

# Важнейшее средство реализации транзитного потенциала Дальнего Востока



**О. В. Рой,**  
начальник отдела  
международных транс-  
портных коридоров  
департамента инфра-  
структурных проектов  
Министерства по разви-  
тию Дальнего Востока



**В. В. Петраков,**  
к.э.н., доцент кафедры  
менеджмента Дальнево-  
сточного федерального  
университета

Уникальное географическое положение Приморского края и его соседство с Китаем создает конкурентные преимущества для развития макрорегиона и существенные возможности для взаимовыгодной торговли. Потенциал двустороннего сотрудничества может быть реализован с помощью международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2».

Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» являются важнейшим средством реализации транзитного потенциала Дальнего Востока, развитие которого связано не только с вектором внешнеполитического развития Российской Федерации, но и с особым геоэкономическим расположением этих коридоров, спецификой международных связей и международной интеграции, а также приграничного сотрудничества [1].

МТК «Приморье-1» включает в себя направление Харбин — Муданьцзян — Суйфэньхэ — Пограничный (Дунин-Полтавка) — Уссурийск — порты Владивосток, Восточный, Находка, далее морские линии и является сегментом транспортного коридора Суйфэньхэ.

«Приморье-2» проходит от Чанчуня к Цзилиню, далее через Хуньчунь к пор-

ту Зарубино и далее на морские линии. Этот МТК является сегментом Туманганского коридора (рис. 1).

Предпосылками создания коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» являются, с одной стороны, наличие существенных грузопотоков в северо-восточных провинциях Китая, непосредственно прилегающих к территории России, и с другой — реальная возможность повышения эффективности перевозки грузов из/в данные территории за счет сокращения логистических затрат и снижения сопутствующих рисков.

Конкурентное преимущество МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» заключается в более коротком расстоянии при отправке китайских транзитных грузов через приморские порты Владивосток, Находка, Восточный и Зарубино на юг Китая. Наиболее существенным грузопотоком северо-восточных провинций Китая (Цзилинь, Хэйлунцзян) является грузопоток из данных провинций в южные и центральные провинции Поднебесной. Его объем составляет 250–300 млн т в год. Основные транспортные маршруты данного грузопотока пролегают по железной дороге и через морские порты провинции Ляонинь. Новые коридоры дают возможность повысить эффективность перевозок из данных регионов благодаря сокращению транспортного плеча на 250–400 км.

Необходимость развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» была отмечена в ходе выступления президента Российской Федерации В. В. Путина на II Восточном экономическом форуме, проходившем 2–3 сентября 2016 г. во Владивостоке. Он в частности подчеркнул: «Интеграция должна опираться на серьезные совместные проекты, ко-

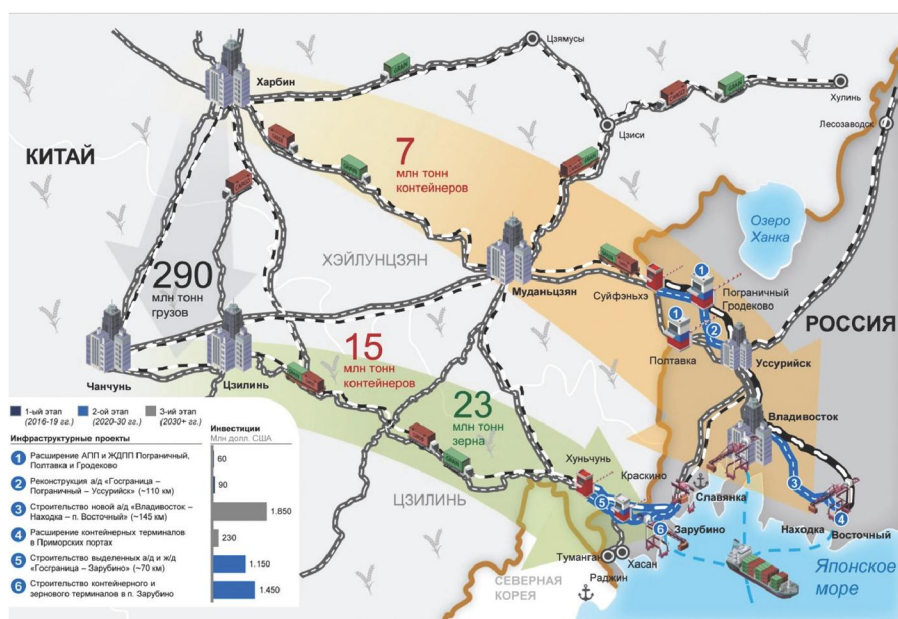


Рис. 1. Карта международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»

## Оба маршрута могут стать экономически привлекательными для китайских грузоотправителей

ТАРИФ С УЧЕТОМ ИНВЕСТИЦИИ



Рис. 2. Сравнительный анализ экономической привлекательности перевозок грузов через разные порты по маршруту Муданьцзян – Шанхай

## Целевой грузооборот международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» к 2030 г. может достигнуть 45 млн тонн



Рис. 3. Прогноз грузооборота на МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»

торые будут буквально «сшивать» наше экономическое пространство, создавать дополнительные ресурсы для развития. <...> В качестве примера приведу транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», которые позволяют сформировать кратчайшие пути доставки грузов из северо-восточных провинций Китая к портам юга Приморского края» [2].

Создание предпосылок для развития коридоров сопровождала большая переговорная, нормотворческая и организационная работа [3–5]. В декабре 2016 г. в России на правительственном уровне была принята Концепция развития

международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» [1]. А в июле 2017 г. РФ и КНР подписали меморандум по МТК, согласно которому стороны будут оказывать содействие в развитии инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, пункты пропуска и системы связи. Обе страны также выразили готовность упростить процедуры, расходы и время при таможенном оформлении транзитных грузов, увеличить объем грузовых перевозок и др. [6].

Для построения экономической, финансовой и организационной концепции развития МТК «Приморье-1» и

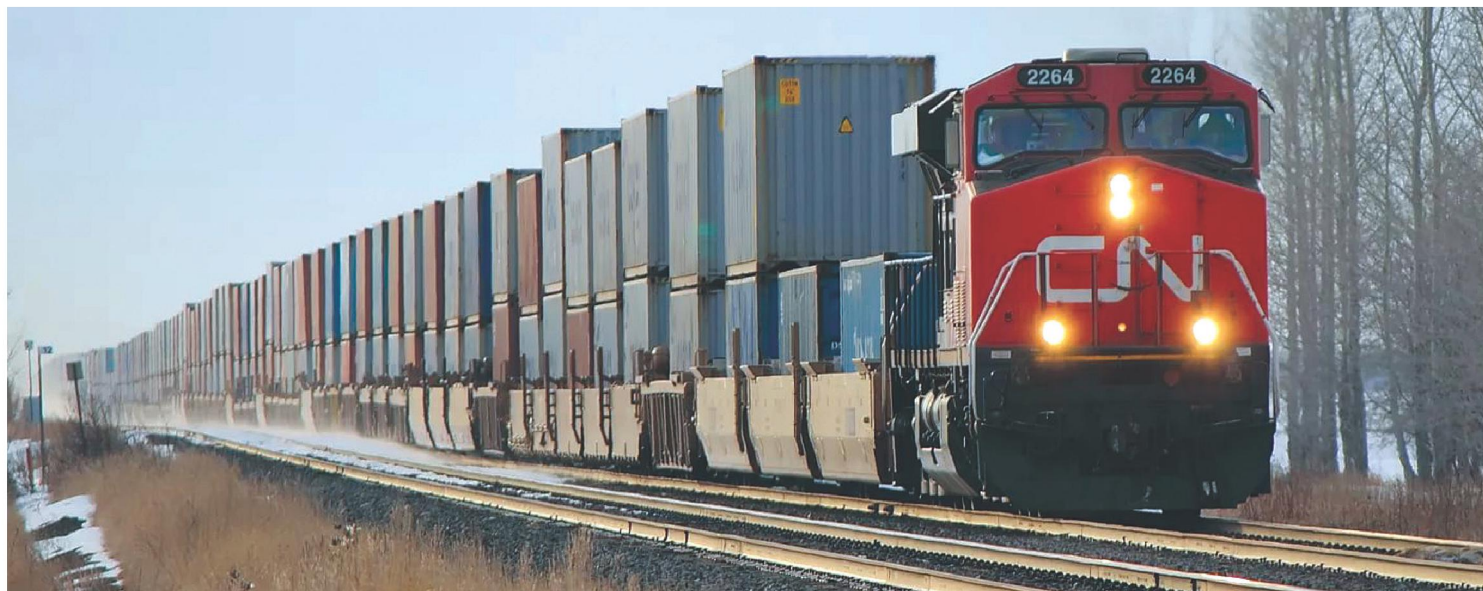
«Приморье-2» Министерством по развитию Дальнего Востока с привлечением международной консалтинговой компании «МакКинзи» проведена работа по оценке перспектив данных коридоров. Приоритетом является создание основной необходимой инфраструктуры МТК за счет внебюджетных средств при минимизации финансовых мер государственной поддержки и обеспечение беспшовного режима пересечения границы.

Результаты оценки транспортных потоков северо-восточных провинций КНР показали, что создание МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» предоставляет возможности для взаимовыгодного сотрудничества всех сторон: грузоотправителей с северо-востока Китая, китайских и российских операторов, транспортных и инфраструктурных компаний, федеральных и региональных органов государственной власти двух стран, институтов развития. Так, при отгрузке зерновых грузов из китайского Муданьцзяна в Шанхай экономия на 1 т составляет до 20 долларов по железной дороге и до 40 долларов — при отгрузке автомобильным транспортом через МТК «Приморье-2» и порт Зарубино по сравнению с внутрикитайским маршрутом. Аналогичная ситуация и с контейнерными грузами: экономия на контейнер составляет 315 долларов по железной дороге и 595 долларов — по автомобильной. Таким образом, совершенно очевидно, что основными грузами будут зерновые и контейнерные (рис. 2, 3).

На основе проведенных исследований потенциал переключения грузопотока способен вырасти, по осторожным оценкам, до 45 млн т в год к 2030 г., в том числе 23 млн т зерновых (кукурузы, риса, сои) и 22 млн т контейнерных (или 1,8 млн TEU-контейнеров в 20-футовом эквиваленте).

Для обеспечения ускоренного транзита грузов и снятия административных барьеров приоритетными считаются:

- обустройство пунктов пропуска «Пограничный», «Краскино», «Махалино», расшивка узких мест. В соответствии с решениями, принятыми на совещаниях у заместителя председателя правительства — полномочного представителя президента в Дальневосточном федеральном округе Ю. П. Трутнева, а также в рамках ФЦП «Государственная граница (2012–2020 годы)», предусмотрено выделение денежных средств



в объеме 496 млн руб. для корректировки документации и для завершения строительства МАПП «Краскино» и 1,1 млрд руб. — для корректировки документации и для завершения строительства МАПП «Пограничный»;

- снижение тарифов для транзитных грузов. В настоящее время установлена 50%-ная скидка с ж/д тарифа для транзитных грузов через станцию Гродеково МТК «Приморье-1», аналогичная скидка будет обеспечена на станции Камышовая МТК «Приморье-2», когда начнется грузопоток;

- реализация принципа единого окна. Рядом законов о Свободном порте Владивосток предусмотрен единый орган контроля на границе (включает все пункты пропуска МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»);

- увеличение объема перевозок и расширение номенклатуры грузов. Реализуются мероприятия по развитию терминально-складской инфраструктуры станции Камышовая в рамках программы «Модернизация ж/д инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской ж/д магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». Модернизация ЖДПП «Махалино» предусматривает наращивание объемов грузоперевозок до 8 млн т/год. В рамках данной программы также предусматривается расширение пропускной способности участков ж/д сети от Уссурийска в направлении портов Находка и Восточный, а также в направлении пункта пропуска «Махалино».

В настоящий момент в рамках работы по развитию транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» мы переходим от стадии теоретических

разговоров в практическую плоскость. Нашими специалистами изучен мировой опыт управления деятельностью международных коридоров, и в результате сравнительного анализа действующих МТК выявлены наиболее эффективные и удачные проекты с точки зрения организации и управления.

В качестве наиболее успешных коридоров можно отметить международные транспортные коридоры «Мапуту», «Юкшину» и «Уолфиш-Бей». Их модель управления несет в себе самые важные и необходимые черты для качественного управления МТК. Здесь грамотно распределены источники средств, в состав правления входят наиболее заинтересованные представители бизнеса и государства. Это позволило предотвратить разногласия при принятии решений и сократить время для реализации различных мероприятий. На базе данных коридоров был создан так называемый бесшовный маршрут, что возможно только при полном взаимодействии всех сторон-участников.

Лучшее из этих моделей планирует использовать при реализации проектов по развитию МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в целях максимизации эффективности их функционирования.

Управление проектом будет осуществляться на трех уровнях:

- проектный офис (рабочая группа) на уровне правительства. Его задачи: общая координация, выработка согласованных решений исполнительной власти и заинтересованных организаций, решение регуляторных вопросов, взаимодействие на межправительственном уровне, привлечение зарубежных партнеров;

- управляющая компания. Ее задачи: определение параметров проекта, проектирование и разработка технических и технологических решений, создание объектов инфраструктуры, привлечение инвестиций в проект;

- оператор (операторы) проекта. Задачи: обеспечение гарантированного грузопотока, заключение контрактов, привлечение финансирования.

Следует отметить, что в настоящее время инфраструктура МТК уже создана и на первом этапе удовлетворяет потребности грузооборота. Основной поток идет по железной дороге, причем его динамика свидетельствует о лавинообразном нарастании объемов. Так, за 2016 г. по МТК «Приморье-1» перевезено 3158 контейнеров (в ДФЭ) в то время как за 2015 г. — лишь 282. Между тем за 9 месяцев 2017 г. отправлено уже 3902 контейнера.

Перспективы развития перевозок грузов транзитом по территории России через МТК «Приморье-2» в основном связаны с реализацией проекта строительства «Большого порта Зарубино» с прогнозируемой мощностью грузопотока (включая контейнерные и зерновые навалочные грузы) до 60 млн т в год.

В настоящее время идет проектирование первой очереди зернового терминала (проект Объединенной зерновой компании), осуществляется оценка вариантов строительства железнодорожной линии в направлении порта Зарубино с учетом перспективных объемов перевозок; с китайской стороны ведется работа по привлечению инвесторов, обсуждению вариантов сотрудничества и выбору формы «проектного офиса» (управляющего института), без которого,

как показала практика, реализация такого крупного проекта будет менее эффективна.

При этом важно отметить, что мы открыты для сотрудничества с иностранными инвесторами. Конечно, роль стратегического партнера принадлежит КНР, но архитектура МТК позволяет присоединять бизнес из Республики Корея, Японии и из других стран.

Выгоды обоюдны для всех участников проекта. Вклад проекта в экономику Приморского края увеличит к 2030 г. ВВП на 30 млрд руб. в год, приведет к росту налоговых поступлений на 5–6 млрд руб. в год и создаст до 4 тыс. новых рабочих мест.

Инвесторы же получают доходность на свои инвестиции порядка 10–13 %, а грузовладельцы и грузоотправители — суммарную экономию на транспортных издержках до 1 млрд долл. в год и сокращение времени доставки (рис. 4).

Выручка компаний по реализуемым проектам в 2030 г. может составить 91 млрд руб./год, в том числе:

- порты — 40 млрд руб.;
- железная дорога — 11 млрд руб.;
- транспортные компании — 30 млрд руб.;
- автодороги — 10 млрд руб.

Меморандумом о совместном развитии МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» предусмотрено создание международной рабочей группы по подготовке проекта межправительственного соглашения, в том числе вопросы о создании управляющей компании. В настоящий момент Минвостокразвития готовит предложения по организационно-правовой форме, функциональной структуре и структуре акционерного капитала, составу участников и другим вопросам деятельности предложенной структуры. Необходимо отметить, что это будет компания с регистрацией на территории Российской Федерации.

Кроме того, следует обратить внимание, что проект МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» предполагается развивать с применением механизма Свободного порта Владивосток, который предоставляет своим участникам в первые 10 лет льготные условия налогообложения [7]. Учитывая, что начало эксплуатации коридоров предполагается в 2020 г., льготный период будет действовать до 2029 г. и совпадает с выходом проекта на запланированные объемы — до 45 млн т по двум МТК. В целом же следует констатировать, что развитие меж-

### Проект развития МТК обеспечивает ~10 % доходности на инвестиции

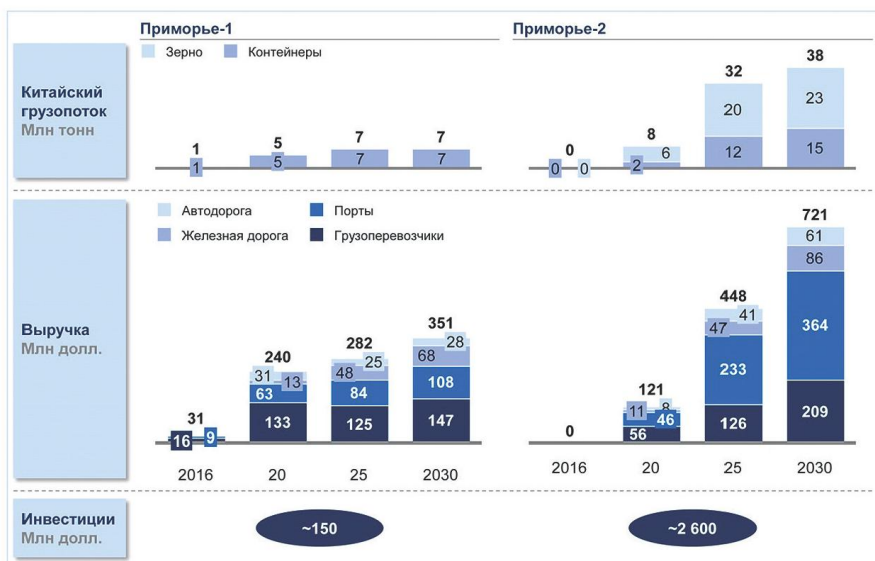


Рис. 4. Коммерческие характеристики проектов «Приморье-1», «Приморье-2»

дународных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» окажет благоприятное воздействие на развитие бизнеса в Приморском крае, обеспечив современную транспортную инфраструктуру и выход на экспортные рынки стран АТР.

Российские грузоотправители получат уникальные ценовые условия на услуги стивидорных компаний, которые будут продиктованы прямой конкуренцией с терминалами в Китайской Народной Республике. Значительный рост объемов морского грузооборота позволит привлечь в российские порты крупнейшие мировые морские линии, обеспечив приток иностранных судов и дополнительные доходы от вспомогательных услуг (бункеровки, проводки и др.).

Развитие транспортной инфраструктуры позволит разместить на прибрежной территории новые перерабатывающие мощности и сельскохозяйственные производства. Благодаря воплощению данного проекта в жизнь должна повыситься привлекательность ведения бизнеса в Приморском крае, что станет стимулом к дополнительному притоку капитала, созданию промышленных кластеров и индустриальных парков.

#### Литература

1. Концепция развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». URL: <http://government.ru/news/25953> (дата об-

ращения 10.10.2017 г.).

2. Восточный экономический форум. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52808> (дата обращения 11.10.2017 г.).
3. Переговоры В.В. Путина с Си Цзиньпином в Шанхае, май 2014 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/21045> (дата обращения 12.10.2017 г.).
4. Совместное коммюнике по итогам 21-й регулярной встречи глав правительств России и Китая. URL: <http://government.ru/info/25224> (дата обращения 12.10.2017 г.).
5. Постановление правительства от 22.06.2017 г. № 732 «Об определении пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных в Приморском крае, для прибытия в Российскую Федерацию отдельной категории товаров, ввозимых с территории Китайской Народной Республики». URL: <http://government.ru/docs/all/112070> (дата обращения 12.10.2017 г.).
6. Официальный сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. Россия и Китай подписали соглашение по развитию МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». URL: <https://minvr.ru/press-center/news/6161> (дата обращения 12.10.2017 г.).
7. Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13.07.2015 № 212-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182596](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596) (дата обращения 12.10.2017 г.).