

УДК 656.339.543:338.47

РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ПРИМОРСКОГО КРАЯ В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Фисенко А.И.

*ФБГОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского»,
Владивосток, e-mail: fisenko@msun.ru*

Рассмотрены роль, географические направления и задачи координации деятельности международных транспортных коридоров (МТК) Приморского края в условиях формирования свободного порта Владивосток (СПВ). Особое внимание уделено рассмотрению проблем развития МТК в контексте экономической выгоды для участников их создания и развития – России и КНР, а также формированию транспортной инфраструктуры и грузовой базы морских портов Приморского края как их неотъемлемой части. Показаны роль и значение морских портов Приморского края как узловых пунктов международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» в развитии международной торгово-промышленной интеграции и логистического сопровождения развития внешнеэкономических связей между Россией и Китаем. Важное место уделено вопросам таможенного обеспечения развития СПВ и направлениям решения проблем повышения его привлекательности для потенциальных резидентов и инвесторов.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, морские порты Приморского края и Дальнего Востока, китайский транзит, свободный порт Владивосток, таможенные процедуры, грузовая база

THE ROLE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS OF PRIMORSKY KRAI IN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT FREE PORT OF VLADIVOSTOK

Fisenko A.I.

Maritime State University named after Admiral G.I. Nevelskoy, Vladivostok, e-mail: fisenko@msun.ru

We consider the role, the geographic direction and coordination of the activities of the International Transport Corridors (ITC) Primorye Territory in the conditions of formation of the Free Port of Vladivostok (FPV). Particular attention is paid to the problems ITC development in the context of economic profitability for the participants of the creation and development - Russia and China, as well as forming of transport infrastructure and cargo base of sea ports of Primorsky Krai as they are an integral part. Showing the role and importance of sea ports of Primorsky Krai as the key points of the international transport corridor «Primorye-1» and «Primorye-2» in the development of international trade and industrial integration and logistic support of the development of foreign economic relations between Russia and China. An important place is given to customs to ensure the development of FPV and to solve the problems to enhance its attractiveness to potential residents and investors.

Keywords: the international transport corridors, sea ports of Primorsky Krai and the Far East, the Chinese transit, free port of Vladivostok, customs procedures, cargo base

В соответствии с Федеральным законом «О свободном порте Владивосток» № 212-ФЗ от 13 июля 2015 г. одним из приоритетных направлений развития экономики (и транспортного комплекса, в частности) российского Дальнего Востока и страны в целом в ближайшие годы станет создание и функционирование свободного порта Владивосток (СПВ) [8].

Как следует из содержания и духа закона, перспективное развитие СПВ будет опираться на принятые ранее программы и органично включено в общую стратегию развития российского Дальнего Востока и страны в целом. В частности, «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (разработана в соответствии с поручением Президента Российской Федерации и утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р) предусмотрено, что экономическое разви-

тие России будет опираться на углубляющуюся интеграцию с мировой экономикой, мощную инфраструктурную связь с рынками Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона через развитую систему международного транспортного сообщения, прежде всего, панъевропейских транспортных коридоров № 1, 2 и 9 и евроазиатских транспортных коридоров «Север – Юг», «Запад – Восток», «Трансиб», «Приморье-1» и «Приморье-2», а в перспективе – через Северный морской путь [7].

Международный транспортный коридор (МТК) представляет собой совокупность транспортных систем нескольких стран, концентрирующую значительные транспортные потоки между центрами экономической активности, при перемещении которых зачастую используется более одного вида транспорта, и включающую в себя как инфраструктурную, так и регуляторную составляющие.

Сегодня работа по созданию инфраструктуры МТК в крае ведется в рамках

реализации краевой программы «Развитие транспортного комплекса Приморского края на 2013–2020 годы». Так, в частности, за счёт средств федерального и краевого бюджетов идет строительство МТК «Приморье-1» (PR-1: Харбин – Суйфыньхэ – Гродеково – Владивосток/Восточный/Находка – порты стран Азиатско-Тихоокеанского региона) и «Приморье-2» (PR-2: Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты Азиатско-Тихоокеанского региона). Полномасштабная работа указанных МТК позволяет реализовать три вида транзитных транспортных маршрутов: во-первых, транзитные перевозки Китай – Россия – третьи страны, когда товары из провинции Хэйлуньцзян транспортируются через порты Дальнего Востока России в Корею, Японию и Северную Америку. Во-вторых, транзитные перевозки Китай – Россия – Китай, когда товары отправляются из провинции Хэйлуньцзян в южные прибрежные города Китая через Россию. В-третьих, формируется транспортный коридор: третьи страны – Китай – Россия, когда товары из других стран будут доставляться через порты Дальнего Востока России, затем – через Суйфэньхэ или Дуинин, и далее – через территорию КНР в сибирский регион России.

В этом случае, по мнению Минэкономразвития РФ, могут быть созданы потенциально привлекательные условия для переключения на российские порты до 45 млн т грузов. Объем грузов, которые могли бы быть в этом случае перенаправлены в порты Приморья, составил бы уже к 2021 г. примерно 30 млн т, в том числе зерна в объеме около 20 млн т и контейнеров на 10 млн т с перспективой их роста до 45 млн т к 2030 г. [4–5, 9, 11].

Как показали результаты анализа и оценки международными экспертами транспортных потоков северо-восточных провинций КНР, развитие МТК в Приморском крае выгодно и России, и Китаю. Для Российской Федерации потенциальный прирост ВВП может составить 29 млрд руб., а объем налогов и сборов – 5,7 млрд руб. ежегодно. Прогнозируется создание не менее 3 тыс. новых рабочих мест на время строительства и 4 тыс. новых рабочих мест на создаваемых объектах инфраструктуры. Что же касается китайской стороны, то эффект от экономии на транспортных издержках для грузовладельцев северо-восточных провинций оценивается на начальном этапе в объеме до 1 млрд долл. ежегодно. Цена вопроса – почти 200 млрд руб. на оба коридора [9, 11].

Однако в этом случае возникают как минимум следующие вопросы, которые требуют своего адекватного решения.

Первое. Для того чтобы обосновать капиталовложения, инвестору надо (по-) и доказать востребованность СПВ как международного транспортного узла. А для этого абсолютно недостаточно, создать условия для включения в эти коридоры уже существующей на территории СПВ (пока слабой) инфраструктуры. Кроме того, по нашим оценкам, существующие порты и терминалы Приморья на сегодняшний день уже имеют избыточную мощность порядка 0,8 млн контейнеров (TEU).

Второе. Пропускная способность железной дороги на юге Приморья совершенно недостаточна для того, чтобы перевезти указанные миллионы тонн грузов.

Теоретический (а сегодня практически неосуществимый) максимум объемов перевозки в этом случае составляет примерно 35–40% от заявленного Минвостокразвития РФ (на период до 2031 г.), не говоря уже о том, что для обеспечения, например, такой пропускной способности для модернизации железнодорожной ветки от китайской границы до Зарубино нужно все деньги, выделенные ОАО РЖД на реконструкцию Восточного полигона, вложить в приграничную и припортовую станции, которые должны стать крупнейшими в Приморье. Причем приграничная станция должна быть в три раза больше станции Гродеково, а в Хуньчуне она должна быть в четыре раза крупнее станции Суйфэньхэ. Так, например, расчёт потребности в железнодорожных составах и количестве контейнеров, необходимых для перевозки грузов по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» Приморского края к 2031 г., показал, что только для перевозки 23 млн т зерна в контейнерах (TEU) необходимо, чтобы в сутки его перевозилось не менее 71,7 тыс. т (при пропускной мощности не менее 25 пар железнодорожных составов). Однако даже при рекордных перевозках (18–20 пар в сутки), которые сегодня не могут осуществляться ежедневно, максимальный объем перевозок составит не более 16,5 млн т в год. Иными словами, недостаток мощностей составляет порядка 30%. Ещё напряжённее ситуация по перевозке 10 млн т груза в контейнерах (примерно 500 тыс. TEU). Здесь дефицит мощностей составляет порядка 55–70% (наибольшее количество перевезённых контейнеров в сутки составило около 1,4 тыс. TEU [9, 11].

Третье. Если мы создаем инфраструктуру МТК для развития приграничных с нами регионов Китая, то в этом случае китайский транзит является главным системообразующим фактором. Тогда получается, что и строить его нужно прежде всего для китайцев, а следовательно, и на китайские (в большей степени) деньги. Вклад российской стороны в этом случае мог бы состоять

в обеспечении благоприятных административных режимов и обслуживающей бизнес-структуры (дороги, страховые общества, транспортные экспедиторы, терминалы и склады). Однако Минвостокразвития РФ предлагает при таком сценарии и обосновании проекта вкладывать в дороги и другие объекты инфраструктуры на территории России по преимуществу инвестиции частного российского бизнеса. По расчётам этого министерства подготовлена финансово-экономическая модель, которая показывает, что минимум 10–15% годовых инвесторы могут заработать на инвестициях в инфраструктуру [5]. Однако, на наш взгляд, даже эти (непроверенные расчёты, и, скорее, это – оптимистичный вариант) ориентиры вряд ли достаточно привлекательны для серьёзной перспективы развития СПВ, а также территорий опережающего развития (ТОРов) не только в Приморском крае, но и в др. регионах Дальнего Востока.

Четвёртое. Как практически и быстро создать действительно привлекательные и конкурентные условия для перемещения грузов, например упростить таможенные процедуры оформления транзита, все железнодорожные станции внутри зоны СПВ, примыкающие к «сухим портам (терминалам)», объявить приграничными и присвоить экспортные коды, создать действительно «свободные возможности» (в т.ч. и «free port») для бизнеса и т.д.? Ведь чтобы коридоры заработали на полную мощность, их необходимо сделать не только удобными, но и выгодными для грузовладельцев и транспортных операторов. К сожалению, на сегодняшний день они такими не являются и проигрывают альтернативным маршрутам и по срокам, и по цене.

Так, например, за 2014–2015 гг. объём транзитных грузов через морские порты Дальнего Востока снизился на 63%, и в то же время через ст. Забайкальск (РФ) и ст. Достык (Казахстан) – т.н. «новый шёлковый путь», – он вырос соответственно на 32 и 35%.

Другой весьма показательный пример. Контейнер, отправленный из города Муданьцзян в Шанхай через китайский порт Далянь, проходит этот путь всего за 85 ч, стоимость транспортировки составляет 1 185 долл. США. Вместе с тем транспортное плечо до порта Владивосток короче в три раза, чем до Даляня. Однако срок доставки растягивается минимум до 220 ч (т.е. более чем в 2,5 раза), а стоимость транспортировки вырастает на 5–15%. При этом основная задержка по времени происходит на таможне – здесь груз, по данным самих же таможенных органов, находится не менее 100 ч [9].

На наш взгляд, именно таможенные процедуры, а вернее их неэффективная организация – препятствуют быстрому транзиту грузов через территорию Дальнего Востока, и через СПВ в частности.

Вместе с тем, по заявлению Правительства РФ, с 1 октября пункты пропуска на таможне будут работать 7 дней в неделю и 24 ч в сутки в режиме единого контрольного органа при пересечении границы. Технико-организационное обеспечение этой работы уже начато [5].

Пятое. Насколько надёжен ожидаемый транзит из Северо-Восточного Китая (СВК) в южные порты Приморского края – и по объёму, и по административно-политическому регулированию, и по организации перевозок, таможенному формату и т.д., и – самое главное – по экономической эффективности? Убедительного и обнадеживающего ответа на этот вопрос пока нет. Так, по уже упоминавшимся выше расчётам Минвостокразвития РФ, контейнеризованная грузовая база СВК (провинции Хэйлуньцзян, Цзилинь и Ляонин), ориентированная на морские порты Приморского края, к 2021 г. должна составить порядка 10 млн т TEU. Однако есть и другие оценки. По нашим, весьма приблизительным, расчётам только к 2031 г. такая база достигнет уровня в 3,5 млн т, а в 2021 г. она будет всего 1,4–1,5 млн т (в 2015 г. – 0,3 млн т) [4, 10–12].

С этих позиций, очевидно, что надёжнее всё-таки развивать и формировать свою, российскую грузовую базу и маршруты транспортировки грузов. При этом совершенно необходимо модернизировать транспортную, логистическую и промышленную инфраструктуру российской части МТК, уже сегодня готовя ее к росту экономики, искать реальные возможности снижения инвестиционных, финансовых, валютных (и иных) рисков, создавать условия для развития и поддержки российского предпринимательства на Дальнем Востоке и т.п. Подтверждением того, что экономика России постепенно выходит на т.н. «вектор роста», являются, в частности, и данные о грузообороте морских портов Российской Федерации за 2006–2015 гг. (таблица), который в этом случае выступает в качестве одного из индикаторов экономического оживления в стране.

Причём, как следует из данных таблицы, за указанный период грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос в 2,5 раза против 1,6 раза в целом по всем морским портам России, достигнув в 2015 г. 171 млн т.

Шестое. В последние месяцы рабочими группами России и КНР активно ведётся работа по совместному проекту, целью которого является выход китайской

провинции Цзилинь к морю (стратегия Китая – «выход в море через заимствованные порты»). Ее власти активно развивают логистическую систему региона, используя возможности российских морских портов, в частности, порта «Зарубино» и морской гавани «Славянка» (с выходом из китайского г. Хуньчуня). Как известно, г. Хуньчунь, расположенный на юго-востоке провинции, находится всего в 15 километрах от устья реки Туманьцзян, но не имеет порта. Поэтому грузы приходится сначала вести в Далянь (а это более 1 тыс. км) и лишь потом отправлять по морю. Как заявил г-н Ким Ён Хо, генеральный директор продовольственной компании «Лунсянь» (г. Хуньчунь): «Раньше продукты из Хунчуня мы везли на юг страны в порт Далянь. Иногда транзитным пунктом был Шэньян. Чтобы доставить товар в Республику Корею, уходило как минимум 10 дней. Теперь все стало гораздо удобнее. Эту партию товара мы доставим в порт Зарубино, на это уйдет 3 часа, а оттуда уже по морю. Это экономит 7 дней и 400 юаней на каждую тонну» [6].

го, в СВК. Причём это должен быть новый порт – новый по таможенному и налоговому режиму, новый по организации работы, порт, который действительно привлечёт не только российских, но и иностранных инвесторов и перевозчиков. На наш взгляд, речь не идёт о копировании того или иного крупного азиатского порта по грузообороту, в т.ч. контейнеров. Этого, как нам представляется, в ближайшей обозримой перспективе достичь не удастся, да и вряд ли возможно в принципе. Порт должен в первую очередь решать другие задачи, прежде всего, задачи транзитной обработки грузов России и Китая. Отсюда важность и необходимость решения очень непростой и недешёвой задачи (помимо прочих), которые мы должны решить: повысить уровень координации работы, техническую оснащённость и модернизировать уже действующие транспортные узлы Приморского и Хабаровского краёв и сформировать на этой основе интегрированную макрорегиональную систему перевозок на базе развивающихся МТК южной части российского Дальнего

Динамика грузооборота морских портов России за 2006–2015 гг.*

Годы	Грузооборот морских портов России, всего, млн т	Прирост к предыдущему году, %	Грузооборот портов Дальневосточного бассейна, млн т	Прирост к предыдущему году, %
2006	421,0	3,5	67,7	4,6
2007	451,0	7,1	79,7	17,7
2008	454,6	8,0	80,4	0,8
2009	496,4	9,1	92,2	14,7
2010	525,8	5,9	117,9	27,9
2011	535,4	1,8	125,4	6,4
2012	565,5	5,6	134,2	7,0
2013	589,0	4,1	144,8	7,9
2014	640,2	5,8	162,5	12,2
2015	676,7	5,7	171,0	5,2
2015 г. к 2006 г. (в млн т; %)	255,7	160,7	103,3	252,6

Примечание. * – составлено по: [1–3, 12].

По нашему мнению, главная идея, которая должна быть реализована вне зависимости от политической, экономической или региональной конъюнктуры, заключается в том, что Приморью, да и всему Дальнему Востоку (и России) нужен порт, максимально приближенный к границе с Китаем, порт, который был бы соединен с КНР транспортными коридорами (через существующие сегодня МТК Приморского и Хабаровского края), выходящими, прежде все-

Востока (Приморский и Хабаровский край, а также Амурская область) края на основе развития мультимодальных трансграничных перевозок, в первую очередь на основе обеспечения внутреннего транзита, а также транзита грузов из СВК через порты Приморского (и Хабаровского) края. В решении этих задач исключительная по своему функциональному назначению и масштабу роль принадлежит создаваемому сегодня в Приморье свободному порту Владивосток.

Список литературы

1. Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна в январе 2015 г. вырос на 3,8%. – URL: <http://www.tks.ru/logistics/2015/02/12/0001> (дата обращения: 26.05.2016).
2. Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос на 5,2%. – URL: <http://estiw.ru/news/ports/2016/Gruzooborot-morskih-portov-Dalnevostochnogo-bassejna-v-2015-vyros-na-5-2> (дата обращения: 27.05.2016).
3. Грузооборот морских портов России в 2015 году вырос на 5,7%. – URL: <http://sdelanounas.ru/blogs/72960/> (дата обращения: 27.05.2016).
4. Во Владивостоке обсудили вопросы развития международных транспортных коридоров в Приморском крае. – URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4103 (дата обращения: 22.05.2016).
5. Медведев потребовал ускорить таможенные процедуры в портах Приморья. – URL: <https://news.mail.ru/politics/25904644/?frommail=1> (дата обращения: 29.05.2016).
6. Нетребенко М. Провинция Цзилинь получит выход к морю через российские порты. – URL: <https://news.mail.ru/politics/25904866/?frommail=1> (дата обращения: 30.05.2016).
7. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (вместе с «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года»): Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 08.08.2009). – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82134/ (дата обращения: 24.05.2016).
8. О свободном порте Владивосток: Федеральный закон Российской Федерации от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ // Российская газета. – 15 июля 2015 г. – Федеральный выпуск № 6724.
9. Развитие международных транспортных коридоров с Китаем позволит увеличить грузооборот портов Приморья в 1,5 раза. – URL: <http://vladivostok-news.net/society/2016/03/23/92137.html> (дата обращения: 24.05.2016).
10. Сюэце Чжан. Проблемы строительства торгово-экономической зоны освоения северо-восточной Азии провинцией Хэйлунцзян // Вестник ХГАЭП. – 2012. – № 6(62). – С. 67–74.
11. Транзитная мечта с американским привкусом. – Konkurent.ru. – URL: <http://konkurent.ru/ekonomika/1404-tranzitnaya-mechta-s-amerikanskim-privkusom.html> (дата обращения: 24.05.2016).
12. Фисенко А.И. Северо-восточный регион Китая в системе формирования транзитной грузовой базы для сво-

бодного порта Владивосток (статья) // Транспортное дело России. – 2015. – № 3 (118). – С. 102–106.

References

1. Gruzooborot morskih portov Dalnevostochnogo bassejna v janvare 2015 g. vyros-na-3,8%. URL: <http://www.tks.ru/logistics/2015/02/12/0001> (26.05.2016).
2. Gruzooborot morskih portov Dalnevostochnogo bassejna v 2015 vyros na 5–2%. URL: <http://estiw.ru/news/ports/2016/Gruzooborot-morskih-portov-Dalnevostochnogo-bassejna-v-2015-vyros-na-5-2> (27.05.2016).
3. Gruzooborot-morskih portov Rossii v 2015 g. vyros-na-5,7%. URL: <http://sdelanounas.ru/blogs/72960/> (27.05.2016).
4. Vo Vladivostoke obsudili voprosy razvittija mezhdunarodnyh transportnyh koridorov v Primorskom krae. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4103 (22.05.2016).
5. Medvedev potreboval uskorit tamozhennye protsedury v portah Primorja. URL: <https://news.mail.ru/politics/25904644/?frommail=1> (29.05.2016).
6. Netrebenko M. Provintsija Tsilin poluchit vyhod k morju cherez rossijskie porty. URL: <https://news.mail.ru/politics/25904866/?frommail=1> (30.05.2016).
7. O Kontseptsii dolgosrochnogo sotsialno-ekonomicheskogo razvittija Rossijskoj Federatsii na period do 2020 goda: Rasporyzhenie Pravitelstva RF ot 17.11.2008 no. 1662-r (red. ot 08.08.2009). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82134/ (24.05.2016).
8. O svobodnom porte Vladivostok: Federalnyi zakon Rossijskoj Federatsii ot 13 iulya 2015 g. no. 212-FZ // Rossijskaia gazeta. 15 iulya 2015 g. Federalnyi vypusk no. 6724.
9. Razvitie mezhdunarodnyh transportnyh koridorov s Kitaeom pozvolit uvelichit gruzooborot portov Primorja v 1,5 raza. URL: <http://vladivostok-news.net/society/2016/03/23/92137.html> (24.05.2016).
10. Sjutse Chzhan. Problemy stroitelstva torgovo-ekonomicheskoi zony osvoenija severo-vostochnoi Azii provintsiei Heiluntsjan // Vestnik HGAEP. 2012. no. 6(62). pp. 67–74.
11. Tranzitnaya mechta s amerikanskim privkusom. Konkurent.ru. URL: <http://konkurent.ru/ekonomika/1404-tranzitnaya-mechta-s-amerikanskim-privkusom.html> (24.05.2016).
12. Fisenko A.I. Severo-vostochnyi region Kitaja v sisteme formirovanija tranzitnoi gruzovoi bazy dlja svobodnogo porta Vladivostok // Transportnoe delo Rossii. 2015. no. 3 (118). pp. 102–106.