрудничества в области транспорта между нашими странами представляется более активная позиция России в части выражения стратегических приоритетов в сфере развития транспорта (в том числе на уровне отдельных регионов) с планомерным отстаиванием собственных интересов.