Скрипченкова В.В.
аспирантка кафедры мировой экономики МГИМО (У) МИД РФ

Мост в поднебесную

особенности современного международного взаимодействия в сфере транспорта: российско-китайский опыт

С развитием и расширением сфер двустороннего взаимодействия между Россией и Китаем организация транзитного транспортного коридора стала для обеих стран проблемой, требующей быстрых альтернативных решений. Геополитическое положение и потенциал позволяют развивать трансазиатское сообщение при условии привлечения как автомобильной и железнодорожной системы, так и используя морские маршруты и международное авиасообщение.

В настоящее время дальневосточный железнодорожный и автомобильный транспорт несут основную нагрузку российских экспортно-импортных грузоперевозок. В то же время, из-за малой протяженности местная авиация несет на себе до половины пассажирооборота. При этом ее более рентабельная часть приходится не на внутрироссийские направления, а на обслуживание международных и трансконтинентальных рейсов.

За период реформ 1990-х годов транспортный комплекс в регионе оказался невостребованным почти на 50% своей провозной способности. Потеря значительной нагрузки на внутреннем рынке ориентировала отрасль на сотрудничество с клиентами из стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Экспорт транспортных услуг за указанный период достиг самого высокого уровня в структуре внешнеторгового оборота. Например, в Приморском крае к 2001г. он возрос почти до 30% от общего объема и до 90% в международном секторе. В 2005 г. объем перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах составил 134,9 тыс. TEU [1], в том числе экспорт – 34 тыс., импорт – 65 тыс., транзит – 35,7 тыс. В целом, морской транспорт контролирует до 85% экспортных и 45% импортных грузоперевозок. Показательно, что для речного это число в десятки раз ниже: 2% - экспортные и 5% - импортные.

Основным транспортным звеном в пределах российских террито-

[1] Специальная единица измерения 20-футовый эквивалент

рий, граничащих с Китаем, является Транссиб. Его общая протяженность 7500 км. Он проходит по территории 5 субъектов Дальнего Востока и влияет на транспортные потоки еще 4. Вместе с БАМом он контролирует до 65% российско-китайского грузопотока, 30% общего экспортного грузопотока и свыше 25% транзитных перевозок других стран. В 1992 г. из России в приграничную провинцию Хэйлунцзян Китая по железной дороге было доставлено 2,06 млн. т грузов. В настоящее время мощность этого коридора позволяет перевозить уже до 100 млн. т груза, в том числе по БАМу – 27 млн. т. До открытия в 2000 г. пограничного перехода Махалино в Приморском крае действовали всего лишь две крупные пограничные ж/д станции – Забайкальск и Гродеково, что осложняло вывоз в Китай топливных и лесных товаров. Для увеличения экспортно-импортного потока в области транспорта главы правительств РФ и КНР утвердили «Программу сотрудничества с 2001 по 2010 гг.».

Хотя в транзитных перевозках Транссиба последних лет наблюдается положительная динамика, его пропускная способность остается пока на одном уровне. Для ее увеличения, повышения скорости обработки грузов и гарантии его сохранности необходимо создание мощного транзитного коридора. Выход к крупным портам с оборотом свыше 1 млн. т груза (Владивосток, Находка, Находка-Наливная, Восточный, Посьет, Ванино, Де Кастри) могут обеспечить такое развитие.

Доля вышеперечисленных портов в настоящее время в общем грузообороте страны составляет 35%, в дальневосточном – 90%. Отличительной особенностью их структуры является значительная (до 75%) доля перевозок сырьевой экспортной продукции. Кроме того, здесь задействованы основные контейнерные линии: например, судоходная линия между портами Шанхай и Находка и прямое сообщение поездов-контейнеровозов по маршруту Пекин-Москва с перспективой удлинения ветки до Хельсинки.[2]

Вариант создания единого контейнерного коридора «Восток-Запад» рассматривает и Япония. Морские порты Посьет и Зарубино, специализирующиеся на переработке лесных, генеральных, навалочных грузов и перевозке скоропортящейся продукции (например, морепродуктов), могут обеспечивать пря-

геополитическое положение и потенциал России и Китая позволяют развивать трансазиатское сообщение

[2] Михайлов С.В. О российско-китайском приграничном и межрегиональном сотрудничестве / С.В.Михайлов // Внешнеэкономический бюллетень. – 2001. - № 5. – С.45

мую связь северо-востока Китая и Японского моря. Китай предложил руководству российского ОАО «Морской порт Зарубино» провести переговоры и подписать такое соглашение. В проекте он настаивает на снижении таможенных пошлин и смягчении карантинных, ветеринарных, санитарных и административных мер. В условиях ухудшающейся политико-экономической ситуации на Корейском полуострове он, кроме того, усматривает возможность защитить себя, направив свои грузопотоки на юг Приморья.

Несмотря на опасение китайской стороны быть зависимой от такой формы сотрудничества, Япония и Россия уже поддержали проект до 2010 г. о развитии транзитного порта мощностью до 4,5 млн. т в год. С одной стороны, такая активность инвесторов, в том числе китайских партнеров, перспективна. С другой стороны, ей приходится преодолевать большой правовой вакуум в данном вопросе, так как решение арбитражных споров, частных конфликтов по-разному зафиксировано в законодательстве стран-участниц проекта. Кроме того, препятствием может стать несоответствие технического и технологического уровня инфраструктуры. В итоге, из-за недопонимания на организационной стадии осложняется процесс достижения общего консенсуса.

Поэтому в настоящее время переброска грузов по направлению провинция Хэйлунцзян - Приморский край организована через ж/д переход Гродеково

основным транспортным звеном в пределах российских территорий, граничащих с Китаем, является Транссиб

- порт Восточный. По нему ежегодно поступает около 300 тыс. т угля. По прогнозу ОАО ДНИИМФ (Владивосток) и китайских данных, потенциальная экспортная база северо-восточных провинций КНР составляет по навалочным грузам 15 млн. т в год и по генеральным около 1 млн. т или до 100 тыс. контейнеров TEU.[3] Учитывая загруженность китайской железнодорожной сети по маршруту Далянь – Шэньян – Харбин, их дальний транзит возможен через порты Дальнего Востока. В целях содействия развитию единого пространства организовано совместное предприятие – ОАО «Восточный порт» и «Восточный международный контейнерный сервис», P&O (Австралия) и SeaLand (США).

Положительно оценив первые результаты, глава ОАО «РЖД» и министр железных дорог КНР Лю Чжицзюнь решили подписать в марте 2006 г. договор о взаимном использовании крупнотоннажных контейнеров при

---

[3] Троекурова И. Российская Транссибирская магистраль – «окно в Европу» для стра-членов АТЭС / И.Троекурова // Проблемы Дальнего Востока. – 2004. - № 6. – С. 82-85

перевозке экспортно-импортных грузов. Показательно, что позитивные тенденции мотивировали Китай обратить свое внимание на неиспользуемые мощности российской железной дороги. Если тихоокеанские порты способны снизить временные и финансовые издержки транзита, то железнодорожное сообщение незаменимо на приграничном и межрегиональном сообщении, так как грузоотправители расположены в непосредственной близости к грузополучателям.

В целом, при определении эффективности работы транспортной системы Дальнего Востока как сложившейся коммуникационной структуры целесообразно принять во внимание как уже организованные маршруты, так и потенциал. В условиях удобного геополитического положения и экспортной направленности транзитный резерв может стать определяющим в выборе специализации. Его развитие основано на превращении магистрального транспорта в конкурентоспособный международный транзит, для реализации которого следует модернизировать базу для повышения его пропускной способности и снижения издержек. Кроме того, современная инфраструктура, соответствующий нормативно-правовой уровень, повышение мер безопасности, в том числе, в целях снижения общих рисков и обеспечения защищенности инвесторов, в перспективе позволит реализовать программы на этой основе и в других отраслях, что особенно важно для экспортно-ориентированных проектов, поставок традиционных товарных позиций.

pn

V.V. Skripchenkova
Moscow State Institute for International Relations (University) with the Ministry of foreign Affairs of the Russian Federation, Global Economy Department, Postgraduate Student

Specifics of Current International Cooperation in the Sphere of Transportation: Russia-China Experience

The publication provides an insight into specifics of international cooperation in the sphere of transportation and tendencies of its development in the 1990s. Based on the Russia-China experience in this sphere, this article highlights major problems and offers potential solutions. Interaction of the Far East carrier operators and foreign companies serves as an example for consideration of the export/import cargo and passenger traffic dynamics. Both specialists and multiple reader groups will find this paper useful.