УДК 656:339.924(571.6:510-18)

DOI dx.doi.org/10.24866/1813-3274/2019-1/38-50

Е. П. Жариков¹

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

Кун Мин²

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: 416511465@qq.com

Тан Цуйчжу³

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: tangcuizhu@gmail.com

ГЛУБИНА ИНТЕГРАЦИИ РОССИЙСКОЙ И КИТАЙСКОЙ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Аннотация. Курс Правительства России на ускоренное развитие экономики Дальнего Востока вызвал интерес как российских предпринимателей, так и зарубежных. Появились альтернативные варианты по широкому спектру ведения экономической деятельности в регионе. Это, в частности, использование транспортной инфраструктуры и формирование логистических цепочек в Северо-Восточной Азии с участием потенциала регионов российского Дальнего Востока (РДВ). Одна из первых задач – эффективная интеграция (встраивание) транспортной системы Приморского края с транспортной системой стран Азии, в первую очередь, с транспортной системой Северо-Восточных провинций Китая (СВПК).

В перспективе ожидается формирование интегрированной международной транспортной сети, в которой транспортная система Приморского края будет пред-

¹ Евгений Прокофьевич Жариков, доктор экономических наук, профессор кафедры мировой экономики Школы экономики и менеджмента, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия.

² Кун Мин, магистрант Школы экономики и менеджмента, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия.

³ Тан Цуйчжу, магистрант Школы экономики и менеджмента, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Жариков Е.П., Кун Мин, Тан Цуйчжу. Глубина интеграции российской и китайской транспортных систем // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2019. № 1. С. 38–50.

ставлять собой важное звено в виде транспортного узла (морского, железнодорожного, автомобильного), выполняющего, помимо локальных задач (экспорта, импорта) транзитную функцию, которая уже несколько десятилетий активно обсуждается в регионе без заметных результатов. В этом плане, в статье оцениваются возможности формирования грузовой базы для Транссиба и морских портов Приморского края со стороны СВПК. По результатам проведенных исследований авторы пришли к следующим выводам.

В настоящее время имеются конкурирующие маршруты, которые в перспективе способны осуществлять подавляющую часть евроазиатского транзита. Транссиб, как один из маршрутов, предпочтителен в обеспечении внешнеторгового оборота:

- во-первых, между СВП Китая и восточными субъектами РФ;
- во-вторых, в качестве транзитной железнодорожной магистрали СВП Китая – Чита – страны Европы;
- в-третьих, в качестве магистрали для перевозки грузов Кореи, Японии, США, приходящих в порты Владивосток, Находка, порт Восточный, следующих транзитом, в том числе в страны Европы.

Международный транспортный коридор (МТК) «Приморье-2» в связке с портом Зарубино наиболее предпочтителен в силу близости государственной границы с Китаем к порту и наличием грузовой базы, создаваемой многочисленными предприятиями Северо-Восточной провинции Цилинь, находящимися вдали от маршрута «Харбин – Далянь». Данный МТК уже задействован. В частности, с начала 2018 г. осуществлены тестовые перевозки контейнеров с зерном между северными и южными провинциями Китая по маршруту Хуньчунь – Зарубино – порт Нинбо. Вторая тестовая перевозка по МТК «Приморье-2» осуществлена по маршруту Япония – Зарубино (морской порт в бухте Троицы) – Китай.

Транспортная группа FESCO запускает проект «Пусан – Москва за 15 дней», направленный на сокращение времени доставки грузов из Азии в Россию через Дальний Восток.

Таким образом, модернизация Транссиба, развитие портов Приморского края и освоение перспективных транзитных грузопотоков стран Северо-Восточной Азии составляют реальный фундамент постепенной эффективной интеграции транспортной системы российского Дальнего Востока с транспортной системой стран АТР.

Ключевые слова: Северо-Восточные провинции Китая, российский Дальний Восток, транспортные маршруты, интегрированная транспортная система, Транссиб, Забайкальская железная дорога, контрольно-пропускные пункты Казахстана, МТК «Приморье-1», МТК «Приморье-2».

Evgenie P. Zharikov¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: zharikov.ep@dvfu.ru

Kong Ming²

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: 416511465@qq.com

Tang Cuizhu³

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: tangcuizhu@gmail.com

DEPTH OF INTEGRATION OF THE RUSSIAN AND CHINESE TRANSPORT SYSTEMS

Abstract. The course of the Russian Government on the accelerated development of the economy of the Far East has aroused the interest of both Russian and foreign entrepreneurs. There have been alternative options on a wide range of economic activities in the region. In particular, they involve using the transport infrastructure and the formation of logistics chains in Northeast Asia using the potential of the Russian Far East regions. One of the first tasks is the effective integration of the transport system of the Primorsky Region with the transport system of Asian countries, primarily, with the transport system of the Northeastern Provinces of China (NPC).

In the nearest future it is planned to organise an integrated international transport network with the transport system of the Primorsky Region being an important link in the function of a transport hub (maritime, railway, and vehicle transportation), performing, in addition to local tasks (export, import), a transit function that has been actively discussed in the region, but, unfortunately, has had no effective results. In this regard, the article assesses the possibilities of forming a cargo base for Trans-Siberian railway and seaports of the Primorsky Region from the Northeastern Provinces of China. According to the results of the research, the authors have come to the following results.

¹Evgenie P. Zharikov, Doctor of Economics, Professor, Department of International Economics Relations, School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

²Kong Ming, Master's degree student of the School of Economics and Management, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

³Tang Cuizhu, Master's degree student of Economics and Management School, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Zharikov E.P., Kong Ming, Tang Cuizhu. Depth of integration of Russian and Chinese transport systems // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2019. № 1. P. 38–50.

Nowadays, there are competing routes that are capable of carrying out the vast majority of Eurasian transit functions in the future. Trans-Siberian railway, as one of the routes, is preferable in ensuring foreign trade turnover:

- Firstly, between the Northeastern Provinces of China and the Eastern regions of the Russian Federation.
- Secondly, as a transit railway line of the NPC – Chita city – European countries.
- Thirdly, as a trunk line for the transportation of transit goods to Korea, Japan, the USA, coming to the ports of Vladivostok, Nakhodka, and the Vostochny port, and also to the countries of Europe.

The International Transport Corridor (ITC) "Primorye-2" in conjunction with the Zarubino port is the most preferable due to the proximity of the state border with China to the port and the presence of a cargo base created by numerous enterprises of the North-Eastern Province of Jilin, located far from the route "Harbin-Dalian". This ITC is already involved. In particular, since the beginning of 2018, test transportations of containers with grain between the Northern and Southern provinces of China have been carried out along the route Hunchun – Zarubino – Ningbo port. The second test carriage along the ITC "Primorye-2" was carried out along the route Japan – Zarubino (seaport in Troitsa Bay) – China.

The FESCO Transport Group launches the "Busan-Moscow in 15 Days", aimed at reducing the time for delivery of goods from Asia to Russia through the Far East.

Thus, the modernisation of the Trans-Siberian Railway, the development of ports in the Primorsky Region and the development of promising transit cargo flows in the countries of Northeast Asia constitute the real foundation for the gradual effective integration of the transport system of the Russian Far East with the transport system of the Asia-Pacific countries.

Keywords: Northeastern provinces of China, Russian Far East, transport routes, integrated transport system, Trans-Siberian Railway, Trans-Baikal Railway, checkpoints of Kazakhstan, International transport corridor "Primorye-1", International transport corridor "Primorye-2."

Проблема социально-экономического развития российского Дальнего Востока постоянно находится в центре внимания Правительства России. В 1996 г. была принята Программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 годы», затем в 2002 г. появилась приписка «и до 2010 года», затем «на период до 2013 года» и, наконец, «на период до 2025 года» [1]. Но создание сопутствующих условий для реального воплощения программных мероприятий началось только с 2015 г., когда были приняты:

- постановления о создании конкретных территорий опережающего развития (Постановление Правительства № 629 от 25.06.15 «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Надеждинская»», Постановление Правительства № 878 от 21.08.15 «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Михайловский»» и др.);

- Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ, которые декларируют набор различных преференций для резидентов региона.

Принятые решения, которые преследовали цель создать конкурентно приемлемые условия для ведения предпринимательской деятельности в регионе, вызвали интерес как российских предпринимателей, так и зарубежных. Появились альтернативные варианты по широкому спектру ведения экономической деятельности, использованию транспортной инфраструктуры и формированию логистических цепочек с участием потенциала регионов российского Дальнего Востока.

Одна из задач – эффективная интеграция (встраивание) транспортной подсистемы Приморского края с транспортной подсистемой стран Азии, в первую очередь, с транспортной подсистемой Северо-Восточных провинций (СВП) Китая. Транспортную подсистему РДВ представляют: порты Приморского края (Владивосток, Находка, Восточный порт, Зарубино и др.); международные транспортные коридоры (МТК «Приморье 1», МТК Приморье-2» проходят через территорию СВП Китая и соединяют СВП Хэйлунцзян и Цилинь с морскими портами Приморского края); транссибирская магистраль (Транссиб): Владивосток – Брест. Транспортную подсистему СВП Китая представляют железные и автомобильные дороги «Харбин – Далянь» с выходом к морскому порту Далянь; «Харбин – Маньчжурия» с выходом к Транссибу; маршруты с выходом на Казахстан. Отнесём их к маршрутам ближнего радиуса действия.

После принятия Закона о Свободном порте Владивосток интерес к дальневосточным портам, включая морские порты Приморского края, проявили Республика Корея, Япония, южные районы Китая, США, Монголия.

Географическое расположение регионов благоприятствует потенциальным возможностям трансграничного взаимодействия Приморского края и провинции Хэйлунцзян. Провинция Хэйлунцзян – своего рода ворота для расширения сотрудничества Китая с Россией. Через Приморский край осуществляется основная доля товарооборота южных районов РДВ с Китаем, туристическое сотрудничество, обмен студентами и т.п. В перспективе ожидается формирование интегрированной международной транспортной сети, в которой транспортная подсистема Приморского края будет представлять собой важное звено в виде транспортного узла (морского, железнодорожного, автомобильного), выполняющего, помимо локальных задач (экспорта, импорта), транзитную функцию, которая уже несколько десятилетий активно обсуждается в регионе без заметных результатов.

Определимся в возможностях формирования грузовой базы для Транссиба и морских портов Приморского края со стороны СВП Китая.

Грузовая база СВП Китая для сухопутной транспортной подсистемы РДВ

Развитие и сочленение транспортных подсистем трансграничных регионов способствует активному внешнеэкономическому сотрудничеству СВП Китая с районами РДВ с дальнейшим выходом на районы Восточной и Западной Сибири. Вопрос лишь в том, какова глубина такого сотрудничества при прочих равных условиях и, в первую очередь, условиях взаимовыгодности для обеих сторон экономического сотрудничества в широком диапазоне вопросов, а не отведение РДВ роли поставщика природных ресурсов.

Сравнение потенциалов провинции Хэйлунцзян и Приморского края не в пользу русского региона: население провинции Хэйлунцзян почти в 20 раз превосходит население Приморского края; годовой валовой региональный продукт – более чем в 10 раз; экспорт – в 4 раза и т.д. Аналогичные тенденции прослеживаются и в сравнении других СВП Китая с соседними регионами РДВ [2]. Следовательно, имеющийся потенциал экспорта СВПК не может быть в достаточном объеме реализован в регионах РДВ. Импорт всех южных районов РДВ (Приморского, Хабаровского краёв и Амурской области) меньше импорта наиболее маломощной провинции Хэйлунцзян (из всех СВПК) в два раза.

Таким образом, формирование грузовой базы со стороны СВП Китая для транспортной подсистемы РДВ ограничено потребностью русского региона. Грузовая база для транспортной подсистемы РДВ за счёт собственного экспорта ограничена сырьевыми ресурсами, в том числе и из Сибири. Её большого прироста за счёт экспорта сельскохозяйственных продуктов из Восточной Сибири, Амурской области, Хабаровского края ожидать не приходится. Для внешнеэкономического взаимодействия Западной Сибири с СВП Китая имеются альтернативные возможности, в том числе – через Забайкалье.

Второй источник формирования грузовой базы для сухопутной транспортной подсистемы РДВ (включая Приморский край) – использование её для транзита китайских грузов – как в другие районы России, так и в страны Западной Европы. Учитывая, что основная внешнеэкономическая деятельность на Дальнем Востоке осуществляется по линии Хэйлунцзян – Приморский край, за центр формирования грузовой базы условно примем столицу провинции – Харбин. Благодаря стремительному развитию Китаем транспортной сети, в настоящее время сухопутный транзит грузов в страны Азии и Западной Европы может осуществляться по нескольким транспортным маршрутам: 1. Харбин – Владивосток (Находка) – Транссиб – страны Западной Европы; 2. Харбин – (Манчжурия – Забайкальск) Чита –

Транссиб – страны Западной Европы; 3. Харбин – контрольно-пропускные пункты (КПП) Казахстана – страны Азии и Европы (рис. 1).

Рис. 1. Китайская восточная железная дорога. Цит. по:
Карта железных дорог Китая//mapoftheworld.ru

Длина железной дороги по маршруту «Харбин – Чита» с выходом на Транссиб на 1560 км короче маршрута «Владивосток – Чита», что резко снижает конкурентоспособность использования участка Транссиба (Владивосток – Хабаровск – Чита) для транзита грузов СВП Китая в страны Западной Европы.

Данная тенденция подтверждается увеличением внешнеторговых перевозок между Россией и Китаем по Забайкальской железной дороге (ЗабЖД), которые в январе – августе 2017 г. увеличились на 12,5 % к аналогичному периоду 2016 г. и составили 10,5 млн тонн. В том числе объем железнодорожных перевозок из России в Китай составил 9,4 млн тонн (+9,8%), из Китая в Россию – 1,1 млн тонн (+44,1%). Увеличение грузооборота обусловлено, в частности, ростом поставок грузов в контейнерах. Их грузооборот за 8 месяцев 2017 г. через пограничный пе-

переход Забайкальск – Маньчжурия составил из Китая в Россию 75,2 тыс. TEU, из России в Китай – 32,6 тыс. TEU. Ожидается, что за счёт доставки грузов из Китая в Европу транзитом через Россию ускоренными контейнерными поездами перевалка контейнеров через погранпереход увеличится к 2019 г. до 170 тыс. TEU [3].

Что касается маршрута 3: Харбин – контрольно-пропускные пункты (КПП) Казахстана – страны Азии и Европы, то он для Китая и, в частности, для СВП Китая становится приоритетным. Развитие транспортно-логистических цепочек на территории Казахстана стимулирует высокую заинтересованность соседних стран, для которых Казахстан становится значимым звеном в вопросах транзита и поставок продукции в Европу. Китай и Казахстан планируют в кратчайшие сроки значительно увеличить транспортные потоки и нарастить общий объём товарооборота по маршруту Китай – Казахстан – Европа. В настоящее время свыше 80% всех поездов, движущихся по направлению Китай – Европа, проходят через территорию Казахстана. В 2016 г. объём перевозок через железнодорожные пограничные переходы Казахстана и Китая («Алашанькоу – Достык» и «Хоргос – Алтынколь») составил 8 млн 290 тыс. тонн грузов, в 2017 г. – около 12 млн. Планируется, что к 2020 г. через территорию Казахстана будут проходить около 3 тыс. контейнерных поездов по направлению Китай – Европа, а объём грузоперевозок увеличится до 170 млн тонн [4].

Грузовая база СВП Китая для транспортной подсистемы Приморского края с участием морских портов

Возможности использования морских портов Приморского края для перевалки грузов СВП Китая потенциально обусловлены:

1) реверсными поставками товарных грузов между СВП Китая и южными районами Китая;

2) транзитом грузов через морские порты Приморского края между СВП Китая и странами Тихоокеанского бассейна, в частности, Японией, Северной и Южной Кореей, США и т.д.

Доступность СВП Китая к морским портам Приморского края достижима за счёт МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2» (рис. 2).

МТК «Приморье-1» – маршрут, соединяющий провинцию Хэйлунцзян (центр г. Харбин, Суйфэньхэ – приграничный городок) с портами Владивосток, Находка и Восточный. Через них проходит железнодорожная и автомобильная магистрали коридора. Расстояние от российско-китайской границы до порта Восточный около 400 км. Расстояние «Харбин – Владивосток» – 660 км, «Харбин – Далянь» – 900 км.

Направление коридора: Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – Владивосток/Восточный/Находка. Железнодорожный маршрут: Гродеково (граница с Китаем) – Владивосток/Восточный/Находка. Автомобильный маршрут: Пограничный (граница с Китаем) – Уссурийск – Владивосток/Восточный/Находка.

Рис. 2. Маршруты МТК «Приморье-1», МТК «Приморье-2».

Цит. по: https://rg.ru/pril/article/131/07/19/MTK-PRIMORE_850.jpg

МТК «Приморье-2» – соединяет провинцию Цзилинь с небольшими портами Хасанского района Приморского края – Посет, Славянка, Троица. Расстояние от границы до портов около 70 км.

Направление коридора: Хуньчунь – Краскино – Посет/Зарубино – порты АТР.
Железнодорожный маршрут: Камышовая (граница с Китаем) – Посет/Зарубино.
Автомобильный маршрут: Краскино (граница с Китаем) – Посет/Зарубино.

Российские эксперты считают, хотя это не совсем очевидно, что [5]:

- 1) преимущества транспортного коридора МТК «Приморье-1» – в сокращении транзитного времени, оптимальной стоимости доставки и в прямом морском линейном сервисе, минуя транзитные порты;
- 2) МТК «Приморье-2» – имеет более короткий маршрут и более перспективен;
- 3) железнодорожная магистраль Харбин – Далянь имеет ограниченную пропускную способность и перегружена;
- 4) порты г. Далянь также перегружены.

Китайская сторона полагает, что реализация реверсных насыщенных грузовых перевозок, объёмов таких перевозок между СВП Китая и южными районами Китая по маршруту: Харбин – порты Приморского края – Шанхай формально зависит и от наличия альтернативного маршрута: Харбин – порты г. Далянь – южные районы Китая (порт

Шанхай и др.). К тому же необходимо учитывать, что доставка грузов наземными видами транспорта до портов Приморского края на 230-280 км ближе, чем до порта Далянь. Водный путь от Даляня до Шанхая 560 миль, от Владивостока до Шанхая 1000 миль (далее более чем на 400 миль). Современная провозная способность железной дороги Харбин – Далянь 70 млн т в год, и она будет увеличиваться по мере развития СВП Китая. Пропускная способность портов Далянь постоянно увеличивается, в настоящее время составляет 420 млн т в год [6], что, по оценкам китайских экспертов, вполне достаточно. К тому же будет задействована своя китайская таможня.

Все прочие проблемы, такие как недостаточно современные условия для транзитных грузов, неразвитость портовой инфраструктуры и др., включая, в том числе, инвестиции в модернизацию и строительство морских портов, в принципе решаемы на фоне реализации проектов Свободный порт Владивосток, территорий опережающего развития, реальной заинтересованности китайской стороны, частных инвесторов и др.

Второе направление использования морских портов Приморского края обусловлено потенциальным ростом через них транзита грузов между СВП Китая и странами Тихоокеанского бассейна, в частности, Японией, Северной и Южной Кореей, США и т.д. (рис. 3).

Рис. 3. Морские порты Приморского края в транзите грузов между СВПК и странами Азии.

Цит. по: https://rg.ru/pril/article/131/07/19/MTK-PRIMORE_850.jpg

Такие изыскания уже ведутся: так, развернуты работы по созданию транспортного коридора «Северо-Восточные провинции Китая – порты Приморья – порты США». Предлагаемый маршрут, по которому уже сегодня ежегодно может перевозиться более 50 тыс. контейнеров, короче на 2630 км традиционного маршрута из США через порты Японии и порты г. Далянь. Соответственно стоимость доставки одного контейнера снижается почти на 600 ам. долл. [5]. Существуют и другие направления из Китая через порты Приморья – в Японию и Республику Корея, которые также имеют существенные преимущества.

Заключение

В настоящее время имеются конкурирующие маршруты, которые в перспективе способны осуществлять подавляющую часть евроазиатского транзита. Транссиб, как один из маршрутов, предпочтителен в обеспечении внешнеторгового оборота:

- во-первых, между СВП Китая и восточными субъектами РФ;
- во-вторых, в качестве транзитной железнодорожной магистрали СВП Китая – Чита – страны Европы;
- в-третьих, в качестве магистрали для перевозки грузов Кореи, Японии, США, приходящих в порты Владивосток, Находка, порт Восточный, следующих транзитом, в том числе в страны Европы.

МТК «Приморье-2» в связке с портом Зарубино наиболее предпочтителен в силу близости государственной границы с Китаем к порту и наличием грузовой базы, создаваемой многочисленными предприятиями Северо-Восточной провинции Цилинь, находящимися вдали от маршрута «Харбин – Далянь». Данный МТК уже задействован. В частности, с начала 2018 г. осуществлены тестовые перевозки контейнеров с зерном между северными и южными провинциями Китая по маршруту Хуньчунь – Зарубино – порт Нинбо. На данной транзитной линии это был первый рейс, который должен перерасти в большой российско-китайский логистический проект. Вторая тестовая перевозка по МТК «Приморье-2» осуществлена по маршруту Япония – Зарубино (морской порт в бухте Троицы) – Китай [7].

Транспортная группа FESCO запускает проект «Пусан – Москва за 15 дней», направленный на сокращение времени доставки грузов из Азии в Россию через Дальний Восток. Тестовая отправка была успешно завершена в апреле: 40-футовый контейнер с электронными товарами для Samsung Group был доставлен из Пусана в Москву через порт Владивосток и Транссиб за 15 дней (обычное, среднее транзитное время по этому маршруту составляет 21-23 дня) [8].

Таким образом, модернизация Транссиба, развитие портов Приморского края и освоение перспективных транзитных грузопотоков стран Северо-Восточной Азии составляют реальный фундамент постепенной эффективной интеграции транспортной системы российского Дальнего Востока с транспортной системой стран АТР.

3. *The Trans-Baikal and Harbin Railways agreed to increase the reception of trains at Manchuria.* Available at: <http://tass.ru/transport/4603448> (accessed 5 June 2019). (In Russian).

4. *Kazakhstan – a key link in traffic between China and Europe.* Available at: [ictsd.org ›... news ... news / Kazakhstan ... in ... by China-and-Europe/](http://ictsd.org/...news...news/Kazakhstan...in...by-China-and-Europe/) (accessed 5 June 2019). (In Russian).

5. *Sea freight transportation of the Primorsky Territory.* Available at: [myuniversity.ru ›... cargo transportations_Primorsky ... /](http://myuniversity.ru/...cargo-transportations_Primorsky.../) (accessed 5 June 2019). (In Russian).

6. *Whether Chinese investments will come to ports of the Far East.* Available at: [carnegie.ru ›Publications› 71383 /](http://carnegie.ru/Publications/71383/) (accessed 5 June 2019). (In Russian).

7. *The Chinese transport route Hunchun – Ningbo crossed the border and exists through Zarubino.* Available at: https://www.otvprim.ru/economics/primorskij-kraj_25.09.2018_68767_kitajskij-transportnyj-marshrut-khunchun--ninbo-pereshel-granitsu-i-osuschestvlyaetsja-cherez-zarubino.html (accessed 5 June 2019). (In Russian).

8. *FESCO launches the Busan – Moscow service in 15 days.* Available at: https://www.korabel.ru/news/comments/fesco_zapuskaet_uslugu_pusan_-_moskva_za_15_dney.html (accessed 5 June 2019). (In Russian).