ПЕТРАКОВ Владимир Валерьевич

канд. экон. наук., научный сотрудник Лаборатории международных институтов и многостороннего сотрудничества в АТР Восточного института – Школы региональных и международных исследований ДВФУ (г. Владивосток); директор филиала F. S. Mackenzie во Владивостоке
Электронная почта: vavan_99@mail.ru

ЛУКИН Артём Леонидович

канд. полит. наук, доцент кафедры международных отношений Восточного института – Школы региональных и международных исследований ДВФУ (г. Владивосток)
Электронная почта: artlugin@mail.ru

Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2»: текущее состояние и перспективы

УДК 327

doi: [dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94](https://doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94)

*международные
транспортные
коридоры (МТК),
МТК Приморье-1,
Приморье-2,
пункты пропуска,
порты*

Транспортный и логистический потенциал российского Дальнего Востока во многом связан с международными транспортными коридорами (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», которые дают северо-восточным провинциям Китая, а также Монголии прямой выход к Японскому морю. Необходимость развития этих транспортных путей обсуждалась ещё с 1990-х годов, но конкретная работа по ним началась лишь недавно, в течение последних нескольких лет. В статье выделены кратко-, средне- и долгосрочные задачи развития МТК и использованы методы сравнительного и иного анализа указанных задач, а также указаны меры по ускорению развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2».

Развитие евразийских транспортных артерий – это один из ключевых ресурсов современной российской экономики, что обусловлено трансконтинентальным географическим положением России и растущей интенсивностью экономического взаимодействия в Большой Евразии. Значение транзитно-транспортного потенциала России и необходимость мер по его наращиванию подчеркнул В. Путин в недавнем послании Федеральному Собранию [2].

Понятие международного транспортного коридора включает инфраструктурную, регуляторную и институциональную составляющие. Главная задача МТК – обеспечить «бесшовный» транзит грузов. МТК «Приморье-1» соединяет провинцию Хэйлунцзян с Находкой и Владивостоком и включает в себя следующие ключевые узлы: Харбин – Муданьцзян – Суйфэньхэ/Пограничный, Суйфэньхэ/Гродеково, Дунин/Полтавка – Уссурийск – порты Владивосток – Восточный/Находка – морские линии. МТК «Приморье-2» проходит южнее и дает выход провинции Цзилинь к портам в Хасанском районе Приморья: Чанчунь – Цзилинь – Хуньчунь/Краскино, Хуньчунь/Махалино (Камышовая) – порт Зарубино – морские линии.

Определение и маршрутизация МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2» приведены согласно Отчёту в рамках работы по Комплексному исследованию транспортной инфраструктуры и мер по упрощению пересечения границ по транспортным

Для цитирования:
Петраков В. В., Лукин А. Л. Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2»: текущее состояние и перспективы // Известия Восточного института. 2018. № 3. С. 88–94. doi: [dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94](https://doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94)

коридорам, проходящим через Расширенный Туманганский регион, рассмотренному в рамках Транспортного совета механизма межправительственного сотрудничества четырёх стран: Китая, Монголии, Республики Корея и Российской Федерации – «Расширенная Туманганская Инициатива», созданной Программой развития ООН в соответствии с региональной программой помощи странам Северо-Восточной Азии в июле 1991 года (далее – РТИ) на втором совещании (июль 2012 г., г. Сокчо, Республика Корея).

Транспортный и логистический потенциал российского Дальнего Востока во многом связан с международными транспортными коридорами (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», которые дают северо-восточным провинциям Китая, а также Монголии, прямой выход к Японскому морю. Необходимость развития этих транспортных путей обсуждалась ещё с 1990-х гг., но положительные сдвиги начались лишь в течение последних нескольких лет.

2017 г. показал ощутимый количественный рост *транзитного грузооборота* по обоим международным транспортным коридорам.

Так, по МТК «Приморье-1» по железной дороге в 2017 г. было провезено 7240 контейнеров в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ), по сравнению с 3247 ДФЭ в 2016 г. (+ 223%).

По МТК «Приморье-2» по железной дороге в 2017 г. было провезено 22 ДФЭ в рамках тестовой перевозки. Такое же количество ДФЭ было возвращено назад. Более того, существующий порт в порту Зарубино, ОАО «Морской порт в бухте Троицы», перевалил порядка 650 транзитных ДФЭ, доставленных автотранспортом. Правда, годом ранее было перевалено порядка 1100 ДФЭ.

По *срокам* можно выделить следующие задачи развития МТК:

1) Краткосрочные: снятие административных барьеров и подготовка ТЭО.

2) Среднесрочные: реконструкция станционной железнодорожной инфраструктуры, путевого развития (здесь не учитывается проект строительства новой железнодорожной ветки от железнодорожного пункта пропуска Махалино (ст. Камышовая) до порта Зарубино), пунктов пропуска через государственную границу.

3) Долгосрочные: завершение строительства и реконструкции инфраструктуры дорожно-транспортной сети, портовой инфраструктуры.

В решении *краткосрочных* задач развития МТК в связи со снятием *административных барьеров* достигнуты определённые успехи. Утверждение правительством Российской Федерации Концепции развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» 27.12.2016 г. (№ ЮТ-П9-7988) привело к положительным сдвигам в устранении административных барьеров функционирования МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Также заслуживает внимания постановление Правительства Российской Федерации от 22.06.2017 № 732, в котором местом прибытия в Российскую Федерацию отдельной категории товаров, ввозимых в РФ из КНР через железнодорожные пункты пропуска Махалино и Пограничный, определены морские порты Зарубино, Посьет, Владивосток, Восточный и Находка. Таким образом, таможенного контроля на сухопутной границе не происходит – таможенные процедуры осмотра транзитного груза осуществляются только в портах, что сокращает время перевозки. 26 октября 2017 г. в соответствии с вышеуказанным постановлением Правительства Российской Федерации утверждена технологическая схема перемещения товаров, ввозимых в РФ из КНР в контейнерах через железнодо-

рожные пункты пропуска Махалино и Пограничный, где нормативно закреплены предельные сроки перемещения транзита грузов по МТК «Приморье-1» (24 часа) и по МТК «Приморье-2» (12 часов).

Продолжается также процесс решения краткосрочных задач в контексте подготовки технико-экономических обоснований (ТЭО). Ряд встреч по подготовке технико-экономического обоснования создания инфраструктуры МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» прошёл на полях встречи В. Путина и Си Цзиньпина в июле 2017 г., а также во время ВЭФ в сентябре 2017 г. и встречи глав правительств России и Китая в ноябре 2017 г. Результатом переговоров на высоком уровне стало создание межведомственной Рабочей группы по развитию МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», в состав которой с российской стороны вошли представители федеральных министерств и ведомств, ОАО «РЖД», АНО «Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта».

Выполнение *среднесрочных* задач развития приморских МТК тоже идет, пусть и с некоторым опозданием. Если решение железнодорожных задач в контексте станционной инфраструктуры и путевого развития обеспечивается Программой развития Восточного полигона Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей (то есть дальневосточной части указанных магистралей), то вопрос реконструкции пунктов пропуска через государственную границу, будучи на порядок менее дорогостоящим, в силу ряда причин не решается с 2015 года.

Действующей редакцией ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2021 гг.)» предусмотрено финансирование ряда мероприятий [4] (табл. 1).

В данном контексте необходимо особо подчеркнуть, что незавершённая реконструкция пунктов пропуска через государственную границу является одним из главных сдерживающих факторов развития международного туризма на Дальнем Востоке, особенно это касается туристов из КНР. Хотя сравнительного анализа доходов от дополнительного туристического потока через пункты пропуска через государственную границу не производилось, представляется совершенно ясным, что в силу эффекта мультипликатора величина прямого и косвенного дохода экономических субъектов региона, несомненно, превысит с течением времени все затраты на завершение реконструкции хотя бы двух пунктов пропуска из вышеуказанного списка.

Согласно пункту 4 раздела III протокола Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона от 28.11.2017 № 1 [1], Минтранс России поручено обеспечить безусловную реализацию перечислен-

Табл. 1.
Сроки и стоимость мероприятий по развитию пунктов пропуска в соответствии с ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2021 гг.)»

Перечень пунктов пропуска	Годы реализации	Стоимость, млрд. руб.
Многосторонний автомобильный пункт пропуска Пограничный	2015, 2017–2019	1,296
Многосторонний автомобильный пункт пропуска Краскино	2015, 2017–2019	0,506
Морской пункт пропуска Находка	2015–2016, 2020–2021	0,600

ных мероприятий. Однако по состоянию на 1.03.2018 г. существует крайне высокая вероятность срыва сроков строительства пункта пропуска Краскино в связи с несоответствием выделенного финансирования и объёма работ, а также переноса сроков строительства автомобильного пункта пропуска Пограничный в связи с корректировкой в ходе строительства проектно-сметной документации.

В рамках выполнения **долгосрочных задач** отдельные мероприятия обеспечены финансированием. Так, строительство дорожно-транспортной инфраструктуры МТК продолжается, в 2020 г. планируется завершение 3 этапа строительства федеральной автодороги «Владивосток – Находка – п. Восточный», а именно доведение строительства до поворота на г. Большой Камень. Реконструкция автомобильной дороги А-370 «Уссури» на участках «км 703,1 – км 715,6» и «км 715,6 – км 725» планируется за счёт средств, предусмотренных федеральным бюджетом в рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». Реконструкция автомобильной дороги Уссурийск – Пограничный – Госграница предусмотрена за счёт средств государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013–2021 гг.

Развитие железнодорожной инфраструктуры, в том числе железнодорожных пунктов пропуска Гродеково (МТК «Приморье-1») и Махалино (МТК «Приморье-2»), предусмотрено в рамках комплексного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (2013–2019 гг.)» [3].

Тем не менее вопрос финансирования для ряда мероприятий не решен. Внушает некоторые опасения неопределённый статус нижеследующих мероприятий:

Финансирование строительства 4-го участка федеральной автодороги «Владивосток – Находка – п. Восточный» («км 43 – г. Находка и п. Восточный») не заложено ни в федеральных, ни в региональных программах до сих пор. Финансирование предусмотрено в государственной программе «Развитие транспортной системы» только для 3-го участка. Более того, даже проектная документация по 4 му участку не завершена.

Разработка комплексного технико-экономического обоснования по выбору варианта развития транспортной инфраструктуры на направлении Госграница с КНР – Камышовая (Махалино) – порт Зарубино, а также строительство железнодорожных путей необщего пользования по указанному маршруту предполагается в рамках государственно-частного партнёрства с привлечением внебюджетных источников. Срок реализации 2017–2025 гг.

Реконструкция автомобильной дороги от пгт. Зарубино до МАПП Краскино предполагается в рамках государственно-частного партнёрства с привлечением внебюджетных источников. Срок реализации 2017–2020 гг.

Строительство специализированных зернового, контейнерного и бункеровочного терминалов с заявленной (прогнозной) мощностью до 60 млн. тонн в год предполагается за счёт частных инвестиций.

В качестве выводов важно отметить, что для ускорения развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» целесообразно рассмотреть следующие первоочередные мероприятия:

Завершить строительство пунктов пропуска Краскино и Пограничный, недостаточная пропускная способность которых остаётся главным узким местом МТК «Приморье 1 и 2». Достижения в области устранения административных барьеров и уже имеющаяся инфраструктура позволяют увеличить грузопоток, в том числе транзитный, и – главное – пассажиропоток. Следует отметить, что пассажиропоток уже сейчас ограничен пропускной способностью пассажирских пунктов пропуска, в то время как грузопоток при всей динамике роста ещё далеко не исчерпал пропускную способность грузовых пунктов пропуска. Стоимость завершения реконструкции пунктов пропуска от одного до двух порядков ниже стоимости реализации крупнейших мероприятий в рамках развития МТК.

Для ускорения развития МТК «Приморье 1 и 2» целесообразно перераспределить средства, предусмотренные на реконструкцию морского пункта пропуска Находка, на строительство автомобильных пунктов пропуска Пограничный и Краскино, поскольку их ввод в эксплуатацию способен дать наиболее быстрый и заметный экономический эффект (реконструкция пункта пропуска в морском порту Находки может подождать, так как пассажирские лайнеры туда не заходят, а для грузовых судов достаточно существующей пограничной инфраструктуры).

Ряд экспертов отмечают, что проверка документов пассажиров, пересекающих пункты пропуска на границе между Приморьем и Китаем, особенно через Пограничный, занимает на одного человека гораздо больше времени, чем, например, абсолютно аналогичная процедура на российско-финской границе (Интервью А. Л. Лукина у зарубежного эксперта по транспорту и логистике, г. Владивосток, март 2018 г.). Очевидно, что повышение эффективности работы соответствующих служб позволит увеличить пассажиропоток.

Согласовать план-график создания и (или) модернизации инфраструктуры, необходимой для развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в Правительстве РФ.

Определить источники финансирования строящихся и реконструируемых объектов инфраструктуры.

Заключить соглашения между правительствами РФ и КНР о развитии МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в целях обеспечения инвестиций в инфраструктуру для развития указанных транспортных коридоров за счет китайских партнеров.

Определить формат и статус «проектного офиса» (управляющей компании) по развитию МТК. В условиях нехватки государственного финансирования необходимо как можно скорее определить организационную форму, в которой будет работать «проектный офис» (управляющая компания) по развитию приморских МТК. Даже без создания управляющей компании МТК все равно будут развиваться и расти, и довольно быстро, ибо существующей инфраструктуры хватает на увеличение на 100–200%. Главной задачей управляющей компании должно стать привлечение частных инвестиций. Учитывая структуру стейкхолдеров данного проекта, представляется более вероятным привлечение китайских инвестиций. После привлечения инвестиций

на решение долгосрочных задач развития МТК, можно будет говорить об увеличении грузопотока на порядки.

Литература

1. Поручение Правительства Российской Федерации «О решениях по итогам заседания Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона» [Электронный документ] // Правительство России [сайт]. URL <http://government.ru/orders/selection/401/30488> (дата обращения: 12.08.2018).

2. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию [Электронный документ] // Президент России [сайт]. URL <http://kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 05.08.2018).

3. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014

года № 2116-р «Об инвестиционном проекте «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» [Электронный документ] // Правительство России [сайт]. URL <http://government.ru/docs/15414/> (дата обращения: 09.09.2018).

4. ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012 – 2021 гг.)» [Электронный документ] // Федеральные целевые программы России [сайт]. URL <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2012/308/> (дата обращения: 12.08.2018).

Vladimir V. PETRAKOV

Ph. D. (in Economics), Researcher, Center for International Institutions and Multilateral Cooperation in the Asia-Pacific, Oriental Institute – School of Regional and International Studies, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russia);

Director, F. S. Mackenzie branch office in Vladivostok

E-mail: vavan_99@mail.ru

Artyom L. LUKIN

Ph. D. (in Political Science), Associate Professor of International Relations Department, Oriental Institute – School of Regional and International Studies, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russia)

E-mail: artlukin@mail.ru

International transport corridors Primorye-1 and Primorye-2: the current status and prospects

UDC 327

doi: [dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94](https://doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94)

The transport and logistics potential of the Russian Far East is largely connected with the international transport corridors (ITC) Primorye-1 and Primorye-2, which give the north-eastern provinces of China, as well as Mongolia, direct access to the Sea of Japan. The need for the development of these transport routes has been discussed since the 1990s; however concrete work on them has only recently begun, over the past few years. This paper classifies the goals of ITC development as short, middle and long-term, applies the comparative and other analysis of the said tasks as well as specifies the measures to be taken to enhance the development of ITC Primorye-1 and Primorye-2

*international transport corridors (ITC),
ITC Primorye-1,
Primorye-2,
border crossings,
ports*

For citation: Petrakov V. V., Lukin A. L. International transport corridors Primorye-1 and Primorye-2: the current status and prospects // Oriental Institute Journal. 2018. № 3. P. 88–94. doi: [dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94](https://doi.org/10.24866/2542-1611/2018-3/88-94)

References

1. Poruchenie Pravitel'stva Rossijskoj Federatsii «O resheniyakh po itogam zasedaniya Pravitel'stvennoj komissii po voprosam sotsial'no-ehkonomicheskogo razvitiya Dal'nego Vostoka i Bajkal'skogo regiona» [EHlektronnyj dokument] // Pravitel'stvo Rossii [sajt]. URL <http://government.ru/orders/selection/401/30488> (data obrashheniya: 12.08.2018).
2. Poslanie Prezidenta Rossijskoj Federatsii Federal'nomu Sobraniyu [EHlektronnyj dokument] // Prezident Rossii [sajt]. URL <http://kremlin.ru/events/president/news/56957> (data obrashheniya: 05.08.2018).
3. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federatsii ot 24 oktyabrya 2014 goda № 2116-r «Ob investitsionnom proekte «Modernizatsiya zheleznodorozhnoj infrastruktury Bajkalo-Amurskoj i Transsibirskoj zheleznodorozhnykh magistralej s razvitiem propusknykh i provoznykh sposobnostej» [EHlektronnyj dokument] // Pravitel'stvo Rossii [sajt]. URL <http://government.ru/docs/15414/> (data obrashheniya: 09.09.2018).
4. FTSP «Gosudarstvennaya granitsa Rossijskoj Federatsii (2012 – 2021 gg.)» [EHlektronnyj dokument] // Federal'nye tselevye programmy Rossii [sajt]. URL <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2012/308/> (data obrashheniya: 12.08.2018).