

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ ИНСТИТУТ ДАЛЬНЕГО  
ВОСТОКА РАН**

**С.Л.САЗОНОВ**

**Россия – Китай: сотрудничество в области  
транспорта**

Москва  
ИДВ РАН  
2012

Рекомендовано к публикации  
Ученым советом ИДВ РАН

Ответственные редакторы:  
д.и.н. С.Г.Лузянин

Рецензенты:  
д.э.н. Э.П.Пивоварова,  
к.э.н. М.В.Александрова

Транспорт Китайской Народной Республики.  
- М.: ИДВ РАН, 2012 г. – с. 268.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение .....	8
<b>Глава 1. Современное состояние и перспективы развития российско-китайского приграничного сотрудничества в области транспорта.....</b>	<b>15</b>
<b>Глава 2. Евразийская транспортная интеграция РФ - КНР: партнеры или соперники?</b>	
2.1. Потенциал развития транспортной системы РФ и как превратить ее в международный транзитный коридор между АТР, КНР и Европейским союзом.....	80
2.2. Альтернативные российским евразийские транзитные транспортные маршруты КНР .....	165
2.2.1. Евроазиатская трансконтинентальная магистраль.....	167
2.2.2. Позиции приграничных с Китаем стран-членов ШОС.....	190
2.2.3. 2-я Евроазиатская трансконтинентальная магистраль.....	202
2.2.4. Альтернативные маршруты импорта углеводородов.....	208
Приложение 1. Перечень документов национального, отраслевого и регионального развития, включая межгосударственные соглашения, определяющие параметры развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в средне- и долгосрочной перспективе.....	225
Приложение 2. Рынок пассажирских перевозок между Россией и Китаем.....	228
Приложение 3. Сравнительная справка о количестве перевезенных пассажирах в Китай в вагонах и поездах регулярного сообщения	236
Приложение 4. Валовой внутренний продукт по паритету покупательной способности.....	237

Приложение 5. Перечень пограничных переходов между Россией и Китаем.....	239
6. Программа развития Международной Специальной Экономической Зоны (МСЭЗ) «Туманган».....	242

## **ВВЕДЕНИЕ**

Центр мирового экономического тяготения быстрыми темпами смещается в сторону стран востока - уже сейчас доля стран АТР в объеме мирового ВВП, с учетом паритета покупательной способности, составляет почти 37%. Являясь частью мировой экономической системы, Российская Федерация (как и ранее СССР) в течение всей своей истории придерживалась в основном западного вектора развития. В предыдущие периоды это было

оправдано как политическими, так и технологическими факторами. В современных условиях при смещении центров развития и интеграции к восточному полюсу, Россия рассматривает АТР, обладающий мощным ресурсным, промышленным, финансовым и человеческим потенциалом, в качестве одного из локомотивов роста мировой экономики. Сегодня наша страна, две трети территории которой находится в Азии, нацелена на дальнейшее наращивание экономического взаимодействия с динамично развивающимися странами этого региона.

Благоприятное геополитическое положение РФ в треугольнике основных центров экономического развития в мире Европа – Северная Америка – Азия предопределяет ее существенную роль в обеспечении экономических, в первую очередь, транспортно-транзитных связей между этими регионами. Международные институты интеграции, такие как, Евросоюз и АСЕАН, расширяют торгово-экономическое сотрудничество с целью повышения устойчивости и безопасности национальных экономик не только на институциональном, но и трансграничном уровнях, путем обеспечения гармонизации инфраструктурных систем и транспортного сообщения стремятся улучшить состояние международной торговли и создать национальным хозяйствующим субъектам условия свободного доступа к мировым рынкам за счет объединения в единую транспортную сеть. Россия должна и сможет занять достойное место в мировом экономическом процессе, а при разумном использовании своего территориального потенциала, занять место в пятерке лидеров мировой экономики.

Процесс глобализации, охвативший сегодня большинство стран мира, самым тесным образом связан с развитием международной транспортной инфраструктуры и, в первую очередь, железных дорог, на долю которых приходится значительная часть наземных грузовых и пассажирских перевозок. Одновременно высокие темпы интеграции международного сотрудничества заставляют искать все новые пути повышения

эффективности, чтобы отвечать требованиям времени. Отсюда появление международных транспортных коридоров, магистральных и высокоскоростных дорог и других нововведений, опирающихся на последние достижения науки и техники. Использование в этих коридорах унифицированных форм оформления и прохождения государственных границ не только ускоряет доставку грузов и пассажиров, но и является важным шагом к постепенной интеграции национальных транспортных путей в единую международную систему.

Именно интеграционные процессы на Евразийском пространстве и выгодное географическое положение РФ определяют исключительно благоприятное пролегание ее транспортной сети и, особенно, российской железнодорожной системы, поскольку наиболее значимым участком в транспортном коридоре между Европой и АТР является Транссибирская магистраль. Международный транспортный коридор (МТК) «Транссибирская магистраль» - мощная двухпутная электрифицированная магистраль, оборудованная современными средствами информации и связи, технические возможности которой сегодня позволяют ежегодно перевозить 100 – 120 млн. т грузов в год. МТК «Транссиб» в широтном направлении имеет железнодорожные выходы на международный транспортный коридор № 2 «Запад-Восток» (Берлин-Минск-Москва-Нижний Новгород), а в меридиальном направлении он стыкуется с МТК «Север-Юг». В рамках проекта по модернизации Транскорейской магистрали ОАО «РЖД» разрабатывает подключение Транссиба к новому маршруту перевозки грузов из стран АТР в Европу (порт Раджин (КНДР) – Туманган (КНР) – Хасан (РФ) - Транссиб и российская сеть железных дорог). Развитие Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, повышение их провозной и пропускной способности в комплексе с развитием портовой инфраструктуры Дальнего Востока РФ сформируют межконтинентальные транспортные коридоры между странами АТР, Европы и Америки. Сооружение мостового, либо подводного перехода с материка на остров

Сахалин позволит не только организовать устойчивое транспортное сообщение с островом, но и позволит в дальнейшем рассматривать проект транспортного моста остров Сахалин (РФ) – остров Хоккайдо (Япония). Подключение северного широтного хода – Северного морского пути (СМП) в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ создаст новый экономически выгодный международный транспортный коридор для более тесного взаимодействия стран Северо-Восточной Азии со странами Северной Европы и обеспечения евразийского транзита.

Действительно, российская транспортная транзитная система имеет ряд преимуществ. Во-первых, к ним относится быстрота доставки грузов (в сравнении с транспортировкой по морю); во-вторых, это наличие работающей системы транзитных коридоров с запасом пропускной способности (нуждающихся лишь в модернизации с учетом характера перспективных грузопотоков); в-третьих, транзитная территория России представляет собой единое правовое, экономическое и административное поле (освоение альтернативных маршрутов чревато поиском сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов); в-четвертых, российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения, тогда как многие альтернативные пути проходят по пустынным необжитым местам<sup>1</sup>.

Чтобы эти преимущества стали реальностью, России предстоит многое. Сегодня крайне необходимо определить направление развития Дальневосточного транспортного комплекса. И, чтобы не ошибиться в расчетах, необходимо просчитать три основных фактора.

Во-первых, надежность прогноза транзитных грузовых потоков, как по видам, так и по техническим требованиям к транспортной инфраструктуре.

Во-вторых, содержание национальной политики по формированию транзитной транспортной инфраструктуры, которая должна соответствовать всем международным стандартам. Эта национальная политика должна

обеспечивать сбалансированное и эффективное развитие транспортно-технологической инфраструктуры Дальнего Востока России, включая:

- строительство и реконструкцию железных и автомобильных дорог под новые требования;

- увеличение мощностей и оптимальную специализацию дальневосточных морских портов для обеспечения возрастающих объемов перевозок экспортных грузов (зерна, угля, переработки грузов в контейнерах), переключение российских внешнеторговых грузов с иностранных на российские дальневосточные порты;

- наращивание мощности имеющихся и создание дополнительных терминальных комплексов, в том числе контейнерных терминалов;

- дальнейшее развитие логистических и информационных технологий, всей инфраструктуры транзитных перевозок в целях ускорения гарантированной доставки транзитных грузов, обеспечения их сохранности, повышения качества сервиса;

- модернизацию производственной базы приграничных пунктов пропуска транспортных средств, совершенствование процедур таможенного досмотра и оформления, приведение их в соответствие с мировой практикой.

- внедрение современных технологий таможенного оформления и контроля за товарами и транспортными средствами с применением систем электронного логистического сопровождения.

И, наконец, в-третьих, это параметры институциональной системы, которая обеспечивает согласованность проектных действий по повышению конкурентоспособности транспортного комплекса как единой и целостной системы.

Для того чтобы успешно противостоять возрастающим вызовам альтернативных российским китайских транзитных транспортных коридоров по маршруту Азия – Европа, российскому руководству следует просчитать пропускную способность дальневосточных магистралей. России нужно понять, насколько инфраструктура транспортных узлов – портов,



пограничных пунктов, распределительных станций – способна к масштабным переброскам контейнеров, оценить уровень системных рисков и темпы возрастания грузооборота в мире в целом. Россия не может двигаться дальше, не определив, как будут распределены транспортные потоки при формировании нового экономического полюса и превращения Китая в транспортную супердержаву АТР.

Анализируя перспективы сотрудничества со странами АТЭС, следует понимать, что первостепенное значение имеют отношения между РФ И КНР в области совместного *приграничного и трансграничного транспортного строительства*, которые при благоприятных условиях могли бы оказать помощь в насыщении российской транзитной транспортной сети экспортным потенциалом стран АТЭС, и «нет ничего зазорного в том, чтобы двигаться за лидером и попытаться совместно реализовывать те или иные инфраструктурные проекты в третьих странах, не упуская при этом своей выгоды и не поступаясь собственными интересами»<sup>2</sup>.

Вместе с тем нельзя не отметить, что намерение России расширить сферу сотрудничества в области создания транзитных коридоров с Китаем, в первую очередь, и другими центральноазиатскими странами в рамках ШОС наталкивается на несовпадение интересов, проявление конкуренции и соперничества между членами Организации. Причина этого проста - явное желание стран ЦА использовать собственную и китайскую территории для формирования нового евразийского коридора с целью превращения его в источник поступления валюты за счет перевозки транзитных грузов. Если не запустить уже сегодня процесс многостороннего сотрудничества в области строительства общих транзитных транспортных коридоров с центральноазиатскими странами-членами ШОС - в первую очередь с Китаем, то высока вероятность того, что Россия может опоздать, причем не в столь отдаленной перспективе.

Дальний Восток, как подсистема национальной экономической системы Российской Федерации, является ключевым звеном интеграционных

процессов России в АТР, а его развитие невозможно без учета процессов и явлений, происходящих на сопредельных приграничных территориях соседних стран, и Китая, в первую очередь. Как очень точно определил Директор Института Дальнего Востока РАН, академик М.Л.Титаренко, «Серьезные возможности и перспективы, в том числе с точки зрения общего подъема дальневосточных регионов, приобретает взаимодействие РФ и КНР в такой структурообразующей отрасли, как железнодорожный и автомобильный транспорт. Взаимодействие в данной сфере важно и потому, что состояние российских транспортных магистралей и пропускная способность погранпереходов является одним из факторов, которые сдерживают дальнейшее развитие двусторонних торгово-экономических отношений. Как нам представляется, активизация сотрудничества с КНР в области совместного транспортного строительства позволит дать толчок экономическому развитию регионов российского Дальнего Востока и Сибири, создать новые рабочие места, привлечь российские и иностранные инвестиции, создать условия для привлечения в регион рабочей силы из перенаселенной европейской части России»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Сазонов С.Л. Реформа транспортной системы КНР и мировой кризис// Проблемы Дальнего Востока. № 1. 2010. с. 67.

<sup>2</sup> Малетин Н.П. Почему нас нет в ВАС//Тихоокеанское обозрение 2008-2009. ИСАА. с. 58.

<sup>3</sup> Титаренко М.Л. Экономическое взаимодействие России с Китаем в контексте интеграции в АТР как путь развития восточных регионов РФ//Развитие и углубление стратегического взаимодействия России с Китаем. Доклады участников Международной научной конференции (Москва, 9 – 10 октября 2007 года). М., ИДВ РАН. 2009. с. 11 – 14.

# ГЛАВА I

## **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА**

В советский период задачи транспортных систем Дальнего Востока, в основном, сводились к обслуживанию нужд населения и обеспечению обороноспособности страны. В силу этого они, как и вся страна, зачастую были закрыты от внешнего мира и развивались в условиях экономической замкнутости и в зависимости лишь от внутренних потребностей социально-экономической системы страны и ее Дальнего Востока – таковы были геополитические реалии того времени.

В нынешний же период процесс всемирной глобализации, сопровождающийся расширением межгосударственных экономических связей, ростом торгового оборота и масштабов научно-технического сотрудничества, вовлечением в оборот новых торговых рынков не может осуществляться без соответствующих изменений в национальной и международной транспортной инфраструктуре. Однако в постсоветский период транспортная отрасль так и не смогла преодолеть затяжной кризис, сильно откатившись назад по сравнению с уровнем ее развития в период СССР. И это вопреки открытию страны для зарубежных партнеров, возрождению перспектив создания евроазиатского транспортного коридора, развития внешнеторговых отношений с государствами всего мира, и в первую очередь, Китаем и странами АТР. Тот факт, что расширение торгово-экономического сотрудничества самым тесным образом связано с необходимостью повышения эффективности транспортных инфраструктур, подтверждается ярким примером китайско-российских отношений. Обе стороны признают наличие возможностей для такого роста, однако

осуществление подобных пожеланий во многом сдерживается отсутствием, в первую очередь, удобных транспортных путей.

Центром геоэкономического притяжения транспортных коммуникаций внутри АТР является КНР. Если объем торговли РФ в Азиатско-Тихоокеанском регионе в 2009 году составлял 3 млрд. долл. США, то у Китая – 500 млрд. долл. США

Его экономический рост сопровождается возрастанием потребностей в сырьевых ресурсах и зависимостью от транспортных магистралей для экспорта и импорта товаров. Поэтому вместе с развитием международных транспортных транзитных коридоров для обслуживания национального экспорта стран растет значение приграничных транспортных переходов, от качества которых во многом зависит реальная конфигурация трансграничного регионального сотрудничества РФ и КНР. И важнейшую роль в этом процессе будет играть развитие приграничных территорий Дальневосточного федерального округа.

Находящиеся в поле тяготения российской транспортной системы северо-восточные провинции Китая обладают огромным внешнеторговым потенциалом. Например, внешнеторговый оборот провинции Цзилинь с Россией в 2004 году составлял 110 млн. долл. США, а в 2010 году этот показатель возрос почти в 6 раз и превысил 630 млн. долл. США<sup>1</sup>. Из трех северо-восточных провинций Китая, две - Хэйлунцзян и Цзилинь не имеют выхода к морю, что существенно сдерживает их грузопоток. В настоящее время вся внешняя торговля северо-востока Китая осуществляется, в основном, через порт Далянь. Однако перегруженность порта и железной дороги Харбин – Далянь, особенно участка Харбин – Шэньян, а также удаленность промышленно развитых центров региона от этого порта обуславливают необходимость поиска северо-восточными провинциями КНР новых выходов к морю далеко на юге страны, либо новых вариантов

транспортировки грузов, используя трансграничные российско-китайские пограничные переходы.

На рубеже XX–XXI веков, как свидетельствует мировой опыт, заметно интенсифицировались и усложнились интеграционные процессы. В АТР они имеют свои особенности, важнейшей из которых, по мнению ряда исследователей, - наличие феномена «фактической интеграции», или макроэкономической интеграции на региональном (АТР) и субрегиональном уровне (СВА и ЮВА)<sup>2</sup>. Российско-китайские обмены и взаимодействие в приграничных регионах РФ и КНР подтверждают наличие и выраженность этих процессов. При этом экономические контакты соседних регионов по обе стороны границы (по всему ее 4300-км периметру<sup>3</sup>), их инфраструктурное развитие и институциональное оформление до последнего времени не только запаздывали, но и носили «догоняющий» характер.

В соответствии с «Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе» от 27 мая 1994 года и двумя дополнениями к нему, на границе с Китаем были установлены 23 пограничных пункта пропуска<sup>4</sup> - 5 из 13 российских регионов Дальнего Востока и Сибири имеют общую границу с Китаем.

В настоящее время приграничные транспортные связи между двумя странами осуществляются через специально оборудованные пограничные переходы, которых в Дальневосточном федеральном округе насчитывается 23, включая 10 автомобильных, 3 железнодорожных и 10 речных. Неравномерность распределения переходов вдоль российско-китайской границы (7 переходов в Приморском крае, 2 – в Хабаровском крае, 4 – в ЕАО, 4 – в Амурской области и 6 – в Забайкальском крае) приводит к их неэффективному использованию с точки зрения логистики. В этой связи груз из КНР перемещается по направлениям, где расстояние движения по китайским дорогам максимально, а груз из России – по маршрутам, где

движение по российским дорогам минимально. Кроме того, отсутствие круглогодичных переходов в Хабаровском крае, Амурской области и Еврейском автономном округе вынуждает предприятия данных регионов осуществлять свою внешнеэкономическую деятельность через пункты пропуска в Приморском или Забайкальском краях, что, в свою очередь, приводит к появлению очередей на таможне в межсезонье, а также к увеличению издержек и конечной цены товаров для потребителей. Поэтому следует провести оптимизацию и реконструкцию существующих пограничных переходов. «Требуется модернизировать российские железные дороги, ведущие от Транссиба к российско-китайской границе (Карымская-Забайкальск и Белогорск-Благовещенск)», - отмечает Директор ИДВ РАН, академик М.Л. Титаренко, - «Следует построить мосты через реки Амур и Уссури (Благовещенск-Хэйхэ, Дуннин-Полтавка, Тунцзян-Нижнеленинское и другие). При этом общая модернизация и оптимизация пограничной транспортной инфраструктуры должна включать развитие автомобильных и железнодорожных коридоров (в частности, по линии Суйфэньхэ - Гродеково – Уссурийск), повышение роли портов (по рекам Амур, Сунгари, Туманная), а также создание региональной сети воздушных перевозок между крупными региональными центрами двух стран»<sup>5</sup>. Трансграничный железнодорожный мост через реку Амур в ЕАО, соединяющий населенные пункты Нижнеленинское в России и Тунцзян в КНР, строительство которого планируется завершить в 2013 году, станет пока единственным постоянно действующим всепогодным мостом российско-китайской границы.<sup>6</sup>

Один из наиболее важных элементов инфраструктуры при международных перевозках – пункты пропуска через госграницу. Их пропускная способность, скорость и качество обслуживания во многом определяют эффективность всей транспортной цепи. В настоящее время на границе между КНР и РФ официально установлены три железнодорожных (Забайкальск-Маньчжоули, Гродеково-Суйфэньхэ, Махалино-Хуньчунь),

один речной (Хабаровск-Фуюань), 11 автомобильных и 10 пунктов пропуска смешанного типа (в летнее время перевозки осуществляются судами по реке, в зимнее – автомобилями по льду). С 27 мая 1994 года, когда было принято соглашение о пунктах пропуска на российско-китайской границе<sup>7</sup>, количество пропускных пунктов изменилось в связи увеличением потребностей в перевозках грузов и перемещении пассажиров. Так, например, летом 2009 года был открыт грузо-пассажирский смешанный пункт пропуска «Сковородино» в Амурской области, получивший статус временного<sup>8</sup>. Данный пункт пропуска понадобился для организации работ по строительству подводного перехода ответвления на КНР (Сковородино-Дацин) нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО)<sup>9</sup>. Пункт был открыт для пропуска персонала, транспортных и технических средств, стройматериалов и других необходимых товаров до окончания строительства подводного перехода нефтепровода в конце 2010 года<sup>10</sup>.

Главным лимитирующим фактором развития торгово-экономического сотрудничества двух стран является неразвитость приграничной инфраструктуры. На многих российских пограничных переходах сооружения инфраструктуры находятся в ветхом состоянии, не хватает пропускных пунктов, отсутствуют дороги международного класса. Мощности пограничных переходов не соответствуют реальным объемам грузопотоков и пассажирских перевозок, большое количество грузов скапливается на китайском направлении<sup>11</sup>.

К примеру, только Синьцзян-Уйгурский автономный округ КНР, занимающий 1/6 материкового Китая, граничащий с 8 странами (Монголия, Россия, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Афганистан, Пакистан и Индия и с общей протяженностью пограничной линии в 5699 км<sup>12</sup>), имеет 17 контрольно-пропускных пунктов первой категории и 12 КПП второй категории<sup>13</sup>. В ноябре 2011 года здесь был открыт крупнейший в КНР новый континентальный китайско-казахстанский международный центр

пограничного сотрудничества «Хоргос», общая площадь которого составляет 5,28 кв. км<sup>14</sup>. В автономном районе Внутренняя Монголия действует 19 КПП, из которых два – железнодорожные: КПП Маньчжоули и КПП Эрлян-Хото<sup>15</sup>.

Очевидно, что без дальнейшего расширения пропускной способности транспортных магистралей на российско-китайской границе вряд ли удастся значительно увеличить объем торгово-экономических отношений между РФ и КНР.

Между приграничными районами Китая и России действуют 70 линий транспортных маршрутов, на которые приходится треть всех международных приграничных перевозок Китая с соседними странами. Китайские транспортные магистрали в приграничных с Россией районах есть в провинциях Цзилинь и Хэйлуцзян, а также в административном районе Внутренняя Монголия. Российские приграничные магистрали расположены в Амурской, Еврейском Автономном округе, Читинской областях, в Приморском и Хабаровском краях.

Развитие китайских приграничных провинций, прилегающих к РФ, осуществляется комплексно. А именно – от торговых и сервисных центров до капитальных промышленных объектов, намного превышающих способность российских предприятий по экспортному производству и переработке, и до транспортных коммуникаций с новейшей инфраструктурой и с выходом в более широкое региональное и мировое экономическое пространство. А также до, так называемых, «пограничных поясов открытости» (Маньчжоули, Хэйхэ, Суйфэньхэ, Хуньчунь), близких по статусу к СЭЗ, и ориентированных на создание наиболее привлекательного инвестиционного климата преимущественно с использованием японских и южнокорейских инвестиций, на освоение высоких технологий, на получение прибыли от импорта российского сырья и от продажи китайской продукции на российских рынках. Ранее советская сторона имела огромные



преимущества в транспортном и технологическом обустройстве приграничных территорий. Теперь – Китай ушел далеко вперед и ситуация изменилась: Россия экономически слабее Китая, хотя стартовые условия приграничных российских городов (в том числе в уровне развития приграничной транспортной инфраструктуры), например, Благовещенска<sup>16</sup>, были намного выше, чем китайского Хэйхэ<sup>17</sup> и Суйфэньхэ, например<sup>18</sup>.

Китайский приграничный регионализм реализуется через механизм расширения и диверсификации форм приграничного сотрудничества в рамках политики «реформ и открытости», политики «выхода вовне», программы построения «приграничного пояса открытости», региональных «Программы возрождения старых промышленных баз Северо-Восточного Китая» (утверждено ЦК КПК и Госсоветом КНР в 2003 году), «О содействии старым промышленным базам Северо-Восточного Китая в дальнейшем расширении внешнеэкономической открытости» (утверждено Госсоветом КНР в 2005 году), «Программы освоения западных регионов КНР», «Конструирования экономических, транспортных и культурных приграничных коридоров» и др.<sup>19</sup>.

В Китае выделяют 3 типа приграничных зон. Первый тип – торговые зоны с пересечением границы (ТЗПГ - торговые зоны Хуши), которые впервые были введены в 1992 году и открыты более чем в 90 населенных пунктах, в том числе в зоне Маньчжоули. ТЗПГ должны устанавливаться в приграничных районах – не более 20 км от границы, а их образование должно быть одобрено со стороны народного правительства провинции (если их образование связано с дипломатическими или военными вопросами, то необходимо одобрение Госсовета КНР). Деятельность зоны контролируется таможенной, операции по купле-продаже товаров освобождаются от налогообложения, если стоимостной объем приобретенного товара не превышает 3 тыс. юаней в день на человека. Эти зоны выполняют такие

функции, как содействие торговле, выставочно-маркетинговой деятельности и туризму<sup>20</sup>.

Второй тип – зона приграничной торговли с особым режимом управления (ЗПТ), первая из которых была создана в 2000 году. Основным отличием ЗПТ является то, что таможня не только не требует виз, но и не контролирует виды и объемы товаров, которые реализуются внутри зоны. Торговать на территории зоны имеют возможность любые предприятия обоих государств, а основная функция этого типа зон состоит в продвижении «беспошлинной торговли» для предприятий.

Примером ЗПТ является китайско-российская зона Дуннин – Полтавка («Дун-По») с пропускной способностью в 100 тыс. человек в среднем ежегодно. Основу взаимной торговли составляют строительные материалы, предметы домашнего обихода, автомобили и запчасти к ним, фрукты. Главная экспортная специализация – вывоз тяжелых грузовиков из КНР в РФ. В 2008 году товарооборот с Россией составил 1,18 млрд. долл. США, в том числе экспорт Дуннина – 1,15 млрд. долл., а объем импорта из России – 30 млн. долл. Главная проблема расширения взаимной торговли ЗПТ связана со слаборазвитой транспортной системой<sup>21</sup>.

Третий тип – зоны приграничного экономического сотрудничества (ЗПЭС), впервые созданные в 1992 году. Их договорно-правовую базу определяет законодательство КНР, положения о создании зон, а также межгосударственные соглашения. Основные нормативные акты, принятые Госсоветом КНР, – «Уведомление Госсовета КНР по вопросам приграничной торговли» № 2 от 3 января 1996 года; «Положения о торговле с пересечением границы для жителей приграничных регионов» № 42 от 1996 года; «Дополнительные положения о дальнейшем развитии приграничной торговли» № 844 от 1998 года<sup>22</sup>. В отношениях с Россией подписаны Межправительственные соглашения о развитии приграничной торговли

между Хэйхэ и Благовещенском, Суйфэньхэ и Пограничным, Маньчжоули и Забайкальском, Хуньчунем и Зарубино.

На территории ЗПЭС Китая применяется, в целом, тот же пакет стимулов для резидентских компаний, что и в китайских СЭЗ. В частности, ставка налога на прибыль корпораций, которая в среднем составляет 31%, снижается до 24% при инвестировании полученных доходов в китайскую экономику. Для малых и средних компаний применяется скидка в 50% со ставок импортных пошлин и скидка в 50% со ставки НДС, если компания специализируется на импорте товаров. Импорт машин, оборудования и материалов для строительства объектов инфраструктуры освобождается от импортных пошлин и НДС. Компания вправе оставлять часть налоговых платежей для строительства инфраструктурных объектов, а также им разрешено самостоятельно вести продажу товаров, приобретенных в рамках бартера с сопредельным государством<sup>23</sup>.

В течение 17 лет начиная с 1992 года, когда решением Госсовета КНР было создано 14 зон приграничного экономического сотрудничества (ЗПЭС), общий объем капиталовложений в их инфраструктурное строительство превысил 14 млрд. юаней. Благодаря этим инвестициям площадь инфраструктурных объектов в 14 ЗПЭС достигла 92 кв. км, а их ежегодные темпы роста основных экономических показателей составили 20-30%. Таким образом, ЗПЭС стали новым источником роста местной экономики и способствовали претворению в жизнь «Плана действий по развитию экономики и обогащению населения приграничных районов». В список 14 приграничных зон экономического сотрудничества включены города Маньчжоули, Эрлян (АРВМ), Хэйхэ, Суйфэньхэ (Хэйлунцзян), Хуньчунь (Цилинь), Даньдун (Ляонин), Инин, Болэ, Тачэн (СУАР), Хэкоу, Ваньтин, Жуйли (Юньнань) и Пинсян, Дунсин (ГЧАР)<sup>24</sup>. Согласно «Докладу о деятельности зон развития КНР», среднегодовые темпы прироста основных экономических показателей варьируется в пределах 20 - 30%. В

строительство объектов инфраструктуры направлялись инвестиции в объеме 150 млн. юаней из расчета на 1 кв. км. По сравнению с объемами капиталовложений, направленных в развитие ЗПЭС, налоговые поступления от их деятельности в совокупности оказались больше в 2 раза, объем ВВП - в 15 раз, объем промышленного производства - в 10 раз и совокупный объем экспорта больше в 32 раза»<sup>25</sup>.

На китайских приграничных территориях вся деятельность в области инфраструктурного развития направлена на увеличение числа рабочих мест и притока ресурсов из других регионов страны, а также зарубежных инвестиций. Развитие приграничных транспортных связей с российской стороной направлено не только на удовлетворение текущих трансграничных перевозок, но и увязывается с общим экономическим развитием прилегающих китайских провинций. Организация процесса развития инфраструктуры приграничных провинций КНР идет в контексте международной торговли с российскими прилегающими территориями, но без учета российской специфики и динамики.

В начале 1990-х годов планировалось, что ЗПЭС, созданные на китайской территории, в перспективе станут одной из двух частей совместных трансграничных ЗПЭС на китайско-российской границе. Основной проблемой функционирования китайских ЗПЭС связаны с далеко не всегда адекватной инфраструктурой сопредельного государства, прежде всего, транспортной и пограничной и административными формальностями, в том числе при пересечении КПП на российско-китайской границе. Вопрос неоднократно поднимался, но практически, со стороны российских приграничных регионов мало что было сделано.

Одной из причин является нехватка четкой нормативно-правовой базы приграничного сотрудничества в РФ. В настоящее время действуют: «Соглашение между правительствами РФ и КНР о принципах сотрудничества между субъектами РФ и провинциями, автономными

районами и городами центрального подчинения КНР» от 10 ноября 1997 года и межправительственное соглашение «Об упрощенной процедуре пропуска российских и китайских граждан в торговые комплексы, расположенные с российской и китайской стороны от российско-китайской границы» от 2 июня 1999 года. Есть Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации, которая утверждена Правительством РФ № 196-р от 9 февраля 2001 года, есть проект Соглашения «О мерах по экономическому развитию и сотрудничеству приграничных регионов России и Китая», который впервые рассматривался в 2007 году, но так и не был принят<sup>26</sup>. Об исключительной важности принятия закона РФ «О зонах территориального развития» говорили участники круглого стола Четвертого Дальневосточного международного экономического форума (ДМЭФ) в Хабаровске в сентябре 2009 года<sup>1</sup>.

Основная схожая черта российско-китайских приграничных районов заключается в идентичности товарной структуры приграничной торговли, основу которой составляют энергоресурсы и необработанная древесина из России в Китай и готовая промышленная продукция из КНР в РФ. Сальдо торгового баланса приграничного товарооборота через китайские ЗПЭС – отрицательное для России: объем китайского экспорта почти в 10 раз превышает ввоз из РФ.

Тесное сотрудничество субъектов ДФО с регионами КНР обусловлено не только географической близостью, но и экономической целесообразностью, а также общностью проблем и задач, стоящих перед приграничными регионами. Внешнеторговый оборот Дальнего Востока практически полностью приходится на Китай. Слабая инвестиционная

---

<sup>1</sup> В пленарных заседаниях и панельных дискуссиях участвовали депутаты Госдумы, члены федерального правительства, академики, ведущие экономисты страны, иностранные гости. В частности, важность проблемы юридического закрепления нормативной базы функционирования «зон развития» на Дальнем Востоке прозвучала в выступлениях Директора ИДВ РАН, академика М. Титаренко и Первого заместителя председателя комитета Госдумы РФ по делам Федерации и региональной политике Г. Изотовой (Мотрич Е.Л. Дальневосточный международный экономический форум//Пространственная экономика. № 4 (20). 2009. с. 176 – 178).

политика России в Сибири и на Дальнем Востоке тормозит региональное развитие, создавая благоприятные условия для активной инвестиционной деятельности КНР. В результате дальневосточные регионы РФ все более испытывают влияние «китайского фактора», что порождает угрозу региональной и национальной безопасности России. Традиционно второстепенная роль дальневосточных регионов в системе национальной безопасности и условиях сохранения подобной ситуации с неизбежностью приводит к усилению позиций КНР, которая все более «втягивает» российский Дальний Восток в сферу своих китайских национальных интересов<sup>27</sup>.

Россия на данный момент не готова к глобальному трансформационному переустройству приграничных территорий и быстрому подъему Дальнего Востока и Сибири. В виду того, что значительный экспортный потенциал российского Дальнего Востока и Сибири не проявляется в полной мере, то России следует обратить внимание на китайский опыт. Обычно в числе главных причин отставания развития российской приграничной инфраструктурой наряду с остро назревшими экономико-социальными проблемами указывается, как правило, такая проблема, как нехватка финансовых средств, направляемых из центра. К сожалению, крайний дефицит государственной поддержки прослеживается во всех трех федеральных программах «Дальний Восток и Забайкалье» (1996, 2002 и 2008 годов). Из них явствует, что регион должен опираться исключительно на внутренние резервы. Деграция экономики последних 20 лет и полная трансформация ее роли в «сырьевой придаток» богатых соседних стран способны нанести России огромный экономический ущерб и в конечном итоге – привести к подрыву независимости и целостности государства<sup>28</sup>.

Российский Дальний Восток представляет собой сырьевую провинцию страны с ярко выраженной монопродуктовой экономикой. Политика

государства, направленная на перекачивание доходов от эксплуатации природных ресурсов в государственный бюджет и бюджеты министерств и ведомств, финансирование социальных и инфраструктурных проектов по остаточному принципу, привела к сокращению запасов природных ресурсов, добываемых традиционным способом, и к кризису в общеэкономической и социальной сферах<sup>29</sup>.

В этом смысле России в ее региональной политике относительно Дальнего Востока и Сибири следует изучить опыт западноевропейской интеграции. Практика осуществления региональной политики в рамках ЕС показала, что «основными изъянами любого централизованного финансирования транспортного строительства, ведущими к неэффективному использованию средств, являются недостаточная адресность их выделения, гигантомания проектов, или, наоборот, распыление или дублирование средств, слабая технико-экономическая проработка проектных заявок, связанный с их продвижением лоббизм и, наконец, отсутствие должного контроля за исполнением»<sup>30</sup>. При разработке перспективных планов освоения и подъема Дальнего Востока и Сибири России следует решить проблему разграничения не только политических полномочий между регионами и центром, но и финансовых в целях повышения экономического статуса регионов с одновременным усилением контроля по целевому расходованию бюджетных средств.

Одной из главных проблем российских пограничных транспортных переходов является их экстерриториальность (прямое подчинение федеральным органами власти), являющаяся следствием взаимодействия «центр-периферия»), что снижает эффективность их функционирования (невозможность решать собственными силами, прежде всего, социальные проблемы) и возможность оказывать стимулирующее воздействие на экономику приграничных районов.

А пока существование транспортных коридоров, таможенных пунктов не играет значимой роли для социально-экономического развития приграничных регионов, кроме предоставления определенного количества рабочих мест. Поэтому назрела необходимость внесения поправки в Налоговый кодекс РФ, касающийся распределения доходов, получаемых от деятельности, осуществляемой транспортными переходами. В настоящее время 100% налоговых отчислений и пошлин поступает в федеральный бюджет<sup>2</sup>. Желательный вариант распределения доходов для приграничных регионов представляется следующим: 50% - в федеральный бюджет, 10-20% в региональный, а остальное – в бюджет муниципальных образований<sup>31</sup>.

Китай заинтересован в России как в геополитическом и экономическом партнере, хотя следует признать, что в своем нынешнем состоянии она играет в китайской политике гораздо меньшую роль, чем КНР в российской. Тем не менее, по ряду причин Китай предпочитает сильного (хотя, возможно, и не слишком мощного) соседа. Стабильная Россия, способная стать независимым центром силы, интересует КНР как определенный противовес в его сложных партнерско-конкурентных отношениях с США и Западной Европой, как один из гарантов, поддерживающих «независимую и самостоятельную» внешнюю политику Китая. Устойчивая ситуация на границе с Россией, так же как и с другими соседями, имеет большое значение для экономического развития Китая, то есть для достижения основной цели, поставленной нынешним руководством страны<sup>32</sup>.

Наконец, Россия для Китая служит важнейшим источником товаров и сырья, которые он либо вовсе не может приобрести у других стран

---

<sup>2</sup> Экономическая самодостаточность субъектов федерации невозможна вне её финансового обеспечения. Его гарантирует модель бюджетного федерализма, основу которой формирует *двухуровневая система государственных финансов*, обеспечивающая соответствие доходных полномочий сторон их расходной ответственности. В отличие от реализуемой в унитарных государствах модели бюджетного федерализма, доходная база федерации и её субъектов не определяется только центром. Она должна формироваться в соответствии с закреплёнными за сторонами полномочиями. А поскольку не федерация, ни субъекты федерации не имеют права вмешиваться в полномочия друг друга, они также *не обладают правом посягать и на доходы* другой стороны федеративных отношений - прим. автора.



(например, вооружение), либо получает в недостаточном количестве (нефть, лес и другие виды сырья). Именно поэтому Китай все последние годы настойчиво и конструктивно подходит к решению приграничных проблем и двусторонней торговле, ключевым обеспечением которой является соразвитие транспортных систем обеих стран.

Китай хотел бы видеть нашу страну стабильной и экономически зрелой, он готов содействовать развитию приграничных российских регионов. Страхи представителей РФ относительно намерений азиатского соседа в сочетании с бездействием в решении собственных проблем – расширение производства, развитие дальневосточных регионов, создание благоприятного инвестиционного климата и т.п. – ему не понятны<sup>33</sup>.

Летом 2011 года посол Китая в России Ли Хуэй в одном из своих интервью отметил, что «Инвесторы Китая все чаще обращают свое внимание на рынок России, и китайское правительство активно поощряет китайские предприятия увеличивать свои инвестиции в Россию. Хотя экономическое сотрудничество между Китаем и Россией непрерывно углубляется, некоторые россияне имеют ошибочное представление об инвестициях Китая в РФ, они считают, что китайцы обращают внимание только на российские энергоресурсы и другое сырье. На самом деле, китайское правительство поощряет национальных инвесторов диверсифицировать вложения в Россию как в географическом, так и отраслевом плане. Что касается направления сотрудничества, китайские компании действительно инвестируют как в развитие энергетики, так и других сырьевых отраслей. Кроме того, они активно рассматривают возможность вложения средств в развитие трансграничных транспортных мощностей, таких как строительство автодорог, мостов и других объектов инфраструктуры, которые приносят пользу россиянам»<sup>34</sup>.

Несмотря, а может быть и вопреки нашему российскому проевропейски настроенному, отлаженному вековой историей менталитету,

который упорно тянет нас к Европе, нам нужно понять место и роль Китая в стратегической перспективе нашего исторического развития.

Если объективно взглянуть на первопричину перекосов в российско-китайских экономических отношениях, то трудно не согласиться с точкой зрения директора Центра исследований Восточной Азии и ШОС МГИМО МИД РФ А.Лукина, который отметил: «Что касается реально существующих проблем торгово-экономического сотрудничества, а именно: недостаточный (по сравнению с потенциальными возможностями) торговый оборот, снижение доли России в общем внешнеторговом обороте Китая, малая доля машин и оборудования в российском экспорте, низкий уровень российских инвестиций в Китай, проблемы незаконной торговли – то они по большей части вызваны общим состоянием российской экономики и могут быть решены только в самой России, а не в рамках двусторонних отношений»<sup>35</sup>.

Оценивая перспективы развития российско-китайских отношений закономерно рождается вывод, что ключевым безальтернативным средством преодоления отсталости и создания безопасного будущего для российских Восточной Сибири и Дальнего Востока является взаимовыгодное сотрудничество со странами АТР, и, прежде всего, с Китаем - со всеми, кто готов приложить силы и средства в развитие производительных сил нашего восточного региона.

Вполне естественно, что те страны, которые согласятся инвестировать в экономику наших дальневосточных районов, в формирование совместных международных транспортных коридоров будут заинтересованы в успешном их развитии, и, как следствие, в сохранении военно-политической безопасности в АТР. В этом случае прекратится отток населения из региона и, более того, как отмечает известный ученый-китаевед Е. Бажанов, "в восточные районы потянется наш народ и Дальний Восток окрепнет. И даже если в перспективе что-то случится с РФ и КНР, нам легче будет эти районы оборонять, потому что они станут сильнее, более развитыми, и там будет

проживать больше россиян. Именно фактор тесного двустороннего сотрудничества и взаимодополняемости экономик РФ и КНР должен являться главным в определении подхода к Китаю»<sup>36</sup>.

Китай, как и Россия, добивается создания в мире политического и экономического порядка, благоприятствующего развитию его самого и других стран, не принадлежащих к «золотому миллиарду». В реализации данной мирной стратегии для КНР чрезвычайно важно налаживание всестороннего сотрудничества с Россией – на двустороннем и региональном уровнях.

20 декабря 2011 года в Харбине прошло совещание по вопросам сотрудничества Китая, России, Японии и Республики Корея по созданию сети совместных сухопутно-морских перевозок в Северо-Восточной Азии. Это совещание, проходившее в формате форума сотрудничества и межправительственных консультаций, было организовано Министерством транспорта КНР и народным правительством провинции Хэйлунцзян. Четыре страны намерены создать охватывающую регион СВА транспортную сеть, в которой выходом в море станут порты Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая, а основными путями перевозок станут железнодорожный, автомобильный и смешанный виды транспорта. Планируется создать транспортный коридор, соединяющий Северо-Восточный Китай, Дальний Восток и Сибирь России, который в свою очередь будет соединяться с сетью морских перевозок в Японском море.<sup>37</sup> Выступивший на совещании заместитель министра Транспорта КНР Вэн Мэнюн отметил, что в 2010 году совокупный объем ВВП стран СВА достиг 13,9 трлн. долл. США, а общий объем экспорта – 2,5 трлн. долл. США, что составило 22% и 20% от мирового показателя соответственно. Костяком будущей объединенной транспортной системы должны стать транспортные сети КНР и РФ, для чего компетентные ведомства должны создать механизм сотрудничества и подписать соответствующие документы для предоставления совместным сухопутно-

морским перевозкам государственных гарантий, создания правовой основы их деятельности, обеспечения льготных и благоприятных условий для транспортных организаций, участвующих в совместных перевозках<sup>38</sup>. Заместитель министра транспорта КНР подчеркнул, что принятая Китаем и Россией «Программа сотрудничества между регионами северо-востока КНР, Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ на 2009-2018 годы» предусматривает приоритетную реализацию проекта по строительству китайско-российского «коридора» сухопутных и морских перевозок<sup>39</sup>.

Важно отметить, что осуществление стратегии «внутренней регионализации» КНР на северо-восточном направлении тесно связывается с взаимодействием приграничных регионов. Стратегическим стимулом углубления сотрудничества, экономического и транспортного, в первую очередь, взаимодействия Китая и России является сопряженность стратегии двух государств в подъеме старой индустриальной базы на северо-востоке Китая и его западных регионов – для КНР и экономического развития регионов Сибири и Дальнего Востока – для России. Согласование планов совместного решения задач подъема этих регионов создает исключительно благоприятный шанс для выработки и реализации совместных стратегий развития<sup>40</sup>. Среди северо-восточных провинций Китая провинция Хэйлунцзян вследствие территориальной близости и наличия протяженной границы наиболее тесно связана с российскими приграничным рынком. В рамках государственного «Плана возрождения экономики Северо-Востока Китая» провинциальными властями разработан «Комплексный план восстановления старой промышленной базы провинции Хэйлунцзян», и в настоящее время реализуется уже вторая его стадия<sup>41</sup>. В Комплексном плане «усиление торгового взаимодействия с Российской Федерацией» объявляется одним из основных направлений развития экономики провинции. Провозглашена цель «открытия самого большого окна в Россию», а также превращения провинции в «одну из важнейших транспортных баз страны»<sup>42</sup>.

В целом курс на равноправное доверительное партнерство сейчас и на стратегическое взаимодействие в XXI веке – объективная потребность двух государств. От сотрудничества с КНР в немалой степени зависят будущее России и судьба ее дальневосточных территорий. В последние годы ситуация стала меняться, чему предшествовала политическая воля руководителей двух стран, принятие ряда документов как на межгосударственном уровне, так и на государственном и региональном уровнях обеих стран. Первым шагом в направлении разработки региональной политики стали программы регионального уровня: «Стратегия развития Дальнего Востока, Иркутской области, Забайкальского края и Республики Бурятия до 2025 года» и «О стратегических направлениях развития Забайкальского края на период 2025 года и программе социально-экономического развития края на 2010-2014 годы»<sup>43</sup>.

На национальном уровне были приняты «Стратегия экономического сотрудничества Российской Федерации с КНР», «План российско-китайского инвестиционного сотрудничества»<sup>44</sup> и «Стратегия развития России в АТР в XXI веке». В них обозначены такие направления, как обустройство пунктов пропуска, строительство и реконструкция приграничной инфраструктуры, развитие зон сотрудничества, сотрудничество в сфере *транспорта*, окружающей среды, в гуманитарной сфере, а также определены приоритеты и проекты, имеющие долгосрочный характер и ориентированные на соразвитие приграничных регионов обеих стран<sup>45</sup>. В «Стратегии развития России в АТР в 21 веке» подчеркивается, что «приграничное сотрудничество с Китаем может стать важным фактором не только интеграционных процессов, но и экономического возрождения дальневосточной и сибирской экономики России»<sup>46</sup>.

Главный вывод из этих программ заключается в том, что стратегия решения задач мирного развития Китая и России при адекватном понимании важнейших внутренних и внешних факторов такого развития требует

координации и долговременного сотрудничества на основе стратегии соразвития.

Реальным воплощением этих идей стала разработка «Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009 - 2018 годы)», согласованная премьерами России и КНР 23 сентября 2009 года. Это стало возможным и благодаря осуществлению региональной политики экономического и социального развития субъектов РФ на основе местных условий с учетом межрегиональных и международных интеграционных процессов.

Программа разработана в целях координации усилий по реализации стратегии регионального развития России и Китая и действий по осуществлению федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013года» и «Программы по возрождению районов Северо-Востока Китая», а также в соответствии с пунктом 8 раздела 1 «Совместной декларации Российской Федерации и Китайской Народной Республики» от 26 марта 2007 года (Москва) и в соответствии с «Планом действий по реализации Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой (на 2009 – 2012 годы)»<sup>47</sup>.

Новая комплексная Программа совместных усилий по подъему соседствующих регионов определяет 8 основных направлений сотрудничества и ключевые проекты, которые будут реализовываться на территориях Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР.

Одним из серьезных вопросов, обуславливающих интеграционные процессы, является оборудование границ государств. В этом направлении Программа предусматривает обустройство пунктов пропуска, строительство и реконструкцию приграничной инфраструктуры: железнодорожные,

автомобильные, водные пункты пропуска, строительство мостов, переправ, трансграничных автомобильных магистралей<sup>48</sup>.

Сотрудничество в области транспорта предусматривает открытие новых направлений железнодорожного сообщения, наращивание пассажирского потока, развитие сети воздушного сообщения в приграничных регионах, реконструкцию имеющихся и определение новых международных аэропортов, увеличение функций аэропортов. В Программе также намечено изучение вопроса об установлении новых международных договорных авиалиний. В приграничных территориях с российской стороны будут реализованы инфраструктурные проекты. Как отмечают эксперты, их основная часть уже содержится в концепциях развития сибирских и дальневосточных регионов.

Обозначенные в Программе ключевые проекты сотрудничества в области транспорта будут реализовываться на территории обоих государств. Со стороны РФ в них будут принимать участие Иркутская, Амурская, Магаданская области, Забайкальский, Хабаровский, Приморский, Камчатский края, республика Бурятия. Проекты на территории КНР будут реализовываться в Автономном районе Внутренняя Монголия и северо-восточных провинциях: Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин<sup>49</sup>.

Работы по обустройству пунктов пропуска, объектов инфраструктуры, мест пересечения государственной границы проводятся в рамках ФЦП «Государственная граница РФ». Приоритетными объектами программы являются пункты пропуска, которые будут задействованы при проведении Олимпиады 2014 года в Сочи, саммита АТЭС во Владивостоке в 2012 году, а также объекты для обеспечения экспорта нефти по БТС-2 и ВСТО.

Согласованы ключевые направления работ и конкретные проекты, обозначен перспективный вектор развития. Перечень проектов по обустройству пограничных пунктов пропуска на российско-китайской границе в пределах территории ДФО включает:

- реконструкцию пункта пропуска Нижнеленинское – Тунцзян (на российской стороне – строительство комплекса причальных сооружений и грузовой площадки, строительство третьей очереди причальных сооружений, предусматривающей окончательное обустройство береговой линии, а также реконструкцию пассажирского причала и пассажирского терминала пункта пропуска);

- реконструкцию многостороннего автомобильного пункта пропуска Пограничный – Суйфэньхэ;

- реконструкцию пункта пропуска Амурзет – Лобэй (на российской стороне – строительство комплекса причальных сооружений);

- реконструкцию пункта пропуска Пашково – Цзяинь (на российской стороне – строительство пассажирского причала, на китайской – строительство и реконструкция причалов, терминалов и других объектов инфраструктуры, необходимых для осуществления контроля за перемещением грузов и пассажиров);

- реконструкцию пункта пропуска Покровка – Жаохэ;

- реконструкцию автомобильных дорог на подъезде к пунктам пропуска через госграницу (с российской стороны: автомобильной дороги Биробиджан — Ленинское, Биробиджан —Амурзет, автомобильной дороги к пункту пропуска Пашково, автомобильной дороги к международному речному порту в с. Нижнеленинское; с китайской стороны: обустройство и реконструкцию автодорог от пограничных пунктов пропуска Цзяинь, Лобэй, Тунцзян до автодороги Тунцзян - Санья, реконструкцию и продление автодороги Тунцзян - Санья до города Фуюань);

- организацию и обустройство железнодорожного пункта пропуска Нижнеленинское - Тунцзян (с китайской стороны — строительство железной дороги от пункта пропуска до г. Тунцзян, реконструкцию железной дороги Тунцзян — Сянянчуань — Цзямусы, входящей в железную дорогу Тунцзян-Фуцзинь, строительство железной дороги Тяньцзинь - Фуюаня);



- обустройство и реконструкцию двустороннего автомобильного пункта пропуска Покровка - Логухэ (с российской стороны - строительство автомобильной дороги от федеральной трассы «Амур» от п. Амазар до пункта пропуска с мостовым переходом через реку Амур; с китайской стороны - строительство автодороги от пункта пропуска через г. Логухэ до г. Мохэ, строительство железной дороги Логухэ - Гулянь, входящей в железную дорогу Фуцзинь - Цзыси);

- строительство пункта пропуска в районе предполагаемого строительства моста через Амур (в районе Благовещенска и Хэйхэ), строительство сторонами примыкающей к пункту пропуска автодороги, грузового причала и терминала, организацию совместной деятельности транспортно-логистических комплексов в Благовещенске и Хэйхэ;

- строительство многостороннего автомобильного пункта пропуска Краскино - Хуньчунь (с китайской стороны - реконструкцию и расширение грузового и пассажирского терминалов, строительство автодороги от автомобильного пункта пропуска до Хуньчуня, соединенной со скоростной автотрассой Хуньчунь - Тумэн);

-реконструкцию моста в районе действующего пункта пропуска Полтавка - Дуннин (с китайской стороны — строительство скоростной автомагистрали Суйфэньхэ - Маньчжоули, скоростной автомагистрали Дуннин - Муданьцзян, строительство железной дороги Дуннин - Хуньчунь);

- строительство железнодорожного мостового перехода через реку Амур в районе с. Нижнеленинское и г. Тунцзян (с российской стороны реконструкцию железнодорожной ветки Биробиджан - Ленинское с выходом на строящийся железнодорожный мост через реку Амур; с китайской стороны - строительство железной дороги от пункта пропуска в г. Тунцзян, связанной с железной дорогой Фуцзинь - Тунцзян, и реконструкцию железной дороги Тунцзян - Сяньянчуань - Цзямусы);

- сооружение в зимний период временной льдоукрепляющей понтонной переправы в районе пункта пропуска Нижнеленинское - Тунцзян;
- усиление льдоукрепляющей понтонной переправы через реку Уссури в районе между пунктами пропуска Покровка и Жаохэ;
- строительство автотрассы Владивосток - Чанчунь (с китайской стороны - строительство автомобильной дороги от пункта пропуска до г. Хуньчунь, связанной со скоростной автодорогой Чанчунь - Хуньчунь);
- прокладку автотрассы порт Зарубино - Хуньчунь (с китайской стороны - строительство автодороги от пункта пропуска до г. Хуньчунь, автотрассы Хуньчунь - Тумэнь, связанной со скоростной автотрассой Чанчунь - Хуньчунь).

Эти проекты вошли в «Программу сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР на период 2009 - 2018 годов», в которой обустройство пунктов пропуска, строительство и реконструкция приграничной инфраструктуры выделены в самостоятельный блок<sup>50</sup>.

По словам Советника-посланника посольства РФ в КНР И.В. Моргулова, «Федеральной целевой программой «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» запланировано строительство на территории российского Дальнего Востока 6,5 тыс. км автомобильных дорог, более 100 км железнодорожных магистралей, 5 тыс. км линий электропередач, прокладка газопроводов протяженностью до 850 км, модернизация около трех десятков аэропортов и морских портов. Все это представляет широкие возможности для сотрудничества с Китаем - нам есть, что предложить китайским партнерам в сопряжении с их усилиями по реализации программы возрождения промышленной базы и транспортных магистралей Северо-Востока Китая, созданных в пятидесятые годы прошлого века при содействии СССР»<sup>51</sup>.

Приграничное сотрудничество России и Китая в конце XX - начале XXI веков стало неотъемлемой частью внешней политики двух стран. Приграничная торговля, обустройство новых пограничных переходов, совместное строительство и использование транспортной инфраструктуры, имеют большое значение для развития приграничных территорий двух стран. 12 сентября 2011 года в Иркутске прошел симпозиум по приграничному и межрегиональному сотрудничеству между РФ и КНР, организованный в рамках 7-го Байкальского экономического форума. В своем выступлении на симпозиуме Министр регионального развития РФ В. Басаргин подчеркнул, что «Прошедшие два года после подписания «Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР (2009-2018 годы)» в целом продемонстрировали благоприятные итоги и тенденции. Местным администрациям приграничных районов и городов РФ и КНР следует углублять взаимопонимание и доверие, активно претворять в жизнь положения Программы сотрудничества по основным совместным проектам и, в частности, в области транспорта».<sup>52</sup>

Наиболее значимыми в этом плане являются 4 пары приграничных городов на границе Северного и Северо-Восточного регионов КНР и Юго-Восточного региона РФ. Это города: Маньчжоули (Автономный район Внутренняя Монголия, КНР) – Чита (Забайкальский край, РФ) – объем пропуска граждан составляет порядка 600 тыс. человек и 100 тыс. транспортных средств ежегодно; Хэйхэ (Хэйлунцзян, КНР) – Благовещенск (Амурская область, РФ) – объем пропускной способности в 500 тыс. человек и 35 тыс. транспортных средств ежегодно; Суйфэньхэ (Хэйлунцзян, КНР) – Хабаровск (Хабаровский край, РФ) – объем пропускной способности составляет примерно 100 тыс. человек ежегодно и Хунчунь (Цзилинь, КНР) – Хасан – Зарубино - Владивосток (Приморский край, РФ) – реализация программы Международной Специальной Экономической Зоны «ТУМАНГАН» - см. Приложение.

За последнее десятилетие партнерство между странами развивается быстрыми темпами. Торговый оборот России с Китаем в 2006 году был равен 28,7 млрд. долл. США<sup>53</sup>. а, по данным посольства РФ в КНР, в 2010 году российско-китайский товарооборот превысил 56 млрд. долл. США<sup>54</sup>, увеличившись по сравнению с 2009 годом на 50,3%. При этом российский экспорт в Китай составил 20,3 млрд., российский импорт из Китая – 39,0 млрд. Отрицательное сальдо России – 18,7 млрд. долл. США. Китай занял 1-е место среди внешнеторговых партнеров России (в 2009 году – 3 место), в т.ч. 6-е по экспорту и 1-е по импорту. Доля Китая во внешнеторговом обороте России достигла 9,6%. РФ занимает 13-е место среди внешнеторговых партнеров Китая<sup>55</sup>.

Из общего товарооборота двух стран объем торговли Дальневосточного федерального округа в 2010 году составил 26,3 млрд. долл. США, что в 1,6 раза выше уровня 2009 года и превышает докризисный уровень почти на 15%. Наибольшая доля – почти 2/3 внешнеторгового оборота – пришлась на два субъекта: Сахалинскую область и Приморский край<sup>56</sup>. Объем внешнеторгового оборота ДФО РФ и КНР составил 5,5 млрд. долл. США. Но все равно, внешнеторговый оборот России с Китаем в семь раз меньше, чем внешнеторговый оборот США и КНР, в несколько раз меньше, чем торговый оборот Японии с Китаем, даже в несколько раз меньше, чем торговый оборот Южной Кореи с Китаем<sup>57</sup>.

В 2011 году российско-китайский внешнеторговый оборот превысил 70 млрд. долл. США,<sup>58</sup> и составил, по словам посла РФ в КНР С. Разова, 78 млрд. долл. США<sup>59</sup>. В планах российского и китайского руководства увеличить объем взаимной торговли в 2015 году до 100 млрд. долл. США, а к 2020 году довести его до 200 млрд. долл. США. Об этом сообщил Президент РФ Дмитрий Медведев на пресс-конференции по итогам переговоров с Председателем КНР Ху Цзиньтао в июне 2011 года<sup>60</sup>.

К позитивным тенденциям 2010 года следует отнести оживление экономической активности в транспортном комплексе ДФО. Объем перевозки грузов всеми видами транспорта составил 222,7 млн. т (рост 109,3% после падения в 2009 году на 6%). Но, несмотря на положительные темпы роста, абсолютные показатели объема перевозок не превзошли уровень 2007 – 2008 годов (235,1 и 241,2 млн. т., соответственно). Грузооборот транспортного комплекса ДФО в 2010 году составил 250,3 млрд. т/км (122,7%; к уровню 2009 года), который был обеспечен в основном ростом объемов перевезенных экспортных грузов, транспортировкой транзитной нефти, доставкой строительных изделий и металлоконструкций для строительства объектов саммита АТЭС – 2012 в г. Владивостоке.

Структура и направленность перевозимых грузов, значительная территориальная протяженность делают экономически безальтернативным использование железнодорожного транспорта в перевозках на дальние и сверхдальние расстояния: на долю железнодорожного транспорта ДФО приходится 83,9% общего объема грузооборота. Прирост темпов грузооборота определялся динамикой развития железнодорожного и морского (124,5% и 123,8%, соответственно) транспорта. В 2010 году увеличение пассажирооборота на всех видах транспорта общего пользования составило 109,8% к уровню 2009 года. В том числе на железнодорожном транспорте – 95,9%. На внутреннем водном – 114,6%, на воздушном – 123,1%, на автомобильном – 105%, на морском транспорте – 101,6%. Основной причиной снижения пассажирооборота железнодорожного транспорта является повышение тарифов на пассажирские перевозки и, как следствие, переход пассажиров на другие виды транспорта<sup>61</sup>.

Расширение торгового обмена между РФ и КНР невозможно без соответствующего транспортного обеспечения. Основу сотрудничества в области транспорта между Россией и Китаем формирует совместное развитие, в первую очередь, **железнодорожного транспорта,**

обслуживающего более 75% от общего объема перевозок<sup>62</sup>. По словам главы ОАО «РЖД» В. Якунина, большая часть внешнеторговых перевозок грузов на российско-китайском направлении ложится именно на железнодорожный транспорт. Так, в 2010 году объем грузоперевозок в направлении Китая возрос, по сравнению с предыдущим годом, на 35%, составив более 60 млн. т. К 2020 году ОАО «РЖД» планирует удвоить объемы железнодорожных перевозок с Китайской Народной Республикой, объемы перевозок крупнотоннажных контейнеров между Россией и Китаем возрастут на 50%<sup>63</sup>.

При этом в 2010 году 90% всего объема железнодорожных перевозок приходилось на экспорт товаров из России (в первую очередь нефти, леса, химические и минеральные удобрения). Перевозки из Китая составляли всего 8% от объема всего внешнеторгового оборота национальных железных дорог и 2% приходилось на транзит<sup>64</sup>.

С целью повышения доли транзитных грузоперевозок в железнодорожном сообщении, увеличения контейнеризации транспортного товарооборота китайская железнодорожная компания по международным мультимодальным перевозкам CRCT и российская ОАО «ТрансКонтейнер» в начале 2010 года подписали в Пекине «Соглашение о создании российско-китайского СП в области железнодорожных контейнерных перевозок». СП будет предоставлять полный комплекс транспортно-логистических услуг по перевозке грузов в контейнерах. Его создание призвано повысить конкурентоспособность железных дорог двух стран, «предоставить потребителям оперативные, безопасные и качественные услуги в сфере перевозок и логистики». Планируется, что доля услуг СП в общем объеме перевозок контейнерных грузов в железнодорожном сообщении Китай - Россия увеличится с 12,5% в 2010 году до 40% в 2015 году. СП будет оказывать транспортно-логистические услуги на маршрутах, проходящих через погранпереходы Маньчжоули-Забайкальск и Алашанькоу – Достык<sup>65</sup>.

В октябре 2009 года было проведено испытание контейнерных перевозок по маршруту Чунцин – Алашанькоу протяженностью 3812 км, а 28 января 2011 года в экспериментальном порядке началось движение поезда по международной железнодорожной магистрали Китай – Казахстан – Россия. Данный маршрут берет начало в городе центрального подчинения Чунцине. Проходит через Анькан (Шэньси), Урумчи (СУАР), КПП Алашанькоу на китайско-казахстанской границе, Казахстан, а затем российскую территорию до конечной станции Москва. Экспериментальный состав, загруженный автомобильными деталями и компьютерной техникой общим весом 550 тонн на сумму более 3 млн. долл. США, преодолел 8120 км за 11 дней. В марте прошел третий тест, в ходе которого грузовой поезд был отправлен далее из Москвы в немецкий город Дуйсбург. В ходе испытаний эксперты изучали вопросы себестоимости перевозок, климатические условия маршрута и эффективность перевозок по новой международной магистрали<sup>66</sup>. Как сообщил крупнейший железнодорожный перевозчик Германии Deutsche Bahn, немецкая сторона заинтересована в транспортировке своих грузов в Китай через территорию России и, при наличии достаточного спроса, регулярное сообщение по этому маршруту будет открыто в 2012 году<sup>67</sup>.

16 апреля 2011 года Министерство железных дорог КНР совместно с главами администраций северо-восточных провинций страны и автономного района Внутренняя Монголия разработали «План создания сети железных дорог через китайский северо-восточный регион» в направлении российских городов протяженностью в 1,5 тыс. км. Эта сеть железных дорог будет играть роль своеобразного моста, связующего внутренние районы Китая с дальневосточным российским регионом. План строительства железных дорог предусматривает прокладку пассажирской железной дороги от Цицикара до Маньчжоули длиной в 640 км, реконструкцию 138,8 км железной дороги от Суйфэньхэ до Муданьцзяна, строительство магистрали от Гуляня до Логухэ протяженностью в 85 км, строительство мостов в Тунцзяне протяженностью

33 км, расширение и реконструкцию железной дороги от Фулитюня до Туцзяна протяженностью 180 км, строительство 97-километровой дороги от Танванхэ до Цзяиня, 50-километровый участок от Хэбэя до Миншани, прокладку 324 -км железной дороги от Ханьцзяюаньцзы через Хума до Хэйхэ. По предварительным подсчетам в это новое строительство и реконструкцию будет вложено более 100 млрд. юаней<sup>68</sup>.

Основная роль в вопросах транспортного взаимодействия с Китаем принадлежит нескольким крупным железнодорожным магистралям. Первая – Дальневосточная железная дорога (ДВЖД), являющаяся замыкающим звеном Транссиба. Общая протяженность ДВЖД составляет 7,5 тыс. км, на ней находится более 350 станций, она проходит по территории Приморского и Хабаровского краев, Амурской области, Еврейской автономной области, Республике Саха (Якутия), в зоне ее влияния находятся также и Магаданская, Сахалинская, Камчатская области и Чукотка. ДВЖД представляет собой опорную транспортную сеть и является важным элементом общей инфраструктуры экономики Дальнего Востока РФ. ДВЖД дает выход грузам к крупным морским портам Ванино, Находка, Находка-Восточная, Владивосток, Посьет, Зарубино, а также трем пограничным железнодорожным пунктам пропуска с КНДР и Китаем Хасан-Туманган, Гродеково-Суйфэньхэ и Махалино-Хуньчунь (Приморский край)<sup>69</sup>. Без российских транспортных коридоров и сырьевых ресурсов Северо-Восточный Китай вряд ли сможет сравняться с наиболее развитыми провинциями КНР. Поскольку порты Северо-Восточного Китая перегружены, российские порты и железная дорога могут превратиться в ворота для Северо-Восточного Китая. С 2011 года, по словам заместителя главы провинции Цзилинь, «наблюдается новый прорыв в сотрудничестве в области транспорта между провинцией Цзилинь и Приморским краем»<sup>70</sup>.

Приморский край непосредственно граничит с двумя северо-восточными провинциями КНР – Хэйлунцзян, имеющая с РФ общую границу



протяженностью около 3 тыс. км<sup>71</sup>, и Цзилинь. Сотрудничество с российскими приграничными территориями развивалось в рамках соглашений об установлении торгово-экономических и культурных связей с указанными провинциями (июнь 1995 год), а также соглашений о торгово-экономическом сотрудничестве, подписанных администрацией Приморского края с народным правительством провинции Цзилинь (февраль 1999 года) и с народным правительством провинции Хэйлуцзян (август 2000 года)<sup>72</sup>. Вдоль российско-китайской границы на территории края действуют 5 автомобильных грузопассажирских пунктов пропуска (Марково-Хулинь, Турий Рог-Мишань, Полтавка-Дуннин, Пограничный-Суйфэньхэ, Краскино-Хуньчунь) и два железнодорожных (Гродеково-Суйфэньхэ и Махалино-Хуньчунь)<sup>73</sup>.

Китайская сторона продолжает лоббировать план прорыва в сфере регионального сотрудничества на реке Тумэньцзян (Туманган) и стремится создать международный мегаполис и свободный порт в районе реки Тумэньцзян (см. Приложение) Первоначальная цель – создание зоны свободной торговли в районе города Хуньчунь и российского поселка Хасан, прокладка пограничной автомобильной дороги Цюаньхэ (КНР) – Наджин (КНДР)<sup>74</sup>, строительство порта, китайской-корейской портовой зоны, зоны экспортной переработки и логистической беспошлинной зоны. В 2011 году проект был одобрен Правительством КНР, а прокладка железной дороги Хуньчунь-Хасан была включена в «План развития северо-восточных провинций КНР»<sup>75</sup>.

Начались международные перевозки по железной дороге Хуньчунь-Камышевая (юг Приморского края РФ), на которой 3 августа 2011 года было восстановлено движение<sup>76</sup> после 11 лет бездействия по вине российской стороны.<sup>3</sup> При строительстве участка его пропускная способность

---

<sup>3</sup> Для открытия второго в регионе после Гродековского железнодорожного пограничного пункта пропуска Махалино-Хуньчунь понадобилось специальное правительственное распоряжение от 5 июля 1995 года.

планировалась на уровне 3 млн. т в год, однако за 5 лет с 2000 по 2005 годы по ней было перевезено всего лишь 52 тыс. т грузов<sup>77</sup>. Реконструкция этой магистрали была одним из главных проектов, предусмотренных в инициативе Программы развития ООН о российско-китайском сотрудничестве в формате Расширенной Туманганской Инициативы (РТИ)<sup>78</sup>. Официальное и полноценное возобновление движения по железной дороге Хунчунь – Камышовая было открыто лишь в конце 2011 года<sup>79</sup>. Реконструкция железной дороги и введение ее в эксплуатацию способствовало открытию двух новых линий транзитных грузоперевозок. Одновременно был запущен в эксплуатацию автодорожный маршрут Хунчунь-Краскино-Славянка<sup>80</sup>.

Началась эксплуатация морского и наземного международного транспортного коридора - 4 августа 2011 года начались сквозные перевозки

---

Строительство дороги было закончено в 1999 году и она была запущена в эксплуатацию в 2000 году. Это был выход не только в северо-восточные, но и более богатые южные китайские провинции. Но в начале 1990-х годов при нехватке финансовых и инвестиционных средств, при поддержке приморской и хабаровской администраций, тогдашнее Министерство путей сообщений и ДВЖД создали акционерное предприятие, привлекли средства акционеров и займы. Многие рядовые железнодорожники вложили свои небольшие средства в проект ОАО «Золотое звено». Проектная мощность перехода – 3 млн. т, а длина российской части дороги этого перехода составляет 20,3 км. ОАО «Золотое звено» - частная железнодорожная компания, которая стала первым хозяйствующим субъектом России, владеющим на правах собственности железнодорожными путями общего пользования. Компания включена в «Тарифное руководство», станция Махалино ДВЖД присвоен статус передаточной между ОАО «РЖД» и ОАО «Золотое звено», а станции Камышёвая присвоен статус пограничной передаточной<sup>1</sup> в прямом международном железнодорожном сообщении между РФ и КНР.

Со стороны Китая в провинции Цзилинь на Шэньянской ветке железнодорожную линию до государственной границы также одновременно с «Золотым звеном» строила китайская акционерная компания «Северо-Восточная Азия» («Northeast Asia Railway Group»), которая владеет и обслуживает китайский участок протяженностью около 80 км, который был открыт 25 февраля 2000 года. Отношения между госструктурами Китая и этой акционерной компанией всегда были весьма конструктивными. Причём, Министерство железных дорог КНР подготовило все необходимые распоряжения по активному участию компании «Северо-Восточная Азия» в приграничных российско-китайских железнодорожных перевозках, вследствие чего она имела возможность нормально работать с 1999 года. Ситуация с российской компанией полностью противоположна. Практически с момента окончания строительства ОАО «Золотое звено» ведёт многолетние судебные разбирательства (с привлечением Арбитражного суда г. Москвы, Федеральной Антимонопольной Службы, Межправительственных подкомиссий России и Китая) ранее с 2001 года с Министерством путей сообщения (МПС, предшественником ОАО «РЖД»), а затем с железнодорожной монополией ОАО «РЖД», которая была создана только с октября 2003 года. Если до 2005 года ещё уходили через «Золотое звено» составы с дальневосточным лесом в Китай, то с 2005 года переход практически не работает. Вплоть до 3 августа 2011 года движение грузов на данном железнодорожном переходе было прекращено в связи с исполнением требований различных российских инстанций, касающихся эксплуатации данного перехода. Иными словами можно говорить о том, что один из значимых проектов российско-китайского приграничного и международного сотрудничества был провален, и, в первую очередь, *по вине российской стороны* – прим. автора.

по суше и морю по маршрутам Хуньчунь-Зарубино (Россия) - Сокчхо (Республика Корея) и Хуньчунь – Зарубино - Ниигата (Япония)<sup>81</sup>. По последнему маршруту ежемесячно выполняются два регулярных контейнерных рейса. Первым на новую морскую линию вышел грузовой теплоход «Teddy Bear» с партией контейнеров, доставленных автотранспортом в Приморье из китайской провинции Цзилинь. На борту судна – товары легкой промышленности КНР<sup>82</sup>. Общая протяженность данного маршрута составляет 900 км (сухопутная часть: КПП Чанлинцзы города Хуньчунь - ДДПП Махалино Приморского края РФ - порт Зарубино - 65 км; морская: Зарубино - Ниигата - 820 км)<sup>83</sup>, а время в пути примерно 40 часов<sup>84</sup>. Раньше грузы из провинции Цзилинь шли в китайский порт Далянь, а затем транспортировались на судах в Ниигату - этот маршрут был почти в два раза длиннее линии Зарубино – Ниигата<sup>85</sup>.

Стартовал проект реконструкции порта Зарубино, расстояние от которого до Хуньчуна составляет всего 65 км. Пропускная способность порта достигла 1,2 млн. т грузов в год и после реконструкции может возрасти до 10 млн. тонн<sup>86</sup>. 11 июня 2011 года было открыто движение по еще одному сухопутно-морскому маршруту Хунчунь-Зарубино-Пусан (южнокорейский порт, являющийся пятым по величине международным перевалочным портом мира)<sup>87</sup>. Как отмечают китайские специалисты, порт Зарубино для провинции Цзилинь не только открывает выход к морю, но и усиливает позиции России и Китая в приграничном сотрудничестве<sup>88</sup>.

Устойчивый рост российско-китайского товарообмена сказывается на увеличении объема железнодорожных грузоперевозок через погранпереход Гродеково – Суйфэньхэ. В общей структуре грузооборота узла пока преобладают экспортные грузы, доля которых составляет более 90%. Основной объем экспорта приходится на древесину и удобрения. Китай же в Россию транспортирует, главным образом, строительные материалы, фрукты и овощи. В январе 2011 году исполнилось 110 лет станции Гродеково,

которая была заложена в 1896 году и история которой неразрывно связана с началом строительства КВЖД. В январе 1900 года на станции было открыто движение поездов, впоследствии соединившее КВЖД и Транссибирскую магистраль. Международный КПП Гродеково-Суйфэньхэ на границе России и Китая обеспечивает бесперебойную передачу внешнеэкономических грузов, соединяя железнодорожной нитью через Транссиб Азию и Европу. Отсюда отправляются пассажирские поезда международного сообщения, в составе которых курсируют беспересадочные вагоны Владивосток – Харбин и Хабаровск – Харбин. На станции осуществляется перестановка тележек пассажирских вагонов с широкой российской колеи (1520 мм) на узкую, принятую в КНР (1435 мм)<sup>89</sup>.

Стоит отметить, что хотя китайский Суйфэньхэ занимает всего 430 кв. км, тем не менее, грузооборот через этот приграничный город в 2007 году составил 7,84 млн. т, в 2008 году 7 млн. т, а в 2009 году превысил 10 млн. т, его совокупный торговый оборот с Россией был равен 12,9 млрд. юаней и составлял 65% внешнеторговых перевозок провинции Хэйлунцзян. Город имеет очевидные географические преимущества - расположен в 460 км к востоку от Харбина, в 210 км к западу от Владивостока и в 270 км от СЭЗ Находка. В настоящее время завершается строительство высокоскоростной железной дороги Суйфэньхэ – Харбин, которая сократит время в пути между городами до 2 часов, а также скоростной магистрали G 301. Идет подготовка к строительству своего аэропорта. В качестве опорного торгового пункта с Россией, Суйфэньхэ ежедневно принимает от 3 до 5 тыс. российских туристов и частных предпринимателей<sup>90</sup>.

С начала 2011 года на КПП Суйфэньхэ создана Комплексная беспошлинная зона (КБЗ), являющаяся первой беспошлинной зоной в Северо-Восточном Китае и первой КБЗ на китайско-российской границе, которая содержит различные хозяйственно-функциональные зоны и логистические центры<sup>91</sup>. Главные направления хозяйственной деятельности

зоны – это оказание услуг российским бизнесменам и инвесторам. Среди прочих направлений можно отметить международные перевозки, оказание услуг по транзитной торговле, рекламно-выставочную деятельность, обработку экспортно-импортных грузов и т.п. КБЗ Суйфэньхэ создает благоприятные льготные условия для транспортных предприятий – экспортно-импортные грузы, проходящие через КБЗ освобождаются от лицензирования и квотирования. Местные власти полагают, что «создание КБЗ, а также выгодное положение города позволят Суйфэньхэ стать современным логистическим центром, где будут пересекаться торговые пути Китая, России, Японии и Кореи»<sup>92</sup>.

Харбинская и Дальневосточная железные дороги договорились о дальнейшем развитии транзита контейнерных грузов через пограничный переход Гродеково – Суйфэньхэ. Подписанное соглашение предусматривает доставку китайских товаров с севера на юг КНР через порт Владивосток. Для китайской стороны этот маршрут выгоден. Дело в том, что на севере КНР имеются однопутные участки, которые лимитируют пропускную способность. По словам начальника Харбинской дороги, «из-за этого эти китайские магистрали не осваивают реальный грузопоток, принимая лишь до 60% заявок»<sup>93</sup>. К настоящему времени проведены работы по усилению перерабатывающей способности пограничного железнодорожного узла, а пограничный переход может беспрепятственно пропускать 12 млн. тонн грузов в год. В январе 2011 года открылось прямое пассажирское железнодорожное сообщение между Владивостоком и Суйфэньхэ. Поезда курсируют 7 раз в неделю, а составы включают десять вагонов, из которых восемь – пассажирские на 900 человек, два – почтово-багажные. При пересечении границы пассажиры проходят таможенный и пограничный контроль непосредственно в вагоне<sup>94</sup>.

Что касается погранперехода Хасан – Туманган, то объемы перевозок здесь пока не велики. Но все должно измениться с реализацией пилотной

части проекта по воссоединению Транскорейской магистрали – реконструкции линии Хасан – Раджин. Реализация проекта может в перспективе обеспечить загрузку Транссиба товарами из Республики Корея и других стран АТР.

Непосредственно с Китаем Россия связана примыкающей к Транссибирской магистрали Китайско-Чаньчуньской железной дорогой (КЧЖД), которая ранее называлась Китайско-Восточной железной дорогой (КВЖД). Следует заметить, что в период строительства Транссибирской магистрали КВЖД была ее прямым продолжением на территории Маньчжурии. В течении нескольких десятилетий КВЖД была непосредственной частью Транссиба. КЧЖД проходит по северо-восточной территории КНР: Маньчжурия – Хайлар – Цицикар – Харбин – Муданьцзян – Суйфэньхэ. От нее отходит сеть железных дорог, соединяющих КЧЖД с городами провинции Хэйлунцзян у российско-китайской границы. Однако все эти дороги не имеют прямого выхода на территорию России из-за отсутствия мостов через реки Амур (Хэйлунцзян) и Уссури. КЧЖД связана с разветвленной сетью дорог внутри самого Китая и железными дорогами КНДР через погранпереход Ляньгун – Синьчжу в провинции Ляонин и с планируемой для восстановления Транскорейской магистралью через Тумэньцзян в провинции Цзилинь. Строительство моста Благовещенск – Хэйхэ позволило бы существенно расширить пропускную способность транспортных магистралей на российской границе<sup>95</sup>. Правительство провинции Хэйлунцзян разработало программу строительства 145 объектов своей транспортной инфраструктуры для развития экономического взаимодействия с Россией, рассчитанную до 2020 года<sup>96</sup>.

Железнодорожная сеть Забайкальского края, протяженностью 2,4 тыс. км, представлена Забайкальским участком Транссибирской магистрали и Байкало-Амурской магистралью. Забайкальская железная дорога является связующим звеном между Восточной Сибирью и Дальним Востоком, имеет

транзитную специализацию, в ее зоне находится основная часть российских экономически развитых районов и приграничные территории КНР, включая провинции Хэйлунцзян и Автономный район Внутренняя Монголия. В крае на российско-китайском участке госграницы в настоящее время действует 4 таможенных пропускных пункта: международный железнодорожный пункт пропуска (МЖДПП) «Забайкальск-Маньчжоули», международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) «Забайкальск-Маньчжоули», два двусторонних автомобильных пунктов пропуска – ДАПП «Староцурухайтуй-Хэйшаньтоу» и ДАПП «Олочи-Шивэй». Маньчжоули и Забайкальск являются своего рода «торговым коридором» в трансграничном сотрудничестве КНР и РФ<sup>97</sup>.

Каналом сотрудничества Забайкальского края и Китая с давних пор являются международные перевозки грузов и пассажиров, Забайкальская железная дорога одной из первых в ДФО стала пользоваться возможностями либерализации внешнеэкономических связей<sup>98</sup>. Наблюдается увеличение приема и передачи грузов на главном российско-китайском железнодорожном переходе Забайкальск-Маньчжоули, на который приходится свыше 70% от общего объема сухопутных перевозок в российско-китайской торговле<sup>99</sup>. Здесь сосредотачивается до 50% экспорта РФ в КНР, без учета транзита, в 2011 году объем внешнеторговых грузов, прошедших через пограничный переход превысили 3 млрд. долл. США<sup>100</sup>. По данным отчетов Управления Забайкальской железной дороги, в 2000 году экспортные перевозки составили 3,9 млн. т, в 2003 уже 9,2 млн. т<sup>101</sup>, а в 2011 – более 26,11 млн. т<sup>102</sup>, которые, как и грузовой транзит, продолжают расти. В 2001 году КПП пересекли 680 тыс. туристов, а в 2011 году – более 1 млн. человек<sup>103</sup>.

Начиная с 2005 года, ОАО «РЖД» осуществляется проект комплексной реконструкции 350-км линии Карымская-Забайкальск, соединяющей Транссибирскую магистраль с сетью железных дорог Китая, в

которую в 2010 году ОАО «РЖД» инвестировало 5,7 млрд. рублей<sup>104</sup>. В частности, на трассе были введены в эксплуатацию тяговые подстанции на станциях Карымская, Бурятская, Булак, реконструирована первая очередь локомотивного депо на станции Карымская. Был реконструирован главный путь на четырех перегонах, осуществлена модернизация четырех станций, было введено в эксплуатацию 12,7 км верхнего строения пути, построено 30 искусственных сооружений<sup>105</sup>. В настоящее время ОАО «ТрансКонтейнер» выводит на рынок транзитных евроазиатских перевозок новый продукт - организацию контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа и обратно через пограничный переход Забайкальск – Маньчжоули» с использованием собственного терминала в Забайкальске с годовой мощностью в 500 тыс. ДФЭ<sup>106</sup>.

ОАО «Российские железные дороги» в июле 2011 года завершило реконструкцию участка Карымская-Оловянная протяженностью 148 км, что позволит значительно увеличить пропускную способность транспортировки нефти Забайкальской железной дорогой в КНР. Кроме того, на станции Оловянная были уложены 12 км станционных путей и 36 комплектов стрелочных переводов, а также возведены 4 искусственных сооружения<sup>107</sup>.

До 2015 года предусматривается электрификация участка Карымская-Борзя длиной 247,7 км, строительство вторых главных путей на ограниченном переходе Харанор-Разъезд (83 км) и завершение полной реконструкции железнодорожной подъездной инфраструктуры погранично-таможенного пограничного перехода станции Забайкальская<sup>108</sup>. Согласно прогнозам, к 2020 году загрузка Забайкальской магистрали возрастет на 35 – 42%<sup>109</sup>.

Преимущество географического положения России дает возможность открыть прямой путь между зонами зарождения и поглощения грузопотока мировой торговли, так как трассы российских транзитных коммуникаций действительно соответствуют кратчайшим географическим расстояниям. И



именно на территории приграничного с Китаем Забайкальского края возможно создание впускающего основного транспортного логистического узла на базе существующих транспортных переходов и за счет открытия новых в точках, обеспечивающих разгрузку основных магистралей.

Сегодня страны АТР проявляют серьезный интерес к экспорту в Россию грузов через китайский порт Далянь с дальнейшим транзитом по существующей Южно-Маньчжурской линии до Харбина, далее по Китайско-Восточной линии через Забайкальск до Читы, от Читы по Транссибирской магистрали через Екатеринбург до Санкт-Петербурга (далее возможно морем до Гамбурга или Роттердама)<sup>110</sup>. По расчетам специалистов, общая продолжительность доставки грузов по этому маршруту составит 20 дней (морской путь потребует больше месяца). В случае быстрого таможенного оформления на Забайкальской таможне этот маршрут может стать преобладающим<sup>111</sup>.

В начале 2009 года правительства Забайкальского края и Автономного района Внутренняя Монголия подписали протокол о сотрудничестве по строительству железных и автомобильных дорог на приграничных территориях и развитие инфраструктуры пунктов пропуска. Эти направления включают строительство железной дороги Хайлар-Приаргунск через пограничный пункт пропуска Хэйшаньтоу-Староцурухайтуй и дорогу Мордагэ-Шивэй-Олочи, проведение реконструкции автомобильных дорог Староцурухайтуй-Приаргунск-Борзя и Лабудалинь-Хэйшаньтоу. Принято решение о переводе пункта пропуска Староцурухай-Хэйшаньтоу на семидневную рабочую неделю, увеличение количества рейсов по маршруту Лабудалинь-Приаргунск до одного в день, изменение статуса пункта пропуска Олочи-Шивэй с грузового на пассажирский и введение 24-часового рабочего дня для таможни. В Приаргунском районе Забайкальского края планируется строительство приграничной торговой зоны.<sup>112</sup>

Одной из основных проблем в развитии транспортной инфраструктуры края является высокая степень износа транспортных средств. Около 70% автомобильного парка эксплуатируется за пределами амортизационного срока, а выработка ресурса самолетно-вертолетного парка составляет 95%. Рост цен на ГСМ и тарифов ограничивает возможности в пользования транспортными услугами, снижает конкурентоспособность региональных товаров<sup>113</sup>.

На всем протяжении государственной границы между КНР и РФ пока что *реально* задействованы два железнодорожных перехода Забайкальск-Маньчжоули (Забайкальский край) и Гродеково-Суйфэньхэ (Приморский край), расстояние между которыми составляет 3,2 тыс. км – поэтому планы по созданию дополнительного круглогодичного мостового перехода уже давно стала актуальной.

Наиболее конкретным примером является отсутствие столь необходимого для развития транзитного грузового сообщения моста через реку Амур в районе Благовещенск - Хэйхэ. Если в начале 1990-х годов объемы грузооборота на этом пограничном переходе были сопоставимы с объемами на пунктах пропуска Суйфэньхэ - Гродеково и Забайкальск-Маньчжоули, то начиная с 2000 года транзитный грузооборот через КПП Хэйхэ уже заметно уступал не только ведущему в приграничном российско-китайском сотрудничестве КПП Суйфэньхэ и Маньчжоули на бывшей КВЖД, но и новому КПП Махалино - Хуньчунь в провинции Цзилинь на границе с южным Приморьем<sup>114</sup>. В настоящее время разница в объемах пропуска внешнеторговых грузов вследствие отсутствия моста через реку Амур между погранпереходом Благовещенск-Хэйхэ и другими сухопутными пунктами пропуска еще более увеличился.

Создание новой транспортной связки изначально задумывалось на территории Амурской области. 26 июня 1995 года Правительствами РФ и КНР было подписано «Соглашение о совместном строительстве моста через

реку Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ», предполагавшем строительство с поэтапным вводом в эксплуатацию: сначала двухполосной автомобильной части моста, затем и железнодорожного переезда. При технико-экономическом обосновании строительства моста, проведенном ОАО «Гипростроймост» отмечалось, что наиболее значимый финансовый эффект был бы получен при реализации совмещенного варианта транспортного соединения. Для обеспечения работ был учрежден пункт пропуска в районе поселка Каникурган, расположенного на 7,5 км ниже Благовещенска. Однако в силу недостатка финансовых средств и нерешенности вопроса с инвесторами реализация проекта так и не началась<sup>115</sup>.

Именно поэтому в Программе межрегионального сотрудничества на 2009-2018 годы намечается строительстве пункта пропуска в районе предполагаемого строительства моста через Амур в районе Благовещенск-Хэйхэ, примыкающей к пункту пропуска автодороги, грузового причала и терминала, а также создание и организация совместной деятельности транспортно-логистических комплексов в городах Благовещенск и Хэйхэ.

Новое воплощение идеи строительства мостового перехода в настоящее время связано с территорией Еврейской автономной области (ЕАО). 14 июня 2011 года получил положительное заключение Госэкспертизы РФ проект пока единственного на 3,2 тыс. км сухопутной российско-китайской границы постоянного трансграничного железнодорожного моста через реку Амур в ЕАО, который также входит в проект создания горно-металлургического кластера «Петропавловск». Межправительственное соглашение о строительстве постоянного речного моста в 2008 году было подписано министром транспорта РФ И. Левитиным и министром Министерства железных дорог КНР Лю Чжицзюнем. Согласно проекту, длина основной части моста Тунцзян – Нижнеленинское превысит 2280 м. Он протянется от Северного железнодорожного вокзала города

Тунцзян, соединится с железнодорожной веткой Нижнеленинское-Биробиджан и, следовательно, с российской Дальневосточной железной дорогой<sup>116</sup>. Прогнозируемый грузооборот моста после ввода его в эксплуатацию в 2013 году составит около 20 млн. т в год, благодаря чему бюджет Еврейской АО ежегодно будет получать более 55 млн. рублей. «Строительство железнодорожного моста через Амур поможет формированию единого транспортного коридора через всю Евразию, своего рода «Великого шелкового пути» нашего времени», - отметил 14 июня министр регионального развития РФ Виктор Басаргин на российско-китайской конференции по межрегиональному сотрудничеству в Харбине, – «Он должен проходить по территории России, чтобы наша страна не осталась в стороне от экономических преимуществ, которые дает транзит от грандиозного потока между Азией и Европой. Это позволит стране, прежде всего, Дальнему Востоку максимально использовать тот импульс динамичного развития, который способна передать экономика АТР».<sup>117</sup>

Проект по созданию нового пограничного перехода реализуется в рамках «Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР до 2018 года». Он включает в себя строительство железнодорожного участка от города Ленинск до государственной границы с Китаем, строительство железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское - Тунцзян через реку Амур и реконструкцию существующей железнодорожной линии Биробиджан - Ленинск. Данный переход станет основой нового транспортного коридора и обеспечит возможность перевозки контейнерных грузов из северо-восточных провинций Китая, не имеющих прямого выхода к морю, через российские порты Дальнего Востока. Кроме этого, он станет коридором в Китай для минерального сырья, добываемого в Хинганском и Амуро-Буреинском горнопромышленных центрах (Приамурье). Формирующийся в Приамурье

горно-металлургический кластер, по прогнозам, к 2020 году будет поставлять в Китай до 40 млн. т железорудного сырья и другой продукции ежегодно<sup>118</sup>.

Еврейская автономная область активно развивает сотрудничество с приграничными районами провинции Хэйлунцзян – городами Цзямуся, Хэган, Ичун. На территории ЕАО имеется три контрольно-пропускных пункта: Нижнеленинское, Амурзет и Пашково<sup>119</sup>.

В настоящее время через все пункты пропуска ЕАО для грузового и пассажирского сообщения открыты международные автомобильные маршруты от города Биробиджан до китайских городов Цзямуся, Хэган и Ичунь. Уже принято решение об открытии для пассажирского сообщения автомобильных маршрутов Биробиджан – Харбин (через пункты пропуска Нижнеленинское и Амурзет). Для грузового и пассажирского сообщения будут открыты автомобильные маршруты Биробиджан – Суйхуа (через пункт пропуска Пашково) и Биробиджан – Шуанъяшань (через пункт пропуска Нижнеленинское). По словам губернатора ЕАО Александра Винникова, «Все эти меры способствуют интеграции не только ЕАО, но и других дальневосточных территорий России с КНР, а также другими странами АТР, в интересах социально-экономического подъема Сибири и Дальнего Востока»<sup>120</sup>.

Вторым по значимости в приграничном взаимодействии можно считать **автомобильный транспорт**, который является удобным и массовым. Автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с «Соглашением о международном автомобильном сообщении» от 1992 года. В 1998 году был подписан «Документ о порядке автомобильных пассажирских и грузовых перевозок между Россией и Китаем». Большинство из действующих на российско-китайской границе контрольно-пропускных пунктов открыты для движения автотранспортных средств, а речные пропускные пункты зимой функционируют как автомобильные. Если в 2000 году автомобильным транспортом было перевезено 1,23 млн. тонн грузов между КНР и Россией,

то в 2007 году объем автомобильных перевозок грузов составил уже 1,5 млн. тонн. Объем международных перевозок пассажиров в 2007 году увеличился на 8,3% по сравнению с 2006 годом и составил около 2,5 млн. человек.

Плотность сети автомобильных дорог с твердым покрытием в приграничных регионах России очень низка, порой гораздо ниже, чем в среднем по России (31,2 км на 1 тыс. кв. км площади). Техническое состояние автодорожной сети очень низкое, значительная часть дорог, построенных в 1980-х годах, не реконструировалась, поэтому пропускная способность и ее параметры не соответствуют современным требованиям по скоростям, нагрузкам и безопасности движения. Дорожная сеть на территории приграничных регионов России не соответствует темпам автомобилизации страны. Не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог. Резко проявляется дефицит пропускной способности дорожной сети на подходах к приграничным транспортным узлам и морским портам. Низкий технический уровень дорог и чрезвычайно высокая интенсивность движения обуславливает увеличение себестоимости перевозок в 1,4 раза, а расход горючего на 30-50% больше по отношению к аналогичным показателям центральных регионов РФ. Строительство и реконструкция автодорог идет медленными темпами и совершенно некачественно, а создание пограничных переходов заключается лишь в увеличении таможенных постов на российской стороне, но не в расширении магистралей и увеличении дорожных полос.

Например, наши средства массовой информации много внимания уделяли вводу в эксплуатацию федеральной автотрассы Чита-Белогорск-Хабаровск и реконструкции автомобильной дороги Хабаровск – Владивосток. На самом деле, значительная часть работ была проведена лишь для косметического ремонта автотрасс без учета роста будущих объемов перевозок. Выступая на Межрегиональной конференции в Хабаровске «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока до 2020

года. Программа на 2010 – 2012 годы» 4 декабря 2010 года премьер-министр РФ Владимир Путин отметил: «Я уже говорил о дороге Чита – Хабаровск. Она построена. Но просто положить асфальт недостаточно. Нужно превратить трассу «Амур» в современную автомагистраль, в том числе модернизировать те участки, которые были открыты еще в 1980-е годы и, конечно, не соответствуют сегодняшним требованиям. До 2013 года планируется модернизировать более 500 км этой трассы»<sup>121</sup>. В результате низкая пропускная способность дорог в значительной мере сдерживает не только развитие приграничного межрегионального сотрудничества, но и общую динамику развития торгово-экономических отношений не только с КНР, но и с другими странами АТР.

Наряду с пунктами пропуска немаловажным звеном транспортной цепи являются дороги от магистральных железнодорожных и автомобильных направлений до государственной границы. На территории Дальнего Востока автомобильные дороги от федеральных трасс «Амур» (Чита-Хабаровск) и «Уссури» (Хабаровск-Владивосток) до границы с КНР преимущественно имеют асфальтобетонное покрытие со значительными гравийными участками и принадлежат к III, IV категориям. Как полагают специалисты, по своим параметрам они не соответствуют нормам международных перевозок<sup>122</sup>. Имеются многочисленные деформации дорожного полотна (выбоины, проломы, просадки), часть дорог проходит через населенные пункты, что затрудняет движение и не позволяет развивать высокую скорость. Необходима первоочередная модернизация автодорог, ведущих к пунктам пропуска Пограничный – Суйфэньхэ, Полтавка – Дуннин, Краскино – Хуньчунь и Благовещенск – Хэйхэ<sup>123</sup>.

В то же время китайской стороной в последние годы были построены новые современные высокоскоростные автомобильные магистрали. В частности, было налажено сквозное сообщение через всю территорию Китая с юга на север – от Сянгана до Тунцзяня и Хэйхэ. Через Харбин проходит 285

дорог, связывающих его с другими населенными пунктами в пределах и за пределами провинции Хэйлуцзян. Автомагистрали охватывают весь Северо-Восток и АР Внутренняя Монголия и пересекают регион в меридиональном и широтном направлениях. В Китае уже с 2000 года приступили к строительству скоростных автострад в приграничных с Россией провинциях. В частности, там уже открыли скоростные автомагистрали из Даляня в Хэйхэ, из Маньчжурии в Суйфэньхэ и из Муданьцзяна в Хуньчунь, что напрямую связывает многие города Северо-Востока КНР с российскими погранпереходами Благовещенск, Забайкальск, Гродеково и Краскино.

В перспективе эта сеть должна распространиться на российскую территорию - от Забайкальска через Читу до Улан-Удэ, от Гродеково до Владивостока, от Хуньчуня до порта Зарубино на берегу Японского моря и от Благовещенска до Белогорска<sup>124</sup>. В результате реализации этой программы на российско-китайской границе должны появиться четыре автоперехода мощностью 3-6 млн. т в год каждый. В июле 2011 года начались работы по прокладке 114,4-км участка автодороги Хэйхэ-Цзяинь и 103-км отрезка автомагистрали Суйбинь-Цзяинь. В провинции Хэйлуцзян вдоль границы с Россией в августе 2011 года началось строительство ряда автомобильных дорог, в том числе 97,7-км участка автотрассы Баоцин-Мишань, 36,6-км участка дороги, соединяющей Фуюань и остров Хэйсяцзы (Большой Уссурийский), а также 73,1-км участка дороги Хутоу-Улиньдун<sup>125</sup>.

В Программе сотрудничества на 2009-2018 годы отмечается лишь необходимость продолжения изучения вопроса открытия регулярных пассажирских автомобильных перевозок по маршрутам Хабаровск-Дальнереченск-Жаохэ-Харбин и Дальнереченск-Жаохэ, а также изучение и обсуждение возможности создания трансграничных автомобильных маршрутов и расширения пропуска пассажирских и грузовых поездов между Россией и Китаем.



Обе стороны запланировали строительство и реконструкцию автомобильных дорог по обе стороны границы, включая их обустройство, строительство международных грузовых терминалов по обе стороны границы, подъездов к пунктам пропуска, строительство автомобильных мостовых переходов через реки Аргунь, Амур и Уссури, льдоукрепляющих понтонных переправ.

В октябре 2011 года завершилось строительства понтонного моста на китайско-российской пограничной реке Амур (Хэйлунцзян), который соединит город Хэйхэ и российский Благовещенск. Возведение моста протяженностью 650 м началось в мае 2011 года, параллельно с мостом была построена эстакада длиной 260 м, здания служб совместной инспекции площадью 5 тыс. кв. м и автостоянка в 40 тыс. кв. м. Сооружение понтонной переправы позволит увеличить объем автомобильных грузовых и пассажирских перевозок, ликвидировать «узкие места» в транспортном соединении и продлить время транзитных перевозок между двумя странами на 70 дней<sup>126</sup>.

В декабре 2011 года было закончено строительство зимней понтонно-ледовой переправы между КПП Лобэй, самый близкий пункт пропуска к административному центру провинции Хэйлунцзян Харбину, и КПП Амурзет, расположенному в 1,5 км от китайского КПП. Общий объем инвестиций в данный проект составил 120 млн. юаней, а безопасный для переправы по льду сезон вырос с 1 месяца до примерно 5. Китайская сторона полагает, что данный проект не только расширит объемы китайско-российских автомобильных перевозок, но и будет способствовать экономическому развитию уездов Лобэй и Хэган провинции Хэйлунцзян. Общая длина переправы составляет около 1100 м, ширина 9 м с двумя полосами для движения автомобилей. Переправа состоит из 35 понтонов, 31-метровой платформы и двух 6-метровых съездов. Каждый из понтонов может удерживаться на плаву с нагрузкой в 100 тонн<sup>127</sup>.

Российская сторона в соответствии с подписанной Программой сотрудничества на 2009-2018 годы предполагает строительство и реконструкцию федеральной автомобильной дороги А-166 Чита-Забайкальск, ветки федеральной трассы «Амур» от Амазара до погранперехода Покровка, региональных автодорог Забайкальск-Приаргунск-Староцурухайтуй, Нерчинский Завод-Олочи-Шивэй (участок автодороги Могойтуй-Сретенск-Олочи), автомобильных дорог-подъездов к пунктам пропуска через государственную границу в Нижнеленинском, Амурзет, Пашково (Еврейская АО), в том числе автодорог Биробиджан-Ленинское, Биробиджан-Амурзет, автомобильных дорог-подъездов к погранпереходам в Пашково и Нижнеленинском, а также совместное строительство двух трансграничных автотрасс Владивосток-Чанчунь и порт Зарубино-Хуньчунь. В рамках Программы ООН о развитии международной СЭЗ Тумэньцзян и, в частности порта Зарубино, 3 августа 2011 года было открыто движение по автомобильной дороге Хуньчунь-Краскино-Славянка.<sup>128</sup> Намечено также строительство и реконструкция автомобильных пунктов пропуска Забайкальск-Маньчжурия, Староцурухайтуй-Хэйшаньтоу, Олочи-Шивэй, Пограничный (Гродеково) – Суйфэньхэ, Нижнеленинское-Тунцзян, Амурзет-Лобэй, Пашково-Цзяинь, Покровка-Логухэ, Краскино-Хуньчунь, Благовещенск-Хэйхэ. Российской стороной также предусмотрена реконструкция моста на погранпереходе Дуннин-Полтавка, строительство мостового перехода через Амур на погранпереходе Покровка-Логухэ, а также комплекса причальных сооружений и пассажирского причала и пассажирского терминала в пунктах пропуска Нижнеленинское, Пашково, Амурзет. Изучаются вопросы об организации прямого автомобильного сообщения между Западной Сибирью и Синьцзян-Уйгурским автономным районом через западный участок российско-китайской границы<sup>129</sup>.

Китайская сторона также запланировала на 2009-2018 годы большой объем работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог на

Северо-Востоке Китая, которые, с одной стороны, тесно связаны с сетью автодорог на территории Китая, с другой стороны, могут быть использованы для транспортировки грузов между территориями РФ и КНР. В частности, на сопредельной территории запланировано строительство скоростной автотрассы Маньчжурия – Дацин, которая свяжет крупный промышленный центр по нефтедобычи и нефтепереработке Дацин в провинции Хэйлуунцзян с погранпереходом Маньчжоули во Внутренней Монголии, Дуннин – Муданьцзян (Хэйлуунцзян), которая станет частью скоростной автотрассы Суйфэнхэ-Маньчжоули, дублирующей железнодорожную ветку КВЖД по китайской территории. Кроме того, китайской стороной запланировано строительство автодорог от автомобильных пунктов пропуска Хуньчунь (Цилинь) до автодороги Хуньчунь-Тумэнь, связанной со скоростной автотрассой Хуньчунь-Чаньчунь, от пункта пропуска Логухэ до Мохэ (Хэйлуунцзян), реконструкция автодороги №301 Маньчжурия-Хулунбуир (АРВМ), Хэйшаньтоу-Лабудалинь (АРВМ).

В начале марта 2011 года было открыто автомобильное движение по полностью реконструированной скоростной автомагистрали Чаньчунь – Хунчунь. Новая скоростная автомагистраль, реконструкция которой обошлась в 3,46 млрд. юаней (около 517,18 млн. долл. США), позволит значительно улучшить логистическую обстановку в городе Хуньчунь, являющегося воротами Северо-Западного Китая для экспорта товаров в Россию и КНДР<sup>130</sup>. Кроме этих проектов китайская сторона включила в Программу сотрудничества пункт о совершенствовании и обустройстве железнодорожных, автомобильных и речных пунктов пропуска. В начале 2011 года на самом крупном сухопутном КПП Маньчжоули был запущен в эксплуатацию международный пассажирский автовокзал, который будет обслуживать как внутренние, так и международные пассажирские маршруты. За два года был построен многофункциональный комплекс нового автовокзала с 10-ю контрольными турникетами, из них 4 предназначены для

международных рейсов, 6 – для внутренних, а в среднем за сутки вокзал в состоянии обслужить от 5 до 10 тыс. пассажиров. На основе уже имеющихся маршрутов Маньчжоули – Забайкальск, Маньчжоули – Борзя новый международный автовокзал расширил географию зарубежных поездок, добавив новые маршруты в Улан-Удэ, Читу и Чойбалсан (Монголия)<sup>131</sup>. Кроме этого в Маньчжоули предполагается построить новый международный грузовой терминал, в городе Цзяинь (Хэйлунцзян) – причалы, терминалы и другие объекты инфраструктуры, необходимые для осуществления контроля за перемещением грузов, в городе Хуньчунь запланирована реконструкция и расширение грузового и пассажирского терминала.

**Авиационное сообщение** между двумя странами осуществляется на основе межправительственного «Соглашения о воздушном сообщении между РФ и КНР» от 26 марта 1991 года и обновленного Соглашения от 1999 года. В новой Программе транспортного сотрудничества большое внимание было уделено развитию авиасообщений между Дальним Востоком и Восточной Сибирью РФ и Северо-Востоком КНР. Российская сторона выступила с предложением о развитии аэропорта Читы, строительстве аэропорта в Забайкальске и реконструкции аэропортов Краснокаменска и Благовещенска. В то же время китайская сторона начала работы по строительству аэропортов с дополнительными рейсами в городах Чанхай (Ляонин), Фуюань, Удаляньчи, Ябули (все - Хэйлунцзян), стала осуществлять комплексную реконструкцию и удлинение взлетно-посадочных полос в крупных городах - Хух-Хото, Харбин, Шэньян, Далянь, Чанчунь и др., а также ускорила строительство аэропортов в ряде городов Северо-Востока Китая, которые их раньше не имели – Байшань (Цзилинь), Тунхуа (Цзилинь), Байчэн (Цзилинь), Мохэ (Хэйлунцзян), Дацин (Хэйлунцзян).

В рамках Программы сотрудничества предусматривается изучение и обсуждение вопроса об установлении новых международных авиалиний из

китайских городов Хух-Хото, Хайлар, Манчжоули, Харбин, Чанчунь, Шэньян, Далянь, Муданьцзян, Цзямусы, Цицикар, Хэйхэ, Дацин в российские города Владивосток, Магадан, Читу, Улан-Удэ, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Южно-Сахалинск, Якутск, Анадырь, Петропавловск-Камчатский, Томск, а также об организации прямого авиасообщения по маршруту Петропавловск-Камчатский – Далянь, о развитии и возобновлении полетов по маршрутам Южно-Сахалинск – Пекин и Южно-Сахалинск – Харбин, Владивосток – Чанчунь и Владивосток – Яньци.

30 июня 2011 года в Китае было официально открыто регулярное международное авиасообщение Маньчжоули – Чита. Рейс выполняет самолет Боинг 737-800 вместимостью 184 пассажира Хайнаньской авиакомпании. Рейс выполняется дважды в неделю (по четвергам и воскресеньям). Полет на самолете занимает всего один час, тогда как на автомобиле – 7-8 часов, а по железной дороге – более 10 часов<sup>132</sup>. 21 ноября 2011 года установилось второе прямое регулярное авиасообщение между Маньчжоули и Иркутском. Рейсы будут выполняться по понедельникам и пятницам, а время полета составляет 1 час 50 минут<sup>133</sup>.

В Программе определены ключевые международные аэропорты Харбин, Шэньян, Чанчунь и Хух-Хото – для Северо-Востока КНР, для российской - Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, Владивосток, Иркутск, Якутск как приоритетные для Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ. В своей речи на Межрегиональной конференции в Хабаровске «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока до 2020 года. Программа на 2010 – 2012 годы» 4 декабря 2010 года премьер-министр РФ Владимир Путин подчеркнул, что «эти аэропорты входят в список приоритетов на 2011 - 2012 годы»<sup>134</sup>. Все эти программы совместного развития транспортной инфраструктуры должны способствовать социально-экономическому развитию Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и

активизировать российский дальневосточный регион в экономическом и политическом пространстве России.

Задача комплексного развития приграничной инфраструктуры подразумевает необходимость расширения существующих портовых мощностей на Дальнем Востоке одновременно с ростом грузооборота железнодорожного сообщения региона.

На данный момент, на побережье Дальнего Востока расположены 22 морских торговых и 10 рыбных портов. Самые крупные из них, имеющие потенциальный оборот не менее 1 млн. т, - Восточный, Находка, Владивосток, Посьет, Пластун (Приморский край); Ванино, Де-Кастри (Хабаровский край); Холмск, Корсаков, Углегорск, Пригородное (Сахалин); Магадан (Магаданская область) и Петропавловск-Камчатский (Камчатский край).

Через эти порты проходит более 95% всех грузопотоков Дальнего Востока. Порты Приморья и порт Ванино имеют прямой выход на Транссибирскую магистраль и БАМ, образуя вместе с припортовыми железнодорожными станциями транспортные узлы. Крупнейшие транспортные узлы: Владивосток (Владивостокский торговый порт), Находка (Находкинский торговый порт, нефтепорт, порт Восточный) и Ванино (порты Ванино, Советская Гавань и «Трансбункер»).

Мощности морских портов Дальнего Востока за последние три года увеличились с 96 до 118 млн. тонн грузов в 2010 году (рост 128% к 2009 году). В 2010 году из общего объема 64,4 млн. т составляли сухогрузы (рост 110,2% к 2009 году), наливные грузы – 53,6 млн. т (рост в 1,6 раза). В 2010 году увеличили грузооборот порты Ванино (на 19,2% - за счет увеличения отгрузки угля), Владивосток (на 12,8%), Посьет (на 2,9% - увеличение отгрузки угля), Ольга (на 24,1%), Магадан (на 14,1%). Значительный прирост грузооборота порта Восточный (в 1,9 раза) связано с вводом в эксплуатацию перегрузочного нефтеналивного комплекса в Козьмино,

портов Сахалина (в 1,4 раза) – за счет ввода в эксплуатацию перегрузочного комплекса нефти и газа в Де-Кастри и Пригородном<sup>135</sup>. Остальные порты или грузовые терминалы в основном сохранили объемы перевалки грузов или снизили их. Во избежание появления «узких мест» на побережье следует увеличивать пропускные мощности тихоокеанских портов одновременно с ростом грузооборота на железной дороге.

Следует активно развивать взаимодействие российских дальневосточных портов с ближайшими китайскими портами в провинции Ляонин – Далянь, Даньдун, Инкоу. В августе 2008 года Госсовет КНР принял решение основать таможенную зону в заливе Даяо близ порта Далянь, что стало дальнейшим шагом в развитии стратегии открытости провинции Ляонин: именно в этом районе планируется создание одного из крупнейших международных портов Северо-Восточной Азии<sup>136</sup>. Провинциальные власти планируют вложить 10,2 млрд. юаней в реализацию 35 проектов, предусматривающих строительство новых причалов, развитие железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в районе портов. В частности, в период 12-й пятилетки планируется выделить 45 млрд. юаней на развитие порта Даньдун с тем, чтобы его годовой грузооборот вырос до 100 млн. тонн<sup>137</sup>.

Следует отметить, что еще в 1991 году Госсовет КНР принял решение создать на базе крупнейшего на севере страны порта Тяньцзинь крупнейшую беспошлинную зону Севера Китая. Порт связан с Россией, Японией, Республикой Корея, КНДР и другими странами ЮВА, имеет 140 причалов, в том числе 55 способных принимать океанские суда водоизмещением свыше 10 тыс. т, поддерживает постоянные транспортные и торговые контакты более чем с 300 портами 170 стран мира<sup>138</sup>.

Важным направлением развития транзитных перевозок может стать привлечение грузов северо-восточных китайских провинций в российские дальневосточные порты, учитывая ограниченную пропускную способность

транспортной инфраструктуры этого региона Китая. Однако решение данного вопроса зависит, в первую очередь, от возможности стивидорных компаний переработать данные транзитные грузопотоки без ущерба для обслуживания транзитных перевозок по Транссибу и обеспечить конкурентоспособный тариф и уровень сервиса.

В части развития транспортно-логистической морской инфраструктуры Дальнего Востока важнейшими системообразующими проектами являются:

- развитие контейнерных перевозок из северо-восточных провинций Китая в Японию, США и Канаду через российские порты, прежде всего Владивосток и Восточный, на основе модернизированных контейнерных терминалов, развитие контейнерных перевозок из портов северного Китая (Тяньцзинь и др.);

- строительство логистического центра Южный приморский терминал для экспорта металлов, леса, целлюлозы (Владивостокский морской торговый порт);

- строительство третьей очереди угольного терминала мощностью 6,5 млн. т с последующим увеличением до 28 млн. т в год в Находке;

- расширение нефтеналивного терминала в Находке;

- строительство в порту Восточный второй очереди терминала для перевалки метанола 1 млн. т в год;

- строительство терминалов четвертого района порта Восточный;

- строительство терминала по переработке транзитных грузов китайского направления в порту Зарубино;

- расширение нефтеналивного терминала в Козьмино до 50 млн. т в год;

- строительство в бухте Елизарова нефтеперерабатывающего завода;

- строительство угольного терминала в бухте Суходол возле г. Большой Камень мощностью 8 млн. тонн;

- реконструкция припортовой станции «Находка-Восточная»;



- развитие морского порта Посъет;
- строительство угольного терминала на побережье залива Петра Великого;
- строительство угольного терминала в порту Ванино (бухта Мучка);
- строительство угольного терминала на о. Сахалин в районе мыса Изыльметьева;
- строительство зерновых терминалов в портах Восточный и Ванино;
- развитие порта Советская гавань;
- создание портовых открытых экономических зон (ПОЭЗ) в портах Дальнего Востока.<sup>139</sup>

К сожалению, в настоящий момент, управление транспортными потоками на Дальнем Востоке России находится далеко не в идеальном состоянии, и по мере роста перевозок положение ухудшается. И если мы хотим сделать российский Дальний Восток одним из мировых транспортных узлов, то нам надо кардинально улучшить организацию перевозок. Сделать это можно только путем создания регионального управляющего транспортно-логистического центра<sup>140</sup>.

Единая логистика на транспорте пошла бы на пользу всем участникам грузоперевозок на Дальнем Востоке России, обеспечив оптимальную загрузку погрузочно-разгрузочных мощностей портов за счет подвода тех грузов, которые «обеспечены» судами. Уже одно это привело бы к сокращению простоя вагонов, что, в свою очередь, позволило бы резко сократить время погрузки судов, в том числе за счет применения прямого варианта перегрузки. Создание такого центра автоматически уменьшает количество посредников между грузоотправителем и железной дорогой, так как центр берет на себя функции оператора перевозки, обеспечивая наиболее экономически выгодную технологию перевозки груза, включая его загрузку на судно. А это – уменьшение затрат грузоотправителей и грузополучателей. Оснащение дальневосточной инфраструктуры телекоммуникационными

линиями позволит создать на транспортных терминалах логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надежностью и оптимальными ценами. Эти линии обеспечат рентабельный транзит больших объемов информации и одновременно послужат созданию современного информационного пространства в азиатской части России<sup>141</sup>.

Субъекты российского Дальнего Востока являются теми регионами России, на которые (в силу их экономико-географического положения и структурных, ресурсных и прочих особенностей) влияние китайского фактора наиболее велико. Причем данные субъекты РФ являются одними из наиболее геополитически важных звеньев в сотрудничестве России со странами АТР. Общеизвестным является тезис о том, что без делового сотрудничества с Китаем, Японией, Республикой Корея и другими странами АТР невозможно стабильное развитие Сибири и российского Дальнего Востока. Между тем, значительный скачок в развитии во многих странах АТР сделал более явственным положение Дальнего Востока и Забайкалья РФ как отсталой автаркии. Дальний Восток РФ не раз на протяжении истории как бы «терялся» в геополитическом и, особенно, в геоэкономическом пространстве при всей его высокой жизнеспособности и наличия значительного транспортного потенциала развития. Существенным при этом всегда являлась недостаточность федеральных инвестиций, нерациональная тарифная политика на транспорте, отсутствие интермодальной кооперации видов транспорта, неразвитость социально-экономической сферы. Следует признать, что Россия при многократном заявлении о значимости азиатского вектора своей экономической и инвестиционной политики до сих пор не имеет четкой стратегии интеграции своих восточных территорий. По мнению некоторых крупных специалистов в области регионоведения, основной причиной такой ситуации является сохранение европоцентризма в политике России.<sup>142</sup>

Из-за географической удаленности от центральных регионов и либерализации транспортных тарифов дальневосточные территории уже около двух десятилетий существуют в условиях определенной экономической «изоляции» от центральной России и одновременно активного экономического взаимодействия с сопредельными странами. При отсутствии достаточно мощного собственного потенциала и емкого потребительского рынка в середине 1990-х годов произошла вынужденная переориентация дальневосточных приграничных субъектов на рынки Китая и на внешние рынки стран АТР в целом. Однако в настоящее время приграничное сотрудничество российских и китайских территорий находится на очень низком уровне – оно заключается, в основном, в торговле некоторыми видами сырья, региональном туризме и обмене культурными делегациями. Транспортная система приграничных субъектов Дальнего Востока требует развития и усовершенствования, поскольку инфраструктура погранично-таможенных переходов недостаточно развита, отсутствуют автомобильные дороги международного класса, не хватает современных перегрузочных терминалов, а низкий технический уровень портовой инфраструктуры не позволяет принимать контейнеровозы нового поколения. Не решается вопрос о принятии Закона РФ «О приграничном сотрудничестве». Назрела необходимость внесения поправки в Налоговый кодекс, касающейся перераспределения доходов, получаемых от транспортных коридоров. В настоящее время приграничные регионы не имеют никаких экономических выгод от присутствия на их территориях пограничных переходов и таможен. Все налоговые сборы уходят в федеральный бюджет, поэтому следует установить определенные пропорции между федеральным центром, субъектами федерации и муниципальными образованиями.

На 2011 год все субъекты ДФО запланировали сокращение доходной части своих консолидированных бюджетов. Основные проблемы при

формировании налоговых доходов в 2011 году в субъектах Российской Федерации связаны с рядом причин. Во-первых, с увеличением страховых взносов в государственные внебюджетные фонды с 26 до 34%. А это обязательно приведет к снижению прибыли предприятий округа, в том числе и транспортных. Так, Хабаровский край планирует сумму выпадающих по этой причине доходов в бюджете в объеме 1,5 млрд. руб., а Приморский край ожидает снижения более чем на 2 млрд. рублей.

Второй фактор – зависимость налогооблагаемой базы почти всех дальневосточных территорий от вертикально интегрированных компаний, которые формируют свой финансовый результат за пределами субъектов. Федеральному центру и властям регионов необходимо принять исчерпывающие меры по мобилизации доходов в консолидированные бюджеты дальневосточных субъектов в целях возмещения выпадающих доходов, связанных с увеличением ставки страховых взносов до 34%.

Немаловажен и факт снижения поступлений из федерального бюджета в консолидированные бюджеты территорий. Самое значительное снижение произойдет в Сахалинской области, серьезного объема поступлений лишатся также Амурская область, ЕАО и некоторые другие субъекты ДФО.

Сегодня органам государственной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления Дальневосточного федерального округа необходимо реализовать комплекс мер, направленных на увеличение собственной доходной базы, оптимизацию расходов и повышение эффективности расходования бюджетных средств<sup>143</sup>.

Пока между Китаем и Россией имеется только три трансграничных железнодорожных перехода, что явно мало для столь протяженной общей границы. Чтобы не утратить существующие транзитные преимущества России, необходимо безотлагательно уделить серьезное внимание созданию новых трансграничных соединений сетей железных дорог обеих стран. Это позволит интенсифицировать экономические контакты соседних регионов по

обе стороны границы (по всему ее периметру), тем самым стимулируя и побуждая Китай к императивному транзиту его товаров в Европу через территорию России, перетягивая из него новые потоки на свою сторону. Это означает, что необходимо сооружение новых прямых железнодорожных контактов во всех разумных как по затратам, так и в конфигурации пограничных соединениях.

Сегодня Российская Федерация не может находиться в стороне от мировых экономических и геополитических изменений, и она будет вовлечена в эти процессы. В ближайшей перспективе на Россию будут воздействовать две силы – процесс глобализации и растущая мощь Китая. Для дальневосточного региона страны такая ситуация становится критической, поскольку в действие вступают факторы расстояния, суровости природно-климатических условий, слабой заселенности территорий, усиление тенденций депопуляции и, главное, недостаточного уровня развития инфраструктуры, прежде всего, слабости транспортно-коммуникационных сетей, являющихся в настоящее время основным условием вхождения страны в систему приграничных и трансграничных мирохозяйственных связей.

Россия не должна стремиться противостоять этим силам, и она не сможет этого сделать по ряду обстоятельств. Наоборот, она обязана обратить эти силы в свою пользу, а также найти разумные пути использования «экономического преимущества отсталости». Прежде всего, необходимо выстроить грамотное управление на российском экономическом пространстве, организовать конкурентную среду и на противоборстве этих сил найти свою выгоду и выработать долгосрочную стратегию действий. В этом плане дальневосточный регион России является идеальным полигоном, который может стать «транспортно-коммуникационными воротами» России в страны АТР и превратиться в главное связующее звено международного транзитного транспортного коридора по маршруту Азия – Европа. В связи с

этим появляется необходимость разработки диверсифицированной и адресной государственной политики в области транспорта для Дальнего Востока с целью органичного внедрения дальневосточной инфраструктуры в международные транспортные коридоры и их императивного объединения с транспортной системой России. И чем дольше наша страна не в состоянии воспользоваться своим естественным геополитическим преимуществом, тем меньше шансов для этого остается в будущем.

В настоящее время, когда Россия стала открытой мировому сообществу, стратегическая роль географического положения ДФО еще более усилилась. Этому способствуют, прежде всего, трансграничность его природно-ресурсного потенциала, а также его транспортно-географическое положение. Из Прибайкалья и Забайкалья расходятся все наземные пути сообщения на восток и северо-восток России, в страны АТР. По их территории проложены все магистральные транспортные линии, международные и внутрироссийские авиалинии, включая кроссполярные маршруты между странами АТР и Американским континентом. Наш Дальневосточный федеральный округ, безусловно, должен стать ключевым звеном международных транспортных коридоров, превратиться в основную контактную зону, регионы которого посредством транспортной интеграции со странами Азиатско-Тихоокеанского региона будут наиболее вовлечены во внешнеэкономические связи.

Таким образом, геополитические факторы развития приграничных и трансграничных территорий России разнообразны, иерархичны, создают немало проблем, решение которых требует усилий многих структур и, прежде всего, *федеральных*. Это сотрудничество будет способствовать безопасности страны и благополучию народов, проживающих на приграничных территориях.

---

<sup>1</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7592312.html>.

- <sup>2</sup> Панкратова Л.А. Российский Дальний Восток. Трансграничные обмены и взаимодействие приграничных регионов России и Китая//Проблемы Дальнего Востока. № 6. 2010. с. 99.
- <sup>3</sup> См.: Создание «оживлённого приграничья»//Китай. № 8 (70). Август 2011/ISSN 1005-5010. с. 4.
- <sup>4</sup> Информационные материалы Министерства иностранных дел (МИД России) к совещанию «Восток России и интеграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе: вызовы и возможности». Москва. 3 июля 2009 года. с. 51.
- <sup>5</sup> Титаренко М.Л. Китай «поднимет» Дальний Восток//Россия в АТР. № 4 (13). Декабрь 2009. с. 17.
- <sup>6</sup> Максимов И. А. Россия и Китай наводят мосты//Россия в АТР. № 2 (19). Июнь 2011. с. 59.
- <sup>7</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе (подписано 27 января 2004 года в Пекине)//Консультант Плюс. 2004.
- <sup>8</sup> Приказ Федерального агентства по обустройству государственной границы Российской Федерации № 104 от 20 июля 2009 года «Об открытии смешанного грузо-пассажирского временного двустороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации «Сковородино»//Консультант Плюс. 2009.
- <sup>9</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7682514.html>.
- <sup>10</sup> Бардаль А.Б. Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2010. с. 63.
- <sup>11</sup> Корниенко О.С., Ганзей С.С. Развитие интеграционных трансграничных связей приграничных регионов Дальнего Востока и Китая//Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития). Отв. Ред. ак. Бакланов П.Я., чл.-кор. РАН Тулохонов А.К./Новосибирск: изд. Сибирского отделения РАН. 2010. с. 420.
- <sup>12</sup> Баженова Е.С. Синьцзян и новые горизонты Великого Шёлкового пути//Пространственная Экономика. № 2 (26). 2011. с. 137.
- <sup>13</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7683808.html>.
- <sup>14</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7343758.html>.
- <sup>15</sup> <http://russian.people.com.cn/31516/7009432.html>.
- <sup>16</sup> В начале 1990-х годов на этот город возлагались особые надежды. Он был единственным на российско-китайской границе городом, расположенным на самой границе с КНР, вдоль отрезка хорошей судоходности реки Амур, имел выход на Транссиб, автомагистральные подъезды, аэропорт международного класса с авиалиниями в центральные районы страны. Это давало широкую перспективу развития международных связей через Благовещенск... Прошло практически десятилетие, но в развитие города так и не поступило мощных финансовых вливаний как со стороны государства, так и от иностранных инвесторов. В результате он оказался не готов к вызову со стороны южных соседей и явно проигрывает» (Александрова М.В. Экономическое взаимодействие регионов России и Китая в период реформ//М., 2005. с. 203, 207).
- <sup>17</sup> В 1984 году, когда начала возрождаться приграничная торговля, захолустную деревушку Хэйхэ посетил генеральный секретарь ЦК КПК Ху Яобан. Он заявил: « На юге – Шэньчжэнь, на севере – Хэйхэ. Это – два крыла, которые помогут лететь». И скоро из деревушки в несколько десятков дворов Хэйхэ превратился в город с населением в 70 тыс. чел. К середине 1990-х годов в нём находились представительства около 720 компаний из всех провинций Китая, а в общей сложности – 1260 торгово-экономических компаний. Иностранные инвестиции в зоне Хэйхэ сконцентрированы в 6 крупных функциональных зонах ( Там же. с.184). Сейчас местные жители говорят, что «двадцать лет назад тут (в Хэйхэ) мы жили в картонных коробках, спали на куче тряпья, а теперь везде шикарные небоскрёбы» (Зотов Г. Проглотит ли Китай Россию?//Аргументы и Факты. № 37 (1610). 14 – 20 сентября 2011. С. 10).
- <sup>18</sup> Грузооборот через пункт Суйфэньхэ достигает 10 млн. т в год, благодаря чему город получил название «опорного пункта в торговле с Россией» и «Будущий китайско-российский торгово-логистический центр». Идёт строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали до Харбина, город будет иметь свой аэропорт, строительство которого начато в начале 2010 года (Китай. № 8 (58). Август 2010. с.36).
- <sup>19</sup> Александрова М.В. Внешнеэкономическая деятельность провинции Ляонин в период реформ и открытости//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2011. с. 77.
- <sup>20</sup> Положение о торговле с пересечением границы для жителей приграничных регионов// Пекин. № 42. 1996. с 12 – 14.
- <sup>21</sup> Костюнина Г.М., Баронов В.И. Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая)//Вестник МГИМО-Университета. № 2 (17). 2011. с. 175.
- <sup>22</sup> Chen Xingwei. Basic Facts on Various Development Zones in the Border Provinces and Regions of China//Policy and Management Mechanisms for Economic Development Areas. Urumqi. Xingjiang Uygur Autonomous Region. PRC. 22-24 August. 2007. p. 46.
- <sup>23</sup> Report of Chinese Development Zone Industry. 2009. Beijing. p. 8.
- <sup>24</sup> <http://russian.people.com.cn/31521/6827764.html>.

- <sup>25</sup> Костюнина Г.М., Баронов В.И. Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая)//Вестник МГИМО-Университета. № 2 (17). 2011. с. 176.
- <sup>26</sup> Там же. с. 171.
- <sup>27</sup> Кулешов В.В., Атанов Н.И., Безруков Л.А., Коржубаев А.Г., Малов В.Ю., Санеев Б.Г., Сысоева Н.М. О некоторых аспектах совершенствования российско-китайского межрегионального сотрудничества//Проблемы Дальнего Востока. № 6. 2010. с. 63.
- <sup>28</sup> Александрова М.В. Программа сотрудничества смежных территорий России и Китая: история, факты, пути осуществления//Китай в мировой и региональной политике. История и современность/Выпуск XV. Ежегодное издание/М.; Институт Дальнего Востока РАН. 2010. с.213.
- <sup>29</sup> Минакир П.А., Прокапало О.М. Программы и стратегии развития российского Дальнего Востока//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2011. с. 95.
- <sup>30</sup> Приграничные и трансграничные территории Азиатской России и сопредельных стран. Новосибирск. Издательство Сибирского отделения РАН. 2010. с. 524.
- <sup>31</sup> Задорожный В.Ф., Батомункуев В.С. Транспортные переходы как отражение межгосударственных и внутригосударственных (субъект-центр) отношений//Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития). Отв. Ред. ак. Бакланов П.Я., чл.-корр. РАН Тулохонов А.К.//Новосибирск: изд. Сибирского отделения РАН. 2010. с. 456.
- <sup>32</sup> Чжан Цзяньжун. Шансы и вызовы: Китай и Россия в трансформации системы международных отношений//Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100- летию Синьхайской революции. Сборник XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация мир. История, современность, перспективы» (Москва, 19-21 октября 2011 года). М., ИДВ РАН. с. 69.
- <sup>33</sup> Лукин А.В. На основе партнёрства и взаимопонимания//Информационно-аналитический журнал РС Деловой Мир – Китай. № 6/16. 2010. с. 21,22.
- <sup>34</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7456235.html>.
- <sup>35</sup> Лукин А.В. Визит В.В. Путина в Китай – экономика или политика?//Китай. № 11 (73). Ноябрь 2011/ISSN 1005-5010. с. 16.
- <sup>36</sup> Бажанов Е.П. Китай: от «захолустья» до сверхдержавы XXI века//Мир и Политика. № 8 (47). Август 2010. с. 10.
- <sup>37</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7683803.html>.
- <sup>38</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7683079.html>.
- <sup>39</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7683803.html>.
- <sup>40</sup> Титаренко М.Л. Геополитическое значение Дальнего Востока: Россия, Китай и другие страны Азии//Москва. Памятники исторической мысли. 2008. с. 228.
- <sup>41</sup> Изотов Д.А., Кучерявенко В.Е. Северо-восток Китая в условиях реализации плана возрождения экономики//Пространственная экономика. № 2 (18). 2009. с. 152.
- <sup>42</sup> Комплексный план восстановления старой промышленной базы провинции Хэйлунцзян. Материалы Академии общественных наук провинции Хэйлунцзян. Харбин. 2003.
- <sup>43</sup> Кучинская Т.Н. Открытые приграничные регионы в глобальной стратегии КНР//Современная мировая политика: проекции из Азии. VI конвент РАМИ «Россия и мир после мирового кризиса: новые вызовы, новые возможности» (24-25 сентября 2010 г.)/Читинский государственный Университет. 2010. с. 109.
- <sup>44</sup> Сайт Президента РФ. Совместное заявление Президента Российской Федерации и Председателя Китайской Народной Республики в связи с 10-летием Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве.
- <sup>45</sup> Панкратова Л.А. Российский Дальний Восток. Трансграничные обмены и взаимодействие приграничных регионов России и Китая//Проблемы Дальнего Востока. № 6. 2010. с. 99, 100.
- <sup>46</sup> Московское совместное заявление глав государств России и Китая//Проблемы Дальнего Востока. № 1. 2002. с. 13.
- <sup>47</sup> Абрамова Н.А. Стратегии и программы развития Дальнего Востока, Сибири и Забайкалья//Забайкальский край в трансграничном взаимодействии с КНР (региональное сотрудничество)/Читинский государственный Университет. Чита. «Экспресс-издательство». 2010. с. 245.
- <sup>48</sup> Гельбрас В. Россия и Китай в условиях глобального кризиса//МЭИМО. № 11 (ISSN 0131-2227). Ноябрь. 2011. С. 67.
- <sup>49</sup> Там же. с. 245, 246.
- <sup>50</sup> Бардаль А.Б. Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2010. с. 65 - 67.
- <sup>51</sup> Ван Фан. Преимущество курса российско-китайских отношений//Китай. № 7 (33). Июль 2008/ISSN 1005-5010. с. 43.
- <sup>52</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7594852.html>.
- <sup>53</sup> Лукин А.В. Дискуссия: 2010 год. Россия смотрит на Восток? //Международная жизнь. № 1. Январь 2011. с. 75.



- <sup>54</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7685754.html>.
- <sup>55</sup> Чудодеев Ю.В. Россия – КНР: динамика отношений. Вызовы глобализации и перспективы сотрудничества//Азия и Африка-сегодня. № 10 (651). 2011. с. 6.
- <sup>56</sup> Левинталь А. (заместитель Полномочного представителя Президента РФ в ДФО). Путь пройденный и путь предстоящий//Россия в АТР. № 1 (18). Апрель 2011. с. 19.
- <sup>57</sup> Лукин А.В. Дискуссия: 2010 год. Россия смотрит на Восток? //Международная жизнь. № 1. Январь 2011. с. 75.
- <sup>58</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7592125.html>.
- <sup>59</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7685754.html>.
- <sup>60</sup> Тавровский Ю. На сопках Маньчжурии//Экономика и бизнес. № 30 (7). 22.08.2011.
- <sup>61</sup> Прокопало О.М., Исаев А.Г., Сулов Д.В., Деваева Е.И., Котова Т.Е. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном Федеральном округе в 2010 году//Пространственная Экономика № 2 (26).2011. с. 75 -76.
- <sup>62</sup> Жэньминь тэдао. 13.02.2010.
- <sup>63</sup> <http://www.chinapro/rubrics/1/5720/>.
- <sup>64</sup> Тэдао чжиши. № 4. 2011 с. 20.
- <sup>65</sup> <http://russian.people.com.cn/31519/7222845.html>.
- <sup>66</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7276405.html>.
- <sup>67</sup> <http://russian.people.com.cn/31520/7342228.html>.
- <sup>68</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/6954472.html>.
- <sup>69</sup> Александрова В.М. Экономическое взаимодействие регионов России и Китая в период реформ// М.: Изд-во «Огни». 2005. с.165.
- <sup>70</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7588685.html>.
- <sup>71</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7654624.html>.
- <sup>72</sup> Трансграничные территории азиатской части России и сопредельных государств: геоэкологические и геополитические проблемы и предпосылки устойчивого развития. Материалы Международной научной конференции. Улан-Удэ. 18 – 20 июня 2009.//Улан-Удэ. Изд-во Бурятского государственного университета. 2009. с. 89.
- <sup>73</sup> Савка О.Г., Чудесов В.В. Российское Дальневосточье в системе хозяйственных связей со странами АТР//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2007. с. 65.
- <sup>74</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7592125.html>.
- <sup>75</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/6576915.html>.
- <sup>76</sup> <http://russian.people.com.cn/31516/7459942.html>.
- <sup>77</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90883/7297765.html>.
- <sup>78</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7592312.html>.
- <sup>79</sup> <http://russian.people.com.cn/31516/7459942.html>.
- <sup>80</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/6576915.html>.
- <sup>81</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7178827.html>.
- <sup>82</sup> События: Российский транзит//Информационно-аналитический журнал РС Деловой Мир – Китай. № 6/16. 2010. с. 6.
- <sup>83</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/6576915.html>.
- <sup>84</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7574783.html>.
- <sup>85</sup> События: Российский транзит//Информационно-аналитический журнал РС Деловой Мир – Китай. № 6/16. 2010. с. 6.
- <sup>86</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7592312.html>.
- <sup>87</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7407578.html>.
- <sup>88</sup> The 11<sup>th</sup> Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative. 1 September 2010. Changchun. China. p. 3.
- <sup>89</sup> <http://russian.people.com.cn/31519/6878478.html>.
- <sup>90</sup> Жун Сяоян. Будущий китайско-российский торгово-логистический центр//Китай. № 8. 2010. с. 36, 38.
- <sup>91</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7304933.html>.
- <sup>92</sup> Жун Сяоян. Будущий китайско-российский торгово-логистический центр//Китай. № 8. 2010. с. 37.
- <sup>93</sup> Зайченко М. М. Евроазиатский маршрут//Россия в АТР. № 3 (08). Сентябрь 2008. с. 18.
- <sup>94</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7217545.html>.
- <sup>95</sup> Строительство этого железнодорожного пункта пропуска, а также автомобильного моста, грузового причала, терминала и организация совместной деятельности транспортно-логистических комплексов в городах Благовещенск и Хэйхэ определены в «Программе сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР (2009 – 2018 гг.)».
- <sup>96</sup> [http://www.china.org.cn/business/2011-08/16/content\\_23222488.htm](http://www.china.org.cn/business/2011-08/16/content_23222488.htm).

- <sup>97</sup> Амеличева О.О. Трансграничное сотрудничество Забайкальского края и северного региона Китая как одно из направлений экономического развития сопредельных регионов КНР и РФ\ Забайкальский край в трансграничном взаимодействии с КНР (региональное сотрудничество)/Читинский государственный Университет. Чита. «Экспресс-издательство». 2010. с. 19.
- <sup>98</sup> Абрамов В.А. Необходима не только объективность, но и корректность в исследованиях современного Китая//Проблемы внешней регионализации КНР и трансграничное сотрудничество (на примере Забайкальского края). Материалы международной научно-практической конференции (21-22 октября). Чита. Читинский государственный Университет. 2009. с. 8.
- <sup>99</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7421227.html>.
- <sup>100</sup> <http://russian.people.com.cn/31516/7673821.html>.
- <sup>101</sup> Грибова С. Экономические взаимосвязи Забайкалья со странами СВА//Проблемы Дальнего Востока. № 2. с. 88.
- <sup>102</sup> Тавровский Ю. На сопках Маньчжурии//Экономика и бизнес. № 30 (7). 22.08.2011.
- <sup>103</sup> <http://russian.people.com.cn/31516/7673821.html>.
- <sup>104</sup> <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/5774/>.
- <sup>105</sup> Транспорт сегодня. 25.01.2011.
- <sup>106</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011.
- <sup>107</sup> <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/5720/>.
- <sup>108</sup> <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/4880/>.
- <sup>109</sup> <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/5720/>.
- <sup>110</sup> Казаченко Л.Д. Экономический потенциал Забайкальского края. Транспортная инфраструктура, связь, информация//Забайкальский край в трансграничном взаимодействии с КНР (региональное сотрудничество)/Читинский государственный Университет. Чита. «Экспресс-издательство». 2010. с. 81.
- <sup>111</sup> Андреев Е.К. О влиянии мирового финансового кризиса на железнодорожные перевозки в России// Читинский государственный Университет. 2010. с. 27.
- <sup>112</sup> Забайкальский край и китайский город Эргун намерены расширить транспортную инфраструктуру в приграничных районах (<http://www.sibocrug.ru/ujh/9766.html>).
- <sup>113</sup> Казаченко Л.Д. Экономический потенциал Забайкальского края. Транспортная инфраструктура, связь, информация//Забайкальский край в трансграничном взаимодействии с КНР (региональное сотрудничество)/Читинский государственный Университет. Чита. «Экспресс-издательство». 2010. с. 80.
- <sup>114</sup> Александрова М.В. Китай и Россия: особенности регионального экономического взаимодействия в период реформ// М., Институт Дальнего Востока РАН. 2003. с.106.
- <sup>115</sup> Соглашение о совместном строительстве мостового перехода через реку Амур в районе городов Благовещенск – Хэйхэ от 26 июня 1995 года, подписанное главами Правительств РФ И КНР//<http://www.mid.ru>.
- <sup>116</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7027876.html>.
- <sup>117</sup> Максимов И. А. Россия и Китай наводят мосты//Россия в АТР. № 2 (19). Июнь 2011. с. 59.
- <sup>118</sup> Зубов А. Экономическое сердце ДФО// Дальневосточный капитал. № 9 (133). Сентябрь 2011. с. 18.
- <sup>119</sup> Савка О.Г., Чудесов В.В. Российское Дальневосточье в системе хозяйственных связей со странами АТР//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2007. с. 67.
- <sup>120</sup> Винников А. Мы сможем открыть новые направления интеграции со странами АТР//Россия в АТР. № 1 (18). Апрель 2011. с. 29.
- <sup>121</sup> Путин В.В. Сейчас важно конкретными делами поддержать позитивный настрой граждан//Россия в АТР. № 4 (17). Декабрь 2010. с. 11.
- <sup>122</sup> Развитие сети автомобильных дорог на подходах к автотранспортным пограничным переходам Дальневосточного федерального округа: Материалы научных исследований // <http://www.khstu.ru/rus?menu=PogranAvto>.
- <sup>123</sup> Бардаль А.Б. Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2010. с. 65.
- <sup>124</sup> Юй Гочжэн. Чжунго бяньцзин маои дили (География пограничной торговли Китая)// Пекин. 1997. с.75-78
- <sup>125</sup> <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/4414/>.
- <sup>126</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7593520.html>.
- <sup>127</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7657361.html>.
- <sup>128</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7592312.html>.

- 
- <sup>129</sup> Аналитический доклад Сценарии развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона//Байкальская бизнес-школа Иркутского государственного университета. Москва – Иркутск. 2011.
- <sup>130</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/7153590.html>.
- <sup>131</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7178827.html>.
- <sup>132</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7421227.html>.
- <sup>133</sup> <http://russian.people.com.cn/31516/7654657.html>.
- <sup>134</sup> Путин В.В. Сейчас важно конкретными делами поддержать позитивный настрой граждан//Россия в АТР. № 4 (17). Декабрь 2010. с. 11.
- <sup>135</sup> Прокопало О.М., Исаев А.Г., Суслов Д.В., Деваева Е.И., Котова Т.Е. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном Федеральном округе в 2010 году//Пространственная Экономика № 2 (26).2011. с.76.
- <sup>136</sup> Александрова М.В. Внешнеэкономическая деятельность провинции Ляонин в период реформ и открытости//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2011. с. 78.
- <sup>137</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7626035.html>.
- <sup>138</sup> Потапова Н. Новый приморский район Тяньцзиня// Китай. № 11 (73). Ноябрь 2011/ISSN 1005-5010. с. 41.
- <sup>139</sup> Аналитический доклад: СЦЕНАРИЙ РАЗВИТИЯ Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона//Байкальская бизнес-школа Иркутского государственного университета. Москва-Иркутск. 2011. с. 50-52.
- <sup>140</sup> Григоренко В. Транспорт – это система. Ею надо управлять//Россия в АТР. № 1 (1). Ноябрь 2005. с. 52.
- <sup>141</sup> Ишаев В. Модернизация экономики обеспечит развитие региона//Дальневосточный капитал. № 9 (133). Сентябрь 2011. с. 13.
- <sup>142</sup> Теплоухова М.С. Россия и международные структуры АТР: повестка для Российского Дальнего Востока. Индекс Безопасности. № 1(92). Том 16. с. 99.
- <sup>143</sup> Левинталь А. (заместитель Полномочного представителя Президента РФ в ДФО). Путь пройденный и путь предстоящий//Россия в АТР. № 1 (18). Апрель 2011. с. 20.

## **ГЛАВА 2.**

### **ЕВРАЗИЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ РФ-КНР: ПАРТНЕРЫ ИЛИ СОПЕРНИКИ?**

#### **2.1. ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РФ И КАК ПРЕВРАТИТЬ ЕЕ В МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР МЕЖДУ АТР, КНР И ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ**

Процесс глобализации — ключевое явление современной мировой экономики, в котором важную роль играет транспорт, о чем свидетельствуют многочисленные международные соглашения и программы, проекты создания трансконтинентальных магистралей с выходом в Северную Америку, Европу и страны АТР.

Геополитическое и геоэкономическое положение страны самым непосредственным образом зависит от параметров функционирования и развития транспортной системы – схемы транспортных сетей, направлений и объемов основных грузопотоков, соотношения транзита и внутренних перевозок, структуры перевозимых грузов.

Транспортные коммуникации России объединяют все регионы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России, способствуют ее интеграции в глобальную экономическую систему. В условиях экономического развития стратегические интересы Российской Федерации связаны с увеличением ее экспортного потенциала и гармонизацией структуры экспорта. Важной составляющей валового национального продукта может и должен стать экспорт транспортных услуг, позволяющих получать России значительные доходы, в том числе от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

Азиатско-Тихоокеанский регион, являющийся самой быстро растущей экономической и стратегической зоной мира, входит в сферу долгосрочных интересов России. Значимость АТР для России «обуславливается наличием в этом регионе развитой системы экономических связей, огромных инвестиционных и людских ресурсов, емкостью рынка, опора на которые способна придать позитивную динамику экономике российского Дальнего Востока и всей РФ»<sup>1</sup>.

Общепризнанным является тезис о том, что без экономического сотрудничества (и транспортного, в том числе) с Китаем, Японией и Республикой Корея, невозможно стабильное развитие Сибири и Дальнего Востока<sup>2</sup>. В настоящее время основная мировая динамика складывается именно в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что характеризуется опережающим развитием этого формирующегося нового мирового полюса экономической мощи в сравнении с другими государствами и, в первую очередь, США и Европейским союзом. На долю 21 страны АТЭС, занимающих ведущее место в иерархии региональных организаций АТР, приходится 60% мирового ВВП, 50% оборота международной торговли, более 40% объема прямых иностранных инвестиций и около 40% мирового населения<sup>3</sup>. На долю стран АТЭС приходится 20,7% всей внешней торговли России<sup>4</sup>. А если к этому добавить потенциал других участников восточноазиатских саммитов (России, Индии, Австралии и Новой Зеландии), то совершенно очевидно, что Восточная Азия – это не только жизненно важный регион с точки зрения глобальной экономики и безопасности, но и краеугольный камень формирующегося сейчас нового мирового порядка<sup>5</sup>. В АТР сформировался один из мировых финансовых центров, где концентрируются значительный инвестиционный и торговый капитал. Китайские политологи полагают, что «АТР уже становится геополитическим центром мира взамен Европы, и начинается исторический процесс перехода

мирового центра власти от Европейско-Атлантического региона к Азиатско-Тихоокеанскому»<sup>6</sup>.

К числу стран АТЭС принадлежит и Российская Федерация, хотя она еще слабо осознает себя в этом качестве<sup>4</sup>. Следует признать, что и в других странах региона ее часто не воспринимают в качестве азиатско-тихоокеанской страны, поскольку демография, экономика и политика России в основном ориентирована на европейский континент<sup>7</sup>. Директор Института Дальнего Востока РАН, академик Титаренко М.Л. подчеркнул, что «объявляя о том, что Россия – европейская держава, мы невольно или сознательно ставим вопрос о расчленении России, о распаде ее на множество государств. Никто в Европе, где самое большое государство равно по территории Московской и Тверской губерниям, не ждет Россию»<sup>8</sup>. Ведущие мировые эксперты сходятся во мнении, что в ближайшие 10 – 15 лет страны АТЭС будут в немалой мере задавать алгоритм мирового развития.

Думается, для России этот прогноз немаловажен, поскольку требует повышения значения АТЭС в шкале внешнеполитических и внешнеэкономических приоритетов нашей страны, решения задач по подъему и развитию Дальнего Востока и подключения к интеграционным процессам в этом регионе<sup>9</sup>. Следует заметить, что доля инвестиций из АТЭС в РФ до начала мирового финансового кризиса, в 2008 году, составляла 5,8% от общего объема зарубежных финансовых вложений в российскую экономику. Кризис радикально изменил это положение. Если западные вложения перестали приходить в Россию, то за годы кризиса объемы инвестиций из стран Азиатско-Тихоокеанского региона увеличились в три

---

<sup>4</sup> Россия была принята в АТЭС в 1998 году, а знаковым и щедрым на события, связанные с российским сотрудничеством с АТЭС, стал 2002 год: в мае в Москве прошёл Форум по деловому сотрудничеству, в августе – заседание рабочей группы по телекоммуникациям, в сентябре во Владивостоке состоялся Седьмой инвестиционный симпозиум АТЭС. А в 2005 году во Владивостоке состоялось *ежегодное заседание Транспортной группы АТЭС* (Лукин А.В., Иванов А.В. Россия и АТР: перспективы сотрудничества//Вестник МГИМО-Университета. № 4 (13). 2010. Москва. с. 16).

раза и 2010 году они составили 21% от общего объема зарубежных инвестиций в РФ<sup>10</sup>.

Анализ конкурентных преимуществ и недостатков России позволяет предположить, что единственной по-настоящему сильной ее стороной по сравнению со странами АТЭС являются обширные земли. Соответственно, России необходима капитализация территории, следствием которой должно стать ее использование не только для добычи полезных ископаемых, но и для международной транзитной транспортировки грузов.

Правда, транзитный вариант капитализации российской территории в качестве трансмодального транспортного коридора чреват стратегическими рисками. В данный момент страны АТЭС (не только Китай) делают ставку на стимулирование внутреннего спроса. Если в течении 5 – 10 лет им удастся добиться того, что АТР станет не только центром промышленного производства, но и потребления, поток перевозок из Европы и обратно упадет, и инвестиции в инфраструктуру могут не окупиться. Кроме того, Китай и ряд азиатских игроков в настоящее время лоббируют воссоздание «Великого шелкового пути» на новой технологической основе в обход России<sup>11</sup>.

Важнейшим направлением энергетических интересов России, и, следовательно, экспортной транспортировки углеводородов, является АТР как наиболее быстро развивающийся регион мира. Его экономика характеризуется устойчивым ростом спроса на углеводороды, прежде всего на нефть и газ, поскольку обладает чрезвычайно высокой энергоемкостью. В частности, потребление нефти здесь, начиная с 1965 года, выросло в шесть раз, в то время как в мире в целом это потребление увеличилось менее чем в два раза, причем значительную долю нефти странам АТР приходится импортировать, используя, в первую очередь, международную сеть трубопроводного транспорта<sup>12</sup>.

Для успешного развития экспортной транспортировки углеводородов в страны АТЭС Россия располагает значительными возможностями, прежде всего, в своих восточных регионах, а именно: Восточной Сибири и Дальнем Востоке, которые занимают более половины площади страны. Здесь сосредоточено 27% газовых и 21% нефтяных ресурсов России, 45% запасов угля и свыше 80% гидроресурсов, открыто 140 месторождений нефти и газа и прогнозируется открытие еще более 220 месторождений углеводородного сырья<sup>13</sup>. Согласно Концепции развития ТЭК Восточной Сибири и Дальнего Востока, содержащейся в «Энергетической стратегии России на период до 2020 года», прогнозируется к 2020 году довести добычу нефти в регионе до 70 – 75 млн. т и газа до 140 млрд. кубометров.<sup>14</sup> Иными словами, разведанные и потенциальные энергоресурсы Востока России способны обеспечить и внутренние потребности страны, и экспортную транспортировку углеводородного сырья в страны АТР, представляющих важный регион для сбыта российских энергоресурсов, где потребление энергии составляет 28% общемирового. В последнее десятилетие (2000 – 2010 годы) на долю АТР приходилась четвертая часть мировых потребностей нефти. По прогнозам, в последующие 20 лет потребление энергии в Азиатско-Тихоокеанском регионе увеличится вдвое<sup>15</sup>, а доля российского экспорта нефти к 2020 году, согласно «Энергетической стратегии России на период до 2020 года», могла бы составить до 30%, а природного газа до 25%<sup>16</sup>. И, тем не менее, Россия до сих пор так и не стала значимым фактором в региональной экономике – доля российского экспорта в потребностях стран АТР в 2011 году все еще слишком мала – по нефти наш экспорт составляет 1,7%, по газу – 0,002%, по каменному углю – 0,8%<sup>17</sup>.

В настоящее время поставки сырой нефти из России в КНР и страны АТР ведутся через порты Приморского и Хабаровского краев, Сахалинской области - Козьмино, Де-Кастри, Пригородное, а также по нефтепроводу «Россия-Китай» (Сковородино - Дацин) и по железной дороге. Основная



часть экспорта нефтепродуктов приходится на порты Находка и Ванино, организованы также поставки из Владивостока, Славянки, Советской Гавани. Экспорт нефтепродуктов по железной дороге в Китай ведется главным образом через пограничный переход Забайкальск, в Монголию - через Наушки. В условиях отсутствия транснациональных газопроводов газ экспортируется только в сжиженном виде с терминала СПГ п. Пригородное на Сахалине. Уголь поставляется главным образом через порты Ванино, Восточный, Посъет, а с 2011 года увеличены поставки угля в Китай по железной дороге через Забайкальск. Передача электроэнергии на территорию КНР ведется по межгосударственным линиям электропередачи Благовещенск – Хэйхэ и Благовещенск - Айгунь, а в Монголию - по линиям Селендум - Дархан, Хандагайты - Улангом.

Один из парадоксов АТР заключается в том, что в регионе, где находится огромное количество великих держав, ядром и движущей силой интеграционных процессов традиционно выступали государства второго порядка, объединенные в АСЕАН. Это одна из тех немногих значимых региональных структур, в которые Россия входит и в которых активно участвует<sup>18</sup>. На очередном, восемнадцатом по счету саммите АСЕАН, который прошел в начале мая 2011 года в Джакарте, было заявлено, что страны-участники организации стремятся играть более важную роль не только в региональной, но и в мировой экономике. К встрече в Джакарте был приурочен первый в истории бизнес-форум «АСЕАН-ЕС», на котором было отмечено, что одним из главных направлений сотрудничества станет расширение кооперации в области развития инфраструктуры и строительства транспортных транзитных коридоров. Евросоюз – второй по величине товарооборота, после Китая, торговый партнер АСЕАН. При этом бизнес-форум подчеркнул, что «Россия – это держава, которая реально присутствует в ЮВА как экономически, так и политически. Весомый статус России, как

партнера АСЕАН по диалогу, лишь пролог к превращению АТР в единое социально-экономическое пространство»<sup>19</sup>.

Россия мало заметна в тихоокеанской политике и в этом ее слабость. При этом мы все еще продолжаем спорить о том, какой страной является Россия – европейской, евроазиатской или азиатской. По мнению президента фонда «Единство во имя России» Вячеслава Никонова, «императивы XXI века заставляют взглянуть на Российскую Федерацию как на страну, которая является, вернее, может стать страной евротихоокеанской. Это ориентация геополитическая, и она может представляться весьма перспективной в мире XXI века, где центр тяжести развития смещается к Тихому океану»<sup>20</sup>.

По многочисленным прогнозам политологов и экономистов, XXI век – век Азиатско-Тихоокеанского региона. Сегодня Россия, будучи европейско-тихоокеанской державой, восточные территории которой являются составной частью АТР, имеет уникальную возможность не только успеть на отходящий поезд мирового лидерства, но и конструктивно, с наименьшими потерями решить проблемы, касающиеся ее восточных приграничных территорий. По сравнению с КНР, экономические, а, следовательно, и политические позиции России в АТР заметно слабее, поэтому наличие ключевого азиатского партнера в лице КНР в этом стратегически важном проекте создания евроазиатского контейнерного моста может оказаться ценным преимуществом.

Дальневосточный федеральный округ, безусловно, должен стать одним из ключевых звеньев интеграции России со странами АТР, и транспортной, в том числе. Восток России является основной контактной зоной, регионы которого наиболее вовлечены во внешнеэкономические связи со странами АТР. В последние годы в отношении Дальнего Востока был принят целый ряд важных стратегических решений, затрагивающих вопросы его дальнейшей интеграции со странами АТР. В частности, утверждена «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и

Байкальского региона на период до 2025 года». Президентом Российской Федерации дано поручение о разработке концепции «Стратегии России в АТР» и «Прогноза социально-экономического развития Дальнего Востока до 2050 года» с учетом геостратегических тенденций и особенностей сотрудничества России с ее соседями и партнерами по АТЭС. Материалы этой концепции будут представлены во Владивостоке на саммите АТЭС в 2012 году<sup>21</sup>.

Необходимость постепенного включения Дальнего Востока и Сибири в систему мирохозяйственных связей в азиатско-тихоокеанском направлении становится основным условием сбалансированного социально-экономического развития этих территорий. Одной из важнейших задач в рамках транспортного союза АТР и России является развитие транзитного потенциала стран-участников, позволяющего осуществлять перевозку грузов между Европой и Азией по кратчайшему пути с минимальными транспортными издержками.

Система международных транспортных коридоров формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей. Ее основу составляют официально установленные на второй Общеевропейской конференции по транспорту схемы международных транспортных коридоров (МТК) № 1, № 2, № 9 и предложения по их продлению по территории Российской Федерации.

Международные транспортные коридоры в Дальневосточном регионе включают в себя евро-азиатские «Транссибирская магистраль», Северный морской путь, панъевропейские коридоры № 1 и № 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции КНР через российские морские порты Приморье-1 (Северо-восточные провинции Китая – Суйфэньхэ – Гродеково - Дальневосточные порты) и Приморье-2 (Приморский край РФ) с портами Азиатско-Тихоокеанского региона, МТК «Туманган» (порты северной Кореи – Чанчунь - Транссиб), МТК «Далянь» (Далянь – Харбин –

Хэйхэ – Благовещенск - Транссиб), МТК «Тяньцзинь» (Пекин – Эрлян – Улан-Батор - Транссиб), «Западный транскорейский коридор» (Пусан – Сеул – Пхеньян – Синьджу – Шэньян – Харбин - Транссиб), «Восточный транскорейский коридор» (Пусан – Раджин – Сонбон – Хасан - Транссиб)<sup>22</sup>.

Итак, согласно большинству оценок, в начале XXI века наиболее интенсивное развитие торговли ожидается между рынками стран АТР и Европы, поэтому при расширении российских транзитных перевозок правительству РФ необходимо придерживаться следующих важнейших направлений: **Европа - АТР** (использование железнодорожных сетей европейской части России и Транссиба и выходов к портам Дальнего Востока); **Северная Европа - Южная Азия** (использование железных дорог и внутренних водных путей, которые связали бы балтийское побережье России с Каспийским морем и позволили бы использовать транспортные системы Ирана и Индии); **Северная Европа - АТР** (использование Северного морского пути); **Европа - Азия - Северная Америка** (использование трансполярных авиатрасс).

Транспортный транзит органично вписывается в геополитические цели каждого государства, которое ставит перед собой четкие стратегические цели упрочения позиции в современном динамично развивающемся мире. Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеэкономических связей требуют нового подхода к развитию транспорта, перераспределению грузовых и пассажирских потоков. Рост внешней торговли нуждается в качественном пересмотре транспортной составляющей. Услуги, связанные с транзитными перевозками, являются одним из продуктов высокого передела, который обеспечивает доход государству, не расходуя невозполнимые природные ресурсы. Европейские страны (Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Голландия, государства Прибалтики), обладающие относительно небольшой территорией, используют выгодное географическое положение и превратили транзит в

существенные статьи доходов своих бюджетов. Транспортировка по российским коммуникациям до 5% грузов евро-азиатского транзита может принести РФ более 15 млрд. долларов в год. В настоящее время транзит через территорию России составляет всего 0,2% существующего товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется только 5 – 7% транзитного потенциала РФ, что приносит стране менее 1 млрд. долл. США в год, тогда как во времена СССР доходы только от транзита грузов в направлении Азия – Европа ежегодно составляли более 10 млрд. долл. США<sup>23</sup>.

Преимущество географического положения РФ дает возможность открыть прямой путь между зонами зарождения и поглощения грузопотока мировой торговли, так как трассы российских транзитных коммуникаций действительно соответствуют кратчайшим географическим расстояниям - Россия является естественным сухопутным мостом для перевозки грузов между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии, Европой и Азией. При этом территория нашего Дальнего Востока оказывается на перекрестке транспортных маршрутов евроазиатских региональных центров, через нее проходят самые короткие маршруты разных видов транспорта. Формирование международных транспортных коридоров привязывает Россию через порты и пограничные переходы к мировому рынку. Развитие международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по российской территории, не только сулит привлечение дополнительных транспортных грузов и увеличение доходов страны от транзита, но и способствует развитию всей транспортной инфраструктуры на протяжении всего экономического пространства России.

Российская транспортная транзитная система имеет ряд преимуществ. Основное, о котором постоянно упоминают, говоря о нашем транзитном потенциале, - быстрота доставки грузов железнодорожным транспортом. По

подсчетах суммарная стоимость морских перевозок между государствами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона составляет примерно 600 - 650 млрд. долларов в год, ежегодно перемещается около 6 млн. контейнеров. Сегодня 98% (!) этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России<sup>24</sup>. В случае осуществления оптимальной и сбалансированной тарифной политики и выполнения остальных требований, предъявляемых к международным транзитным перевозкам, таких, например, как развитие логистических и информационных технологий в целях ускорения гарантированной доставки транзитных грузов, обеспечения их сохранности, внедрение современных технологий таможенного оформления и т.п. транзитный путь из АТР в Европу по Транссибирской магистрали мог бы быть вдвое дешевле и короче морского пути, поскольку срок доставки транзитных грузов по Транссибу составляет 8-12 дней, а морским транспортом – 1-1,5 месяца. Главная российская железнодорожная артерия смогла бы обеспечить многократно больший объем международных транзитных перевозок - примерно 15% общего грузопотока в сообщении Европа – Азия<sup>25</sup>.

В настоящее время стоимость перевозки морским транспортом одного стандартного контейнера из Азии в Европу обходится в 3000 долл. США, а срок доставки – от 30 до 40 дней<sup>26</sup>. Сроки доставки того же контейнера по Транссибу составляют от 12 до 15 суток, однако вследствие несбалансированной тарифной политики ОАО «РЖД», завышенных страховых ставок, недостатков в перевозочной работе и т.п. стоимость транзитной транспортировки в направлении Европа-Азия, используя российскую магистраль, возрастает до 4000 долл. США. Как утверждают российские специалисты в области транспорта, после реконструкции Транссиба и его обустройства в соответствии с международными стандартами, отвечающими требованиям «международный транспортный коридор», стоимость транспортировки стандартного контейнера, используя

территорию России, должна снизиться до конкурентных 1700 -2000 долларов США<sup>27</sup>.

Второе преимущество российских коммуникаций заключается в том, что РФ обладает уже действующей системой транзитных коридоров с достаточным запасом пропускной способности и возможностями реализации межнациональных транспортных проектов благодаря техническим и технологическим условиям. Например, российские железные дороги – вторая по протяженности транспортная система мира, а по длине электрифицированных магистралей они занимают первое место в мире. На Россию приходится свыше 20% грузооборота и 10% пассажирооборота всех железных дорог мира<sup>28</sup>. Отечественные магистрали нуждаются лишь в модернизации с учетом характера перспективных грузопотоков.

Третье преимущество – транзитная территория РФ представляет собой единое правовое, экономическое и административное поле. Хотя в условиях российской экономики невозможно говорить о полной его стабильности, однако при освоении альтернативных маршрутов проблем возникает еще больше, требуется поиск сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов. Наконец, нельзя не учитывать, что российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения с достаточно развитой инфраструктурой, тогда как международные альтернативные транзитные пути порой проходят по пустынным необжитым местам.

Для того чтобы Россия начала получать ощутимые доходы от транзита, необходимо интегрироваться в международную транспортную систему. Один из путей — Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, так как именно они соединяют РФ как со странами Европы, так и со странами АТР. По протяженности, грузонапряженности, пропускной и провозной способности Транссибу, соединяющему Москву и Дальний Восток, нет равных в мире – это самая длинная железная дорога в мире –

9288,2 км, а потенциальная возможность магистрали - перевозка более 100 млн. т грузов и 200 тыс. контейнеров в год. Магистраль - мощная двухпутная полностью электрифицированная железнодорожная линия, оборудованная современными средствами информатизации и связи, обеспечивающая перевозку более 50% российского экспорта и являющаяся естественным продолжением общеевропейского транспортного коридора № 2 (Москва-Ярославль-Киров-Пермь-Екатеринбург-Тюмень-Омск-Новосибирск-Красноярск-Иркутск-Улан-Удэ-Чита-Сковородино-Белогорск-Хабаровск-Уссурийск-Владивосток)<sup>29</sup>. Транссибирская магистраль проходит по территории 20 субъектов Российской Федерации и 5 федеральных округов. Вдоль магистрали расположено 87 городов с населением от 300 тыс. до 1,5 млн. человек. 14 городов, через которые проходит эта железная дорога, являются центрами субъектов РФ<sup>30</sup>. Эти богатые природными ресурсами регионы располагают значительным экспортным потенциалом и импортными возможностями. В регионах, обслуживаемых магистралью, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется почти 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины. Здесь сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов и др. Перевозки по Транссибу (включая перевозки во внутрироссийском сообщении) составляют около 40% от общего объема перевозки грузов по сети ОАО «РЖД»<sup>31</sup>. На востоке через пограничные станции Хасан, Гродеково, Махалино, Забайкальск, Наушки и тихоокеанские порты (Владивосток, Находка) Транссиб обеспечивает выход на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая и Монголии, а на западе, через российские порты (Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск) и пограничные переходы с бывшими республиками Советского Союза – в европейские



страны<sup>5</sup>. В течение столетия единственным сухопутным мостом, соединяющим страны Запада и Востока, была Транссибирская железнодорожная магистраль. Еще граф С.Ю.Витте в бытность свою министром путей сообщения Российской империи говорил о новой магистрали как о «части будущего трансъевразийского пути от Гавра до Владивостока и маньчжурских портов»<sup>32</sup>.

Посткризисное восстановление национальных экономик диктует поиск адекватных инфраструктурных проектов с высокой долей инновационных решений. Этим требованиям полностью отвечает российский транспортный коридор. Кроме того он ориентирует страны АТЭС, Европейского союза на совместные действия, нацеленные на укрепление международных институтов интеграции, рост международной торговли, капитализацию территорий, повышение устойчивости торгово-экономических отношений.

Значение российского транспортного коридора может проявиться и в макромасштабе – переключение значительной части товарооборота между Азией и Европой может сделать Россию интересной для мира. Положение, как можно предположить, резко изменится, если через российский Транссиб пойдут эти потоки. Россия займет уникальное место в мире, игнорировать ее станет невозможно. Любые внутрироссийские и межгосударственные конфликты будут восприниматься с позиции: а не нанесет ли это ущерб функционированию коридора? В какой-то мере это сопоставимо со значением Суэцкого канала и Египта<sup>33</sup>.

Проект превращения Транссиба и, соответственно, сопутствующей транспортной инфраструктуры в важнейший мировой транзитный коридор существует довольно давно. Логистика пути оказывается оптимальной

---

<sup>5</sup> Основные маршруты контейнерных поездов, пролегающие через Транссиб: ст. Находка-Восточная - ст. Марцево (доставка комплектующих Hyundai Motors Co. из Пусана на автосборочный завод в Таганроге); Находка – Москва; Находка – Брест; Забайкальск/Находка - Калининград/Клайпеда; Пекин – Москва; Калининград/Клайпеда - Москва («Меркурий»); Хельсинки - Москва («Северное сияние»); Берлин - Москва («Восточный ветер»); Брест - Улан-Батор («Монгольский вектор – 1»); Хух-Хото - Дуйсбург («Монгольский вектор – 2»); Страны Балтии - Казахстан/Центральная Азия («Балтика – Транзит»); Находка - Алма-Ата/Узбекистан; Брест - Алма-Ата («Казахстанский вектор»).

именно за счет того, что дорога проходит по территории одной страны. При этом Транссиб имеет не только региональное и общегосударственное значение, но и является важнейшей мировой транспортной коммуникацией – на сегодняшний день это кратчайший путь, соединяющий Азию и Европу. Россия предлагает транссибирские маршруты, не связанные с проездом по территории других государств. По Транссибу грузы могут доставляться из стран АТР, в первую очередь Китая, Японии и Кореи, в Европу, проходя таможенную только дважды на восточных и западных границах РФ. Отсутствие дополнительных таможенных постов сокращает время нахождения грузов в пути, повышая скорость их доставки.

Кроме того, у Российской Федерации есть планы существенного увеличения объема грузовых перевозок через арктические морские пути, что в свою очередь лежит в русле программы развития северных и восточных регионов страны. Российское правительство планирует создать зону свободной торговли и крупный транспортный узел (хаб) в районе порта Ванино на Дальнем Востоке, который будет связан через арктические морские пути с Мурманском и Баренцевым морем. Таким образом, Северный морской путь станет кратчайшим маршрутом, соединяющим Китай и страны АТР с Европой. Для реализации представленных планов правительством РФ разработана специальная программа строительства новых и модернизации старых портов на Северном Ледовитом океане и обновление российского ледокольного флота.

Но до сих пор Россия не только не реализовала эти возможности, но даже не достигла транзитного уровня Советского Союза. В 1980-е годы по Транссибу перевозилось до 100 млн. т. грузов и до 150 тыс. контейнеров<sup>34</sup>. Однако распад Советского Союза и последующие кризисные явления в экономике России, процессы дезинтеграции на постсоветском пространстве

привели к тому, что грузоперевозки резко сократились, а имеющиеся возможности магистрали используются на одну треть<sup>6</sup>.

В настоящее время состояние железнодорожной инфраструктуры Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей не отвечает потребностям роста рынка грузовых перевозок. Коэффициенты использования мощности на большинстве участков превышают предельно допустимые значения. Общая протяженность «узких мест» в 2010 году составляла порядка 10% общей протяженности дорог полигона, а к 2015 году прогнозируется более чем двухкратный рост этого показателя (более 2,1 тыс. км) даже при условии реализации запланированных в настоящее время мероприятий в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Несмотря на высокую техническую оснащенность восточного полигона Транссибирской магистрали, некоторые участки уже в настоящее время имеют недостаточную пропускную способность и ограничения скорости движения поездов, вызванные различными причинами. Реальное положение таково, что недостатка в грузовой базе сегодня нет, чего нельзя сказать о пропускных мощностях. Сегодня из-за этого мы не способны обработать даже те предложения, которые есть на рынке.

С развитием Транссибирской магистрали и транспортного коридора «Европа - Россия - Азиатско-Тихоокеанский регион» связано и большое количество проблемных вопросов. Например, железнодорожная сеть Приволжского федерального округа с протяженностью эксплуатационных путей железнодорожного транспорта общего пользования около 15 тысяч км в целом исчерпала свой потенциал - она имеет многочисленные участки с недостаточной пропускной способностью. Медленно проводится

---

<sup>6</sup> По мнению экспертов Мирового банка (МБ), вся российская транспортная инфраструктура в целом находится в плохом состоянии, которое ещё более ухудшается из-за недостаточного объёма капиталовложений в её развитие, содержание и ремонт. Специалисты МБ полагают, что России необходимо увеличить расходы на модернизацию транспортного комплекса до 2% ВВП, а также повысить эффективность государственных расходов в сфере строительства транспортной инфраструктуры (О месте РФ по уровню развития транспорта и логистики в АТЭС//БИКИ. № 142 (9836). 10 декабря . 2011. с. 3).

реконструкция и усиление участков, строительство обходов городов и транспортных узлов, практически не строятся новые линии. Не обеспечивается необходимый уровень транспортной доступности и качество услуг, как для бизнеса, так и для населения, сдерживая реализацию транзитного потенциала территории и развитие транспортно-логистических технологий.

Ограничения пропускной способности сети железных дорог ОАО «РЖД» создают риски невыполнения требуемых промышленности объемов перевозки. На сегодняшний день протяженность «узких мест» сети ОАО «РЖД» составляет около 6 тыс. км, а нагрузка на инфраструктуру одна из самых высоких в мире и практически достигла максимального за всю историю России уровня<sup>35</sup>.

Объективно существуют внешний и внутренний факторы, тормозящие развитие транзита через территорию РФ.

Внешний фактор обусловлен тем, что основным маршрутом перевозки грузов между странами АТР и Европой является морской путь через Суэцкий канал. За последнее время грузоместимость магистральных контейнеровозов, использующихся на данных маршрутах, значительно увеличилась, что привело к существенному снижению себестоимости перевозок. И, как результат, себестоимость транспортировки грузов по Транссибу значительно превышает расходы по доставке грузов из стран АТР в Европу, даже с учетом затрат на прохождение Суэцкого канала<sup>36</sup>. В среднем транспортировка морским путем обходится в два раза дешевле, чем по Транссибу<sup>37</sup>. По прогнозам аналитиков Мирового Банка (World Bank), объем товарооборота между странами АТР и Европой, который в 2010 году составлял около 1,3 трлн. долл., в период с 2011 по 2015 годы ежегодно будет возрастать на 5 – 8%. И крупные морские судоходные компании не захотят делиться с железнодорожниками таким лакомым куском пирога.

В 2010 году мировое контейнерное судоходство вернулось на стезю роста. Совокупный объем обработки грузов в портах мира увеличился на 11% и рекордный уровень 2008 года был превзойден. Ключевую роль в данном подъеме сыграли необходимость пополнения запасов в промышленном секторе и быстрое оживление во внешней торговле многих стран, прежде всего Азиатско-Тихоокеанского региона. Порты Азии обработали контейнерных грузов на 13% больше, чем в 2009 году, тогда как порты Северной Америки – на 9% и порты Западной Европы – на 7%.

В последние годы обработка контейнерных грузов (а это, преимущественно, внешнеторговые) все более перемещалась в азиатские порты, и в 2010 году около 70% ее глобального объема приходилось на Азию. В этом регионе находится 9 из 10 крупнейших по обороту контейнерных грузов портов мира (против 5 в 2000 году). 6 из 10 указанных портов принадлежат КНР. Нарращивают свои портовые мощности и такие страны Азии, как Корея, Малайзия, Индонезия и Вьетнам<sup>38</sup>.

Хотя в ближайшие несколько лет на мировом рынке контейнерных перевозок появятся дополнительные транспортные средства, прежде всего в виде новых сверхкрупных контейнеровозов, спрос на нем по-прежнему будет увеличиваться быстрее, чем предложение, и, как следствие, среднегодовой прирост мирового объема обработки контейнерных грузов в портах в 2012 – 2015 годах составит 7 – 8%.

С целью снижения ставок фрахта, судовладельцы постоянно совершенствуют и обновляют свой контейнерный флот. В начале 2011 года крупнейшая в мире морская компания по транспортировке контейнеров «AP Moller-Maersk AS» подписала контракт на сумму 1,9 млрд. долл. США с южнокорейской судостроительной компанией «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd» о строительстве десяти самых современных контейнеровозов. Супергиганты, которые будут построены в период 2013 – 2015 годов, смогут одновременно перевозить 18 тыс. контейнеров каждый –

этого количества достаточно, чтобы заполнить площадь Times Square в Нью-Йорке<sup>39</sup>.

Эти суда класса «Triple-E» поражают своими размерами: длина – 400 м, ширина – 59 м и высота 73 м. Их вместительность на 16% больше нынешних самых крупных контейнеровозов, которые могут вмещать не более 13,1 тыс. контейнеров. Контракт (крупнейший за всю историю судостроения) общей суммой в 5,7 млрд. долл. США оговаривает права на дополнительное строительство еще 20 таких контейнеровозов. На долю датской компании «Maersk» приходится 18 % всех контейнерных перевозок из Азии в Европу и 15% этих перевозок из Европы в Азию. Все строящиеся для компании суда предназначены *для китайского рынка*, доля которого в контейнерных перевозках компании «Maersk» составляет более 75%. Они будут приписаны к 5 крупнейшим и наиболее глубоководным китайским портам - Нинбо, Шанхай, Сямэнь, Яньтай и Сянган. Новые контейнеровозы будут потреблять на 35% меньше топлива (выбросы CO<sub>2</sub> сократятся на 50%), а вкуче с повышенной грузоподъемностью они несомненно окажут влияние на понижение ставок грузового фрахта<sup>40</sup>. Габариты двигателей у контейнеровозов класса «Triple-E» будут на 20 % меньше, чем у судов класса «E», так как их конструкция рассчитана скорее на скорость в 19 узлов, нежели на стандартную в 23 узла. Известно, что после разразившегося в 2008 году мирового финансового кризиса контейнерные суда систематически курсируют на пониженной скорости, так как это помогает операторам экономить топливо и сокращать углеродные выбросы<sup>41</sup>.

Морская аналитическая компания «Drewry Shipping Consultants» полагает, что благоприятные экономические условия позволят владельцам контейнерных судов получать в ближайшие 5 лет достаточно прибыли. В случае же возможного снижения спроса они смогут воспользоваться таким рычагом, как замедление скорости хода судов. При этом на отдельных маршрутах данное замедление может стать скорее правилом, нежели

исключением, так как многие суда были в последние годы соответствующим образом переоборудованы<sup>42</sup>.

Китайская судостроительная промышленность наряду с совершенствованием флота для перевозки контейнеров добилась значительных успехов в развитии отечественных сухогрузов. 23 февраля 2012 года из порта Далянь (Ляонин) в первый рейс в Бразилию отправился крупнейший в мире по грузоподъемности в 313 тыс. т супер-рудовоз китайского производства «GEMMA». Изготовленный за 1 год и 3 месяца на Даляньском объединении тяжелого судостроения поражает своими размерами: его длина составляет 330 м, ширина – 57 м, а вес – 151 тыс. 915 т. Введение в эксплуатацию подобных гигантских сухогрузов несомненно будет способствовать снижению стоимости транспортировки экспортных грузов КНР<sup>43</sup>.

Внутренняя причина недостаточной загруженности Транссибирской магистрали обусловлена нерациональной и негибкой системой и дороговизной железнодорожных тарифов ОАО «РЖД», неразвитостью отношений в сфере страхования грузов, ответственности перевозчика, ограниченностью инвестиций в развитие объектов транспортно-технологического обеспечения международных транспортных коридоров, без которых невозможен современный транзит<sup>44</sup>. Во время экономических кризисов грузоперевозчики всегда понижают свои тарифы во избежание потери клиентской базы. Например, во время мирового финансового кризиса морской путь стал еще более конкурентоспособным по сравнению с сухопутным ввиду резкого сокращения ставки фрахта. Стоимость перевозки 40-футового контейнера из южнокорейского порта Пусан в Москву по морю во время последнего мирового финансового потрясения составляла 2200-2500 долл. США, сократившись примерно на 1000 долл. США по сравнению с обычными ценами морского фрахта в 3500 долл. США. В то же время тарифы на перевозку грузов по Транссибирской магистрали постоянно

росли: на 27% в 2006 году, на 21% в 2007 и на 20% в 2008 годах. Рост железнодорожных тарифов сохранялся даже при росте грузооборота, хотя должен был сокращаться. Таким образом, разница в тарифах на грузоперевозки Транссибом и морским путем практически удвоилась<sup>45</sup>.

10 крупнейших морских перевозчиков КНР, включая «COSCO Holdings Co», занимающиеся перевозкой экспортных грузов по маршрутам Азия – Европа и Азия – побережье США, в целях сохранения конкурентоспособности морского транзита сохраняли пониженные ставки грузового фрахта начиная с 2008 года. И лишь в условиях заметного оживления международной торговли, отсутствия реальных конкурентов в области международного транзита в лице других видов транспорта, китайские морские компании приняли решение о повышении с мая 2011 года стоимости морской перевозки в направлении Азия - Европа 20-футового контейнера на 300 долл. США и 40-футового контейнера – на 240 долл. США. По маршруту Азия – восточное побережье США и страны Мексиканского залива повышение составило 400 и 500 долл. США, соответственно<sup>46</sup>. Даже несмотря на последнее повышение ставки морского грузового фрахта, экспорт товаров в КНР и другие страны АТР из Европы через дальневосточные порты с доставкой внешнеторговых грузов к ним по Транссибу по-прежнему обходится дороже, чем экспорт морским путем. Поразительно, но в настоящее время более 15% российских грузов экспортируется и импортируется через иностранные порты, на чем Россия теряет более 1,5 млрд. долл. в год<sup>47</sup>. И, как результат, существенная часть импорта из стран АТР доставляется в нашу страну не короткими маршрутами через российские дальневосточные порты и далее по Транссибу, а извилистым морским путем через Суэцкий канал и порты Европы. Более высокая стоимость транзита железнодорожным транспортом определяется и непоследовательностью тарифной политики ОАО «РЖД», которое часто меняет транзитные тарифы, что вносит хаос в работу транспортных



компаний. Судоходные компании устанавливают тарифы строго раз в год, заблаговременно уведомляя об этом грузоотправителей, тогда как ОАО «РЖД» меняет их по несколько раз в год.<sup>48</sup> Привлекательность транзитных перевозок по Транссибирской магистрали для южнокорейских компаний резко уменьшилась после того, как в 2006 году ОАО «РЖД» подняло тарифы на грузовые перевозки практически на 30%. Более 90% корейского груза направляемого в страны Центральной Азии и обслуживаемого Транссибом, было перенаправлено на китайскую Евроазиатскую трансконтинентальную магистраль.

Развитие транзитного грузопотока не даст должного экономического эффекта, если он не будет сопровождаться мерами разумного тарифного регулирования. К примеру, отдельный учет инфраструктурной, тяговой и вагонной составляющих сделает тариф более прозрачным и гибким, будет стимулировать развитие конкуренции. Эти механизмы не могут сводиться к простой калькуляции себестоимости и не должны ограничиваться учетом интересов отдельного перевозчика, ОАО «РЖД», например. Спецификой России является то обстоятельство, что 100% акций ОАО «РЖД» принадлежит государству, тогда как железные дороги во многих странах мира приватизированы, что позволяет при осуществлении грузового транзита применять гибкие и конкурентоспособные тарифы. Уже начат процесс реформирования тарифных ставок и системы управления российским железнодорожным транспортом, который, однако, далек от завершения и даже от определенности<sup>49</sup>. Сегодня же, несмотря на то, что сквозная тарифная ставка российского транзита практически одинакова, большой поток наших грузов, идущий в направлении китайских портов вследствие дороговизны российских железнодорожных тарифов, движется вокруг Евразии, хотя импорт транспортных услуг там несоразмерно велик. Наша же страна при этом теряет доходы и налоговую базу<sup>50</sup>.

Учитывая отсутствие единого интереса всех участников транспортной цепочки в оптимизации маржи и дифференцированного подхода к установлению цен на перевозку и переработку транзитных контейнеропотоков, *необходимо дерегулирование тарифов на транзит*, чтобы государство определяло только максимальный и минимальный уровень тарифов с тем, чтобы в рамках образовавшегося тарифного коридора компании-перевозчики могли бы гибко выстраивать свою тарифную политику с учетом конъюнктуры рынка. Это позволит оперативно реагировать на изменения рынка с помощью тарифной составляющей.

Сегодня китайско-казахстанскую границу в районе станции Дружба ежегодно пересекают более 10 млн. т грузов и 100 тыс. контейнеров, а этот международный железнодорожный маршрут является одним из альтернативных российскому транзитному транссибирскому направлению перевозки грузов из стран АТР в Европейский союз (Китай – Казахстан и через Ташкент, Самарканд, Учкудук, Нукус и Бейнеу достигает восточного берега Каспия у порта Актау, где берет начало паромная переправа на Баку, – далее в Европу). Для России важно и выгодно существенную часть этого потока пропустить по своим транспортным коммуникациям. Важно это и для Казахстана. Следует помнить, что конкуренция создает мощные стимулы для предпочтения. Например, едва хлопковый поток из Узбекистана по маршруту ТРАСЕКА (Бухара – Ашхабат – Баку – Потти) достиг 0,5 млн. т в год, как казахские железные дороги пошли на беспрецедентные льготы, снизив, иногда до 50%, тариф для транзитных грузов, направляемых в порт Актау и стремясь сделать свои железные дороги для транзита выгодными и привлекательными. Узбекистан от этого в прямом выигрыше – сокращение транспортных расходов сделало его экспорт более конкурентоспособным<sup>51</sup>. Эта практика заслуживает глубокого анализа и изучения. И ответ на вопрос, каким путем пойдут экспортные грузы из стран АТР в Европу, через Китай - Казахстан – Кавказ или Россию, будет один: *по тому маршруту, где дешевле*.

В Федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» отмечается, что из-за значительной удаленности от центра (до 10 тыс. км) регион характеризуется неразвитостью инфраструктуры и высокими тарифами. Транспортная составляющая в цене товаров в ДФО равняется 55-70%, что является существенным ограничением экономического роста. Главная задача для Дальнего Востока – снизить себестоимость продукции за счет уменьшения доли транспортных расходов. В среднем по России доля транспортных затрат в себестоимости продукции составляет 15-25%, в странах с развитой рыночной экономикой – 7-8%<sup>52</sup>.

Железнодорожный транзит из Европы в Китай через территорию России осложняется из-за различий в ширине колеи. В странах Восточной и Западной Европы (исключение составляют Испания, Португалия и Финляндия) и в Китае ширина железнодорожной колеи составляет 1435 мм. В странах бывшего СССР, в том числе и в Балтийских государствах, был принят другой стандарт – 1520 мм. Таким образом, при переходе с одной колеи на другую необходимо менять железнодорожную тележку, для чего нужно поднимать вагоны или перегружать контейнеры. Это приводит к простоям на пограничных пунктах из-за технических и технологических проблем, которые усугубляются прохождением таможенного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля.

Общими проблемными вопросами международного железнодорожного сообщения всех приграничных регионов Дальнего Востока является упрощение процедуры таможенного оформления на перевозку багажа и грузобагажа в страны Европы и Восточной Азии, для привлечения дополнительных клиентов, а также возможность пересмотра тарифной политики, в связи с ужесточением конкуренции с авиатранспортом в прямом сообщении.

Пограничные и приграничные инфраструктуры неподготовлены к прозрачному режиму в отношении транспортных и товарных потоков – чрезвычайно велики сверхнормативные простои судов в морских портах, связанные с выполнением таможенных и пограничных процедур, что сказывается на конкурентоспособности как флота, так и портовой индустрии<sup>53</sup>. Контрольно-надзорные операции удлиняют процесс доставки грузов, составляя иногда до 30% времени рейса. Процедура таможенного оформления импортных грузов в российских портах Дальнего Востока порой длится до двух недель, тогда как в мире в среднем занимает 12 часов<sup>54</sup>.

Выход контейнера из ворот терминала в ряде портов Китая и Европы занимает немного времени. Например, в Сингапуре можно получить груз уже через час после того, как контейнеровоз зашел в порт – насколько тонко отрегулированы все механизмы. На российских железных дорогах получения груза можно ждать сутками. Так стоит ли удивляться, что грузоотправители предпочитают отправлять свои товары через Суэцкий канал, а Транссиб стоит недозагруженным<sup>55</sup>.

Федеральная таможенная служба Российской Федерации (ФТС России) часто задерживает транзитные грузы по различным причинам, что заставляет грузоотправителей отказаться от перевозки через ее территорию. Так, компания «Samsung» отказалась от транзита через Россию после задержания таможеней нескольких крупных партий бытовой техники, идущей в страны Северной Европы. Суммарно, действия ОАО «РЖД» и ФТС России привели к резкому сокращению грузоперевозок по Транссибу. В 2005 году они составляли 126 тыс. 20-футовых контейнеров (90% от максимального уровня контейнерного транзита по Транссибу, достигнутого в 1981-1982 годах), а уже в 2006 году упали до 40 тыс. единиц, а в 2007 году едва превысили 42 тыс. 20-футовых контейнеров. Задержки в пути, вызванные различными причинами, приводят не только к удорожанию перевозок, но и к потере главного преимущества сухопутного транзита через территорию РФ

по сравнению с морскими перевозками – сокращению времени доставки. Слабое техническое оснащение ОАО «РЖД» не позволяет рассчитывать на крупный контейнерный грузопоток. У транспортных компаний дефицит 40-футовых контейнеров, на которые приходится около 70% мирового контейнерного грузопотока, нет новых 45-футовых контейнеров, не хватает фитинговых платформ.

В пределах российских коридоров и пограничных пунктах пропуска в дальневосточных морских портах производится перевалка контейнерных и других грузов с морских судов в железнодорожные составы и обратно. Это вызывает объективные трудности, связанные с различиями провозных способностей, например, российского морского контейнеровоза (1500-1900 TEU) и контейнерного железнодорожного состава (100-120 TEU). Для дальнейшей отправки по железной дороге прибывающих в порт на одном контейнеровозе контейнеров TEU требуется 15-20 контейнерных составов – очевидно, что одновременная подача под погрузку такого количества поездов невозможна. Как следствие, дальнейшая отправка по железной дороге контейнерной партии занимает несколько суток. При этом возникает частная проблема согласования частоты движения морских судов и железнодорожных составов и комплексная проблема согласования взаимных обязанностей и ответственностей морских и железнодорожных транспортных организаций при выполнении мультимодальных перевозок.

Наконец, правила ОАО «РЖД» требуют подавать заявку на перевозку за 15 дней до начала перевозок и крайне жестко регламентируют перевозки 20- и 40-футовых контейнеров. Любой бизнесмен, который ведет торговлю с Китаем, знает, что морские перевозчики, как правило, не берут денег за возврат в Шанхай, Нинбо (или любой другой порт КНР) пустого контейнера. Принцип «зарабатывать на обороте и лояльности к клиентам» прекрасно работает в этом глобальном транзитном транспортном бизнесе, но только не

на российских железных дорогах. Возврат пустого контейнера в Китай по Транссибу, как правило, будет стоить денег<sup>56</sup>.

В докладе «Marshall School of Business» Университета Южной Калифорнии (США), представленном в рамках заседания рабочей группы Делового консультативного совета при АТЭС, говорится, что Россия находится на последнем месте по уровню развития транспортных и логистических цепочек среди стран АТЭС. Исследование было направлено на выявление и количественную оценку наиболее значимых узких мест и барьеров, которые влекут за собой временные задержки, увеличивают транспортные расходы и риски роста длины логистических цепочек.

В исследовании участвовали руководители более 180 компаний, а также эксперты из стран АТЭС. В докладе отмечается, что по уровню эффективности логистических цепочек на первом месте среди экономик стран АТЭС стоит Сингапур, а эффективность российской логистики составляет 63,8% эффективности логистики этой страны-города. Так, подготовка транспортных документов на экспорт или импорт товаров в России занимает 25 дней и обходится компаниям в среднем 200 долл. США (Сингапур – 1 день и 105 долл. США). Прохождение таможенного контроля в РФ – 3-4 дня при стоимости в 500 долл. США (страны АТЭС в среднем – 1 день и 31 долл. США), оформление груза в российском порту – 3 дня и 250 долл. США (страны АТЭС – 1 день и 180 долл. США)<sup>57</sup>.

В начале 21-го века претерпела значительные изменения мировая структура перевозимых грузов - ускоренными темпами растут объемы контейнерных перевозок. За последние годы их прирост составил 200%. В 2005 году доля контейнерных грузов в общем объеме мировых грузоперевозок составила 55%, а к 2012 году она достигнет 70%<sup>58</sup>.

Известно, что, несмотря на ежегодный 8%-ный прирост объемов мирового рынка контейнерных перевозок, Россия в настоящее время существенно отстает от развитых стран по уровню контейнеризации, что

создает предпосылки к периферийному положению России в мировой системе грузоперевозок. Доля транзитных перевозок неадекватно мала и не соответствует выгодному положению России на пути международных транспортных коридоров.

Объем транзита по Транссибу, начиная с 2006 года, не превышает 30-40 тыс. стандартных 20-футовых контейнеров. Несмотря на 27%-ый рост объема транзитных перевозок в 2011 году, этот показатель был равен около 35 тыс. контейнеров ДФЭ. Анализ перегрузки грузов в контейнерах в морских портах России в 2011 году показал, что доля перевалки контейнеров в импортном направлении составила 45,6%, в экспортном направлении - 44,5% и всего лишь 0,5% перегружалось в транзитном направлении<sup>59</sup>. В России контейнерами перевозятся всего 6% экспортных грузов и 31% импортных - по уровню сервиса и технических возможностей перевозок ОАО «РЖД» резко уступает судоходным компаниям<sup>60</sup>.

Таким образом, Россия может оказаться в ситуации вынужденного «отказа» от части контейнерного транзита либо в пользу Китая (Евроазиатская трансконтинентальная магистраль), либо азиатских морских перевозчиков. Также наиболее проблемными точками являются направления Санкт-Петербург – Европа и коридор Приморье-1.

Основная проблема низкой востребованности транзитного потенциала Транссибирской магистрали состоит в отсутствии логистической подготовки и сопровождения транзитных перевозок грузов по суше между двумя основными экономическими центрами Восточного полушария – странами ЕС и АТР. После распада СССР исчезли государственные предприятия, которые собирали транзитные грузы в странах АТР и отправляли их дальше по Транссибу в Европу - до 1991 года такими отправками занимались «Союзвнештранс» и «Союзтранзит»<sup>61</sup>.

В перевозках внешнеэкономических и международных транзитных грузов наиболее узким местом является и в перспективе может остаться

направление Транссибирской магистрали. Предполагаемый рост транзитного потока потребует значительного роста скоростных характеристик транспортных ходов. А это существенно ограничит возможности пропуска по Транссибу «тихоходных» грузов, таких как уголь, лес, металл, минеральное сырье и др. В связи с ростом объемов их перевозок по внутрирегиональным направлениям мощностей Транссибирской магистрали по центральному ходу может оказаться недостаточно для удовлетворения потребностей вывоза европейских и уральских сырьевых грузов на рынок АТР.

Существует ряд проблем, связанных с электрификацией участков Транссибирской магистрали, влияющих на развитие международного транспортного коридора и экономики Дальневосточного, Сибирского и других федеральных округов РФ. Электрификация участка Заудинск - Наушки с усилением внешнего электроснабжения позволит увеличить пропускную способность магистрали, увеличить поток грузов по коридору Азия – Европа, причем возможно привлечение инвесторов Китая, Монголии Западной Европы. Электрификация участка Таксимо - Хани с усилением внешнего электроснабжения в связи одновременно с укладкой вторых путей позволит увеличить пропускную способность транспортного коридора Дальний Восток - Европа на участке БАМ.

Обращает на себя внимание и недостаточная пропускная способность некоторых узлов Транссибирской магистрали. Строительство обводных путей вокруг Иркутского узла (участок Мегет - Гончарово) и вокруг Тайшетского узла (участок Бирюсинск - Байроновка) позволит увеличить пропускную способность Восточно-Сибирской железной дороги. Прокладка обходного железнодорожного пути Большой луг - Слюдянка длиной около 80 км сэкономит время прохождения поездов по Транссибирской магистрали.

В настоящее время причина слабой транзитной загруженности Транссиба и БАМа связана и с узостью базы грузового наполнения



железнодорожных магистралей со стороны других видов транспорта, дальневосточных портов, в первую очередь. На Дальнем Востоке Россия имеет около 20 тыс. км морских побережий - на этот регион приходится 40% всех российских портовых мощностей; зоны перевозок из этих портов охватывают весь тихоокеанский бассейн, значительную часть бассейна Северного Ледовитого океана, Индийского океана, выходя и в бассейн Атлантики. Вдоль дальневосточного побережья (протяженность – около 6 тыс. морских миль) функционируют 22 морских порта. Порты Приморья и порт Ванино соединены с Транссибом и Байкало-Амурской магистралью, образуя с припортовыми железнодорожными станциями транспортные узлы – Владивостокский торговый порт, Находкинский (торговый и нефтяной порты), порт Восточный и Ванинский (порты Ванино, Советская гавань и ЗАО «Трансбункер»). Таким образом, расположение дальневосточных портов идеально для внутрирегионального и международного транзита<sup>62</sup>.

Возрастающие объемы перевозок диктуют необходимость строительства и реконструкции перегрузочных терминалов в тихоокеанских портах Владивостоке, Находке, Ванино, Посьет, Зарубино. Однако из-за несоответствия мощности портов предъявляемым железнодорожными магистралями объемам, недостатка и значительного износа погрузочно-разгрузочных устройств, несвоевременного подвода судов, а также неравномерной отгрузки грузов железными дорогами, во взаимодействии с портами постоянно возникают проблемы с их выгрузкой, чаще всего – в осенне-зимний период. Это приводит к увеличению технологической нормы наличия грузов и вынужденному «бросанию» поездов на подходах к портам<sup>63</sup>.

В России, в отличие от других стран региона, портовая инфраструктура, практически не совершенствовавшаяся после распада СССР, развита плохо. Суммарная пропускная способность Владивостока, Находки и порта Восточный (в обоих направлениях) составляет 25 млн. т в

год, тогда как только экспортные потребности достигают 30 млн. т. Порты Дальнего Востока обрабатывают только около 20% российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты РФ, при этом около 80% всех морских перевозок дальневосточного бассейна осуществляются через порты южного Приморья. В целом по Дальнему Востоку загруженность портовых мощностей составляет не более 60%<sup>64</sup>.

Все последние годы основным рынком, на котором рос спрос на уголь, были страны АТР – Япония, Южная Корея, Юго-Восточная Азия. И это единственный регион, где даже в условиях мирового финансового кризиса, был значительный и реальный спрос. Существенно увеличивают закупки угля из других стран Китай и Индия. Эксперты полагают, что в период 2012 – 2015 годов потребление импортного угля в Азии увеличится более чем на 30%. В настоящее время основными поставщиками на рынок АТР являются Индонезия и Австралия, а Россия удовлетворяет менее 5%. Основная причина подобного положения – серьезная нехватка мощностей и портов для экспорта угля на восточном побережье России<sup>65</sup>.

Говоря о портовой инфраструктуре, следует заметить, что в ней задействованы порталные краны, остающиеся основным видом перегрузочных средств в портах. Однако у 80% этих кранов возраст превышает 12 лет, а 40% - находится за пределами нормативного срока эксплуатации в 25 лет. Среди них встречаются и «ветераны», отметившие свое 40-летие. Поэтому состояние, в котором находится перегрузочное оборудование российских морских портов, в целом, можно характеризовать как кризисное<sup>66</sup>. В портах не хватает современных перегрузочных терминалов, а низкий уровень портовой инфраструктуры не позволяет принимать контейнеровозы нового поколения<sup>67</sup>. Вообще у России нет крупных перевалочных портов на Дальнем Востоке, а на экономики стран-членов АТЭС в 2010 году приходилось, например, 38% мирового импорта зерна<sup>68</sup>.

Другой проблемой состояния морских портов является существенный (в среднем 50% и более) физический износ их гидротехнических сооружений. А в целом ряде портов, особенно на востоке страны, их износ приближается к 90%, что требует либо крупного капитального ремонта таких сооружений, либо их полной реконструкции и обновления, без чего эти порты через несколько лет не смогут обеспечивать обработку судов даже на рейдах<sup>69</sup>.

Только перечисленного достаточно, чтобы представить себе трудности, с которыми сталкиваются наши морские порты, и вытекающую из этого проблематичность возможности для них обеспечивать решения записанных в Морской доктрине России задач: «повышения эффективности использования существующей транспортной инфраструктуры Дальнего Востока для привлечения на Транссибирскую магистраль транзитных грузов из Юго-Восточной Азии и США в Европу и другие страны»<sup>70</sup>. В действующей «Стратегии развития морской деятельности РФ» поставлена задача – к 2020 году сократить объемы российских грузов, проходящих через чужие порты, с нынешних 15% до 5%<sup>71</sup>.

Многие японские компании строят автомобильные заводы в западных регионах России. В этом смысле как логистический центр особую значимость приобретает Санкт-Петербург. Удобные порты, развитая инфраструктура, в том числе железнодорожная, и низкая себестоимость доставки грузов морем делают этот регион более конкурентоспособным по сравнению с маршрутом доставки грузов в Россию через порт Восточный по Транссибирской магистрали. Порт Восточный является крайне неудобным, поскольку в порту существует множество трудностей при таможенном оформлении грузов, слишком велик срок стоянки зарубежных судов на внешнем рейде в ожидании разгрузки, крайне высокие тарифы на обслуживание. Многие японские и китайские компании предпочитают ввозить груз в Россию через корейский Пусан, либо китайский Шанхай, что

получается быстрее и дешевле<sup>7</sup>. По мнению японских экспертов, порт Восточный на данный момент не может соответствовать статусу «главных экспортных ворот» на востоке России, поэтому японские компании всячески пытаются диверсифицировать пути поставок. В частности, уже давно используется маршрут через Корею<sup>72</sup>.

Правда, наметилось оживление торговли России со странами АТР и некоторое увеличение транзита, что повлекло рост объемов перевалки грузов в дальневосточных портах. Однако при этом заметно изменилась и структура их потоков, что требует увеличения мощностей для обработки наливных грузов (в первую очередь, нефти и нефтепродуктов), сыпучих грузов (прежде всего, угля и удобрений), а также контейнеров. В частности, в Тихоокеанском регионе существенное влияние на это оказывает реализация энергетических проектов на Сахалине. С учетом таких тенденций нужна системная модернизация портов Восточный, Ванино, Владивосток, Находка, Зарубино, сопровождаемая согласованным развитием припортовых железнодорожных станций и подходов к ним<sup>73</sup>. При соответствующей перспективным сценариям развития внешней торговли, диверсификации портовой индустрии, наращивании мощностей для переработки контейнеров, облегчении формальностей в порту и требований в отношении документов и процедур при приходе и стоянке судов заграничного плавания порт Восточный может ожидать увеличение потока грузов из китайских портов Шанхай, Сянган, корейских Пусан, Масан, японских Кобе, Нагоя, Иокогама, Модзи, Тояма. А через них на Транссибирскую магистраль будут доставляться грузы из США, Таиланда, Вьетнама, Индии, Индонезии и Филиппин<sup>74</sup>.

---

<sup>7</sup> К примеру, стоимость перегрузки морского контейнера в порту Шанхай составляет 50 долл. США, тогда как в российском порту Восточный – свыше 150 долл. США (Агафонов Г.Д. Перспективные направления сотрудничества в сфере морской индустрии как составляющая экономического роста ШОС//Стратегия развития ШОС и политика России в этой организации. М., ИДВ РАН. 2012. с. 144).

Российский флот ныне не в состоянии обеспечивать полноценную транспортировку отечественных внешнеторговых грузов - Россия зависит от иностранных судоходных компаний, на которые приходится основной объем экспортно-импортных перевозок по всем главным грузам внешней торговли РФ (нефть, руда, уголь, лес и т.п.). Грузообороты портов сопредельных стран на 1,5-2 порядка выше, чем у портов Приморья. Транспортные системы Северо-Восточной Азии совершенствуются в унисон усилению экономического взаимодействия стран региона. Особенно интенсивно развивается их морская деятельность, что обусловлено в первую очередь островным или полуостровным положением большинства стран Северо-Восточной Азии или обладанием весьма протяженными морскими побережьями. Эти страны придают особое значение морским перевозкам, что видно уже из грузовой вместимости их флотов и наличия у них крупнейших в мире портов.

Практически все страны АТЭС и США, имеющие выход к морю, рассматривают морской транспорт как базовую отрасль экономики и задачи развития торгового флота относятся к числу приоритетных, ибо морские перевозки по сравнению с другими видами транспорта характеризуются самыми низкими транспортными издержками. Поэтому на долю морского флота приходится около 80% всех экспортно-импортных грузов в мире<sup>75</sup>.

И, тем не менее, сухопутный транзит через территорию России имеет свои преимущества: во-первых, существуют технические границы объемов провозимых через Суэцкий канал грузов. Во-вторых, в настоящее время проход судов через Аденский залив стал небезопасен в связи с обострением проблемы пиратства у берегов Сомали. Вследствие повышения рисков увеличиваются страховые платежи перевозчиков, что ведет к удорожанию контейнерного транзита морем. Использование альтернативного морского маршрута через мыс Доброй Надежды ведет к удлинению сроков доставки и, как следствие, серьезному удорожанию перевозок. В такой ситуации

основным конкурентным преимуществом перевозок через территорию РФ становится фактор времени доставки. Существует целый ряд наименований грузов, для которых время доставки определяет качество и конечную цену товара. В-третьих, сухопутный транзит позволит отчасти решить проблему порожнего прогона контейнеров из ЕС в страны АТР. Дело в том, что основной поток грузов идет из государств АТР в Европу, обратно значительная часть контейнеров идет пустой. Таким образом, транспортные компании несут лишние расходы. Данную проблему можно решить за счет заполнения контейнеров товарами, произведенными в ЕС и поставляемыми в страны АТР. Учитывая вышеперечисленные факторы, потенциал сухопутного транзита через территорию России достаточно высок. Однако для его реализации необходимо сделать перевозку грузов по Транссибирской магистрали более привлекательным, чем по морю, через Суэцкий канал<sup>76</sup>.

Ключевой веткой российского транзитного коридора выступает маршрут: Санкт – Петербург – Екатеринбург – Красноярск – Иркутск - Улан-Удэ – Чита – Хабаровск - порт Восточный, обеспечивающий, в основном, доставку грузов из Южной Кореи и Японии. Основными стратегическими ответвлениями являются маршруты: Уссурийск – Сеул - Пуссан, а также Чита – Забайкальск - Харбин, Улан-Удэ – Кяхта - Улан-Батор - Пекин. Второй из названных маршрутов обеспечивает доставку грузов из Северо-Восточного Китая. Последний же маршрут позволяет охватить грузопотоки, формируемые в Центральном Китае и Монголии<sup>77</sup>.

Одной из важнейших задач в рамках транспортного союза Азия - Россия – Европа является развитие транзитного потенциала стран-участников, позволяющего осуществлять перевозку грузов между странами АТР и Европейского союза по кратчайшему пути с минимальными транспортными издержками. По территории Российской Федерации проходит несколько евразийских транспортных маршрутов, которые соответствуют понятию «международный транспортный коридор» (МТК),

сформулированные в ходе работы первой, в 1993 году в Праге, и второй, в 1994 году на острове Крит Общеευропейских конференций по транспорту. Смысл понятия «транспортный коридор» сводится к следующему: МТК является совокупностью магистральных транспортных коммуникаций, связывающих крупные транспортные узлы, обеспечивающих использование интермодальных технологий перевозок, а также оптимально расположенных многофункциональных транспортных терминалов и перегрузочных мощностей.

Система международных транспортных коридоров на территории Дальнего Востока и Байкальского региона РФ включает в себя Транссибирскую и Байкало-Амурскую железнодорожные магистрали; Северный морской путь (северо-восточные провинции Китая – «Приморье-1», «Приморье-2» - Северная Европа); а также коридоры регионального значения, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Северо-Восточной Азии по схеме: транспортный коридор «Приморье-1» (Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – Владивосток/Восточный/Находка – порты стран АТР) и транспортный коридор «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – западное побережье США/порты Японии/Республики Корея и других стран АТР). Эти два коридора регионального значения являются перспективными, однако их разработка, по существу, находится на начальной стадии<sup>78</sup>.

Создаваемый транзитный транспортный коридор на базе российской транспортной системы – это стратегическая альтернатива традиционному морскому пути с Дальнего Востока и из стран АТЭС вокруг Индии и через Суэцкий канал. Основное преимущество нового коридора состоит в том, что он будет создаваться с использованием уже действующих транспортных магистралей, требующих объединения в единую транспортную инфраструктуру. Российский проект международного транспортного

коридора хорошо обеспечен достоверной базой знаний по топографии, геологии, гидрографии и т.д. Вместе с тем имеющиеся проектные решения выполнены в различные годы. Они во многом не увязаны между собой и ориентируют на технологии, строительные материалы, технику и оборудование, которые к настоящему времени морально устарели. Все это свидетельствует о необходимости анализа и обобщений проработок прошлых лет, выполнения новых проектных работ на принципиально новой методической, инженерно-технической и информационной основе, соответствующей международным требованиям к качеству строительных материалов и строительным работам с учетом интересов российских территорий, новых технологий и охраны окружающей среды.

Усиление роли Транссибирской магистрали как составляющего звена в системе российской международной транзитной системы<sup>79</sup> является одной из важнейших задач развития железнодорожного транспорта в России, определенных в государственных «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 года» и «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года»<sup>80</sup>.

Реализация комплексных проектов общегосударственного значения в рамках транспорта непосредственно осуществляется в рамках Федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)». К таким проектам, в частности, относятся проекты по развитию Транссибирской магистрали. Согласно этой ФЦП в задачу повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров (МТК) входит комплексное развитие инфраструктуры МТК «Транссиб» – Транссибирский контейнерный мост (Европа – Россия – Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров)<sup>81</sup>.

Представляется, что одним из направлений увеличения контейнерного грузопотока через Транссибирскую магистраль является создание



трансконтинентального транзитного коридора Республика Корея — РФ — Европа. Ежегодно 2,5 млн. контейнеров отправляется из южнокорейского порта Пусан морем через Индийский океан и Суэцкий канал в направлении Европы.

Решение об организации прямого железнодорожного сообщения между Республикой Корея и Россией было принято в 2001 году. В 2008 году в рамках проекта соединения Транскорейской магистрали (ТКМ) с Транссибом ОАО «РЖД» совместно с северокорейскими партнерами начали реализацию пилотной части проекта – реконструкции железнодорожной линии Хасан – Раджин и создание контейнерного терминала в порту Раджин<sup>82</sup>. Реализация проекта восстановления Транскорейской железной дороги от порта Пусан в Республике Корея до пограничного перехода Хасан — Туманган и далее соединение ее с Транссибом является экономически выгодным для РФ - более 60% потока грузовых контейнеров, поступающих в западном направлении по Транссибирской магистрали, формируются в Республике Корея. В этом грузопотоке китайские грузы составляют 66%, корейские – 31% и японские — 3%. Зачастую груз, направляемый в Россию из Китая и Японии, следует транзитом через Корею и официально считается корейским грузом<sup>83</sup>. Сейчас по Транссибирской магистрали ежегодно перевозится более 100 тыс. контейнеров. Прогнозируемые объемы перевозок по Транскорейской магистрали при открытии прямого железнодорожного сообщения от порта Пусан до станции Уссурийск транзитом через КНДР могут превысить 5 млн. т, а доходы РФ от транзита — 15 -20 млрд. долл. США<sup>84</sup>.

Транссибирская магистраль является полностью электрифицированной железной дорогой, проведена реконструкция 240-км железнодорожной ветки от места соединения Транссиба (разъезд Барановский под Уссурийском Приморского края) с граничащей с КНДР станцией Хасан. В 2007 году

началось восстановление отрезка железной дороги Раджин (КНДР) — Хасан (Россия), соединяющего Транссибирскую и Транскорейскую магистрали.

В настоящее время в отличие от России, где железнодорожный транспорт играет одну из ключевых ролей вместе с трубопроводным транспортом, для Республики Корея основным видом транспорта, обеспечивающим выход на внешние рынки, является морская. Несмотря на географическую близость и наличие сухопутного соединения между РК, Россией и Китаем, в силу политических и идеологических противоречий на Корейском полуострове обеспечение всего товарного потока между ними, в том числе транзитного, полностью зависит от морских перевозок. Однако роль железнодорожного транспорта в данном регионе может существенно возрасти с преодолением указанных противоречий. И в свете взаимоотношений России и Республики Корея первоочередным является проект соединения железнодорожных магистралей обеих стран<sup>85</sup>.

Воссоздание единой железнодорожной магистрали принесет весомые политические (стабилизация отношений на Корейском полуострове, сближение КНДР и Республики Корея) и экономические дивиденды (создание нового транспортного маршрута в направлении Азия – Европа, ускоренное развитие транспортной системы КНДР и экономики страны в целом, сближение экономик двух стран Корейского полуострова, обретение сухопутного маршрута для внешних связей Республики Корея и т.д.). Осуществление проекта необходимо не только для стран Корейского полуострова. Изменяются транспортные схемы как в пределах региона АТР, так и в связях Азия – Европа. Реализация проекта создания интегральной евразийской транспортной системы может стать главным транспортным коридором, соединяющим важнейшие экономические полюсы мира: Европу, Азию и Америку - что позволит сформировать уникальную систему международной интеграции и выстроить качественно новую систему международной безопасности.

Распределение эффектов между странами - участниками проекта в настоящее время не может быть точно оценено, поскольку существует несколько вариантов его реализации. В процессе создания сухопутного маршрута Азия – Европа возможны различные варианты соединения Транскорейской магистрали с транспортными системами соседних государств. Велика заинтересованность Японии, одной из основных стран АТР формирующих грузопоток в направлении Европы. Принципиально существуют два направления следования объединенной Транскорейской магистрали: на КНР с последующими ответвлениями маршрута и на восточные регионы РФ.

В процессе переговоров в рамках реализации проекта «Туманган» рассматривалось несколько маршрутов, основные из которых:

*Западный:* Республика Корея – КНДР – РФ – страны Европы (соединение Транскорейской железной дороги напрямую с Транссибирской магистралью);

*Два Восточных:* 1. Республика Корея – КНДР – КНР – РФ – страны Европы (соединение Транскорейской и Трансманчжурской железных дорог с Транссибирской магистралью);

2. Республика Корея – КНДР – КНР – Монголия – РФ – страны Европы (соединение Транскорейской железной дороги с Транскитайской, Трансмонгольской и Транссибирской магистралями).

Третий вариант представляет собой наиболее короткий путь, соединяющий Корейский полуостров с Европой. Протяженность этой линии составит 11231 км, тогда как протяженность первого маршрута – 13054 км, второго – 11608 км. Перспективы третьего варианта весьма низки, поскольку на пути этого маршрута окажется немало государственных границ, и, к тому же, железнодорожная сеть Монголии по техническим параметрам не сможет обеспечить возросший транзит трансконтинентальных грузовых потоков.

Каждая из стран имеет свои приоритеты относительно маршрута при реализации данного проекта. Как для Республики Корея, так и КНДР более выгодным, несомненно, является вариант железной дороги через Китай, что обусловлено несколькими причинами. Во-первых, на данном направлении отсутствует лишь небольшой участок железнодорожного полотна, тогда как на других необходимо достраивать значительные по протяженности участки. Во-вторых, грузооборот Республики Корея с КНР существенно выше, чем с Российской Федерацией. А более половины бюджетных ассигнований КНР, направляемых на поддержку зарубежных стран, адресованы Пхеньяну, при этом до 80% внешнеторгового оборота КНДР замыкается на КНР<sup>86</sup>.

Для КНР наиболее выгодным является вариант трассы, проходящей через ее территорию. Дорога в этом случае может быть использована в качестве канала для экспорта готовой продукции страны, а также природных ресурсов из северо-восточных провинций Китая. Маршрут через КНР проще в реализации, т.к. невелики разрывы железнодорожной колеи. Однако это направление в ближайшее время не сможет стать главным для транзита в Европу, поскольку, несмотря на значительные темпы строительства, дороги северо-восточного Китая слишком загружены, на пути этого маршрута трансазиатского транзита окажется немало государственных границ. Кроме того, существует риск, что практически все мощности данного направления железной дороги будут заняты стремительно расширяющейся двусторонней китайско-южнокорейской торговлей<sup>87</sup>.

Оценив позиции стран-участников проекта можно сделать некоторые выводы. Одной из важнейших задач транспортного союза в рамках программы развития в формате Международной Специальной Экономической Зоны (МСЭЗ) «Расширенная Туманганская Инициатива» (РТИ) является развитие транзитного потенциала стран-участников, позволяющего осуществлять перевозку грузов между Европой и Азией по кратчайшему пути с минимальными транспортными издержками. Здесь

следует учитывать тот факт, что на мировых рынках традиционно существует жесткая конкуренция между компаниями, занимающимися железнодорожными, так и морскими перевозками, поэтому учет соотношения себестоимости транспортировки контейнеров различными видами транспорта всегда будет крайне актуален. При анализе перспектив проекта сухопутного евроазиатского транзита грузов выявляются два альтернативных варианта международного транспортного коридора в направлении страны АТР – Европа и обратно. Первый заключается в том, что одним из потенциальных направлений создания наземной связи между Азией и Европой является воссоздание Транскорейской железнодорожной магистрали с прямым выходом ее на Транссиб (Пусан – Каннин – Вонсан – Туманган – Хасан). Этот международный проект напрямую затрагивает экономические интересы России, поскольку его реализация в различных вариантах может, с одной стороны, существенно увеличить загрузку Транссиба, с другой, - снизить конкурентоспособность морских портов Дальнего Востока в перевозке экспортно-импортных и транзитных грузов.

После ввода в эксплуатацию трансконтинентальной магистрали часть деловой активности переместится из портов на приграничные станции, а контейнерные терминалы в Восточном, Находке, Владивостоке, Ванино и Зарубино потеряют значительные объемы грузовых операций. В настоящее время с Транссибом работают 10 судоходных линий, обеспечивающих доставку внешнеторговых грузов и транзитных грузов из портов Китая, Республики Корея, Японии и Вьетнама, при морской перевозке по пути следования груз минует пограничные и таможенные посты<sup>88</sup>.

Проект соединения Транскорейской магистрали с Транссибом (прямой железнодорожный путь Азия – Европа) одинаково выгоден всем сторонам Туманганского проекта, в рамках которого он осуществляется. Для России – это возможность значительно загрузить Транссиб и БАМ (урегулировав, соответственно, железнодорожные тарифы до оптимальных и

проведя реконструкцию железнодорожного полотна магистралей для приемки резко возросшего объема транзитных потоков) и, как следствие, многократный рост доходов от азиатско-европейского взаимного транзита. Исключение морской составляющей на пути от Пусана до Зарубино (Находки, Владивостока) значительно снизит себестоимость транзитного потока как РК, так и КНДР в направлении Европы, так как отпадает необходимость вторичной перегрузки транзитных грузов в российских портах и последующей их загрузки на железную дорогу. Из-за неразвитости российской портовой инфраструктуры время ожидания разгрузки постоянно превышает все мыслимые пределы. Расчеты показывают, что стоимость перевозки 20-футового контейнера от станции Хасан ДВЖД по железной дороге через территорию КНДР до порта Пусан составит всего 200 долл. вместо 1050 долл. при морской перевозке. Этот альтернативный маршрут, несомненно, приносит выгоду и китайской стороне. Поскольку реконструкция Транссиба потребует значительных долгосрочных как российских, так и зарубежных инвестиций и, принимая во внимание трудоемкость любого железнодорожного строительства, российская магистраль довольно долгое время не будет в состоянии обслужить многократно возросший объем транзитных грузов из стран АТР и Европы. Для осуществления бесперебойного обеспечения транзита Азия – Европа и обратно, строгого соблюдения контрактных обязательств ОАО «РЖД» вынуждено будет значительную часть азиатских и европейских транзитных грузов переадресовывать китайской стороне, которая уже проложила и продолжает строительство нескольких железнодорожных транспортных коридоров, пролегающих южнее Транссиба<sup>89</sup>. Реализация этого варианта также позволит Министерству железных дорог КНР посредством стыковки с российскими железными дорогами, портом Зарубино обеспечить прямой вывоз экспортной продукции провинций Цзилинь, Хэйлуцзян и автономного района Внутренняя Монголия в Японию, хотя и в меньших

масштабах (в силу неразвитости портовой инфраструктуры порта Зарубино).

В случае реализации западного направления развития ТКМ (Пусан – Сеул – Кэсон - Пхеньян – Синьдзю – Дандун – Забайкальск) уменьшилась бы протяженность российского участка пути, по которому пройдет транзит. Западный вариант на 100 км короче, чем через Хасан, дорога идет вдоль долины и на всей протяженности (430 км) не имеет туннелей, корейская и китайская железные дороги соответствуют одним стандартам, поэтому грузы будут идти по территории обеих стран без дополнительной перегрузки. К недостаткам маршрута следует отнести перегруженность участка Шэньян — Харбин и очень слабое техническое состояние 200-километрового участка дороги Хайлар — Маньчжурия<sup>90</sup>. Но, так или иначе, Россия гарантированно становится участником транзитного проекта. С геополитической точки зрения это может быть важно, поскольку в этом случае может быть найден компромисс в реализации транзитных интересов РФ и КНР.

Предполагалось параллельное развитие двух маршрутов со специализацией каждого из них: западного на обслуживании южнокорейско-китайской торговли, восточного – на корейском и международном транзите (в первую очередь российском) в направлении Азия – Европа. Стоимость реализации проекта оценивалась более чем 2 млрд. долл. США. Финансирование проекта предполагалось путем создания международного консорциума для строительства и последующей эксплуатации железнодорожной магистрали. Заинтересованность в участии высказали Германия, Япония, Италия, Финляндия<sup>91</sup>.

Отмечается, что с введением в строй любого из этих двух направлений сроки доставки грузов до конечного получателя в Европе и цены на транспортные перевозки заметно уменьшатся. Однако следует иметь в виду, что только резко увеличивающиеся и гарантированные объемы грузоперевозок благоприятно отражаются на сквозных железнодорожных тарифах и обуславливают экономическую целесообразность восстановления

магистрали. А, согласно расчетам, реконструкция корейского участка потребует от 5 до 7 лет работ и более 7 млрд. долл. США<sup>92</sup>. Именно проблема гарантий объема грузоперевозок южнокорейской стороной тормозит участие инвесторов в проекте ТКМ: южнокорейские власти не способны дать какие-либо гарантии, ибо правительство не может обязать частные южнокорейские фирмы пользоваться именно этим маршрутом.

Оценивая реальность реализации альтернативных вариантов транспортировки транзитных грузов по маршруту страны АТР – Европейский союз следовало бы согласиться с точкой зрения Директора Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО В.Ларина, который заметил, что «многие выгодные на первый взгляд экономические проекты на Дальнем Востоке тормозятся из-за политики» и «...неслучайно разговоры о Туманганском проекте всегда приобретают политическую окраску»<sup>93</sup>. Иными словами можно сказать, что жизнеспособность обоих альтернативных вариантов будет зависеть от того, смогут ли две корейские стороны преодолеть рецидивы холодной войны, договориться и реализовать план воссоздания Транскорейской железнодорожной магистрали. А без этого ключевого сухопутного железнодорожного звена международного евроазиатского транспортного коридора все рассуждения о резком увеличении транзитного грузооборота по маршруту Европа – Азия и обратно превращаются в чистую схоластику.

Сколь хрупко мирное равновесие на Корейском полуострове ясно дал понять Чрезвычайный и Полномочный Посол России в Республике Корея К. Внуков, который отметил: «Насколько сильны здесь рецидивы холодной войны, насколько хрупко status-quo, наглядно продемонстрировали трагические события 2010 года вокруг гибели южнокорейского корвета «Чхонан» и артобстрела острова Енихендо, породившие невиданную со времен Корейской войны 1950-1953 годов межкорейскую конфронтацию и вызвавшие напряжение в отношении ведущих региональных «игроков».



Лишь благодаря предпринятым в ноябре-декабре 2010 года Россией и Китаем экстренным усилиям удалось предотвратить возникновение вооруженного конфликта, чреватого вовлечением в него двух крупнейших по численности и оснащенных современными видами боевой техники военных группировок по обе стороны 38-й параллели»<sup>94</sup>.

Пока не достигнуты реальные подвижки в деле объединения транспортных систем двух соседей по Корейскому полуострову, Пхеньян придает внимание сотрудничеству с Россией в деле совместной успешной реализации железнодорожного транзитного коридора в рамках проекта МСЭЗ **«Расширенная Туманганская Инициатива»**. 16 июля 2008 года было создано совместное предприятие «РасонКонТранс» с участием «Торгового дома Российские железные дороги» и порта Раджин. СП зарегистрировано в КНДР, в особой экономической зоне «Расон» на срок 49 лет. Российская сторона владеет 70%-ной долей в СП, на долю северокорейской стороны приходится 30%. Согласно достигнутым договоренностям, российская сторона вносит инвестиции, северокорейская – предоставляет имущественные права на порт (3 причала и прилегающая территория). СП будет обеспечивать привлечение инвестиций для финансирования проекта, а также привлекать подрядчиков к осуществлению проектных и строительных работ, заниматься реконструкцией железной дороги на участке Туманган – Раджин (52 км), строительством контейнерного терминала в морском порту Раджин с потенциалом пропускной способности до 400 тыс. TEU в год, а также последующей эксплуатации данной инфраструктуры. Инвестиции в реконструкцию участка железной дороги Туманган - Раджин и строительство терминала составят, по предварительным расчетам, 140 млн. евро<sup>95</sup>.

4 октября 2008 года в КНДР на пограничной станции Туманган состоялась торжественная церемония укладки первого звена в рамках модернизации железной дороги от российской станции Хасан до

северокорейского порта Раджин, которая будет представлять из себя совмещенную колею с шириной 1525 мм, принятой на Транссибе и 1435 мм, соответствующей по ширине корейским стандартам.. Совмещенная колея (состоящая из 4-х ниток) позволит провозить грузы, не переставляя на составах колесные пары. Длина участка ст. Раджин – ст. Хасан составляет 47,88 км, участок является однопутным. Цель реконструкции участка железной дороги – обеспечение перевозки дополнительного объема грузов в объеме 100 тысяч сорокафутовых контейнеров в год по направлению ст. Хасан (РФ) – порт Раджин (КНДР) и обратно. Прием контейнеров на станции Раджин будет осуществляться составами из 31 вагона, с одним контейнером на каждой железнодорожной платформе. Исходя из этого, прогнозируется увеличение существующих размеров движения на 12 пар поездов в сутки. Ограничение скорости на перегоне после реконструкции составит 60 км/час. При этом ОАО «РЖД» получает перспективы значительного увеличения потока грузов, в то время как пропускная способность портов Дальнего Востока России в настоящее время недостаточна, чтобы справиться с нарастающим грузопотоком. Это обусловлено проблемной ситуацией в российских портах Приморья, которые требуют модернизации как самой портовой инфраструктуры и логистики, так и подъездных путей - порты не справляются с объемом работы, что приводит к простоям вагонов. Благодаря подписанным соглашениям у ОАО «РЖД» появляется выход в еще один порт АТР, что позволит разгрузить порты Дальнего Востока России - в данном случае речь идет о дополнительном грузопотоке. Координационный совет по транссибирским перевозкам отмечает, что реализация подписанных в Пхеньяне соглашений может повлиять на тарифную политику российских дальневосточных портов и сделать ее более гибкой. По некоторым данным, заход в российские порты Дальнего Востока обходится иностранным судам в среднем 24 тыс. долл.

США, в то время как в портах Китая и Кореи стоимость захода составляет 9-10 тыс. долл. США.

Следует отметить, что вследствие доминирующей адресной помощи Пхеньяну со стороны КНР, как уже было замечено выше, КНДР попадает во все большую политическую и экономическую зависимость от Пекина, но не может отказаться от китайской помощи. Трудно поверить в полное бескорыстие Китая по отношению к северокорейскому соседу. С большой долей вероятности можно предположить, что за этим стоят далеко идущие планы, а некоторые из них реализуются уже сейчас. Один из таких планов – выход в Японское море через территорию КНДР, т.е. тот путь, который не удался Китаю через российскую территорию на Дальнем Востоке в прошлом.

Северокорейский порт Раджин становится перевалочной базой для транспортировки китайского угля и других грузов в страны Юго-Восточной Азии. Не случайно в 2008 году Китай добился продления прав на эксплуатацию части портовых мощностей города Раджин на следующие 10 лет. В 2010 году Министерство транспорта КНР определило провинцию Цзилинь «пилотным регионом» международной торговли для трех северо-западных провинций и района реки Туманной на границе трех государств – России, Китая и Северной Кореи. Цель проекта – соединить северо-восточные провинции торговыми путями с районом Шанхая и более южными торговыми зонами КНР через северокорейский порт Раджин. Для этого достигнуто соответствующее соглашение между администрациями заинтересованных территорий двух стран: провинции Цзилинь – со стороны КНР и района Раджин-Сонбон – со стороны КНДР. Только за декабрь 2010 года через порт Раджин в южные районы материкового Китая перевезено около 20 тыс. тонн угля. Ранее уголь северо-восточных провинций Китая доставлялся в порты Бохайского залива на расстояние более 800 км. Сейчас этот путь сократился в несколько раз.

В последнее время наблюдается наплыв китайских бизнесменов в северокорейскую свободную экономическую зону (СЭЗ) «Раджин – Сонбон» на берегу Японского моря, в частности в порт Расон, примыкающий к району Туманган. Здесь предполагается осуществить экономические реформы по китайскому проекту. Отмечены беспрецедентные для КНДР предложения о продажах земельных участков китайскому бизнесу по 50 долл. США за 3,3 кв. м в городской черте и по 30 долл. США на окраинах.

КНДР пытается запустить данный проект развития приморской территории давно, с момента образования СЭЗ «Раджин – Сонбон» в 1991 году. Пока этого сделать не удавалось, в том числе и из-за международной изоляции Северной Кореи после проведения ею ядерных испытаний в октябре 2006 года.

Для обеспечения безопасности и бесперебойной транспортировки грузов (главным образом сырьевых ресурсов) из северо-восточных провинций Китая в южные районы страны через портовую зону «Раджин – Сонбон» в этот регион КНДР в 2010 году введены отряды Народно-освободительной армии Китая (НОАК) и моторизованные подразделения, включая танки<sup>96</sup>.

Таким образом, Китай пытается установить не только экономический, но и военный контроль над северокорейской прибрежной зоной. Пхеньян этому мало препятствует, рассчитывая на импульс к экономическому развитию.

25 февраля 2011 года во Владивостоке состоялась научно-практическая конференция «Проект Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал». Конференция была проведена под эгидой администрации и Законодательного собрания Приморского края, научно-исследовательских институтов ДВО РАН. Цель конференции состояла в определении мнения экспертов и ученых о возможностях развития Приморского края в свете международного сотрудничества в формате Расширенной Туманганской

Инициативы (РТИ). Директор Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН В. Ларин в своем докладе, базировавшемся большей частью на проблемных вопросах проекта **«Расширенная Туманганская Инициатива»**, проанализировал позиции стран СВА. Докладчик отметил, что «пока идут споры вокруг зоны «Туманган», перспектив сотрудничества Россия-КНДР в области транзита экспортных грузов, КНР решает свои проблемы посредством укрепления позиций в КНДР, активно наращивая экономическое присутствие в зоне «Расон». Китайский вариант организации выхода к Японскому морю через КНДР сегодня решается очень эффективно»<sup>97</sup>.

Даже беглый обзор и анализ различных аспектов, связанных с процессом подготовки, реализации и перспективами проекта Транскорейской транспортной магистрали, вскрывает ее весьма сложное, многофакторное, полифоническое содержание, в котором собственно железнодорожная составляющая, занимая, естественно, центральное место, не является единственно определяющей конечный результат. Реалистичный взгляд на рассматриваемы процессы не позволяет закрывать глаза на ряд объективных и субъективных сложностей, лежащих как в экономической, так и политической плоскостях.

Следует помнить и о той злой шутке, которую сыграли с Москвой и Сеулом базировавшиеся на недостаточном знании реалий эйфория и завышенные ожидания относительно перспектив двустороннего экономического сотрудничества, имевшие место на рубеже 1980 – 1990-х годов, обернувшиеся неизбежным, весьма глубоким взаимным разочарованием. Руководству РФ и РК, а также представителям бизнеса потребовалось затем несколько лет, чтобы вывести экономическое взаимодействие на путь здорового и устойчивого развития.

В ходе реализации проекта Транскорейская – Транссибирская магистраль придется искать пути урегулирования многочисленных проблем,

в том числе, лежащих и за пределами чисто железнодорожно-строительной тематики. Одна из них заключается в необходимости избежать конкуренции между Россией и Китаем, к которой определенные силы их будут подталкивать. Похоже, что вырисовывающееся в настоящее время распределение функций между «российским» маршрутом, специализирующемся на транзитных перевозках и «китайским» - ориентированным, прежде всего, на обслуживании потребностей китайско-южнокорейской торговли, может помочь выйти на рациональное решение данной проблемы.

Другая задача, стоящая перед носителями Трансевразийской железнодорожной идеи, состоит в том, чтобы найти весомые аргументы и стимулы для пробуждения заинтересованности в данном проекте со стороны стран АСЕАН и пока де-факто негативно к нему относящихся Японии и США.

Задачи и проблемы, стоящие перед участниками проекта Транскорейская железная дорога – Транссибирская магистраль – Европа, сложны, многочисленны и разноплановы. Хочется надеяться, что помимо бесспорной, профессиональной компетентности у них найдется достаточно как настойчивости, так и терпения, как воли к достижению конечной цели, так и способности учитывать сложный баланс интересов каждого из многочисленных игроков, вовлеченных в данный проект.

Правительство Российской Федерации планирует существенно увеличить объемы транзитных международных грузовых перевозок Европа - Азия через арктические морские пути. Развитие ледокольного и транспортного флота, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания по Северному морскому пути (СМП) позволит обеспечить круглогодичное сообщение со странами Северо-Восточной Азии. Полноценная эксплуатация Северного морского пути является стратегической задачей использования этого маршрута в качестве

национальной единой транспортной коммуникации РФ и дальнейшей интеграции экономики арктических регионов Дальнего Востока в международное экономическое пространство. Круглогодичная навигация по Северному морскому пути создаст новый экономически выгодный международный транспортный коридор для более тесного взаимодействия стран Северо-Восточной Азии со странами Северной Европы и обеспечения евразийского транзита<sup>98</sup>.

Судоходные зарубежные компании проявляют большой интерес к Северному морскому пути (СМП), нежели к другому арктическому морскому пути – Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. Этот путь в его западной части (море Бофорта) открыт в сторону Центрального Арктического бассейна, и многолетние паковые льды нередко блокируют отдельные участки трассы и, следовательно, нет гарантии безопасного транзитного прохода в одну навигацию. За всю историю функционирования СЗП по нему совершено лишь около 40 транзитных плаваний, в основном ледоколов. Для сравнения: по СМП транзитные проходы ежегодно выполняют до 20 российских судов, в каботажных перевозках принимают участие до 200 единиц транспорта<sup>99</sup>.

Северный морской путь может стать самостоятельным евроазиатским транспортным коридором, связывающим государства северной Европы и всего Европейского союза со странами АТР, поскольку российская часть Арктики в долгосрочной перспективе превратится в мощную минерально-сырьевую базу не только для РФ, но и для планеты в целом<sup>100</sup>. Как сообщил 12 июня 2011 года президент Республики Саха (Якутия) Е. Борисов в интервью корреспонденту агентства Синьхуа, Китай заинтересован в создании транспортного коридора через Якутию в качестве транзитного маршрута для связи с Европой. Этот вопрос привлекает внимание

предпринимателей обеих стран, заинтересованных в установлении устойчивых транспортных связей с Европой по Северному морскому пути. В настоящее время якутская и китайская стороны продолжают реконструкцию железной дороги Беркакит-Томмот-Якутск<sup>101</sup> – тем самым транспортное обеспечение внешнеэкономических связей двух стран будет расширено и распространится на страны Европейского союза и АТР<sup>102</sup>.

Роль государства в формировании арктической системы международных транспортных перевозок заключается в создании благоприятных условий для надежного функционирования Северного морского пути и формирования соответствующей транспортной инфраструктуры, модернизации и обновлении ледокольного и транспортного флота, выделении из федерального бюджета средств на содержание атомных и дизельных ледоколов, поддержании на необходимом уровне навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обслуживания. С 22 по 23 сентября 2011 года в Архангельске прошел Второй международный форум «Арктика – территория диалога», в работе которого принял участие Председатель Правительства РФ В. Путин и более 400 делегатов со всего мира. В.В. Путин в своем выступлении на форуме отметил, что «Россия намерена превратить Северный морской путь в международную транспортную артерию, которая составит конкуренцию традиционным торговым линиям и по стоимости услуг, и по безопасности, и по качеству перевозок»<sup>103</sup>. 23 сентября в Государственную Думу РФ был внесен законопроект, который будет регулировать перевозки по СМП, а в планах правительства заложено увеличение российского ледокольного флота – к 2020 году должны быть построены 3 атомных и 6 дизель-электрических ледоколов (сегодня Россия располагает 10 специальными судами)<sup>8</sup>. Выступающие также отмечали, что Россия, как и другие страны, стала

---

<sup>8</sup> В настоящее время российский атомный ледокольный флот используется примерно на 30% своих возможностей.



обращать самое пристальное внимание освоению Арктики – региона, где сегодня сосредотачиваются российские национальные интересы, транспортные, в том числе. Посол по особым поручениям МИД РФ А.Васильев отметил, что «Раньше Северный морской путь (СМП) играл очень большую роль в северном завозе, в изучении Арктики, однако в последнее время грузооборот по СМП в силу известных причин снизился. Сейчас идет его возрождение. Мы прогнозируем, что в ближайшее время резкий рост объемов грузоперевозок, как внутренних – прежде всего углеводородов российской Арктики в регионы Дальнего Востока, Восточной Азии и Западной Европы, так и международный транзит, прежде всего по маршруту Западная Европа – Восточная Азия. Эти транзитные перевозки позволят существенно сократить время доставки и издержки в сравнении с традиционным южным путем»<sup>104</sup>.

У Северного морского пути есть ряд преимуществ. Во-первых, грузы из Европы в Азию доставляются в два раза быстрее, чем через Панамский или Суэцкий каналы - рекорд прохода по СМП составляет 7 суток. Во-вторых, в приполярных широтах торговым судам не угрожают пираты – в отличие от прибрежных вод Африки<sup>105</sup>. В-третьих, в последнее время как российские, так и зарубежные ученые отмечают, что развитие ситуации в Арктике с изменением климата идет гораздо динамичней, чем предсказывали это раньше. Согласно последнему международному докладу «Оценка криосферы Земли», подготовленному при участии российского Арктического совета, если так все будет продолжаться в будущем, то уже в этом веке в летние периоды Арктика может полностью очищаться ото льда. Причем с большой долей вероятности можно предсказать, что первое такое лето в Арктике может наступить в ближайшие 30 – 40 лет. Поскольку транзитные транспортные пути, которые раньше были недоступны, сейчас открываются – совершенно понятно растущее внимание к региону со стороны самих арктических государств и со стороны остального мира, прежде всего,

ведущих экономических держав евроазиатского региона. Несколько влиятельных групп судовладельцев региона лоббируют идею использования Северного морского пути. В пользу перспективности данного маршрута говорит и факт заключения КНР и Норвегией соглашения по Арктике<sup>106</sup>.

Предполагается, что в 2012 году грузопоток по СМП может достичь 5-7 млн. т (то есть достигнет уровня 1988 года, что выведет его на самоокупаемость), а к 2015 году – 13-15 млн. т. Для обустройства СМП (обновление подвижного состава, строительство и реконструкция портов и т.д.) как единой национальной транспортной системы России потребуются не менее 7 млрд. долл. США<sup>107</sup>.

В 2008 году была утверждена Программа «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшие перспективы», где были определены ключевые национальные интересы России в Арктике и пути их реализации. Уже в рамках этой Программы в начале 2009 года была проведена первая перевозка грузов из канадского Черчилля в Гудзоновом заливе в российский Мурманск – между двумя самыми естественными партнерами в Арктике. Сейчас на этой основе разрабатывается идея постоянного транспортного коридора, который называется «Северный морской мост» между Канадой, Россией и странами АТР. Но это не единственный проект. Сейчас рассматривается создание воздушного моста между Россией и Канадой для осуществления перевозок как между двумя странами, так и международного транзита. Россия смотрит дальше на Северную Америку, а Канада – на Юго-Восточную Азию. Рассматривается возможность создания двух транспортных хабов – канадского Виннипега и российского Красноярска<sup>108</sup>.

Первый коммерческий рейс по восточной части Северного морского пути в мае 2011 года совершил дизель-электроход ледового класса «Мончегорск» - он вернулся из Шанхая в российский порт Дудинка. Маршрут Дудинка – Пусан – Шанхай представляет собой самый короткий

путь для транспортировки продукции компании «Норильский никель», которой принадлежит «Мончегорск», от мест ее производства до потребителей в странах Юго-Восточной Азии. На сегодняшний день флот «Норникеля» насчитывает пять ледокольно-транспортных судов – арктических контейнеровозов ледового класса ARC-7. Шестое судно будет введено в эксплуатацию в начале 2012 года<sup>109</sup>.

Реализация инженерно-экономических решений стартового проекта с использованием СМП – строительство скоростной автодороги Диксон – Салехард – Курган – Аркалык – Кзыл-Орда (с ответвлением на Ташкент и далее на КНР через Кыргызстан, а также ответвлением на Кабул или Чабахар далее на Пакистан, Индию) – Дашогуз (с ответвлением на Серахс, далее через Иран к Персидскому заливу) – порт Туркменбаши, далее по восточному побережью Каспия через Иран к порту Бендер-Аббас в Персидском заливе, а также строительство скоростной электрифицированной железной дороги Салехард – Курган – Аркалык – Кзыл-Орда – Ташкент – КНР (с ответвлением на Серахс и Туркменбаши) – создаст условия для свободного транзитного перемещения грузов между странами АТЭС, КНР, центральноазиатскими республиками, странами южной Азии, Россией (как ключевого звена), странами Персидского залива и Америкой в меридиальном направлении.

Географическое положение России в качестве «трансконтинентального моста», связывающего АТР с Европой в широтном направлении, предопределяет ключевую роль железных дорог РФ как важнейшего элемента транспортной системы России в обеспечении перевозок товаров между этими мировыми экономическими центрами. Понимая исключительную важную роль развития железных дорог, правительство России в июне 2008 года утвердило государственную «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года».

Особое внимание в Стратегии уделено улучшению транспортной обеспеченности и стимулированию роста экономики Дальневосточного федерального округа. Инвестиционные затраты в развитие объектов железнодорожного транспорта и строительство новых железнодорожных линий до 2015 года превысят 400 млрд. рублей, а до 2030 года составят для ДФО почти 1,6 трлн. рублей. Все эти мероприятия капиталоемкие, чтобы осуществить их, нужна твердая поддержка государства. Премьер-министр России В.В. Путин уже дал поручение создать рабочую группу по подготовке технического задания на разработку этого проекта<sup>110</sup>.

В частности, в рамках реализации Стратегии планируется строительство стратегических линий Томмот-Кердем-Якутск, Селихин-Сергеевка, Сукпай-Самарга, линии на Магадан и далее до Анадыря. Также будет обеспечено бесперебойное железнодорожное сообщение между материковой частью и островом Сахалин<sup>111</sup>. По расчетам, магистраль «Евразия-Америка», которая в перспективе может объединить через тоннель под Беринговым проливом, либо посредством комплексной мостовой конструкции через пролив транспортные системы стран АТР, США, России и Европы, обеспечит круглогодичную транспортировку более 3% мирового грузооборота<sup>112</sup>.

Идея соединения железной дороги острова Сахалин с материком рассматривалась еще в 1930-е годы. Тогда же был предложен вариант строительства тоннеля в самом узком месте Татарского пролива – пролива Невельского. Строительные работы начались летом 1951 года и за два года было уложено 120 км рельсового пути, был выполнен большой объем подготовительных работ на тоннеле. На Сахалине начали прокладывать участок железной дороги Победино-Погиби, а на материке – участок от Селихина до мыса Лазарева. До 1953 года удалось проложить участок Селихин-Черный Мыс, который используется до сих пор как лесовозная

железная дорога, и Победино-Ныш. В мае 1953 года проект прокладки сахалинского тоннеля был прекращен<sup>113</sup>.

Объем перевозок между островом и материком в среднесрочной перспективе может вырасти до 30 млн. т в год. С таким потоком грузов переправа Холмск – Ванино в ее нынешнем состоянии уже не справится. Паромы последней серии длиной 136 м имеют 2 палубы, что позволяет вмещать 38 железнодорожных вагонов. Минус такого транспорта – существующие довольно строгие ограничения для плавания по штормовому морю, по условиям ледовой обстановки и швартовке. Это при ориентировочной цене одного судна до 50 млн. долл. США, а также притом, что через 25 лет, когда паромы выработают свой срок эксплуатации, вновь возникнет проблема надежного соединения острова Сахалина с материком.

Чтобы соединить Сахалин с материком, нужен тоннель длиной 10 км. Стоимость такого проекта 2-3 млрд. долл. США, а срок реализации – 5-6 лет. Поскольку ширина пролива Невельского в самом узком месте составляет 7,3 км, строительство тоннеля является вполне посильной задачей – длина тоннеля под проливом Ла-Манш составляет около 40 км.

Наличие Байкало-Амурской железнодорожной магистрали с мостом через Амур у Комсомольска-на-Амуре дает возможность строительства 580-км однопутной железной дороги от ст. Селихино (близ Комсомольска-на-Амуре) к мысу Лазарева, а затем – через пролив Невельского до мыса Погиби, оттуда через Сахалин – к железнодорожной ст. Ноглики. Это позволит подключить сеть острова к системе железных дорог страны и создать надежную и всепогодную транспортную сеть.

Освободив производственные мощности морских портов материка от перевалки грузов, которые следуют на Сахалин, Камчатку и в Магадан для обработки экспортно-импортных отправок, можно будет использовать незамерзающие порты Сахалина для транспортного обслуживания не только Магадана и Камчатки, но и восточного сектора Арктики. Это сократит

действующие морские коммуникации на 500-1200 км, что эквивалентно высвобождению 10 морских судов за один навигационный период, даст второй выход БАМа к побережью Тихого океана через порты Де-Кастри на материке и незамерзающие Корсаков и Холмск на Сахалине и позволит значительно лучше использовать возможности этой железнодорожной магистрали<sup>114</sup>.

Альтернативный вариант транзитного соединения железных дорог материка и острова, предложенный группой ученых ДФО РАН, представляет собой комплексную мостовую конструкцию через пролив Невельского, объединяющий железнодорожный и автомобильный переходы, линий электропередач и волоконно-оптической связи. Сооружение подобного комплексного мультимодального моста в финансовом отношении окажется в 1,5- 2 раза дешевле раздельного строительства<sup>115</sup>.

Правда многие российские специалисты в области транспортного строительства убеждены, что превращение морской паромной переправы между Ванино и Холмском в автомобильно-железнодорожную вместе с завершением строительства автодороги Лидога-Ванино и развитием дорожной сети Сахалина обойдется на несколько порядков дешевле строительства мостового перехода между островом и материком. К тому же сосредоточение усилий на этом направлении модернизации транспортного сообщения придаст более мощный импульс для развития, как Сахалинской области, так и Хабаровского края, чем возведение мостового перехода<sup>116</sup>.

Рассматривались и возможности обеспечения транспортного транзита Европа – Япония с мостовым или тоннельным соединением через остров Сахалин. Такие возможности всерьез обсуждались как в России, так и в Японии. На Второй Евроазиатской конференции по транспорту представители Японии предложили проект строительства системы железнодорожных тоннелей, соединяющих Японию через Сахалин с континентальной Россией. Ключевыми звеньями сухопутного коридора,

согласно этой концепции, могли стать два тоннеля: первый – между материком и Сахалином длиной около 8 км, второй – между Сахалином и Хоккайдо – 40 км, которые бы связали острова Хоккайдо и Сахалин, интегрировав Японию в единую наземную транспортную систему России и Европы. Соединение Японии с материком через комплексный транспортный коммуникационный коридор могло бы также послужить и мощным стимулом для развития российско-японских отношений<sup>117</sup>. В январе 2009 года министр транспорта И. Левитин предложил японским бизнесменам участвовать в строительстве Сахалинского тоннеля (моста) от ст. Селихино (БАМ) до станции Ныш (Сахалин). Сроки начала строительства тоннеля определены за рамками 2015 года, однако, по мнению российской стороны, они могут быть сокращены, если японский бизнес проявит заинтересованность в совместном строительстве. Развитием этого проекта стало бы последующее соединение Сахалина и Хоккайдо.

В ходе российско-японской встречи на высшем уровне в 2007 году премьер-министр Японии Синдзо Абэ предложил Президенту России В.В. Путину «Инициативу по укреплению японо-российского сотрудничества в регионах Дальнего Востока и Восточной Сибири». В этом документе в разделе «Транспорт» было отмечено, что следует стимулировать экономический и гуманитарный обмен через развитие транспортно-логистических сетей. В частности, обеспечение для стран АТР транзитного маршрута через Россию в Европу с использованием Транссиба выгодно в стратегическом плане как для России, так и для всех стран АТР. Исходя из такого понимания, японская сторона предлагает России рассмотреть модель сотрудничества в этой области. В марте 2008 года решениями профильных министров России и Японии была создана Межведомственная рабочая группа по российско-японскому сотрудничеству в области транспорта<sup>118</sup>.

Ныне идет уже неприкрытое соперничество между Китаем и Японией за использование российских энергоресурсов и транспортные коридоры их

поставок. В энергетическом сотрудничестве с Японией Россия учитывает огромные потребности этой страны в энергоресурсах - Япония активно действует на мировой энергетической арене все последние почти 40 лет, и эта тенденция не претендует на снижение. В структуре импорта энергоносителей доминирует нефть и составляет более 40%. Вся японская промышленность на более 80% зависит от импорта энергоносителей: от поставок нефти на 99,7%, от поставок природного газа - на 96%<sup>119</sup>. И ситуация может не упроститься, а усложниться.

Япония, как и Китай, рассматривает Россию важным энергопартнером, а нефте- и газовые проекты серии "Сахалин" - действенным средством достижения безопасности, а также развития политических и экономических отношений. В 2010 году правительство Японии объявило о планах повышения к 2020 году доли природного газа в импорте первичных энергоресурсов и считает реальным строительство газопровода между островами Сахалин и Хонсю<sup>120</sup>. Вследствие активизации энергетической дипломатии Россия расширяет свою энергетическую базу на южном азиатском направлении, а российскую компанию "Зарубежнефть" можно условно приравнять к известной семерке крупнейших нефтяных компаний мира (Exxon, Royal Dutch Shell, Texaco, Chevron, Mobil, Gulf Oil и British Petroleum), получивших наименования «Семь сестер»<sup>121</sup>.

Еще в конце 1960-х годов японскими специалистами обсуждалась идея сооружения железнодорожного перехода между островами Сахалин и Хоккайдо. В этом случае Сахалин превратился бы в сухопутный мост между Россией и Японией. Сахалин и Хоккайдо разделяет пролив Лаперуза шириной 43 км. В Японии обсуждаются 2 альтернативных проекта строительства перехода через пролив: тоннель или мост. Некоторые специалисты склоняются к созданию 20 двухкилометровых пролетов совмещенного железнодорожно-автомобильного моста. Подобные мосты в Японии уже существуют.



В конце 1980-х годов от Хоккайдо был сооружен 53,85-км тоннель Сэйкан под проливом Цугару с выходом на японский остров Хонсю, где проживает около половины 130-миллионного населения Японии и расположены мегаполисы Токио и Иокогама, а также основные грузообразующие районы японского экспорта. Тоннель Сэйкан является самым длинным в мире и проложен на глубине 140 м.

Для соединения Японии с Евроазиатским материком нужно проложить тоннель под проливом Лаперуза, а самая глубокая точка пролива составляет 71 м – практически вдвое меньше, чем в проливе Цугару. В результате островная Япония превратится в континентальную страну. Японская сторона проявляет большую заинтересованность в данном проекте. Еще в 1944 году в Японии было создано «Общество за соединение Японии с материком», функционирует Комитет, которому поручено экономическое обоснование прямого железнодорожного транзитного сообщения между Японией и Европой, а также Комитет по интернационализации Транссибирской железной дороги.

Для реализации такого проекта с российской стороны необходимо построить около 560 км путей, считая сооружение тоннелей и мостов между проливом Невельского (11,7 км) и проливом Лаперуза (43 км). Ориентировочная стоимость строительства двух тоннелей составит 13 млрд. долл. США при средней стоимости строительства 1 км тоннельного соединения в 230 млн. долл. США, а стоимость всего проекта – 14 млрд. долл. США при средней стоимости строительства 1 км железных дорог 1,25 млн. долл. США.

Однако у проекта создания международного транзитного коридора Европа – Россия - Япония есть техническая проблема. На всем протяжении с севера на юг Сахалина (около 1 тыс. км) железная дорога имеет узкую колею (1067 мм), так как железнодорожное полотно проектировалось и строилось по японским стандартам узкой колеи (в РФ ширина колеи – 1524 мм,

стандартная колея японского суперэкспресса – 1435 мм). Приход Транссиба на остров ускорит расшивку колеи железнодорожной сети острова Сахалин на широкую колею, однако при пересечении границы все равно придется менять платформы состава.

Эта проблема может быть решена благодаря японской технологии и вагонам-платформам с плавающими размерам колеи. Она позволяет за несколько минут при скорости состава 80 км/час перейти с одной колеи на другую. Новая технология прошла испытания в условиях сильных, до -45 градусов по Цельсию, морозов для использования на Транссибирской магистрали.

Продление Транссибирской магистрали через остров Сахалин до Японии позволит транспортировать грузы между странами Европейского союза и АТР без перегрузки. Объем транзита по этому маршруту оценивают в 10-12 млн. т в год. Через 30-40 лет он может удвоиться, а грузооборот между Россией и Японией может превысить 20 млн. т.

Россия в одиночку не сможет вложить в проект необходимые средства, хотя ежегодные убытки при транспортировке собственных товаров через порты Прибалтики и Украины составляют сегодня не менее 3 млрд. долл. США вследствие расходов на фрахт и портовые сборы. Одним из наиболее реальных путей финансирования проекта трансконтинентальной магистрали Россия – Япония является создание международного консорциума, в состав которого вошли бы представители всех заинтересованных стран - Россия, Япония, Республика Корея, европейские страны и др. В транзите по Транссибу заинтересованы компании Sumitomo, NEC, Japan Telecom, Siemens и др.<sup>122</sup>. Другими возможными источниками являются средства международных финансовых институтов – Всемирного банка, ЕБРР и АБР. Однако для гарантированного аккумулирования необходимых средств России следует создать соответствующий инвестиционный климат, что потребует изменения законодательства, регулирующего иностранные

инвестиции, и предоставление гарантий правительства. На наш взгляд, одним из шагов в данном направлении может быть создание и практическая деятельность СЭЗ в районе прохождения магистрали<sup>123</sup>.

Эксперты ряда западных и японских банков считают, что поэтапный ввод в действие готовых транспортных подсистем позволит обеспечить быструю окупаемость, а затем и доходность их эксплуатации. Вследствие этого мобилизация средств для строительства может быть осуществлена через концессионные соглашения, по которым инвесторы возмещают предоставленные кредиты за счет части доходов от эксплуатации системы.

Совместный российско-японский проект с подключением заинтересованных стран АТР способен принести быстрые непосредственные выгоды всем странам-участникам. Создав на паях транснациональный холдинг для окончания строительства, они сразу же стали бы соинвесторами и партнерами в огромном предприятии. Это предприятие может также рассматриваться как система предпринимательских проектов, в каждом из которых риски и выгоды поддаются достаточно надежным расчетам.

Это партнерство укрепилось бы на стадии эксплуатации транспортной системы и освоения примыкающих к ней зон. Участие в этом предприятии могут принять финансовые и промышленные компании государств АТР, что позволит увеличить интегрирующий потенциал проекта.

Основной «быстрый» доход от продления Транссибирской магистрали через остров Сахалин до Японии предполагается получить за счет транспортных услуг предприятиям Запада и Востока, готовым направить свои товарные потоки через Россию, чтобы выиграть во времени. Эта услуга считается высокорентабельной и позволит России получать значительную и стабильную прибыль.

Определенные средства в проект могли бы вложить компании, участвующие в освоении ресурсов примыкающей к магистрали полосы (на

Сахалине – нефтегазовые компании, в Амурской области и Хабаровском крае – лесозаготовительные и добывающие полезные ископаемые предприятия).

Представляется, что можно было бы создать государственную компанию с привлечением частного капитала, в ведение которой будет передана прилегающая к магистрали территория (шириной 50 км) с правом ведения на ней предпринимательской деятельности. В качестве акционеров возможно привлечение субъектов Российской Федерации, по которым проходит магистраль, так как именно они заинтересованы в увеличении налогооблагаемой базы и получении выхода к портам и на японский рынок.

В других странах существовали аналогичные примеры - например, финансирование строительства трансконтинентальной магистрали восток - запад в США осуществлялось за счет эмиссии акций под участки, по которым проходила железная дорога<sup>124</sup>. Что касается проекта транспортного развития острова Сахалин, то при условии предоставления гарантий государственного обеспечения ценных бумаг, можно было бы разместить акции на российском, либо зарубежном фондовых рынках. Источником инвестиций в тоннельные проекты материк – Сахалин и Сахалин – Хоккайдо могли бы быть и средства Фонда будущих поколений, а в перспективе и Инвестиционного фонда, если бы такой проект нашел поддержку в российском правительстве<sup>125</sup>.

Российская сторона делает все возможное, чтобы реализовать идею, выдвинутую Японией, о создании «Азиатского энергетического сообщества», основными участниками которого могут быть Россия, Япония, Китай, Южная Корея и США. Его цель – привлечение зарубежных инвестиций в инфраструктурное строительство для разработки и дальнейшей транспортировки углеводородов дальневосточных нефтегазовых месторождений, в том числе сахалинских. Для реализации этого проекта в Японии сформирован комитет, который наладил контакты с

государственными органами, корпорациями и научными организациями в Китае, Южной Корее и США<sup>126</sup>.

Очевидно, что в Россию, и прежде всего на Дальний Восток, серьезные японские капиталы придут лишь тогда, когда там не на словах, а на деле будет создан благоприятный инвестиционный климат, производственная и транспортная инфраструктура. Что касается политического фактора, то, например, наличие территориальных и политических проблем в отношениях Японии с Китаем и Южной Кореей не является препятствием для успешного развития всеобъемлющих торгово-экономических связей между ними. А по объему и качеству эти связи значительно превосходят связи Японии с Россией<sup>127</sup>.

В соответствии с поручением президента Российской Федерации и на основе методических рекомендаций, утвержденных правительством, Министерство транспорта совместно с ОАО «Российские Железные Дороги», научными организациями и с другими заинтересованными организациями, разработали проект «Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года». Этот проект предполагает направление инвестиций на железнодорожном транспорте на решение двух взаимосвязанных стратегических задач - обеспечение опережающего развития транспортной инфраструктуры и для создания пропускной и перерабатывающей способности железнодорожных узлов и станций, которые позволят рационально использовать международные транзитные мощности основного звена международного транспортного евразийского коридора – Транссиба.

Компания «Российские железные дороги» в 2011-2015 годах вложит в развитие Транссибирской магистрали 193 миллиарда рублей. В рамках проекта планируется реконструировать 3230 километров путей, искусственные сооружения, станции и железнодорожные узлы, электрифицировать участок Карымская — Борзя и провести ряд других работ. Кроме того, проект предполагает строительство Кузнецовского

тоннеля и строительство вторых путей общей протяженностью 2700 километров. Стоит отметить, что капиталовложения в развитие мощностей Транссибирской магистрали составят значительную часть от всей инвестиционной программы ОАО «РЖД». В 2011 году расходы компании по этому направлению составили 350 миллиардов рублей<sup>128</sup>.

Перспективы развития Транссиба (и всего коридора «Восток-Запад») связаны с применением технологии перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными блок-поездами. Использование технологии позволяет увеличить скорость доставки грузов до 1000 км в сутки. В перспективе планируется специализация Транссибирской магистрали для пропуска специализированных контейнерных поездов, а Байкало-Амурской магистрали (БАМ) – для пропуска тяжеловесных поездов. При этом перевозки контейнеров по Транссибу будут осуществляться практически со скоростями пассажирских поездов, что обеспечит высокую конкурентоспособность на международном рынке интермодальных перевозок. В реализации этого национального транзитного ресурса Дальневосточной железной дороге, являющейся замыкающим звеном Транссибирской магистрали, отводится роль плацдарма для закрепления позиций России на рынке стран Юго-Восточной Азии, особенно КНР. ДВЖД сейчас имеет значительный потенциал для наращивания объемов перевозки экспортно-импортных грузов между Россией и Китаем. Резерв пропускной способности перехода Гродеко-Суйфэньхэ и возобновление работы перехода Махалино – Хунчунь позволит обеспечить рост товарооборота между странами до требуемых объемов.

В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» планируется специализация Транссиба для пропуска специализированных международных транзитных контейнерных поездов и для пассажирского движения.

Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП) совместно с руководством ОАО "РЖД" готовит «Концепцию развития транссибирских перевозок на период до 2020 года». Концепция предусматривает:

- формирование системного подхода к развитию транссибирских контейнерных перевозок на железных дорогах, морских участках, в портах с участием экспедиторских ассоциаций Европы, России, Китая, Республики Корея, Японии, Австрии, а также экспедиторских компаний;

- выработку и применение конкурентоспособных тарифов для перевозки внешнеторговых и транзитных грузов с учетом направлений грузопотоков и условий перевозок грузов по альтернативным маршрутам;

- дальнейшее совершенствование технологии и организации перевозок транзитных и внешнеторговых грузов по транссибирскому маршруту (ТСМ);

- совершенствование условий и принципов совместной деятельности железных дорог, судоходных компаний, портов, экспедиторов и операторов - членов КСТП по привлечению грузов на ТСМ;

- обеспечение высокого качества сервиса в целях привлечения грузов на ТСМ на основе координации на международном уровне деятельности участников транссибирских перевозок грузов (соблюдение сроков доставки, сохранности грузов);

- информационное обеспечение перевозочного процесса по ТСМ (предоставление клиентам информации в реальном масштабе времени о продвижении грузов до места назначения);

- увеличение перерабатывающих возможностей портов на востоке и западе России;

- создание в Московском узле, в других промышленных центрах и на Дальнем Востоке современных логистических центров со складскими комплексами;

- дальнейшее развитие транспортных связей между странами Азии, Россией, странами СНГ, Центральной и Восточной Европы, Скандинавии и Балтии<sup>129</sup>.

Совсем недавно ситуацию на Байкало-Амурской магистрали можно было назвать критической. При проектировании железной дороги планировалось начать добычу полезных ископаемых в районе ее прохождения и организовать их перевозку на внутренний и внешний рынки. Но этого не произошло - груза на БАМе не оказалось, а тот, который появился (нерюнгринский уголь), ушел на Транссиб.

В итоге, если в порты Приморья по Транссибу везется более 50 млн. т грузов, то по БАМу на Ванино – не более 9 млн. т при имеющейся мощности 15 млн. т. И, это при том, что объем инвестиций в строительство БАМа - Северного широтного хода составил не менее 50% капиталовложений, направленных на реконструкцию Транссиба за все советское время. Для того, чтобы оправдать финансовые средства, вложенные в строительство и эксплуатацию БАМа, необходимо довести ее загрузку до 50-60 млн. т грузов в год. Однако, в реальности ОАО «РЖД» действует наоборот. Для Транссиба установлены относительно льготные ставки на транзит контейнеров, и, в результате, БАМ не может конкурировать с ним в перевозке транзитных грузов в Европу.

Все это, конечно, негативно сказывается на развитии порта Ванино, являющегося основным морским портом для грузов БАМа. А возможности для развития у порта есть. Ванинский порт, в отличие от других портов, выходящих к железной дороге, имеет до 900 га свободной земли, примыкающей к морским акваториям глубиной от 12 до 20 м, которые никак не используются<sup>130</sup>.

Много лет обсуждаются вопросы экономического развития зоны Байкало-Амурской магистрали и ее загрузки. Строить БАМ начали в 1930-х годах, линия Тайшет – Братск была построена в основном руками



заключенных в 1951 году. С 1974 года БАМ – Всесоюзная ударная комсомольская стройка и за 12 лет был построен участок БАМ – Тында – Беркакит протяженностью 3 тыс. км. Северный широтный ход (другое название БАМа) проходит по территории с месторождениями стратегического сырья. Из-за распада СССР освоить удалось лишь Южно-Якутское угольное месторождение и, поэтому, мощности железнодорожной магистрали загружены лишь на треть, хотя дорога имеет пропускную способность до 100 тыс. контейнеров в год. Сегодня строительные работы на БАМе продолжаются. В 2003 году был сдан в эксплуатацию самый длинный в РФ 15-км Северо-Муйский тоннель, который начали прокладывать в 1977 году. Магистраль по показателю грузооборота остается нерентабельной, а доля перевозок пассажиров по этой дороге составляет менее 1% от общероссийских железнодорожных пассажироперевозок<sup>131</sup>. Сегодня много говорится о плане реконструкции Транскорейской магистрали. Судя по последним заявлениям представителей федерального центра, в числе соинвесторов этого проекта будут и российские финансовые структуры. Однако куда более полезно и целесообразно для российской экономики было бы направить эти деньги на развитие БАМ и участка Комсомольск-на-Амуре – Ванино и получить за счет этого прирост грузооборота в пять раз больше, чем на Транскорейской магистрали.

В начале 2011 года некогда мощнейшая стройка союзного значения подступает к своему «ренессансу» - была утверждена и началась реализация межрегионального инвестиционного проекта «Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали на перспективу до 2020 года», увязанная с формированием в пределах Хабаровского края третьей промышленно-транспортной зоны развития, которая развивается вдоль БАМа. Третья зона развития сейчас очень интенсивно формируется в районе выхода Северного широтного хода к побережью Татарского пролива – это Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел (ВСГТПУ).

Здесь уже концентрируются интересы крупных финансово-промышленных групп ОАО «Мечел», ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания», ЗАО «Управляющая компания Петропавловск», ООО «САХА (Якутская) транспортная компания». Эти компании реализуют мощные комплексные инфраструктурные и инвестиционные проекты, тяготеющие к зоне БАМа<sup>132</sup>.

В утвержденной правительством РФ «Стратегической программе развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года» предусмотрен поэтапный комплекс мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности Северного широтного хода от Тайшета до порта Ванино, дальнейшее наращивание провозных способностей его Восточного участка с восстановлением и открытием новых отдельных пунктов по всей трассе, сооружение вторых путей на лимитирующих перегонах, усиление верхнего строения пути и искусственных сооружений<sup>133</sup>.

Сегодня не долгосрочную перспективу до 2020 года определены следующие направления развития Дальневосточных российских морских портов:

- строительство специализированных высокотехнологичных комплексов по перевалке угля для развития экспорта и повышения конкурентоспособности российских углей на мировых рынках (Восточный, Ванино, Посъет);

- строительство современных комплексов по перевалке минеральных удобрений (Восточный), сжиженного природного газа, продуктов нефтехимии (Ванино), зерна (Владивосток);

- строительство современных контейнерных терминалов для реализации задач вхождения России в систему международных транспортных коридоров (Восточный, Находка, Владивосток, Ванино)<sup>134</sup>.

Объем ежегодной грузопереработки в морских портах Ванино и Советская Гавань в перспективе должен возрасти с существующих в 2010 году 14,6 млн. т грузов до 80 – 100 млн. т к 2020 году. Грузопоток станет

зарождаться на территории Республики Саха, Забайкальского края, Амурской области и пройдет по БАМу. Эти крупные инфраструктурные проекты придадут заметный рост нескольких субъектов ДФО, активизируют транзитные транспортные потоки в страны АТР<sup>135</sup>.

Одним из механизмов развития Ванино-Совгаванского транспортного портового узла (ВСГТПУ) является создание первой в России портовой особой экономической зоны на базе морского порта Советская Гавань. Приоритетной задачей ОЭЗ Советская Гавань является формирование многопрофильного портового, судоремонтного и судостроительного центра, строительство контейнерных терминалов. Генеральной схемой развития ВСГТПУ предусмотрена возможность строительства новых терминалов общей мощностью 40 - 50 млн. т и доведения общего грузооборота порта до 100 млн. т. Однако все планы развития порта неразрывно связаны с доставкой этих грузов по железной дороге. Для того, чтобы доставить в порт Ванино 50 млн. т грузов, пропускная способность участка Комсомольск-на-Амуре – Ванино должна быть увеличена в три раза<sup>136</sup>.

Необходимость развития транспортной инфраструктуры восточных регионов имеет дополнительный эффект, связанный с ролью России как естественного трансконтинентального моста. В этом контексте промедление в развитии Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ содержит очевидные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития соответствующей транспортной сети КНР (Ляньюньган – Урумчи – Алашанькоу – КПП Дружба, Хоргос, Кашгар), связывающей китайские порты на восточном побережье с Центральной Азией и далее с Европой<sup>137</sup>.

Главная причина того, что мы не зарабатываем на транзите столько, сколько можем - это то, что Транссиб сегодня не работает как Международный евроазиатский транспортный коридор, которым он является. Сегодня мы не можем предложить готовый транспортный продукт, который можно продать на мировом рынке.

Невозможно создать транспортный продукт глобального уровня, а именно о таком продукте идет речь, когда мы говорим о Транссибе, о самом большом в мире транспортном коридоре не только национального, но и международного значения - разрозненными усилиями (пусть и очень напряженными), если они не консолидированы и не строятся на основе хорошо продуманной и последовательно реализуемой государственной политики. Как только появится такого рода государственный «стержень», все необходимые компоненты сквозного сервиса будет неизмеримо легче выстроить в единое целое.

Главная причина низких объемов перевозок транзитных грузов - отсутствие эффективной комплексной системы государственной поддержки развития транзита во всех элементах его организации. Необходима *система, нацеленная на создание транспортного продукта национального уровня.*

Россия находится в центре транспортных интересов трех больших регионов с наибольшей интенсивностью хозяйственной деятельности - Западной Европы, Северной Америки и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Они остро нуждаются в канале быстрого товарообмена и транспортные трансконтинентальные системы приобретают в этих условиях растущее стратегическое значение.

Россия сможет в короткие сроки обеспечить транзитными перевозками примерно 15% общего грузопотока в сообщениях Европа-Азия, а в перспективе Европа - Америка. Создание такого трансконтинентального моста качественно изменит структуру мирового хозяйства, достроив существующие транспортные пути до единой сети, обеспечивающей доступ и к источникам сырья и рынкам сбыта, при большом сокращении времени и стоимости доставки грузов.

Имея на своей территории главные узлы Евразийской транспортной системы, Россия сможет оптимизировать грузопотоки и обеспечить

компромисс интересов главных хозяйствующих субъектов важнейших экономико-политических зон мира<sup>138</sup>.

Отказ России от создания такой системы чреват быстрым усилением зависимости от транспортной геополитики сопредельных государств. Назревает «транспортный передел мира» и активная транспортная стратегия России позволит получить существенную выгоду от своего положения.

Создание новой интегральной транспортной магистрали межконтинентального уровня имеет для России критическое значение как одна из гарантий ее геополитической безопасности.

В ближайшей перспективе России придется столкнуться с целым рядом серьезных вызовов, которые угрожают ее существованию как суверенного государства и Объединенная российская транзитная магистраль (ОРТМ), созданная на основе мощностей дальневосточных портов, Транссиба, Севморпути, полярных авиатрасс, автомобильных дорог может стать объединяющим национальным проектом, отвечающего вызовам XXI века. Крайне важно адекватно и незамедлительно реагировать на крайне опасные для безопасности страны угрозы:

Во-первых, существует реальный риск *ослабления связности страны*, деградации существующих транспортных сетей, соединяющих регионы и территории. Особенностью современной глобализации становится втягивание в хозяйственные и культурные связи непосредственно регионов, минуя национальные государства. Этот процесс идет и в России, хотя пока только в начальной стадии и обычными мерами его не остановить. Региональные транспортные системы, будучи материальной основой инфраструктуры регионов, укрепляют их целостность, но вовсе не обязательно усиливают связность страны.

В экономической географии есть «транспортная теорема»: сохранение единства государства возможно тогда и только тогда, когда развитие общегосударственной инфраструктуры (информационной, транспортной,

энергетической и т.п.) опережает экономическое развитие регионов. Это - пороговый показатель, за который выходить нельзя.

Важный критерий единства страны - *связность пространства*, возможность перемещения людей и грузов в приемлемое *время*, в нужном *объеме* и за *доступную плату*. Высокая связность превращает обширность пространства страны из уязвимого свойства в преимущество.

Согласно этому критерию, Россия не обладает достаточной устойчивостью, ослабляемую следующими факторами риска: слабая транспортная связность в направлении Восток - Запад при большом, но не реализованном экономическом потенциале восточных регионов; противоречие между заселенностью европейской части и малонаселенностью богатой ресурсами Сибири; соседство восточных регионов России с мощными экономиками перенаселенных стран.

Стыковка региональных интермодальных транспортных систем в общенациональную станет важным регулятором политических, социальных и экономических процессов как в регионах, так и в стране, как едином целостном пространстве.

Модернизацию транспорта России разумно и выгодно вести согласно концепции международных транспортных коридоров - современных магистралей, годных для перевозки *транзитных* грузов. В создании коридоров Восток - Запад нужен комплексный подход, строительство современной сети автомобильных магистралей, дублирующих железнодорожных сетей, водных артерий и точек стыковки с воздушным транспортом.

Сегодня для этого есть технологические возможности, и надо переходить от латания дыр в отдельных транспортных корпорациях к проектированию и строительству целостного комплекса. Это даст большую выгоду в отношении «затраты-эффективность».

Второй вызов для России - насущная необходимость *вовлечения в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока*. Предварительные расчеты показывают, что создание Объединенной российской транзитной магистрали (ОРТМ) с примыкающими к ней транспортными сетями откроет доступ к столь большим природным ресурсам Сибири и Дальнего Востока, что экономика России получит «второе дыхание». Зона магистрали, от Бреста до Находки, станет плацдармом инновационного развития экономики XXI века, полигоном для испытания новых социальных и хозяйственных форм.

Третий вызов - *нехватка людских ресурсов на территориях Сибири и Дальнего Востока*, привлекающих повышенное внимание соседних стран. Это не только демографическая проблема, но и проблема безопасности страны, ее территориальной целостности. Согласно расчетам, проект создаст большое число привлекательных рабочих мест, что стимулирует миграцию в малонаселенные районы строительства трудовых ресурсов не только из России, но и из культурно близких республик ближнего зарубежья. Обслуживание ОРТМ и возникших вдоль нее промышленных зон предполагает строительство современных поселений повышенной комфортности. Полноценное обустройство быта переселенцев снизит вероятность обратной миграции<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Говоря о трудностях с освоением окраинных регионов России, часто ссылаются на недостаток рабочих рук. И эту сложную задачу можно решить без привлечения иностранной рабочей силы. Нужна политическая воля. Население Дальнего Востока можно удержать и привлечь к активной деятельности, освободив его от налогов, устранив бюрократические барьеры для инвестиций. Сами инвестиции также должны быть освобождены от всех налогов на 20-50-70 лет в зависимости от отрасли. По предварительным расчётам ИСПИ РАН, инвестиции в строительство ОРТМ может создать дополнительно на первом этапе (строительство полотна, прокладка коммуникаций и пр.) не менее 1,5 – 2 млн. рабочих мест. На следующем этапе мультипликативный эффект может дать до 5 млн. рабочих мест - строительство и реконструкция городов и посёлков, поддержание коммуникаций, обслуживание дорог, сервис и пр. Фактически строительство ОРТМ может «поглотить» всех безработных не только в регионе, но и в целом по России (Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011).

Оценка необходимых объемов инвестиций, рентабельности и сроков окупаемости требует проведения дополнительных расчетов и исследований, так как многое зависит от выбора организационных форм и управления проектом. В транспортных проектах основная нагрузка по созданию инфраструктуры обычно ложится на государство - в том числе через создание международных компаний. Этот подход уменьшает политические риски.

По предварительным оценкам, объем необходимых инвестиций на строительство ОРТМ в течение ближайших 8-10 лет составляет 80 трлн. рублей, которые должны окупиться в течение 5-7 лет после завершения проекта. Предполагаемые источники финансирования капитальных вложений: федеральный бюджет - 500 млрд. рублей, инвестиционный фонд - 28 трлн., бюджеты субъектов Российской Федерации - 4,5 трлн., собственные и привлеченные средства - 47 трлн. рублей. Таким образом, основными предполагаемыми источниками финансирования строительства ОРТМ станут средства инвесторов и транспортных компаний<sup>139</sup>. В качестве источника таких масштабных инвестиций могут также рассматриваться транснациональные холдинги, собирающие и инвестирующие средства в большие проекты. Страхование инвестиций осуществляется из государственных бюджетов стран, к которым принадлежат главные банки-инвесторы.

Эксперты ряда западных и японских банков считают, что поэтапный ввод в действие готовых подсистем Объединенной российской транзитной магистрали позволит обеспечить быструю окупаемость, а затем и доходность их эксплуатации. Вследствие этого мобилизация средств для строительства может быть осуществлена через концессионные соглашения, по которым инвесторы возмещают предоставленные кредиты за счет части доходов от эксплуатации системы.



Совместный проект ОРТМ способен принести быстрые непосредственные выгоды всем странам-участникам. Создав на паях транснациональный холдинг для строительства ОРТМ, они сразу же стали бы соинвесторами и партнерами в огромном предприятии. Это предприятие может также рассматриваться как система предпринимательских проектов, в каждом из которых риски и выгоды поддаются достаточно надежным расчетам.

Это партнерство укрепилось бы на стадии эксплуатации транспортной системы и освоения примыкающих к ней зон. Участие в этом предприятии могут принять финансовые и промышленные компании США и некоторых арабских государств, что позволит увеличить интегрирующий потенциал проекта.

Основной «быстрый» доход от ОРТМ предполагается получить за счет транспортных услуг предприятиям стран Европы и АТР, готовым направить свои товарные потоки через Россию, чтобы выиграть во времени. Эта услуга считается высокорентабельной и позволит России получать значительную и стабильную прибыль.

Исходя из прогнозируемого масштаба рынка транспортных услуг и тарифов, которые будут согласованы с потребителями в лице иностранных экспортных компаний, экономисты Минэкономразвития и Минтранса РФ полагают, что планируемая пропускная способность новой транспортной системы даст России приемлемый прирост нормы и массы прибыли. Рентабельной, согласно расчетам, должна быть и оптоволоконная магистраль для межконтинентального транспорта информации.

Изложенные факты и соображения приводят к следующему выводу: если финансирование проекта евразийского коридора через территорию России в полном объеме затруднительно, следует искать возможности для его реализации «по частям». Разделение общего проекта на несколько этапов, экономически и технически самостоятельных, позволит сократить объем

необходимых инвестиционных вложений и сроки их возвращения. Соответственно, требования к уровню доверия между участниками проекта снижаются до более реалистичных значений.

Первым шагом к расчленению «большого евроазиатского коридора» на этапы могло бы стать выделение участка железнодорожной магистрали, связывающего два крупных логистических центра – один в Китае, другой в России. Такой участок может быть построен в обозримые сроки, и его рентабельная эксплуатация возможна задолго до завершения общего строительства коридора в целом. В таком случае протяженность путей может составить несколько сотен километров - на порядок меньше, чем для всего международного транзитного коридора, а число участников проекта сокращается до двух стран. Разумеется, и в этом случае неблагоприятный имидж с обеих сторон продолжает снижать субъективную привлекательность проекта. Но трудности межкультурных контактов в двустороннем случае на много порядков меньше, чем в многостороннем проекте с участием США, Японии, Кореи и/или западноевропейских инвесторов.

На взгляд ведущих иркутских экономистов (Богатов М.Ю., Елисеев С.В., Лидин К.Л., Хоменко А.П., Якобсон А.Я. и др.), первым из таких фрагментов евроазиатского транспортного коридора мог бы стать участок пути Харбин – Иркутск. Под Иркутском в данном случае понимается отнюдь не муниципальное образование с этим названием. Речь идет о линейной агломерированной системе, включающей несколько населенных пунктов, расположенных вдоль железной дороги на удалении до 200 км от центра системы (собственно Иркутска), которой проживает около 1,5 млн. человек – больше половины населения огромной Иркутской области. Здесь добывается каменный уголь и поваренная соль, производится электроэнергия, продукты нефтепереработки и нефтехимии, другая химическая продукция, самолеты и вертолеты и т.д. – все это может быть предметом экспорта в Китай.

«Большой Иркутск» представляет собой крупный транспортный узел. Железная дорога здесь дополняется международным аэропортом и началом водных путей на север. Все это дает возможность рассматривать Иркутск как значительный центр импорта китайских товаров и их распространения на территории региона.

При этом ни один город между Иркутском и китайской границей не обладает такой совокупностью благоприятных характеристик для превращения в полюс самодостаточного участка евразийского транспортного коридора. С другой стороны, аналогичными свойствами обладает расположенный примерно на 1000 км западнее Красноярск, который должен рассматриваться как следующий полюс того же рода на пути из Китая в Европу. Представляется очевидным, что с китайской стороны ближайшим к России потенциальным полюсом самодостаточного фрагмента МТК является Харбин.

Формирование участка Иркутск – Харбин закономерно послужит мультипликатором экономического развития таких региональных центров, как Улан-Удэ и Чита, а на китайской территории – Цицикар. Таким образом, предлагаемый подход позволит избежать серьезной опасности, которую следует иметь в виду при формировании МТК. Имеется в виду опасность превращения международного транспортного коридора в «трубу», которая решала бы только транзитные перевозочные задачи. Создание транспортного коридора должно стать основой для формирования вдоль дороги пояса экономического роста<sup>140</sup>.

---

<sup>1</sup> Титаренко М.Л. Геополитическое значение Дальнего Востока. Россия, Китай и другие страны Азии//М.Л.Титаренко. М., Памятники исторической мысли. с. 374.

<sup>2</sup> Абрамова Н.А. Международная интеграция как условие развития Забайкальского края в подсистеме международных отношений: РФ-КНР//Забайкальский край в трансграничном взаимодействии с КНР (региональное сотрудничество). Читинский государственный Университет. Чита, «Экспресс-издательство». 2010. с. 229.

<sup>3</sup> Трифонов В. Потенциал региональных механизмов//Стратегия России (фонд «Единство во имя России»). № 5 (77). Май 2010. с.31.

<sup>4</sup> Ишаев В. Основная мировая динамика складывается в АТР//Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе (журнал российского национального комитета по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству). № 2 (19). Июнь 2011. с. 20.

- <sup>5</sup> Внуков К. (Чрезвычайный и Полномочный Посол России в Республике Корея). В какую же Азию интегрируется Россия?//Международная жизнь. Июль. 2011. с. 45.
- <sup>6</sup> Ван Фан. К новым успехам в следующем десятилетии//Китай. № 8 (70). Август 2011/ISSN 1005-5010. с. 25.
- <sup>7</sup> Никонов В.А. Россия – евротихоокеанская держава// Стратегия России (фонд «Единство во имя России»). № 5 (77). Май 2010. с.13.
- <sup>8</sup> Титаренко М. Л. Зачем нам Азия?// Стратегия России (фонд «Единство во имя России»). № 5 (77). Май 2010. с.21.
- <sup>9</sup> Иванов А.В., Лукин А.В. Россия и АТР: перспективы сотрудничества//Ежегодник Института международных исследований (ИМИ) – 2010. М., МГИМО-Университет. 2011. с. 191-208.
- <sup>10</sup> Никонов В. Дискуссия: 2010 год. Россия смотрит на Восток? //Международная жизнь. № 1. Январь 2011. с. 9.
- <sup>11</sup> Салин П.Б. Россия и Азия или Россия в Азии? Перспективы российской политики в АТР//РОССИЯ в глобальной политике. Том 9. № 4. Июль – август. 2011. с. 97.
- <sup>12</sup> Рубан Л.С., Катаева Е.Г., Хегай В.К. Геостратегические интересы Российской Федерации на Дальнем Востоке//М., Наука. 2006. с. 149.
- <sup>13</sup> Галичанин Е.Н. Восточные энергетические проекты России и международное сотрудничество// Энергетические измерения международных отношений и безопасности в Восточной Азии/Москва, МГИМО МИД РФ. 2007. с. 15.
- <sup>14</sup> Энергетическая стратегия утверждена 28 августа 2003 года Правительством РФ. В ней отмечается, что к 2020 году доля восточных регионов в производстве первичной энергии должна возрасти в 2,2 раза и превысить 17% общенационального производства.
- <sup>15</sup> Малеев В.В. Энергетическая политика России на азиатском направлении: реальность и прогнозы//Мир и политика. № 7 (58). Июль 2011. с.107.
- <sup>16</sup> Внешняя политика и дипломатия Российской Федерации. Учебник//М.; Восток-Запад. 2010. с. 159; Энергетические измерения международных отношений и безопасности в Восточной Азии//М., МГИМО МИД РФ. 2007. с. 10.
- <sup>17</sup> Никонов В. Дискуссия: 2010 год. Россия смотрит на Восток? //Международная жизнь. № 1. Январь 2011. с. 69.
- <sup>18</sup> Лукин А.В., Иванов А.В. Россия и АТР: перспективы сотрудничества//Вестник МГИМО-Университета. № 4 (13). 2010. Москва. с. 16.
- <sup>19</sup> Попов А.И. Шенгену по-азиатски быть!//Россия в АТР. № 2 (19). Июнь 2011. С57.
- <sup>20</sup> Никонов В.А. Россия – евротихоокеанская держава// Стратегия России (фонд «Единство во имя России»). № 5 (77). Май 2010. с.16.
- <sup>21</sup> Ишаев В. Основная мировая динамика складывается в АТР//Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе (журнал российского национального комитета по тихоокеанскому экономическому сотрудничеству). № 2 (19). Июнь 2011. с. 20.
- <sup>22</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011
- <sup>23</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 10.
- <sup>24</sup> Трифонов В. Потенциал региональных механизмов//Стратегия России (фонд «Единство во имя России»). № 5 (77). Май 2010. сс. 33-34.
- <sup>25</sup> Тулохонов А.К., Зоимонова Э.М. Дарбалаева Д.А. Асимметрия социально-экономического развития приграничных территорий России и Китая//Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития). Отв. Ред. ак. Бакланов П.Я., чл.-кор. РАН Тулохонов А.К.. Новосибирск, Изд-во Сибирского отделения РАН. 2010. с. 429.
- <sup>26</sup> Томчин Г. Россия – страна транзита//Экономическая политика. 2008. № 3. с. 192.
- <sup>27</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 9.
- <sup>28</sup> Аналитический доклад Сценарии развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона. Байкальская бизнес-школа Иркутского государственного университета. Москва-Иркутск. 2011. с. 69.
- <sup>29</sup> Бессонов Г. Транссибирский транспортный коридор. Железнодорожная магистраль Азия – Европа//RC Деловой мир. № 1 (8). Февраль – Март 2009. с. 37.
- <sup>30</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 10.

- <sup>31</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011.
- <sup>32</sup> Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900 – 1902 годах//СПб., 1912. с. 47.
- <sup>33</sup> Богатов М.Ю., Елисеев С.В., Лидин К.Л., Хоменко А.П., Якобсон А.Я. Региоцентричный подход к реализации евроазиатского транспортного региона//Проблемы Дальнего Востока. № 6. 2006. с. 63.
- <sup>34</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 11.
- <sup>35</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011.
- <sup>36</sup> Збарашенко В.С. Мегалогистическая интермодальная транспортно-технологическая система Германия-Россия-Центральная Азия-Афганистан-Китай. Евразийская экономическая интеграция. 2009. № 1. <http://www.eabr.ru/rus/publication/Journal/>.
- <sup>37</sup> Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. Март. 2009. с. 36.
- <sup>38</sup> Состояние и среднесрочные перспективы развития мирового контейнерного судоходства//БИКИ. № 56 (9753). 21 мая 2011. с. 10.
- <sup>39</sup> “Maersk” сообщает о замедлении роста контейнерного судоходства//БИКИ. № 31 (9728). 22 марта 2011. с. 13.
- <sup>40</sup> [http://www.china.org.cn/business/2011-02/22/content\\_21974432.htm](http://www.china.org.cn/business/2011-02/22/content_21974432.htm).
- <sup>41</sup> “Maersk” сообщает о замедлении роста контейнерного судоходства//БИКИ. № 31 (9728). 22 марта 2011. с. 13.
- <sup>42</sup> Состояние и среднесрочные перспективы развития мирового контейнерного судоходства//БИКИ. № 56 (9753). 21 мая 2011. с. 11.
- <sup>43</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7738341.html>.
- <sup>44</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 9.
- <sup>45</sup> Tsuji Hisako. The Global Financial Crisis and Trans-Siberian railway Transportation/Tsujii Hisako// ERINA Report. Vol.89. September. 2009.
- <sup>46</sup> <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90778/90861/6903228.html>.
- <sup>47</sup> Холоша М.В. Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал//Пространственная экономика. № 2 (26). 2011. с. 179.
- <sup>48</sup> Верхотуров Д.Н. Туманган: перспективы туманны//Корейский полуостров: время новых вызовов//Доклады, представленные на XIII научной конференции корееведов России и стран СНГ (Москва, 30-31 марта 2009 г.)//М., Институт Дальнего Востока РАН. 2009. С. 182.
- <sup>49</sup> Богатов М.Ю., Елисеев С.В., Лидин К.Л., Хоменко А.П., Якобсон А.Я. Региоцентричный подход к реализации евроазиатского транспортного региона//Проблемы Дальнего Востока. № 6. 2006. с. 61.
- <sup>50</sup> Агафонов Г.Д., Болятко А.В., Клименко А.Ф., Васильев Л.Е. Стратегическая ситуация в АТР и морская политика России на тихоокеанском региональном направлении. Москва, Институт Дальнего Востока РАН. 2005. с. 132..
- <sup>51</sup> Мирзоев Р. Возрождение Великого шёлкового пути//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2005. с. 62.
- <sup>52</sup> Романова Г.Н. Железнодорожные коммуникации и международные транспортные коридоры во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России Северо-Восточного Китая//60 лет КНР.Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР/Тезисы докладов XVIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 21-23 октября 2009 года). Часть 2.М., 2009. Институт Дальнего Востока РАН. с. 248.
- <sup>53</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 10.
- <sup>54</sup> Санжиев А.А. Портовые зоны на Дальнем Востоке России: прошлое и будущее//Проблемы Дальнего Востока. № 5. 2008. с. 59.
- <sup>55</sup> Михайлов А. Транссиб проиграл битву зам Китай//Росбалт. 18.08.2011.
- <sup>56</sup> <http://www.rosbalt.ru/business/2011/08/18/880722.html>.
- <sup>57</sup> О месте РФ по уровню развития транспорта и логистики в АТЭС//БИКИ. № 142 (9836). 10 декабря 2011. с. 3.
- <sup>58</sup> Дарькин С.В. Мы способны выиграть битву за транспортные потоки//Россия в АТР. № 1 (1). Ноябрь 2005. с. 48.

- <sup>59</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011.
- <sup>60</sup> Верхотуров Д.Н. Туманган: перспективы туманный//Корейский полуостров: время новых вызовов//Доклады, представленные на XIII научной конференции корееведов России и стран СНГ (Москва, 30-31 марта 2009 г.)/М., Институт Дальнего Востока РАН. 2009. С. 185.
- <sup>61</sup> Транссиб как вызов морским перевозчикам. <http://www.transportinform.com/rail-transportation/85-transsib-kak-vyzov-morskim-р...20.10.2011>.
- <sup>62</sup> Бояринцев И.А. Транспортная составляющая российских геополитических интересов в Северо-Восточной Азии//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2008. с. 106.
- <sup>63</sup> Зайченко М.М. Евразийский маршрут//Россия в АТР. № 3 (08). Сентябрь 2008. с. 20.
- <sup>64</sup> Бояринцев И.А. Транспортная составляющая российских геополитических интересов в Северо-Восточной Азии//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2008. с. 106.
- <sup>65</sup> Рашевский В.П. Ванино даст странам АТР угля//Россия в АТР. № 4 (13). Декабрь 2009. с. 31.
- <sup>66</sup> Агафонов Г.Д., Болятко А.В., Клименко А.Ф., Васильев Л.Е. Стратегическая ситуация в АТР и морская политика России на тихоокеанском региональном направлении. М., Институт Дальнего Востока РАН. 2005. с. 123.
- <sup>67</sup> Корниенко О.С., Ганзей С.С. Развитие интеграционных трансграничных связей приграничных регионов Дальнего Востока и Китая//Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития). Отв. Ред. ак. Бакланов П.Я., чл.-кор. РАН Тулохонов А.К./Новосибирск, изд. Сибирского отделения РАН. 2010. с. 420.
- <sup>68</sup> Никонов В. Дискуссия: 2010 год. Россия смотрит на Восток?//Международная жизнь. № 1. Январь 2011. с. 70.
- <sup>69</sup> Романов В. Развитие прибрежно-портовой инфраструктуры и российского флота на Сахалине и Курилах//Москва. СОПС. 2002. с. 46 – 49.
- <sup>70</sup> Агафонов Г.Д., Болятко А.В., Клименко А.Ф., Васильев Л.Е. Стратегическая ситуация в АТР и морская политика России на тихоокеанском региональном направлении. М., Институт Дальнего Востока РАН. 2005. с. 124.
- <sup>71</sup> Холоша М.В., Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал//Пространственная экономика. № 2 (26). 2011. с.179.
- <sup>72</sup> Андреев Е.К. О влиянии мирового финансового кризиса на железнодорожные перевозки в России// Современная мировая политика: проекции из Азии. VI конвент РАМИ «Россия и мир после мирового кризиса: новые вызовы, новые возможности» (24-25 сентября 2010 г.)/Читинский государственный Университет. 2010. с. 25.
- <sup>73</sup> Агафонов Г.Д., Болятко А.В., Клименко А.Ф., Васильев Л.Е. Ситуация в АТР и морская политика России на тихоокеанском направлении. М., Институт Дальнего Востока РАН. 2005. с. 131.
- <sup>74</sup> Дальневосточный капитал. № 8. 2003. с. 27.
- <sup>75</sup> Бояринцев И.А. Транспортная составляющая российских геополитических интересов в Северо-Восточной Азии//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2008. с. 107.
- <sup>76</sup> Бабынина Л.О. Транспортные системы ЕС и ЕВРАЗЭС: перспективы интеграции//ЕврАзЭС и интеграционный опыт ЕС/Доклад Института Европы № 242. Институт Европы РАН. М., 2009. с.139.
- <sup>77</sup> Тулохонов А.К., Зомонова Э.М., Дарбалаева Д.А. Асимметрия социально-экономического развития приграничных территорий России и Китая// Приграничные и трансграничные территории азиатской России и сопредельных стран (проблемы и предпосылки устойчивого развития). Отв. Ред. ак. Бакланов П.Я., чл.-кор. РАН Тулохонов А.К./Новосибирск, изд. Сибирского отделения РАН. 2010. с. 429.
- <sup>78</sup> Романова Г.Н. Железнодорожные коммуникации и международные транспортные коридоры во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России и северо-восточного Китая//60 лет КНР.Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР/Тезисы докладов XVIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 21-23 октября 2009 года). Часть 2.М., 2009. Институт Дальнего Востока РАН. с. 250.
- <sup>79</sup> Слипчук М.В. Трансазиатская система кластеров: геополитический форсайтинг//М., Академкнига. 2009. с. 34.
- <sup>80</sup> Якунин В.И. Транспортный потенциал Дальнего Востока – ключ к его развитию//Россия в АТР. №3 (08). Сентябрь 2008. с. 16.
- <sup>81</sup> Казаков О.И. Транссиб: через пространство и время//Россия в АТР. № 3 (20). Сентябрь 2011. с. 76.
- <sup>82</sup> Якунин В.И. Транспортный потенциал Дальнего Востока – ключ к его развитию//Россия в АТР. №3 (08). Сентябрь 2008. с. 17.
- <sup>83</sup> Андреев Е.К. О влиянии мирового финансового кризиса на железнодорожные перевозки в России// Современная мировая политика: проекции из Азии. VI конвент РАМИ «Россия и мир после мирового

кризиса: новые вызовы, новые возможности» (24-25 сентября 2010 г.)/Читинский государственный Университет. 2010. с. 25.

<sup>84</sup> Ролин А.Н. К вопросу об экономической целесообразности соединения Транссибирской магистрали с Транскорейской железной дорогой//Корейский полуостров и вызовы глобализации/М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2006. с. 135.

<sup>85</sup> Нехорошков В.П. Перспективы развития проекта соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей: инвестиционный аспект//Проблемы Дальнего Востока. № 1. 2011. с. 159.

<sup>86</sup> Курмазов А. КНР и КНДР: морской альянс//Россия в АТР. № 2(19). Июнь 2011. с.39.

<sup>87</sup> Бардаль А.Б. Транскорейская железнодорожная магистраль//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2007. с. 74-75.

<sup>88</sup> Троекурова И.С. Проблемы расширения внешнеэкономических связей России в АТР//М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2010. с. 280.

<sup>89</sup> Сазонов С.Л. Реформа транспортной системы КНР и мировой финансово-экономический кризис. Проблемы Дальнего Востока. № 1.2010. с. 67-69.

<sup>90</sup> Троекурова И.С. Проблемы расширения внешнеэкономических связей России в АТР//М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2010. с. 280.

<sup>91</sup> Бардаль А.Б. Транскорейская железнодорожная магистраль//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2007. с. 79.

<sup>92</sup> Дальневосточный капитал. № 6. 2007. с. 28.

<sup>93</sup> Ларин В.Л. Азиатско-Тихоокеанский регион в начале XXI века: вызовы, угрозы, шансы Тихоокеанской России//Владивосток. ДВО РАН. 2010. с. 27.

<sup>94</sup> Внуков К. В какую же Азию интегрируется Россия?//Международная жизнь. Июль 2011. с.45-46.

<sup>95</sup> Андреев Е.К. О влиянии мирового финансового кризиса на железнодорожные перевозки в России// Современная мировая политика: проекции из Азии. VI конвент РАМИ «Россия и мир после мирового кризиса: новые вызовы, новые возможности» (24-25 сентября 2010 г.)/Читинский государственный Университет. 2010. с. 29.

<sup>96</sup> Курмазов А. КНР и КНДР: морской альянс//Россия в АТР. № 2(19). Июнь 2011. с.40.

<sup>97</sup> Холоша М.В. Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал//Пространственная экономика. № 2 (26). 2011. с.179.

<sup>98</sup> Анисимов Л.Н. Некоторые особенности правового режима Арктики//Мир и политика. № 4 (55). Апрель 2011. с. 69.

<sup>99</sup> Рыскулов Д.М. Трансазиатский торговый путь//Экономические стратегии. № 6 (92). 2011. с. 35.

<sup>100</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 12.

<sup>101</sup> Ветка железной дороги Беркакит-Томмот-Якутск была проведена на станцию Кердем. На это внимание делегатов Межрегиональной конференции «Единой России» указал премьер-министр Владимир Путин, который отметил: «Построенная железнодорожная ветка от Тынды до правого берега Лены в районе Якутска даёт возможность не только активизировать международные транспортные потоки, но и запустить проект комплексного развития Южной Якутии» (Сергеев А.В. Якутский вектор//Россия в АТР. № 4 (17). Декабрь 2010. с. 26.

<sup>102</sup> <http://russian.people.com.cn/31519/7407495.html>.

<sup>103</sup> Рябцев А. Россия начала бурить арктический шельф//Комсомольская Правда. № 141 (25758). 23 Сентября 2011. с. 2.

<sup>104</sup> Васильев А. Мы смотрим на Арктику как на наш дом и наше будущее//Интервью «Интерфаксу». 20.9.2011. <http://www.interfax.ru/txt.asp?id=208557&sec=1483>.

<sup>105</sup> Владимирова Д. Возродить российский Север. Атомный ледокольный флот есть только у нашей страны//Аргументы и Факты. № 44 (1617). 2-8 ноября 2011. с. 51.

<sup>106</sup> Салин П.Б. Россия и Азия или Россия в Азии? Перспективы российской политики в АТР//РОССИЯ в глобальной политике. Том 9. № 4. Июль – август. 2011. с. 97.

<sup>107</sup> Рыскулов Д.М. Трансазиатский торговый путь//Экономические стратегии. № 6 (92). 2011. с. 36.

<sup>108</sup> Васильев А. Мы смотрим на Арктику как на наш дом и наше будущее//Интервью «Интерфаксу». 20.9.2011. <http://www.interfax.ru/txt.asp?id=208557&sec=1483>.

<sup>109</sup> События: По короткому пути//Информационно-аналитический журнал РС Деловой Мир – Китай. № 6/16. 2010. с. 6.

<sup>110</sup> Ишаев В. Модернизация экономики обеспечит развитие региона//Дальневосточный капитал. № 9 (133). Сентябрь 2011. с. 13.

<sup>111</sup> Якунин В.И. Транспортный потенциал Дальнего Востока – ключ к его развитию//Россия в АТР. №3 (08). Сентябрь 2008. с. 14.

- <sup>112</sup> Ларина Л. Деньги в рост. В Якутии искали инвестиции для развития инфраструктуры// Дальневосточный капитал. № 9 (133). Сентябрь 2011. с. 8.
- <sup>113</sup> Троекурова И.С. Проблемы расширения внешнеэкономических связей России в АТР//М., Институт Дальнего Востока РАН. 2010. с. 282.
- <sup>114</sup> Там же. с. 283.
- <sup>115</sup> Филаретов В.Ф. Вопросы инвестиционной деятельности стран АТЭС на территории Дальнего Востока России//Россия в АТЭС и в АТР/Отв. Ред. Иванов И.Д. и др. М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2001. с. 118.
- <sup>116</sup> Агафонов Г.Д., Болятко А.В., Клименко А.Ф., Васильев Л.Е. Ситуация в АТР и морская политика России на тихоокеанском направлении. М.; Институт Дальнего Востока РАН. 2005. с. 133.
- <sup>117</sup> Бояринцев И.А. Транспортная составляющая российских геополитических интересов в Северо-Восточной Азии. Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2008. с. 112.
- <sup>118</sup> Казаков О.И. Трансиб: через пространство и время//Россия в АТР. № 3 (20). Сентябрь 2011. с. 77-78.
- <sup>119</sup> Энергетические измерения международных отношений и безопасности в Восточной Азии//Москва, МГИМО МИД РФ. 2007. с. 781,979..
- <sup>120</sup> Малеев В.В. Энергетическая политика России на азиатском направлении: реальность и прогнозы//Мир и политика. № 7 (58). Июль 2011. с.107.
- <sup>121</sup> Независимая газета. 19 июля 2010 года.
- <sup>122</sup> Мотидзуки Киичи. Посткризисные изменения в экономике Дальнего Востока и перспективы российско-японских экономических отношений//Пространственная экономика. № 4 (20). 2009.
- <sup>123</sup> Троекурова И.С. Проблемы расширения внешнеэкономических связей России в АТР//М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2010. с. 284-285.
- <sup>124</sup> Суходолов А.П. Транзитный потенциал России//[http://www.Байкальский\\_экономический\\_форум.ru](http://www.Байкальский_экономический_форум.ru).
- <sup>125</sup> Троекурова И.С. Проблемы расширения внешнеэкономических связей России в АТР//М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2010. с. 285.
- <sup>126</sup> Малеев В.В. Энергетическая политика России на азиатском направлении: реальность и прогнозы//Мир и политика. № 7 (58). Июль 2011. с. 109.
- <sup>127</sup> Кистанов В.О. О проблеме увязывания экономических и политических аспектов в отношениях между Россией и Японией//Современная мировая политика: проекции из Азии. VI конвент РАМИ «Россия и мир после мирового кризиса: новые вызовы, новые возможности» (24-25 сентября 2010 г.)/Читинский государственный Университет. 2010. с. 64.
- <sup>128</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011.
- <sup>129</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011.
- <sup>130</sup> Ишаев В. Модернизация экономики обеспечит развитие региона//Дальневосточный капитал. № 9 (133). Сентябрь 2011. с. 15.
- <sup>131</sup> Осипов С. Где «стройки пятилеток2? Как дела на предприятиях, которые при СССР строила вся страна//Аргументы и Факты. № 42. 2011. с. 58.
- <sup>132</sup> Шпорт В. (Губернатор Хабаровского края). Хабаровский край: в условиях новых вызовов//Россия в АТР. № 4 (17). Декабрь 2010. с. 23.
- <sup>133</sup> Зайченко М.М. Евроазиатский маршрут//Россия в АТР. № 3 (08). Сентябрь 2008. с. 20.
- <sup>134</sup> Парламентские слушания: «Международный транспортный коридор «Европа-Россия-Азиатско-тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций//Комиссия Совета Федераций по естественным монополиям. М., 2011.
- <sup>135</sup> Зайченко М.М. Евроазиатский маршрут//Россия в АТР. № 3 (08). Сентябрь 2008. с. 24.
- <sup>136</sup> Климов А. БАМу нужны грузы. И внимание//Россия в АТР. № 1 (11). Ноябрь 2005. с. 52.
- <sup>137</sup> Титаренко М.Л. Китай «поднимет» Дальний Восток. Россия в АТР. № 4 (13). Декабрь 2009. с. 17.
- <sup>138</sup> Аналитический доклад Сценарии развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона. Байкальская бизнес-школа Иркутского государственного университета. Москва-Иркутск. 2011. с. 35–38.
- <sup>139</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., 2010. с. 38.
- <sup>140</sup> Богатов М.Ю., Елисеев С.В., Лидин К.Л., Хоменко А.П., Якобсон А.Я. Региоцентричный подход к реализации евроазиатского транспортного региона//Проблемы Дальнего Востока. № 6. 2006. с. 67,68.



## **2.2. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ РОССИЙСКИМ ЕВРАЗИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КНР**

Развитие национальной транспортной системы КНР формируется в рамках трансконтинентальной евразийской парадигмы. В Китае - естественном геополитическом конкуренте России существуют, создаются и проектируются альтернативные варианты формирования транспортных коридоров, минуя территорию РФ. Сегодня конкуренция идет и за маршрут Евроазиатского коридора, который неизбежно стимулирует соперничество в предоставлении транспортных услуг со стороны КНР и других центральноазиатских соседей России. Если в этом противостоянии победит Россия, то это усилит ее влияние в Китае, особенно при подключении к коридору дороги Далянь – Харбин – Маньчжоули. Победа же Китая ослабит российское влияние и в других странах азиатского-тихоокеанского макрорегиона<sup>1</sup>. Активное лоббирование Китаем трансконтинентальной железнодорожной магистрали Азия – Европа через свою территорию южнее Транссиба, в обход России имеет отчетливо выраженный геостратегический характер. Освоение нового «Шелкового пути» не сводится лишь к транспортно-экономической проблематике, хотя она чрезвычайно важна и перспективна, поскольку такая дорога не только составит альтернативу российскому транзиту, но и обеспечивает Китаю прямой путь, обеспечивающий экономическое и, следовательно, политическое влияние на страны Центральной и Южной Азии. Налицо реальная опасность упустить шанс становления Дальнего Востока России «вратами в Европу» для стран Восточной Азии.

В настоящее время КНР осуществляет прямое железнодорожное сообщение со следующими странами: Россией, Казахстаном, Монголией, КНДР и Вьетнамом. Имеется 10 пограничных железнодорожных переходов, однако работа пограничных станций во многом осложнена разницей ширины

колеи. Если в КНР она составляет 1435 мм, то в России – 1520, в Монголии – 1524, а во Вьетнаме – 1535 и 1000 мм<sup>2</sup>. Поэтому приходится производить перегрузку, либо в отдельных случаях осуществлять перестановку вагонов на колесные пары другой ширины, что приводит к задержкам при пересечении границы, а время обработки составов во многом зависит от мощности перегрузочного оборудования.

Значительное место по объему грузовых перевозок занимает переход Алашанькоу – Дружба в Казахстане. Начав функционировать в конце 1992 года, он год от года наращивает объемы обрабатываемых грузов, причем наиболее быстро растут контейнерные перевозки. В последние годы количество контейнеров, проследовавших через Алашанькоу, значительно превышает эти показатели на других железнодорожных переходах. По этому маршруту в основном перевозят контейнеры из Южной Кореи, Японии в страны Центральной Азии и обратно. В последнее время также добавились контейнерные перевозки из Сянгана. Международное железнодорожное сообщение с Монголией было открыто в 1956 году, однако в начале 1990-х годов перевозки резко снизились в связи с уменьшением объема внешнеторгового оборота между двумя странами. Сейчас перевозки постепенно растут. Перевозки грузов между КНР и КНДР были начаты в 1954 году, в 1970-е годы достигли наибольших объемов и осуществлялись через три пограничных перехода. Однако сокращение торговли между двумя странами в последние годы привело к уменьшению железнодорожных перевозок через границу. Международное железнодорожное грузовое сообщение с Вьетнамом, начатое в 1955 году, было прервано военными столкновениями на границе в 1978 году и было восстановлено только в 1996 году. Однако объемы перевозок по железным дорогам незначительны, прежде всего, из-за сильной конкуренции автомобильного транспорта. Основные внешнеэкономические потоки осуществляются через сухопутные переходы с Пакистаном (Каракорумское шоссе), Казахстаном (Хоргос,

Алашанькоу, Кашгар), Монголией (Эрен-Хото), Россией (Маньчжоули, Хуньчунь, Суйфэньхэ), Вьетнамом (Пинсян, Лаокай), Мьянмой (Баошань – Лашо).

Учитывая свое географическое и геополитическое положение в Юго - Восточной Азии и близость Центральной Азии, Китай с начала XXI-го века приступил к созданию собственных альтернативных железнодорожных коридоров Азия – Европа. Приход Китая в Центральную Азию является естественным результатом превращения этого региона в зависимое от КНР геополитическое пространство. Китай стал для региона ЦА важным и влиятельным государством, что не случайно, поскольку он граничит с Казахстаном, Киргизстаном и Таджикистаном и отдален небольшим расстоянием от Узбекистана и Туркмении<sup>3</sup>.

### **2.2.1. Евразийская трансконтинентальная магистраль**

Начало новой межконтинентальной железнодорожной транспортной стратегии было положено открытием в 1992 году движения по маршруту Ляньюньган (провинция Цзянсу) – Роттердам (Нидерланды), который на 2,1 тыс. км короче Транссиба<sup>4</sup>. В китайской прессе его называют **Евразийской трансконтинентальной магистралью (ЕТМ)** или «новым Шелковым путем»<sup>5</sup> или «окном, открывающим международный проход в сфере транспорта в страны Центральной Азии и Европы»<sup>6</sup>. Железная дорога начинается на тихоокеанском побережье Китая в порту Ляньюньган, пересекает страну в широтном направлении Ляньюньган – Сюйчжоу – Чжэнчжоу – Сиань – Ланьчжоу – Урумчи – уездный город Усу и через пограничный переход Алашанькоу-Дружба соединяется с железнодорожной сетью Казахстана, а затем – России<sup>7</sup>.

Китайский участок стал результатом реконструкции Лунхай-Ланьсиньской железнодорожной магистрали (Ляньюньган-Урумчи), связывающей восток и запад страны. В Сюйчжоу, Чжэнчжоу, Баоцзи, Ланьчжоу к этой трассе примыкают железные дороги Пекин-Шанхай, Пекин-

Гуанчжоу, Баоцзи-Чэнду, Баотоу-Ланьчжоу и Ланьчжоу-Урумчи. Эта магистраль может было условно разделить на два участка. Первый – Лунхайская дорога между портом Ляньюаньган (пров. Цзянсу) и столицей провинции Ганьсу Ланьчжоу, проходящая через провинции Цзянсу, Аньхой, Хэнань, Шэньси и Ганьсу. Второй – это железная дорога Пекин-Синьцзян, идущая из Ланьчжоу в Урумчи<sup>8</sup>.

С середины 1991 года начались перевозки грузов по временной схеме, а в июне 1992 года было открыто регулярное сообщение по маршруту Урумчи - Алма-Ата. Евроазиатский маршрут, конкурирующий с Транссибом, способен улучшить условия функционирования и увеличить скорость движения. Масштабные работы были проведены на конечных участках магистрали. В результате модернизации повышена скорость движения поездов, которая была доведена до 160 - 180 км/час. Порт Ляньюаньган стал в результате реконструкции внутренним, многократно возросли его акватория и общая длина причалов, главное же – была построена почти 7-километровая дамба<sup>9</sup>, позволяющая увеличивать, по мере необходимости, количество причалов, что превратило порт в один из крупнейших на тихоокеанском побережье КНР<sup>10</sup>. В 2010 году порт обработал<sup>10</sup> более 122 млн. т грузов<sup>11</sup>, а в первой половине 2011 года его грузооборот увеличился на 22,5% до 82,02 млн. т, в том числе было перевезено 2,33 млн. стандартных контейнера<sup>12</sup>. Одновременно осуществлялось обустройство железнодорожного пограничного перехода Алашанькоу-Дружба на китайской территории: были построены станционные и складские помещения, приемоотправочные пути (15 для широкой колеи и 23 для китайской) для замены колесных пар или перегрузки вагонов, что сократило время перевода составов с китайской колеи на казахстанскую. К 1998 году вся китайская часть магистрали стала

---

<sup>10</sup> Для сравнения: в 2010 году все дальневосточные порты Российской Федерации обработали 118 млн. т грузов (Прокопало О.М., Исаев А.Г., Суслов Д.В., Деваева Е.И., Котова Т.Е. Экономическая конъюнктура в Дальневосточном Федеральном округе в 2010 году//Пространственная Экономика № 2 (26).2011. с.76).

двухпутной, по уровню электрификации она превосходит другие дороги КНР, а вдоль всей дороги действует автоматизированная система связи и слежения за движением грузов. В случае доставки грузов в Среднюю Азию маршрут обладает рядом преимуществ, в том числе и возможностью взаимодействия с китайскими же морскими перевозчиками. На всей протяженности трассы не существует зон сильных морозов, а прилегающие порты не замерзают зимой и обладают огромной, значительно превосходящую российскую, самой современной погрузочно-разгрузочной мощностью. Кстати, после введения в 2004 году платы за охрану груза в пути по Транссибу часть корейского груза на Среднюю Азию, более 90% которого прежде обслуживалось Транссибом, перешла на ЕТМ. Благодаря соединению китайской и казахстанской железных дорог только в 2010 году грузооборот железнодорожного транспорта центральноазиатской республики увеличился в 1,5 раза по сравнению с 2009 годом<sup>13</sup>, а объем внешней торговли СУАР с Казахстаном в 2011 году возрос на 20% по сравнению с предыдущим годом и превысил 8 млрд. долл. США<sup>14</sup>. Китай и Казахстан готовы повысить объем двусторонней торговли в 2015 году до 40 млрд. долл. США<sup>15</sup>.

Нельзя, однако, не учитывать: хотя китайская альтернатива и создает уже сегодня серьезную конкуренцию Транссибу, но в условиях нехватки транспортных железнодорожных сетей Западного Китая этот маршрут может оказаться перегруженным внутрикитайскими грузами<sup>16</sup>. По заявлению министра транспорта Ли Шэньлиня, на сегодня транспортная сеть СУАР не в полной мере отвечает требованиям превращения автономного района в центральный узел международного транзитного коридора Азия – Европа: недостаточна развита железнодорожная сеть с низкой пропускной способностью, мало скоростных автомагистралей, низкий уровень мультимодальной кооперации<sup>17</sup>.

Однако, как подчеркнул министр, «Синьцзян, в прошлом практически служивший конечным пунктом в транспортной системе страны, должен

превратиться в международный транспортный узел, позволяющий стране выходить на страны Центральной Азии и Европы». Правительство КНР планирует в течении 12-й пятилетки выделить от 120 до 150 млрд. юаней (17,6-22 млрд. долл. США) на строительство транспортной инфраструктуры СУАР. Если в 2010 году в автономном районе общая протяженность эксплуатирующихся автомобильных шоссе составила 150 тыс. км, а скоростных автомагистралей – лишь 838 км, то к 2015 году за счет роста прямых государственных капиталовложений (доля которых будет составлять 38%) будут проложены новые автодороги протяженностью 75-80 тыс. км, общая длина скоростных магистралей превысит 4000 км<sup>18</sup>.

**Северный маршрут ЕТМ** (железная и автомобильная дороги) начинается в китайском Урумчи и через джунгарские ворота выходит в Казахстан (станция Дружба), пересекает Семиречье и через Алма-Ату доходит до Шымкента (ранее Чимкент), где разветвляется: Одна ветка через Актюбинск и Уральск обходит Каспийское море с севера, где соединяется с транспортными коммуникациями России (Урумчи (КНР) – Алашанькоу – Достык (Казахстан) – Москва - Брест). Далее через железные дороги России и стран СНГ она выходит на Европу. Доставка грузов из Китая в Западную Европу через территорию Казахстана, согласно расчетам китайских специалистов в области транспорта, обходится на 20% дешевле и вдвое быстрее (на 20) дней, чем морем через Индийский океан, и быстрее, чем по Транссибирской магистрали<sup>19</sup>. Если раньше Россия считалась единственным транспортным коридором между Европой и Азией, то сегодня у российской географической монополии появился серьезный конкурент<sup>20</sup>.

Активизация грузовых железнодорожных перевозок по китайско-казахстанскому маршруту ЕТМ может нанести ущерб российской экономике. С 1 июля 2011 года отменен таможенный контроль на границах между РФ, Беларусью и Казахстаном. Теперь товар, попав на территорию Таможенного союза, далее может перемещаться без каких-либо ограничений.

Контрафактная продукция, производимая в Китае, отправляется в центральноазиатские страны, где, как показывает практика, подделки пересекают границы без помех. А вот на границе России и Казахстана эти грузы тормозили наши таможенники. Дело в том, что с 2003 года в РФ существует таможенный реестр товарных знаков, где ведущие мировые производители регистрировали свои товарные знаки и указывали, что только они или уполномоченные им импортеры могли ввозить товар в Россию<sup>21</sup>. И если на таможне появлялось транспортное средство, например, из Китая, которая везла импортный груз известной марки, российский таможенник мог остановить груз и узнать у правообладателя, давал ли он разрешение на ввоз этой партии товара. Если правообладатель от груза отказывался, то партию контрафактной продукции задерживали. Теперь, когда таможенная граница открыта, этот механизм больше не работает. Не ставя под сомнение профессионализм казахских таможенников следует, однако, отметить, что опыта в борьбе с контрафактной продукцией у них гораздо меньше. Для примера, в казахстанском таможенном реестре зарегистрировано около 150 товарных знаков, а в российском – более 2 тысяч.

Особую тревогу вызывает то, что с июля 2011 года в отсутствие пограничного контроля между Россией и Казахстаном китайские производители контрафактной продукции начали переориентировать свои подпольные производства с Африки и Ближнего Востока на российский рынок. При этом уровень качества упаковки подделок необычайно высок. Рядовому потребителю очень трудно отличить ее от той, в которой продается оригинальный товар. Какими бы технологическими новинками производители не защищали свою упаковку, китайские подпольные изготовители подделок все равно находят способ полностью ее скопировать, сделать даже лучше и дешевле. Не секрет, что при производстве контрафактной продукции они не несут расходов на персонал, пенсии, рекламу и налоги, зато не жалеют денег на суперсовременное оборудование

для копирования оригинальной упаковки. При этом российские покупатели полагают, что платят за европейское качество, а получают нечто, состряпанное в антисанитарных условиях.

Вторая ветка соединяется со средним маршрутом и, через Ташкент, Самарканд, Учкудук, Нукус и Бейнеу, достигает восточного берега Каспия у порта Актау, где берет начало паромная переправа на Баку. Южно-кавказская железная дорога и параллельная ей автомобильная магистраль соединяют порт Баку с черноморскими портами Поти и Батуми. Этот маршрут начал функционировать в 1992 году, а его годовая мощность составляла 10 млн. т грузов и 100 тыс. двадцатифутовых контейнеров. Это наиболее дееспособная и востребованная центрально-азиатская часть ЕТМ и быстро набирающий силу конкурент Транссибирской железнодорожной магистрали<sup>22</sup>.

К концу 2011 года участок железной дороги из Казахстана «Жетыген – Хоргос», в строительстве которой принимают участие более 5,5 тыс. рабочих<sup>23</sup>, уже подошла к пункту, который расположен в 200 км от китайско-казахстанской границы, а 6 декабря 2011 года китайская железная дорога соединилась с казахстанской. Общая протяженность коридора по территории Казахстана составляет 2787 км, он проходит по территориям пяти областей. Строительство железнодорожного участка Жетыген – Хоргос позволила путем открытия второго пограничного перехода с КНР сократить расстояние от Китая до южных областей Казахстана и стран Центральной Азии на 500 км<sup>24</sup>. Реализация этого проекта увеличит объем транзита по казахской территории к 2015 году на 25%, или на 3,5 млн. т<sup>25</sup>. Железнодорожная магистраль КНР – Казахстан по новому маршруту через КПП Хоргос, минуя другие центрально-азиатские страны, через казахстанскую территорию выйдет к Каспийскому морю<sup>26</sup>. На территории Казахстана из 20 аэропортов 15 являются международными, а в 10 км от КПП Хоргос строится новый международный аэропорт. Дублирующий международный железнодорожный коридор позволит Китаю освоить среднеазиатский рынок с населением 60



млн. человек, постепенно закрепиться на западно-азиатском и европейском рынках<sup>27</sup>.

На водном транспорте Казахстана ведется работа по расширению морского порта Актау – конечного пункта северного казахстанского маршрута ЕТМ в западном направлении, динамично развивается казахстанский торговый флот. В 2010 году совокупный объем грузов, обработанных в Каспийском бассейне, превысил 32 млн. т. Лидером является порт Актау (Казахстан), чья доля составила 34% (более 12,8 млн. т)<sup>11</sup>. На втором месте – Астраханский порт (Россия) – 26% общего объема грузооборота. Таким образом, Казахстан занимает лидирующую позицию по грузопотоку через порты Каспийского моря. На долю Ирана приходится 16% общего объема перевозок по Каспийскому морю. Остальные доли грузопотока приходятся на порты Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркмения)<sup>28</sup>.

По территории Республики Казахстан проходит 5 международных транспортных коридоров, транзит грузов по которым в 2010 году составил 15 млн. т, совокупных доход – 864 млн. долл. США. До 2015 года объем транзита планируется увеличить до 25 млн. т. В республике принята Государственная программа по форсированному индустриально-инновационному развитию Казахстана до 2015 года. В ее рамках реализуется «Программа развития транспортной инфраструктуры на 2010 – 2014 годы, в которой содержится 63 инфраструктурных проекта на общую сумму более 19 млрд. долл. США, а наиболее крупный из них – возрождение «Великого шелкового пути» из КНР. С 2009 года идет реализация проекта автодорожного коридора «Западная Европа – Западный Китай», протяженностью 8445 км, в том числе по территории Казахстана – 2787 км. К

---

<sup>11</sup> В 2010 году в Казахстане были организованы 6 специальных экономических зон, из которых наиболее активно развивается СЭЗ «Морской порт Актау», ориентированная на нефтегазовый комплекс и экспортно-импортную торговлю (Егоров В. Долгий путь инноваций. Республика Казахстан намерена кардинально модернизировать производство, в том числе и топливно-энергетический комплекс//Нефть России. № 12. 2011. с. 95)

2015 году будут реконструированы все проходящие по территории Казахстана международные автодорожные коридоры общей протяженностью 8415 км<sup>29</sup>.

В феврале 2011 года правительство Китая приняло решение о строительстве скоростной железнодорожной магистрали в Казахстане. Как отметила газета «Жэньминь жибао», «строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей является новой сферой сотрудничества между КНР и Республикой Казахстан, приносящий весомый вклад в развитие транзитных перевозок между странами АТР и Европой». Сооружение скоростной железной дороги из Астаны до Алма-Аты протяженностью около 1 тыс. км станет первым проектом сотрудничества двух стран в этой области<sup>30</sup>.

14 сентября 2010 года завершилось 4-летнее строительство первой в СУАР полностью электрифицированной железной дороги Цзинхэ-Инин-КПП Хоргос, которая соединилась с дорогой Пекин-Цзинхэ. Запуск в ноябре в эксплуатацию 286-км железной дороги с общим объемом инвестиций в 6 млрд. юаней ознаменовал открытие второго международного железнодорожного коридора, связывающего Китай и страны центрально-азиатского региона<sup>31</sup>. В 2010 году Казахстан завершил строительство своего отрезка железной дороги от Хоргоса до Сарыозека. КПП «Хоргос», ставший воротами новой дублирующей железнодорожной транзитной артерией на запад через казахскую территорию является образцово-показательной зоной регионального сотрудничества в рамках Шанхайской организации сотрудничества<sup>32</sup>. В новом КПП общей площадью 5,28 кв. км<sup>33</sup>, расположенном в уезде Хочэн в 142 км от города Инин (Кульджа), находится самый крупный современный вокзал Западного Китая, а пропускная способность международного транзитного пункта «Хоргос» к 2020 году достигнет 22 млн. т и к 2030 году – 38 млн. т<sup>34</sup>. Хоргос находится на западном окончании государственной автодороги № 312» (Шанхай-

Хоргос) и железнодорожной линии Ланьчжоу-Синьцзян, общий объем инвестиций в его строительство составил 880 млн. юаней (138 млн. долл. США)<sup>35</sup>. Сегодня в СУАР еще два крупных КПП, подобных Хоргосу – КПП Алашанькоу, где в настоящее время сооружается комплексная бондовая зона и КПП Кашгар – особая зона экономического развития. Одновременно во всех КПП Синьцзяна строятся промышленные парки нового типа<sup>36</sup>.

В октябре 2011 года Госсовет КНР объявил о планах по поддержке создания зон экономического развития в Кашгаре и Хоргосе в СУАР<sup>37</sup>. Согласно документу, опубликованному 8 октября на веб-сайте китайского правительства, Китай планирует проводить в двух зонах экономического развития особую политику по привлечению капитала, технологий и кадров из других районов страны и из-за рубежа, создать современную промышленную зону и превратить Кашгар и Хоргос в источник стимулирования экономического развития Синьцзяна. В документе говорится, что будет усилено торгово-экономическое и транспортное сотрудничество двух зон со странами Центральной, Южной и Западной Азии и Восточной Европы. Согласно решению Госсовета КНР с 2011 по 2015 годы из бюджета центрального правительства ежегодно будут предоставляться субсидии на экономическое развитие двух зон, осуществляться инвестиции в основные фонды предприятий Кашгара и Хоргоса, в основном, транспортные. Эти предприятия также могут получать помощь в погашении кредитов для приобретения оборудования за счет средств местного бюджета. Кроме того, в период 2010 – 2020 годов те предприятия, которые функционируют в приоритетных отраслях и обеспечивают работу транзитных транспортных коридоров, будут освобождены от обложения подоходным налогом в течение пяти лет<sup>38</sup>. Китайские коммерческие и акционерные банки уже открыли свои филиалы в Кашгаре и Хоргосе. В последнее время Государственный банк развития Китая, Коммерческий банк Урумчи, Шанхайский банк развития

Пудуна приступили к изучению возможностей финансирования инфраструктурного развития обеих зон<sup>39</sup>.

29 мая 2010 года в Синьцзян-Уйгурском автономном районе началось строительство скоростного четырехполосного шоссе, соединяющего уезд Куча и город Аксу. Будущая автомагистраль является важной частью скоростной трассы Ляньюньган – КПП Хоргос, а также важным коридором, связывающим север и юг Синьцзяна. Общая протяженность трассы составит 260 км, проектная скорость – 100 км/час. Дорога стоимостью 6,77 млрд. юаней (992 млн. долл. США) будет сдана в эксплуатацию в 2012 году<sup>40</sup>.

В 2002 году Китай, Кыргызстан и Узбекистан приступили к осуществлению совместного транспортного проекта – **среднего маршрута ЕТМ**. Эта идея выдвигалась Киргизией еще в 1996 году, однако изменение политической ситуации в этом районе ускорило решение этого вопроса<sup>41</sup>. Пекин обеспокоен ростом исламского экстремизма и международного терроризма в мире и, особенно, в соседних с КНР странах<sup>42</sup>, так как это сказывается и на внутривнутриполитических процессах в Синьцзяне<sup>43</sup>. Здесь отмечался рост антикитайских настроений и даже сепаратистских выступлений<sup>44</sup>, в ходе которых, например, в 1997 и 2009 годах, власти были вынуждены применить вооруженную силу<sup>45</sup>. Поэтому, было ускорено строительство Южносиньцзянской железной дороги, которая отходит от основной магистрали и идет вдоль границы Китая и носит стратегический характер.

В 2003 году была достигнута окончательная договоренность о среднем маршруте, который от Кашгара (КНР) пойдет к Торугарту и Иркештаму - к китайско-киргизской границе (166 км); далее по территории Киргизии на Джелал-Абад (256 км), где он выходит на Узбекистан, Туркменистан и паромную переправу через Каспийское море в порту Туркменбаши, откуда выходит в Закавказье. Этот путь на 1200 км короче, чем через станцию Дружба. Строительство китайской части дороги полностью закончено, а

заинтересованность КНР в проекте настолько велика, что она согласилась не только осуществлять все путеукладочные работы в Киргизии, Узбекистане и Туркменистане, но и профинансировать это инфраструктурное строительство<sup>46</sup>.

В рамках «Программы об ускорении развития транзитной инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства на период 2011 – 2015 годов» правительство Узбекистана планирует модернизировать 1030 км железнодорожных путей, в целом инвестировать в развитие отрасли 1,5 млрд. долл. США. Кроме того, в ближайшие пять лет планируется закупить в Китае 28 новых, а также модернизировать 259 локомотивов, изготовить 2550 грузовых и 115 пассажирских вагонов. В начале 2012 года протяженность железных дорог Узбекистана превысила 6400 км, из которых 4230 км являются путями общего пользования и 932,7 км (около 22%) дорог электрифицировано<sup>47</sup>.

Киргизская и китайская железные дороги до сих пор не состыкованы, что препятствует нормальной работе среднего маршрута ЕТМ. 14 сентября 2011 года глава Правительства Кыргызстана А. Атамбаев прибыл с официальным визитом в Китай, где главной темой переговоров стало обсуждение вопросов ускорения строительства недостающего участка киргизско-китайской железной дороги, строительство которого, согласно договоренности сторон, планируется в конце 2012 – начале 2013 годов<sup>48</sup>.

Об эволюционно возрастающей роли Киргизии и Узбекистана в геополитической стратегии Китая говорит и включение Пекином в 12-й пятилетний план развития КНР строительства железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан, которую китайское правительство поддерживало и продвигало еще с 1996 года. Согласно достигнутым в сентябре 2011 года киргизско-китайским договоренностям, финансирование киргизской части проекта берет на себя КНР в обмен на предоставление ему в долгосрочную аренду золоторудных месторождений «Тереккан» и

«Перевальное», залежей нефелиновых сиенитов «Сандык», а также железнорудного месторождения «Джетым». Сооружение железнодорожной магистрали на территории Киргизстана планируется осуществлять исключительно силами железнодорожных войск НОАК<sup>49</sup>. Данная дорога будет ответвлением Южносиныцзянской магистрали в районе Кашгара в направлении китайско-киргизской границы<sup>50</sup>. Как отметил посол Китая в Киргизстане Ван Кайвэнь, «Политическая сторона вопроса строительства магистрали уже решена. Остаются некоторые незначительные экологические и технические вопросы, например, касающиеся ширины колеи»<sup>51</sup>.

После завершения в 1997 году строительства ветки Теджен-Серахс-Мешхед наметился путь через Иран к Персидскому заливу и турецким портам на Средиземном и Черном морях<sup>52</sup>. В 2011 году Китай и Иран подписали соглашение о железнодорожном строительстве на сумму 2,2 млрд. долл. США – проект прокладки 580-км железной дороги из Тегерана в Хослави, после чего китайские и иранские магистрали соединятся<sup>53</sup>.

Китай, который крайне заинтересован в диверсификации своих транзитных транспортных коридоров, активно поддерживает идею Туркмении и Ирана о продлении своего среднего маршрута ЕТМ. В апреле 2011 года в туркменской столице было подписано пятистороннее межправительственное Ашхабатское соглашение о продлении международного транспортного коридора Узбекистан – Туркмения – Иран – Оман – Катар. Конкретные планы по реализации данного соглашения будут разрабатываться экспертами и рабочими группами пяти государств. В частности, предстоит изучить перспективы сотрудничества в области международных транзитных перевозок из стран АТР через Китай в обозначенные государства, таможенной деятельности, перевозок автомобильным, железнодорожным и морским транспортом и совместных инвестициях. Стороны договорились взаимно создавать максимально благоприятные условия для развития перевозок, привлечения

дополнительных объемов грузов не только из стран-участниц проекта, но и из других регионов, Китая, в первую очередь. Пятистороннее соглашение о транзитных перевозках грузов вступит в силу после его ратификации парламентами всех стран-участниц.

По мнению экспертов, создание этого транспортно-транзитного коридора (ТТК) между Китаем, регионами Центральной Азии и Персидского залива отвечает интересам всех сторон и будет способствовать более эффективной реализации потенциала развития в регионе. Этот ТТК будет состоять из железной дороги, связывающей Китай, Узбекистан, Туркмению и Иран, а также морского пути от иранских портов Бендер-Аббас и Чахбахар до портов Омана и Катара<sup>54</sup>.

В свою очередь Министерство дорог и транспорта Ирана уже ведет работы по строительству железнодорожного участка Горган – Гонбаде – Кавус – терминал Инче – Барун на границе с Туркменией протяженностью 150 км. Инвестиции в реализацию проекта распределены следующим образом: 85% - частный и иностранный капитал, в основном, китайский, и 15% - государственный<sup>55</sup>.

**Южный маршрут ЕТМ** – это железная дорога от Иркештама в Душанбе (Таджикистан) и Термез, а далее – соединение с транспортными коммуникациями Пакистана, Афганистана, Ирана и Турции, к портам Индийского океана и Персидского залива. В Турции и Иране железные дороги находятся в хорошем состоянии, в Пакистане – в удовлетворительном, в Афганистане они разрушены или крайне запущены и почти непригодны для эксплуатации. Развитие этого маршрута во многом зависит от политической обстановки в регионе. Для Узбекистана путь к южным морям через Афганистан наиболее короткий (Термез – Мазари-Шариф – Шибрган – Герат – Кандагар – Кветта – Карачи) и в перспективе мог бы радикально изменить ситуацию в регионе. Очень выгоден и маршрут через Афганистан в иранские порты Бендер-Аббас и Чахбахар<sup>56</sup>. На иранской

территории дорога должна разделиться на два маршрута, один из которых пройдет через территорию Турции до Европы<sup>57</sup>.

По информации Министерства транспорта Азербайджана, строительство железнодорожной магистрали Карс (Турция) - Тбилиси (Грузия) – Баку завершится в 2012 году, а ее эксплуатация начнется с 2013 года, несмотря на удорожание стоимости строительства. В итоге будут созданы условия для транзита грузов из Азии в Европу и обратно через территорию Турции и туннель под Босфорским проливом. В течении 2012 года будут закончены реконструкция и строительство грузинского участка Марабда – граница Турции дороги Баку – Тбилиси - Карс<sup>58</sup>.

Второй маршрут рассматривается как один из важнейших национальных проектов Ирана, а именно строительство железной дороги Казвин – Решт – Астара, которая свяжет железнодорожную сеть Ирана с азербайджанской<sup>59</sup>. Протяженность железных дорог Ирана составляет 9 тыс. км, автомобильных магистралей – 80 тыс. км. Центрами транзитных перевозок в Иране считаются провинции Хормозган, Тегеран, Хузестан, Западный и Восточный Азербайджан, Хорасане-Резави и Южный Хорасан. С января 2011 года начались международные транзитные перевозки грузов через международный терминал Шаламче в районе города Хорремшехр, через который пройдет важнейший наземный транзитный маршрут, имеющий выход на иранскую транзитную сеть<sup>60</sup>. С началом транзитных перевозок через Шаламче появилась возможность грузового транзита из Стран Юго-Восточной Азии через Китай и Персидский залив в Ирак, Сирию и далее в страны Северной Африки<sup>61</sup>. По словам Специального представителя иранского правительства, заместителя министра дорог и автомобильного транспорта Ирана Ш. Эфенди-заде, «в стране предпринимаются меры для увеличения в ближайшее время объема транзитных перевозок через территорию страны до 15 млн. т в год, а в перспективе – до 25 млн. т<sup>62</sup>.



В феврале 2011 года Китай официально пригласил Болгарию и Турцию присоединиться к Евроазиатской трансконтинентальной магистрали. По сообщениям газеты Франс-пресс, министр транспорта Болгарии А. Цветков провел переговоры с делегацией КНР, возглавляемой министром Министерства железных дорог КНР Лю Чжицзюнем, и выразил заинтересованность в организации трехсторонних переговоров с Китаем и Турцией. Китай и Болгария готовы на основе сотрудничества создать совместную инвестиционную компанию, которая будет заниматься инфраструктурным строительством в Болгарии. Китай готов инвестировать до 75% необходимых средств в проект, а Болгария в качестве ответного жеста предоставит китайским компаниям режим наибольшего благоприятствования в использовании речного транспорта, морских портов и аэропортов Болгарии. Министр экономики этой страны Т. Трайков отметил, что Китай высказал заинтересованность в превращение Болгарии в транзитную базу экспорта китайских товаров, которые направляются на рынки стран Центральной и Западной Европы. Китайская делегация также заявила, что КНР готова построить к 2015 году сеть высокоскоростных железных дорог<sup>63</sup>, которая охватит территории Китая и стран Центральной Азии, и соединит СУАР с Казахстаном, Узбекистаном, Туркменистаном и охватит еще более 15 стран<sup>64</sup>.

В 2012 году намечено завершение начавшегося в 2009 году строительства казахстанского участка железнодорожной линии Узень (Казахстан) – Кызылкияк – Берекет – Этрек (Туркмения) – Горган (Иран) общей протяженностью около 700 км, входящей в международный транспортный коридор «Север-Юг»<sup>65</sup>. Предполагаемый грузооборот на пятый год эксплуатации железнодорожной магистрали составит более 10 млн. т, а в перспективе может превысить 20 млн. т. Новый маршрут позволит сократить расстояние транспортировки с севера на юг по сравнению с

существующими магистралями через Бейнау – Туркменабат – Серахс (средний маршрута Евроазиатской трансконтинентальной магистрали) более чем на 600 км, а время в пути – примерно на двое суток. Присоединение Китая к коридору «Север-Юг» через имеющееся соединение с железнодорожной сетью Казахстана позволит КНР диверсифицировать маршруты своих транзитных транспортных коридоров в обход России<sup>66</sup>.

Первоначальный договор о строительстве железнодорожной линии Узень – Горган был подписан туркменским и казахским президентами в мае 2007 года. 16 октября того же года в Тегеране президенты Казахстана, Туркмении и Ирана подписали декларацию о строительстве дороги, а 1 декабря 2007 года главы правительств трех стран в целях реализации декларации подписали соответствующее соглашение. Правительства стран-участниц приняли обязательства об одновременном завершении строительства участков дороги и вводе в эксплуатацию совместной магистрали в 2012 году. Финансовую поддержку оказывают банки КНР, Азиатский банк развития (АБР) и Исламский банк развития (ИБР).

По информации Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана, при полной загрузке железной дороги проект стоимостью 620-650 млн. долл. США окупится в течении 10 лет. Строительство казахстанского участка протяженностью 146 км было поручено национальной компании «Казакстан темір жолы». Стоимость его строительства составила 62,6 млрд. тенге (415 млн. долл. США). Планируется открытие 7 новых станций и разъездов. Компания заключила контракты с 9 подрядными организациями (в основном китайскими) на 258 млн. долл. США на прокладку оптоволоконной линии связи и установку систем сигнализации, централизации, блокировки и связи.

В 2010 году казахстанская сторона уложила главный путь на всем протяжении линии от Узеня до границы с Туркменистаном, построила здания

всех постов электрической централизации и основные служебно-технические здания на станции Узень. В конце 2011 года было завершено строительство станции Болашак и открыто КПП на границе с Туркменией. В свою очередь, последняя закончила сооружение населенного пункта на границе с Казахстаном, где будут размещены локомотивное депо, здание таможи и другие объекты социального назначения.

В Казахстане рассчитывают, что грузопоток по новой линии будет генерироваться преимущественно на территории Китая и республики и направляться в Иран. Среди грузов будут нефть, китайские товары народного потребления, а также казахское зерно, которое в больших количествах импортирует Иран. Ранее казахстанскую пшеницу приходилось перегружать на суда в порту Актау для доставки в Иран по Каспийскому морю. Допускается возможность направления и некоторого объема транзитных грузов из России.

Если Казахстан самостоятельно ведет сооружение своего участка магистрали, то строительство железной дороги Этрек – Берекет в Туркмении протяженностью 325 км вдоль восточного побережья Каспийского моря передано Министерству железных дорог КНР (МЖД КНР) и Иранским железным дорогам (ИЖД). Всего на туркменский участок протяженностью 470 км потребуется 696 млн. долл. США, а соглашение о строительстве железной дороги было подписано на бестендерной основе. Исламский банк развития (ИБР) также выделил кредит в размере 371,2 млн. долл. США на строительство части туркменского участка протяженностью 256,5 км, который пройдет в непосредственной близости от богатых нефтью и газом районов страны. На этом участке строятся 8 железнодорожных станций. К концу 2011 года уже построено более двух десятков разъездов и станций, а в Берекете – локомотивное депо и сервисные службы. В поселке Кызылкияк возводится крупный железнодорожный центр, там же разместится локомотивное и пассажирское депо. Всего на туркменском участке будет

проложено около 900 км путей, в том числе 772,5 км магистральных и 162,5 км подъездных и приемо-отправочных. Кроме того, планируется возведение 284 мостов.

По данным Министерства железнодорожного транспорта Туркмении к началу 2012 года на всем северном участке протяженностью 444 км от Берекета до границы с Казахстаном завершена укладка рельсовых решеток. Проложенная дорога уже активно используется строителями на всем ее протяжении – по ней регулярно курсируют технические и строительные составы. Завершается обустройство новой магистрали, строятся два десятка станций, вокзалы, другие необходимые сопутствующие сооружения. При этом в Берекете и на приграничной с Казахстаном станции Серхетяка строятся вокзалы международного класса со всей необходимой инфраструктурой.

В марте 2011 года Азиатский банк развития (АБР) в рамках реализации части железнодорожного международного проекта «Север-Юг» принял решение выделить Туркмении первый кредит в размере 125 млн. долл. США, что составит 75% полной стоимости проекта (166,7 млн. долл. США). Кредит выдается сроком на 25 лет с 5-летним льготным периодом. С вводом в полную эксплуатацию новой магистрали туркменско-иранский грузооборот в течении 5 лет возрастет вдвое. Из Ирана в Туркмению будут экспортироваться продукты питания, автомобили, медицинское оборудование, а в обратном направлении пойдут природный газ, нефть и нефтепродукты и транзитные товары, преимущественно китайского производства<sup>67</sup>.

Азербайджан и Иран развивают сотрудничество в рамках проекта по организации железнодорожных перевозок грузов и пассажиров из Финляндии до иранского порта Бендер-Аббас в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг», предполагающего создание единого железнодорожного сообщения из Европы в Китай и далее в страны ЮВА и

Индию. На реализацию проекта требуется более 400 млн. долл. США, причем большую часть работ предстоит проделать в Иране, который не имеет железнодорожного сообщения до границы с Азербайджаном. Инвестиции планируется привлечь за счет банков стран-участниц, а также азиатских региональных финансовых институтов. Работы на сумму 35 – 40 млн. долл. США необходимо провести и в Азербайджане, включая строительство около 8,5 км железной дороги между станциями Астара (Азербайджан) – Астара (Иран), пункты смены колесных пар, пограничной и таможенной инфраструктуры. В июне 2011 года Ирак и Азербайджан подписали соглашение о дополнительном строительстве дорог для обеспечения международного транзита, в том числе о строительстве железных дорог Нахичевань – Тебриз, Джульфа – Асландуз и о совместной реконструкции всей иранской Северо-Западной железной дороги.<sup>68</sup>

Главной проблемой на сегодняшний день остается определение ширины железнодорожной колеи. Китай всячески лоббирует принятый в Европе, Турции, Иране и на его собственных железных дорог вариант колеи шириной 1435 мм, которая позволит избежать перегрузки товаров на границах и снизить стоимость их доставки. При таком варианте прокладка новых центрально-азиатских транспортных коридоров повлечет в будущем коренное изменение геополитической обстановки в Центрально-Азиатском регионе, что предполагает реальную экономическую и политическую переориентацию вовлеченных в реализацию новых транспортных проектов стран Центральной Азии с российского вектора развития на китайский<sup>69</sup>.

В начале 2011 года правительства КНР и Пакистана подписали меморандум о прокладке автомобильной и железной дорог, которые соединят СУАР через город Кашгар пакистанский порт Гвадар. План предусматривает также строительство нефтепровода «Кашгар-Гвадар», проходящий параллельно железной дороге. В случае успешной реализации проекта, глубоководный пакистанский порт Гвадар, построенный с участием

китайских инвестиций и сданный в эксплуатацию в декабре 2007 года<sup>70</sup>, станет важной артерией для транспортировки сырой нефти с Ближнего Востока в КНР по суше в обход Малаккского пролива, а у Китая появится возможность экспортировать свои товары в арабские страны<sup>71</sup>.

В течении ближайших двух лет к 2014 году в автономном районе Внутренняя Монголия будут построены две железные дороги, которые начинаются в городах Фусинь (Ляонин) и Тунляо (АРВМ) и которые будут заканчиваться в одной конечной точке – КПП Дзуньгадабуци на китайско-монгольской границе. В 2010 году грузооборот этого КПП составил 500 тыс. т, а к 2014 году он возрастет до 15 млн. т. Две новые железнодорожные дороги заметно увеличат грузооборот международной железнодорожной магистрали Тяньцзинь - Эрлянь-Хото – Улан-Батор, будут стимулировать дальнейшее развитие торговли между Китаем и Монголией<sup>72</sup>.

24 сентября 2011 года в рамках проходящего в городе Сиань (Шэньси) Евразийском экономическом форуме 2011 (ЕЭФ) прошли мероприятия под тематикой «Создание нового Евразийского транспортного моста». В этот день одна делегация на машинах, а другая на поезде одновременно отправились из Сианя через китайские города Тяньшуй, Ланьчжоу, Цзяюйгуань, Урумчи, Хоргос в путешествие через Казахстан, Узбекистан, Турцию, Грецию, Италию, Австрию, Германию и другие европейские страны в конечный пункт ЕТМ – Роттердам. Делегация на автомобилях преодолела 18 тыс. км, а на поезде – 10,87 тыс. км. Как было заявлено, что «в ходе мероприятий делегации ознакомились с состоянием международных транспортных сетей и логистики с тем, чтобы заложить прочную основу для содействия развитию международного и регионального сотрудничества в области транспорта»<sup>73</sup>.

Правительство КНР ведет интенсивное автодорожное строительство в западных районах страны с тем, чтобы к китайской границе подходила мощная и хорошо развитая автодорожная сеть. Министерство транспорта

КНР в начале 2010 года приняло решение «О развитии транспорта в рамках осуществления стратегии масштабного освоения Западного Китая». Как сообщил министр транспорта КНР Ли Шэнлинь, в рамках реализации указанной стратегии в плане развития транспорта предусмотрено приоритетное строительство на западе страны костяка автодорожной сети, представленной 8 магистралями в широтном направлении и 8 трассами - в меридиальном, создание 53 магистральных шоссе в основных экономических зонах и 18 скоростных автомобильных дорог для международных автоперевозок. К 2015 году в западных районах Китая общая протяженность скоростных автомагистралей достигнет 36 тыс. км<sup>74</sup>.

Планами предусмотрено начало строительства 12 скоростных автомобильных дорог, которые свяжут Западный Китай со странами Центральной Азии – Казахстаном, Киргизией, Узбекистаном и Таджикистаном. О масштабе запланированного дорожного строительства можно судить по тому факту, что в 2005 году протяженность автомобильных дорог СУАР КНР с твердым покрытием составила 80,9 тыс. км, среди них – 7 автомагистралей государственного значения. По новому плану автодорожного строительства к 2020 году протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в СУАР должна составить 150 тыс. км, то есть фактически удвоиться. До 2012 года местные власти автономного района планируют инвестировать 2,3 млрд. юаней (300 млн. долл. США) в строительство приграничных автодорог, которые должны увеличить пропускную способность 17 КПП на западной границе Китая путем дополнительных соединений с автодорожной сетью СУАР<sup>75</sup>. По мнению экспертов, в будущем на плечи Синьцзяна будет возложено все больше проектов сотрудничества в рамках ШОС, в том числе строительство транзитной транспортной системы в регионе, создание логистической базы, объединяющей СУАР со странами Центральной Азии. Таким образом,

Синьцзян будет вносить новый вклад в ускорение процесса транспортной интеграции в рамках ШОС<sup>76</sup>.

В рамках этой программы в Китае решают уникальную задачу – строительство скоростных магистралей, пересекающих пустыни. 12 апреля 2011 года началось строительство первой в СУАР скоростной автомагистрали через пустыню Курбан-Тунгут (на севере Синьцзяна) протяженностью 101 км и стоимостью 2,91 млрд. юаней по маршруту Уцайвань (Цзимусаэр) – Дахуаншань (Фукан), которая соединится с действующей скоростной автомобильной дорогой Турфан - Урумчи - Дахуаншань. Открытие движения по ней запланировано на 31 октября 2013 года. В настоящее время в Синьцзяне в эксплуатации находятся две автодороги через пустыню Такла-Макан, которые, однако, не относятся к категории скоростных: 522-км автодорога Бугур - Черчен - Миньфэн (введена в эксплуатацию в 1995 году) и 432,5-км автодорога Аксу - Хотан (сентябрь 2007 года)<sup>77</sup>.

8 августа 2004 года была открыта первая Транскитайская автомобильная магистраль (ТАМ), которая берет начало в порту Ляньюньган на побережье Желтого моря и завершается на КПП Хоргос на китайско-казахстанской границе. Дорога протяженностью 4393 км строилась с 1990 года, а общая стоимость работ составила 131,7 млрд. юаней (16,6 млрд. долл. США). Большая часть этой скоростной магистрали прошла вдоль автодороги, построенной советскими специалистами в 1939 – 1940 годах. Технические характеристики автобана позволяют двигаться по нему со средней скоростью в 120 км/час. Новая скоростная дорога сократила автомобильный путь от восточных до западных границ Китая с 15 суток до 50 часов, то есть в 7,5 раза<sup>78</sup>.

В апреле 2009 года в Пекине делегациями транспортных ведомств Китая, России и некоторых стран ЦА был подписан меморандум о строительстве транзитной автодороги по маршруту Западная Европа –



Западный Китай, которая транзитом пройдет по территориям России и Казахстана. Длина автомобильного коридора, соединяющего Европу и Китай, должна составить 8445 км. Из них 2233 км будут приходиться на территорию Российской Федерации, 2787 – Республики Казахстан, 3425 – КНР. Предварительный маршрут должен будет выглядеть следующим так: Санкт-Петербург – Москва - Нижний-Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос - Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу - Ляньюньган. В дальнейшем он будет продолжен в Белоруссию, Польшу, Германию и Францию. Ожидается, что сроки доставки грузов по сравнению с судоходными маршрутами сократятся в 3,5 раза. Так, доставка товаров с Дальнего Востока РФ в Европу морским путем занимает 45 суток, по железной дороге (Транссиб) – 15 дней, а по проектируемой автостраде – всего 10 суток<sup>79</sup>.

По оценкам министерства транспорта Казахстана, новая автомагистраль Западная Европа – Западный Китай через республику даст оптимальный выход в Европу не только КНР, но и другим азиатским странам, объем перевозки грузов по международной автомагистрали может составить 15 – 18% грузопотока в направлении Китай – Европа<sup>80</sup>. Предполагается оснастить трассу современной интеллектуальной системой управления движения и рядом логистических центров. Протяженность казахстанского участка международного транспортного коридора составляет 2787 км, из которых 2452 км будут реконструированы к 2013 году<sup>81</sup>. Международная магистраль пройдет по существующей автомобильной дороге Алма-Ата – Ташкент – Термез в объезд территории Киргизстана. Общая стоимость проекта реконструкции составляет 5,67 млрд. долл. США, а основным инвесторами станут банки КНР. В 2011 году было уложено асфальтобетонное покрытие на участке протяженностью 500 км<sup>82</sup>.

Инвестиции в прокладку автомагистрали будут осуществляться за счет таких финансовых институтов, как Международный банк реконструкции и

развития (2,125 млрд. долл. США), Азиатский банк развития (700 млн. долл. США), Исламский банк развития (398 млн. долл. США) и Европейский банк реконструкции и развития (180 млн. долл. США). Проект также официально поддержали Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный транспортный коридор «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА)<sup>83</sup>.

### **2.2.2. Позиции приграничных с Китаем стран-членов ШОС**

Страны Центральной Азии пытаются более активно использовать международные транзитные железнодорожные и автодорожные коридоры, зарождающиеся на территории Китая. В 2008 – 2010 годах в рамках сотрудничества между КНР, Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном было реализовано 87 новых транспортных проектов<sup>84</sup>. Пекин добился освоения китайского кредита в рамках совместных проектов и программ ШОС. Речь идет о кредитах на 920 млн. долл. США, которые КНР частями предоставит в 2012 - 2015 годах Кыргызстану, Таджикистану, Узбекистану и Казахстану на развитие различных инфраструктурных и энергетических объектов в этих странах<sup>85</sup>. Кроме этого ежегодно Азиатский банк развития (АБР) инвестирует примерно 1 млрд. долл. США в строительство железных дорог в странах ЦАР. В 2011 году пять центрально-азиатских стран достигли договоренности о том, что в ближайшие пять лет вокруг евроазиатского транспортного коридора и других железнодорожных магистралей Центральной Азии при финансовой и технической помощи КНР будут открыты еще шесть транзитных коридоров, а общий объем инвестиций в их строительство достигнет 30 млрд. долл. США<sup>86</sup>. Выступая на первом форуме экономического развития и сотрудничества «Китай-Евразия», который прошел с 1 по 5 сентября 2011 года Урумчи (СУАР), член ПК Политбюро ЦК

КПК, заместитель премьера Госсовета КНР Ли Кэцян призвал «приложить усилия к развитию сотрудничества в области транспорта между КНР и другими странами центральноазиатского региона»<sup>87</sup>.

Ныне Китай активно рекламирует **Евразийскую трансконтинентальную магистраль (ЕТМ)**, подчеркивая, что этот маршрут имеет интернациональный характер и учитывает интересы многих стран<sup>88</sup>. По мнению Президента ОАО «РЖД» В.Якунина, Евразийская трансконтинентальная магистраль на сегодняшний день является наиболее серьезным конкурентом Транссибу<sup>89</sup>.

Однако, несмотря на растущие объемы перевозок через границу, анализ работы магистрали позволяет сделать вывод, что главная задача по ее превращению в трансконтинентальный мост между Азией и Европой еще далеко не осуществлена. На сегодняшний день магистраль, в основном, обслуживает торговлю КНР со странами Центральной Азии. Небольшим исключением являются контейнерные перевозки из Республики Корея комплектующих деталей для совместного корейско-узбекского автозавода<sup>90</sup>.

Есть несколько причин того, что магистраль, вступившая в строй практически 20 лет назад и разрекламированная как кратчайший сухопутный путь между Азией и Европой, фактически не используется по прямому назначению. Первая связана, главным образом с Китаем. ЕТМ является единственной транзитной веткой, связывающей отдаленный Северо-Западный Китай с остальными частями страны. Существующие мощности сдерживают рост нагрузок, магистраль нередко оказывается перегруженной внутренними китайскими грузами. Вторая причина связана с обстановкой, существующей на участках ЕТМ, проходящей по территории стран Центральной Азии. Оценки, высказываемые различными экспертами по международным перевозкам, сходятся на следующих моментах. Низкое техническое состояние национальных железных дорог, состояние путей,

нехватка подвижного состава, организация движения не обеспечивают сегодня перевозки в необходимые сроки<sup>91</sup>.

Следует отметить и такие, казалось бы, субъективные, однако далеко не безобидные, с учетом реалий региона, такие негативные для налаживания надежных транзитных коридоров в ЦА факторы, как персональные амбиции лидеров нынешних политических элит; неразбериха с принятием различного рода инфраструктурных и других экономических проектов без согласования с другими членами ШОС; коррумпированность государственных структур, ответственных за реализацию проектов; нехватка у местных чиновников опыта и знаний в экономической сфере. Более серьезные угрозы связаны с этническими факторами и высоким уровнем социальной напряженности, чему явным свидетельством стали декабрьские 2011 года волнения в Казахстане, которые в ответ на действия властей по стабилизации обстановки в стране привели к всплеску агрессии, разрушению транспортных путей, пожару подвижного состава и нарушению функционирования национальной транспортной системы.

Конкуренция между сухопутными маршрутами, между компаниями, зачастую работающими на одном и том же транзитном направлении, на современном этапе не является позитивным фактором, а скорее приводит к разрозненности грузопотоков и снижению доходности перевозок. По сравнению с морскими маршрутами сухопутные маршруты включают большее число участников перевозочного процесса. В результате не всегда удается достичь скоординированных действий всех участников в части обеспечения конкурентоспособности сквозного тарифа и единого технологического процесса. Транзитные тарифы в странах постсоветского пространства недостаточно гармонизированы. Удорожание услуг других участников транзитной цепочки (почтовый сервис, железнодорожные администрации и т.д.) также ведет к росту сквозной ставки на перевозку<sup>92</sup>. Состояние нормативно-правовой базы не обеспечивает быстрые и удобные

перевозки грузов. Многократное пересечение границ в этих условиях приводит к затягиванию реальных сроков доставки грузов. По мнению экспертов Пекинского Университета транспорта, все вышеперечисленные причины «порождают ситуацию, когда практически все китайские экспортные грузы транспортируются в Европу морем. Даже товары из Синьцзян-Уйгурского АР, провинции Ганьсу и АР Внутренняя Монголия перевозятся по железной дороге на восток к китайским портам для дальнейшей морской транспортировки в Европу»<sup>93</sup>.

## **2.2.2 Позиции приграничных с Китаем стран-членов ШОС**

Следует отметить, что среднеазиатские государства, по чьей территории проходит ЕТМ, являются членами ШОС. На официальном уровне Генеральный секретарь ШОС М. Иманалиев заявляет, что «в рамках специальных рабочих групп по развитию транзитного потенциала осуществляется реализация ряда пилотных проектов таких как «Организация трансграничного транспортного взаимодействия», «Высокоскоростная информационная магистраль ШОС», проводится модернизация транспортной инфраструктуры на территориях стран ШОС»<sup>94</sup>. В совместном коммюнике, опубликованном по итогам 10-го заседания Совета глав правительств государств-членов ШОС на саммите в Астане (15 июня 2011 года), была подчеркнута «необходимость сосредоточиться на проработке и реализации совместных проектов, прежде всего в таких сферах, как транспорт и телекоммуникации»<sup>95</sup>.

Экономика – наиболее слабое направление деятельности ШОС, многосторонние программы фактически отсутствуют. В отчетах обычно фигурируют цифры двустороннего сотрудничества, которое, в принципе, развивалось бы и без ШОС, хотя существование Организации и оказывает стимулирующее воздействие. Пока в Организации получил развитие в

основном двусторонний формат проектов, и эти проекты сложно отнести к формату ШОС. Основная проблема экономического сотрудничества – отсутствие механизма финансирования многосторонних проектов, особенно в области транспорта, как наиболее капиталоемкого. Бюджет ШОС слишком скромный, да и не предназначен для этих целей. Давно ведутся разговоры о Фонде или Банке развития ШОС, однако пока безрезультатно<sup>12</sup>. Сегодня Китай и так уже в одностороннем порядке выделяет значительные средства на льготное кредитование совместных с центральноазиатскими членами ШОС проектов строительства транзитных транспортных коридоров (всего к 2011 году - более 10 млрд. долл. США), но исключительно в собственных интересах, без какого-либо участия России<sup>13</sup>.

Как раз сегодняшняя ситуация, а не создание банка, ведет к экономическому доминированию Китая в регионе. Что касается способности и желания финансировать крупные многосторонние проекты Межбанковским объединением ШОС, то оно представляется сомнительным. К тому же соотношение сил в нем не отличается от соотношения финансовых возможностей государств ШОС в целом<sup>96</sup>.

При реализации альтернативных российским транспортными железнодорожными и автомобильными коридорами преобладают национальные интересы государств потенциальных участников транзита, которые часто противоречат процессам интеграции в ШОС и приводят к «жесткой

---

<sup>12</sup> Китай фактически настаивает на создании банка, в котором голоса распределялись бы в зависимости от размера вноса. Некоторые участники (включая Россию) опасаются, что взнос Китая окажется наибольшим, и Пекин будет контролировать и использовать его средства в своих интересах. Такая позиция представляется недальновидной. Банк ШОС с участием Китая обладал бы большими финансовыми возможностями, чем Евразийский банк развития (где активным участником кроме России является лишь Казахстан), причём часть средств можно было бы направить и на проекты в России. В интересах России согласиться на создание Банка развития ШОС, предусмотрев при этом, чтобы Китай и Россия вносили в его капитал равные доли (по образцу бюджета ШОС), и, соответственно, обладали равным числом голосов.

<sup>13</sup> При реализации варианта экономической интеграции с участием Китая в рамках ШОС существует опасность постепенного вытеснения России из Центральной Азии... При этом зыбкость позиции России в регионе ЦА определяется прежде всего недостаточным объёмом экономического влияния и объективной неспособностью оказывать экономическую помощь, сопоставимую с советскими временами, и тем более с нынешней китайской инвестиционной экспансией в регионе (Матвеев В.А. Сильные и слабые стороны экономической политики России в рамках ШОС//Стратегия развития ШОС и политика России в этой организации. М., ИДВ РАН. 2012. с. 106).

конкуренции»<sup>97</sup>. Государства ЦА стремятся использовать многообразие векторов сотрудничества, обеспеченное их выгодным географическим положением. Разыгрывая различные «карты» (китайскую, российскую, европейскую), центральноазиатские республики пытаются извлечь максимальную выгоду от частично инициированной ими самими конкурентной геополитической борьбы за международные транспортные транзитные коридоры<sup>98</sup>.

Практически каждое из государств может предложить транзитные маршруты по своей территории в обход общих путей Сообщества. Очевидное соперничество разворачивается между Россией и Казахстаном за приоритетные транзитные пути движения. В частности, Казахстан лоббирует строительство железной дороги от границы с Китаем, через Туркмению, Иран и Турцию до Босфора, далее в Болгарию и Западную Европу. Такой путь оказывается короче, чем через территорию России. Казахские дипломаты пытались получить поддержку данного проекта со стороны ЕС, впрочем, без особого успеха<sup>99</sup>. Президент Узбекистана И.А.Каримов хотя и заявляет о необходимости осуществления на пространстве ШОС инвестиционных программ строительства и модернизации автомобильных и железнодорожных коммуникаций, создания современных логистических центров, однако является ярким сторонником формирования нового международного транспортного коридора Центральная Азия – Персидский залив, а Президент Таджикистана Э.Ш.Рахмон ратует за афганское направление<sup>100</sup>. Подобные планы находят, скорее, отклик в Китае, который в последние годы форсирует развитие своей транспортной системы и ищет наиболее дешевые пути доставки грузов в Европу, произведенных в стране.

Справедливости ради нельзя не отметить, что китайские компании часто могут предложить странам ЦА технологии, которыми не обладает Россия, например в области строительства полотна и производства подвижного состава для высокоскоростных железных дорог. Не всегда

рационально ведут себя российские компании, затягивая реализацию важных проектов<sup>101</sup>.

Нефтегазовые трубопроводы трех стран Центральной Азии – Туркменистана, Казахстана и Узбекистана, по мнению китайских специалистов по вопросам энергетической стратегии, «долгое время контролировались Россией и, поэтому, экспортные цены были намного ниже стоимости углеводородов на международном рынке. Сегодня центральноазиатские государства с целью избавиться от контроля России претворяют в жизнь стратегию «диверсифицированного экспорта энергоресурсов», а газопровод Центральная Азия – Китай превратился в важнейший транзитный канал этого экспорта - в 2011 году поставки туркменского газа составили 50% от общего объема китайского импорта газа»<sup>102</sup>.

Таджикистан лоббирует прокладку новой транзитной транспортной артерии с территории КНР непосредственно через китайско-таджикский КПП Кульма-Карасу, который был открыт 25 мая 2004 года. Открытие КПП и в целом автодороги Душанбе-Хорог-Кашгар имело прорывное значение для развития торгово-экономических отношений между двумя странами. Это явилось хорошей альтернативой существующему чрезмерно перегруженному железнодорожному маршруту через Казахстан и Узбекистан. Формирование международного транспортного коридора между Душанбе и Кашгаром – явный сигнал о начале формирования интеграционного транспортно-экономического пространства в Припамирье. Тем не менее, специалисты предупреждают, что воспользоваться преимуществами нового торгового пути в полной мере не удастся, пока основная транспамирская магистраль Душанбе-Хорог-Мургаб-Кульма находится в недостроенном состоянии. В 2011 году Республика Таджикистан заключила масштабные соглашения с КНР о кредитной и технической помощи в реконструкции автомагистрали, строительстве мостов и туннелей<sup>103</sup>.



Между государствами-членами ШОС во взглядах на цели коллективной экономической интеграции, в целом, и взаимодействия в области транспорта, в частности, существуют определенные противоречия. В Организацию входят разновеликие по своим параметрам страны. До сих пор факт их несимметричного партнерства не являлся препятствием на пути развития ШОС, однако, оценивая будущность сотрудничества в области транспортного транзита в рамках Организации, можно сказать, что возникновение здесь проблем весьма вероятно по целому ряду причин.

Центральноазиатский регион находится в географическом отдалении от внешних торговых потоков России, которые замкнуты, преимущественно, на Европейский союз и, в меньшей мере, на страны АТР. Транспортная сеть стран Центральной Азии вообще изначально не имели национальных рамок и создавались как региональные или общесоюзные, не имеющие выходов вовне<sup>104</sup>. Регион географически изолирован, не имеет доступа к морским портам и находится в стороне от мировых финансовых и торговых потоков. В силу общего прошлого, экономические и транспортные связи между ЦАР часто безальтернативны и по-прежнему замкнуты друг на друга и на Россию<sup>105</sup>. Развитие железных и автомобильных дорог на восточное направление в регионе ЦА, не имеющего выхода к морю, – это императивный выбор развития экономики стран региона, и вместе с тем новый рычаг для тесных экономических связей и расширения рынка Китая<sup>106</sup>. По словам директора Департамента Министерства транспорта КНР, «развитие сотрудничества области транспорта обоюдовыгодно как для КНР, так и стран ЦА, поскольку первая получает транзитный выход на рынки стран Европы, а континентальные республики ЦА через территорию Китая получают коридор для выхода к морю»<sup>107</sup>.

Прошедшие десятилетия независимого развития бывших среднеазиатских республик в области железнодорожного строительства (это в равной степени касается и других видов транспорта) в первую очередь

было посвящено «исправлению географии», т.е. направленности железнодорожной сети с целью обеспечения самостоятельности внешних связей и попыток превратить ее в источник поступления валюты за счет перевозки транзитных грузов<sup>108</sup>.

В отличие от Китая, Россия в транспортных услугах центрально-азиатских стран практически не нуждается – Центральная Азия для России представляет некий транспортный тупик, через который транзит грузов крайне затруднен, а вот внешнеторговые потоки стран ЦАР в страны Европейского союза идут именно через российскую транспортную систему. Этот транзит выгоден Российской Федерации как с политической, так и экономической точек зрения. Китай же, наоборот, заинтересован в диверсификации транспортной инфраструктуры региона и ликвидации транспортной монополии путем перевода транзитных путей на себя.

Транспортную обстановку стран ЦА усложняет удаленность республик от мировых транзитных транспортных артерий, явный недостаток железных дорог и современных автомобильных магистралей и, как следствие, - высокая стоимость перевозок грузов. Все это резко ухудшает геоэкономическое положение центральноазиатских стран и делает проблематичным налаживание устойчивых торгово-экономических связей с перспективными партнерами из АТР<sup>109</sup>. Интеграционные процессы в области транспорта как динамика сближения Китая и центральноазиатских стран все более заметны в современном мире. Их сближение создает реальные предпосылки для будущей полноценной инфраструктурной интеграции, очерчивающей новые контуры и новые границы региона<sup>110</sup>. Новый облик стран Центральной Азии в аспекте проявления интеграционных тенденций в области транзитного сотрудничества приобретает все более выраженные черты ареала трансграничной и приграничной кооперации национальных транспортных сетей. Следует отметить, что для стран Центральной Азии Китай представляет собой не только динамичный и доступный экспортно-

импортный рынок – товарооборот КНР с пятью центральноазиатскими странами, по сообщению агентства Синьхуа, за 18 лет с 1992 по 2010 годы вырос более чем 160 раз, увеличившись с 527 млн.<sup>111</sup> до 84 млрд. долл. США<sup>112</sup>. Территория КНР и крайне важный транзитный маршрут, по которому продукция стран ЦА может через китайские восточные порты поступать на мировые рынки в обход территории Российской Федерации. При этом варианте развития транспортной кооперации центральноазиатских стран с их восточным соседом КНР заинтересована в развитии транзитных транспортных коридоров через страны ЦА и способна помочь им диверсифицировать их транспортную инфраструктуру и устранить абсолютность России как транзитера. А после ввода в эксплуатацию в конце 2009 года двух ниток газопровода Туркмения – Китай протяженностью 1833 км, который проходит через территории Узбекистана и Казахстана<sup>113</sup>, окончании строительства третьей нитки этого газопровода, прокладке двух нефтяных труб из Казахстана в КНР с общим объемом ежегодной перекачки в 40 млн. т<sup>114</sup> и в случае полноценного участия Казахстана в проекте трубопровода «Баку-Тбилиси-Джейхан» появится серьезная вероятность перекрытия доступа России к центральноазиатским углеводородам<sup>115</sup>. Китайские эксперты полагают, что стремительное развитие газового сотрудничества между Китаем и Центральной Азией не только откроет «восточный» путь для стран ЦА в деле снижения энергетической зависимости и избавления от контроля со стороны Российской Федерации, но и добавит преимуществ КНР в китайско-российских газовых переговорах<sup>116</sup>.

Политическая и экономическая обстановка в Центральной Азии вышла из-под контроля России и стала открытой для влияния соседнего Китая. В стратегическом плане китайский фактор может иметь негативные следствия для планов российского руководства по превращению транспортной системы страны в главное звено транзитных перевозок по маршруту Европа - АТР. В стратегической перспективе создания собственных транзитных коридоров

Китай не намерен отступить – он не делает исключений ни для партнеров по стратегическому взаимодействию, ни для других лидирующих игроков на региональной и глобальной арене.

По сообщениям китайской прессы, КНР планирует создать дополнительный автомобильный маршрут транзитных перевозок по маршруту АТР – Европа, дублирующий железнодорожный «Шелковый путь». Новый проект, прозванный в стране по аналогии с ЕТМ «Новая шелковая автодорога», связан с началом строительства в Синьцзян-Уйгурском автономном районе участка Кашгар - Иркештам - первой секции автомобильной магистрали между Азией и Европой, которая должна пересечь Памирское плато и обеспечить Китаю транзитный автомобильный маршрут в центральноазиатские страны. Согласно планам 213-км автомобильная магистраль должна вступить в эксплуатацию в сентябре 2013 года, а проект оценивается в 4,3 млрд. юаней (660 млн. долл. США)<sup>117</sup>. Из Иркештама автомобильная дорога пойдет к Сары-Ташу, где она будет разделяться: средний маршрут повернет на Ош, а южный направится в Душанбе. Наибольший интерес для Китая представляют выходы в Ферганскую долину, на автостраду Ош – Андижан – Ташкент – Навои и далее, через Туркменистан, в порт Туркменбаши, через Нукус и Бейнеу – в казахский порт Актау (здесь автомобильная дорога проложена параллельно железнодорожной магистрали)<sup>118</sup>. От Иркештама автомобильная дорога также пойдет к Торугарту (китайско-киргизская граница), где она будет ветвиться: северный маршрут через Нарын и Балыкчи (западное побережье Иссык-Куля) устремится к Бишкеку, а средний – через Казарман к Джалал-Абаду. Новая транзитная артерия берет свое начало в китайском порту Ляньюньган (Цзянсу) и через Сиань (Шэньси) входит в СУАР. Планируемый маршрут пройдет далее через территории Киргизстана, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана, Ирана, Турции, после чего соединится с транспортными сетями европейских стран. В Китае рассматривается еще два

автомобильных маршрута: первый – через Казахстан и Россию, второй – через Казахстан и далее через Черное море. Однако окончательное решение по этим двум коридорам в КНР еще не принято<sup>119</sup>.

Если «классический» тип интеграции предполагает прохождение странами основных этапов формирования единого интеграционного объединения в соответствии с концепцией Б. Балаши<sup>14</sup> (от создания зоны свободной торговли до экономического союза), то региональное сотрудничество предполагает подписание соглашений между отдельными странами (на двусторонней или многосторонней основе) и распространяется на конкретные сферы или отрасли экономики, в частности, на развитие трансграничной транспортной инфраструктуры. За последние 20 лет в Восточной Азии был создан целый ряд объединений, движущей силой которых выступает Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), в которую входит 10 государств<sup>15</sup>. Ассоциация уже подписала отдельные соглашения с 6 государствами Восточной Азии, которые были полноправными участниками Восточноазиатского саммита на момент его создания в 2005 году - Китаем, Японией, Республикой Корея, Австралией и Новой Зеландией, а также Индией. Заключенные с Китаем соглашения представляют собой договоренности типа «Зоны свободной торговли Китай-АСЕАН (CAFTZ)»<sup>120</sup> и Соглашение об экономической интеграции» - FTA&EIT (Free Trade Area and Economic Integration Agreement), под действие которых попадают проекты совместного развития трансграничной транспортной инфраструктуры Китая и стран АСЕАН<sup>121</sup>. Согласно докладу Шанхайского консалтингового центра ВТО, в результате сотрудничества в рамках «Зоны свободной торговли Китай-АСЕАН (CAFTZ)», которое началось в июле 2005 года, КНР в 2011 году поднялась с шестого на первое

---

<sup>14</sup> Бела Балаши – американский экономист, сформулировал ряд принципиальных выводов, образующих фундамент теории экономической интеграции

<sup>15</sup> АСЕАН – политическая, экономическая и культурная региональная межправительственная организация стран, расположенных в ЮВА. В неё входят Бруней, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд и Филиппины.

место в рейтинге крупнейших торговых партнеров АСЕАН, в то время как АСЕАН, обойдя Японию, вышла на третье место среди крупнейших торговых партнеров Китая<sup>122</sup>.

На саммите в Ханое, состоявшемся 20 сентября 2010 года, был принят ряд важных решений, направленных на завершение строительства Сообщества АСЕАН в 2015 году. Особое место занимает Генеральный план развития транспортных связей Ассоциации, разработанный с помощью Азиатского банка развития (АБР), Института экономических исследований для АСЕАН в Токио и Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). План предусматривает строительство дорог, реконструкцию портовых сооружений, прокладку газопровода, оптоволоконных кабельных сетей. Эти проекты призваны качественно укрепить существующий разрыв в уровне экономического развития между странам и новыми членами Ассоциации<sup>123</sup>.

### **2.2.3. 2-я Евроазиатская трансконтинентальная магистраль**

По сообщению китайской прессы, в рамках договоренности ФТА&ЕПТ АСЕАН и программы развития субрегиона «Большой Меконг» в 2010 году Китай приступил к прокладке новой железнодорожной **2-й Евроазиатской трансконтинентальной магистрали (ЕТМ-2)**<sup>124</sup>.

Проект создания субрегиона «Большой Меконг» (The Greater Mekong Subregional Economic Zone - GMS) был инициирован Азиатским банком развития (АБР) в 1992 году, а под названием «Шестисторонняя зона экономического сотрудничества» был реализован в 2004 году<sup>125</sup>. Основная цель трансграничной зоны, согласно концепции проекта, – совместное освоение природных ресурсов и взаимное развитие транспортной инфраструктуры. Субрегион «Большой Меконг» включает в себя приграничные регионы шести стран, примыкающих к бассейну реки Меконг: Таиланд, Вьетнам, Лаос, Мьянма, Камбоджа и КНР (провинция Юньнань)<sup>126</sup>.

Содействие сотрудничеству в рамках региона «Большой Меконг» совпало с планом руководства КНР по развитию окраинных регионов КНР, что отразилось в национальной политике, начало которой было положено в 2000 году. Особое внимание в проекте было уделено стратегии развития приграничных китайских городов провинции Юньнань. Провинция имеет общую границу с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом общей протяженностью 4007 км. С 1992 года на ее территории было создано 17 приграничных городов (коуши) и 92 пункта пропуска национального и провинциального уровней. В целом, международный трансграничный проект «Большой Меконг» предусматривает возможность превращения провинции Юньнань в «транспортный шлюз» сотрудничества КНР со странами ЮВА и АТР и «локомотив» социально-экономического развития окраинных регионов Юго-Западного Китая<sup>127</sup>.

Согласно плану, **2-я Евроазиатская трансконтинентальная магистраль** начнется в портовых городах дельты реки Чжуцзян, включая Шэньчжэнь, пройдет на запад до провинции Юньнань, а затем через территорию Мьянмы, Бангладеш, Индии, Пакистана, Ирана и Турции пересечет Европу и закончится в Роттердаме (Голландия)<sup>128</sup>. Общая протяженность маршрута составит 15000 км, и магистраль пересечет территорию 17 стран<sup>129</sup>.

Ответвление от основной трассы начнется в Турции, пройдет по территории Сирии и Палестины и закончит свой путь в Египте, стимулируя тем самым транспортные потоки из Китая в Африку. ЕТМ-2 будет на 6000 км короче аналогичного морского маршрута<sup>130</sup>. По заявлению Министерства железных дорог Китая, на территории страны понадобится построить лишь около 1000 км новых железных и автомобильных дорог и 300 км в Мьянме (Китай уже выделил кредит этой стране) для того, чтобы объединить железнодорожную сеть провинции Юньнань с сетью железных и автомобильных дорог Южной Азии<sup>131</sup>. Прокладка железных дорог в Мьянме

с участием китайских компаний и капитала должна способствовать получению выхода к Индийскому океану<sup>132</sup>. В общей сложности предстоит лишь укладка железнодорожного пути протяженностью менее 2 тыс. км, после чего новая магистраль соединит Куньмин (КНР) и порт Читтагонг (Бангладеш)<sup>133</sup>. Данный маршрут открывает возможность для организации перевозок по окружному восточному пути через Камбоджу и Таиланд. По словам главы провинции Юньнань Цинь Гуанжуна, эта магистраль, объединяющая железные и автомобильные дороги, «придаст новый импульс торговле, создаст альтернативный транспортный коридор в рамках региона «Большой Меконг», обеспечивающий экономическую и энергетическую безопасность Китая»<sup>134</sup>.

Азиатский банк развития (АБР) осуществляет многолетний мониторинг за прокладкой ЕТМ-2. По прогнозам экономистов этого банка, постройка недостающих звеньев на этом маршруте обойдется в 1,1 млрд. долл. США<sup>135</sup>. К 2014 году с началом сообщения на данном направлении станут возможны перевозки почти 7 млн. т грузов в год с перспективой увеличения этого объема до 26 млн. т к 2025 году<sup>136</sup>. В результате реализации разработанных проектов в ЮВА вступит в строй действующих железная дорога, имеющая большое интеграционное значение и отличающаяся повышенной экономичностью<sup>137</sup>. Китай и страны АСЕАН активно сотрудничают в строительстве ЕТМ-2 на участке от южно-китайского Куньмина до Сингапура. Сеть железнодорожного транспорта, создаваемая в континентальной части ЮВА, будет включать шесть магистралей – четыре с севера на юг и две с запада на восток, а ее протяженность составит более 5500 км<sup>138</sup>. Она пересечет Лаос, Мьянму, Таиланд, Вьетнам, Кампучию и Малайзию. В ближайшие 5 лет Китай планирует инвестировать 15,6 млрд. юаней (2,36 млрд. долл. США) в строительство этой транзитной транспортной артерии, которая значительно укрепит экономические связи внутри Зоны свободной торговли Китай-АСЕАН (CAFTZ)<sup>139</sup>. В перспективе



все эти страны через Монголию могут быть соединены с российским Дальним Востоком. На последнем саммите АСЕАН китайской стороной было озвучено намерение инвестировать 6,4 млрд. долл. США в строительство транспортной инфраструктуры во Вьетнаме, Лаосе и Мьянме<sup>140</sup>.

Железнодорожные составы уже курсируют между Китаем и Вьетнамом, причем во второй из этих стран – между северными и южными провинциями. В январе 2009 года было открыто движение поездов по маршруту Наньнин (административный центр ГЧАР) – Ханой (столица СРВ). По мнению аналитиков, это не только поможет расширению торговых связей и туризма между КНР и Вьетнамом, но и позволит выявить преимущества единой системы железнодорожного сообщения между Китаем и странами АСЕАН. Поезд курсирует по маршруту Пекин – Наньнин – Ханой 2 раза в неделю. Для покрытия убытков на начальном этапе эксплуатации рейса в течение 2009-2014 годы из местного бюджета будет ежегодно выделяться 20 млн. юаней.

С целью создания единой субрегиональной сети сухопутного сообщения, соединяющей КНР с Сингапуром, расширяется инфраструктура и автомобильного транспорта. Как часть транспортного коридора Север – Юг уже открыта первая скоростная автомагистраль между г. Наньнин (ГЧАР) и КПП «Дружба» на границе Китая и Вьетнама. Эта трасса введена в эксплуатацию в конце 2005 года и подведена к вьетнамскому шоссе. Капиталовложения в строительство указанного участка протяженностью в 179 км составили около 460 млн. долл. США. После открытия автомобильной дороги, имеющей 4 полосы движения, вдвое сократилось время пути из города Наньнин до границы между Китаем и Вьетнамом. В настоящее время из Наньнина во Вьетнам ежедневно отправляется автобус-экспресс. При китайской помощи по территории Лаоса ведется строительство участка, который свяжет Куньмин и Бангкок. В 2006 году были введены в

эксплуатацию новый мост через реку Меконг и большой участок шоссе из вьетнамского города Дананг в северные районы Таиланда, что позволило всего за 2 года увеличить грузовой и пассажирский оборот по трассе в 5 – 6 раз. Сооружаемый таким образом второй автомобильный на территории ЮВА транспортный коридор Восток – Запад протяженностью 1450 км должен связать Вьетнам, Лаос, Таиланд и Мьянму. В конечном итоге он соединит Тихий океан с Индийским, резко сократив время и издержки пользователей, дав мощный импульс развитию прилегающих территорий и экономической кооперации стран – участниц<sup>141</sup>.

В 2011 году продолжалось строительство 253-км участка Лхаса-Жикацзе железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет с общим объемом инвестиций в 1,9 млрд. долл. США. Предполагается, что строительство будет закончено в 2014 году, а сеть китайских железных дорог постепенно приблизится к Непалу и пограничным районам Индии<sup>142</sup>. Осуществление этих международных проектов позволит китайской стороне разгрузить основную магистраль – ЕТМ для пропуска транзитных грузов между Азией и Европой. В настоящее время китайская сторона ведет переговоры с Индией о присоединении к евроазиатскому маршруту<sup>143</sup>.

Китайские специалисты в области транспорта и, в частности, Директор исследовательского центра по вопросам транспорта Университета Цинхуа Лю Хуапу отмечают, что все эти проекты Китая по строительству евроазиатских транспортных коридоров являются частью плана, разработанного в 2006 году руководством КНР о создании «Пан-Азиатской железнодорожной сети» протяженностью 81 тыс. км и объединяющую 28 стран<sup>144</sup>.

Существуют и другие альтернативные проекты формирования транспортных коридоров, минуя Россию. Еще один евроазиатский коридор – проект **ТРАСЕКА** (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), инициатором которого является Европейский Союз – основной разработчик и финансист

плана, обеспокоенный по поводу увеличивающейся зависимости евразийских перевозок от России. Проект предусматривает реконструкцию железнодорожных, автомобильных, воздушных и морских перевозок между Европой, Кавказом и Центральной Азией. Проектируемый коридор непосредственно влияет на геополитические интересы России: транспортировки в обход нашей страны подпитывают независимость азиатских республик, отнимают на некоторых участках грузы у Транссиба – магистрали, скрепляющей единство России. Большую заинтересованность в новой магистрали проявляет и Китай, рассматривая ее как возможность выхода к Персидскому заливу.

Впрочем, пока что эффект транзитного потенциала коридора ТРАСЕКА – практически нулевой, он не сможет обеспечить значительный транзитный поток, а соответствующие показатели Транссиба многократно выше. Эксперимент, проведенный железнодорожниками России, зафиксировал своеобразный рекорд – от Находки до Бреста грузовые вагоны дошли меньше, чем за 9 суток, что вряд ли достижимо для коридора ТРАСЕКА с его паромами и сменами колесных пар<sup>145</sup>. Нормально функционируют лишь отдельные участки трассы, выполняющие, в основном, региональные перевозки. По сути, ТРАСЕКА в нынешнем виде и в обозримом будущем может обслуживать лишь региональный товарообмен стран-участниц. В условиях паромного сообщения существует угроза морской стихии. Наконец, высоки политические риски - в первую очередь, в центральноазиатских странах.

#### **2.2.4. Альтернативные маршруты импорта углеводородов**

Сегодня в мире существует преимущественная зависимость в поставках углеводородов из одного региона мира – Ближнего Востока. На него в 2010 году приходилось 76% общего импорта нефти странами АТР, он обеспечивал три пятых импорта углеводородов КНР<sup>146</sup>. Подобная ситуация требовала диверсификации ввоза углеводородов, поскольку Китай

становился весьма уязвимым, особенно вследствие роста нестабильности на Ближнем Востоке. В условиях возрастания роли энергетического фактора в экономическом развитии руководство КНР стало уделять все более заметное внимание углублению сотрудничества в области транспортировки углеводородного сырья из стран Центральной Азии, что непосредственно затрагивает и уже ущемляет интересы России.

Отчетливым политическим сигналом в адрес центральноазиатских государств об интересе Пекина к транспортировке энергоресурсов региона стало участие высшего руководства КНР, вопреки обычной китайской протокольной традиции, то есть вне рамок официального формата визитов, в церемониях пусков трубопроводных систем по доставке в СУАР нефти и газа в декабре 2009 года.

Центральная Азия - важный для России геостратегический регион, обладающий огромными запасами нефти и газа, другими ценными полезными ископаемыми. Только три каспийских государства - Казахстан, Туркменистан и Азербайджан - являются, согласно оценкам международных экспертов, обладателями 50 млрд. баррелей (7 млрд. тонн) нефти, что равно 3,5% всех мировых разведанных запасов. Им принадлежит 12,5 трлн. кубометров газа, что составляет 6,8% мировых запасов. Ныне приобрели широкую международную известность такие гигантские месторождения углеводородов, как нефтепромысел Кашаган на каспийском шельфе Казахстана или месторождение газа Южный Елотен в Туркменистане, входящее в пятерку мировых месторождений. Казахстан планирует после введения в эксплуатацию в 2012 – 2013 годах месторождения Кашаган увеличить экспорт нефти на мировой рынок до 1,5 млн. баррелей в день, что в пересчете на массу составит более 210 тысяч тонн - около 3% мировой нефтяной торговли<sup>147</sup>.

За доступ к транспортировке этих богатейших запасов углеводородного сырья разворачивается острая конкуренция между странами

АТР и Европы, включая Россию. Пока Россия обладает определенными преимуществами перед другими странами в виде наличия дефицитных для республик Центральной Азии экспортных транспортных трубопроводных маршрутов, проложенных еще в советское время по ее территории. Правда, конкурирующие страны пытаются изменить ситуацию и построить в обход России новые трубопроводы, проходящие по территории Турции. Эти цели преследуют, в частности, уже действующие британо-азербайджанские нефтепроводы «Баку-Тбилиси-Джейхан» («Б-Т-Д») и «Баку-Тбилиси-Эрзерум»<sup>148</sup>. Серьезную конкуренцию экономическим интересам России в центральноазиатском регионе создает проект «Набукко», направленный на диверсификацию источников поставки и путей доставки газа в Европу.

Газопровод «Набукко» на первом этапе должен соединить страны Европы с Азербайджаном, пройдя через Турцию, Болгарию, Румынию, Венгрию до города Баумгартен в Австрии. На втором этапе дублирующая ветка газопровода «Набукко» пройдет по дну Каспийского моря до стран Центральной Азии<sup>149</sup>. Протяженность газопровода «Набукко» составит 3300 км<sup>150</sup>, а к 2020 году объем транспортировки газа по трубопроводу может превысить 30 млрд. кубометров<sup>151</sup>. Президент Еврокомиссии М.Бароззо заявил: «Проект «Набукко» в перспективе превратится в «энергетический мост» и откроет новую эру в отношениях между источниками углеводородов в Центральной Азии и потребителями в Европе»<sup>152</sup>.

Высокую активность проявляет Китай, поскольку страна не может обойтись без импорта углеводородов. Аналитики полагают, что в 2012 году потребность КНР в импортном топливе составит около 30% от объема добываемых в стране углеводородов.. Китайские эксперты прогнозируют, что при нынешнем уровне развития промышленности и отсутствии новых поставщиков газовый дефицит в стране к 2020 году составит 38 млрд. кубометров<sup>153</sup>. По подсчетам экспертов, Китай в 2020 году (время планируемого его экономического взлета как мировой державы) уже не

сможет развивать свою экономику без привозных энергоресурсов и будет импортировать примерно 60% необходимой ему нефти и 30% газа<sup>154</sup>.

В 2006 году Китай заключил соглашение с Туркменистаном о ежегодной закупке в течение 30 лет 30 млрд. кубометров природного газа, а китайский капитал вложен в 20 нефтегазовых туркменских предприятий<sup>155</sup>. В начале декабря 2009 года состоялась церемония ввода в эксплуатацию первой нитки газопровода протяженностью 1833 км Туркмения – Китай, который проходит через территории Узбекистана и Казахстана в Синьцзян-Уйгурский автономный район (Багтыярлык (Туркмения) – Узбекистан – Шимкент – Тараз – Алма-Ата (Казахстан) – Хоргос<sup>156</sup> - Урумчи – Чжунвэй – Сиань – Наньчан – Ганьчжоу - Гуанчжоу (КНР)<sup>157</sup>. В 2010 году состоялась церемония ввода в строй второй нитки газопровода «Запад – Восток В», наполнителями которого также станут Казахстан и Узбекистан, КНР планирует перекачивать по трубам импортного газа до 40 млрд. кубометров в год<sup>158</sup>, что составляет больше половины общего объема потребления газа в Китае в 2008 году. Поступая в Китай, газ из Центральной Азии по второй нитке будет транспортироваться в Шанхай, Гуанчжоу и другие 10 провинций и районов страны<sup>159</sup>. Кроме того, корпорация CNPC (Китайская национальная нефтегазовая корпорация) участвует в разработке другого туркменского месторождения Южный Елотен, располагающим, по оценкам британских экспортеров, как минимум 4 трлн. кубометров газа<sup>160</sup>. К концу 2011 года газопровод Центральная Азия – Китай и вторая ветка трубопровода «Запад – Восток В» сформировали самый протяженный магистральный газопровод в мире длиной 6811 км<sup>161</sup>.

Географическая близость Центральной Азии, относительная политическая стабильность в регионе, реальная возможность создания приемлемых по стоимости транспортных коридоров с учетом курса центральноазиатских республик на диверсификацию экспортных поставок с усилением независимости от России - все это делает центральноазиатский

регион чрезвычайно привлекательным для Китая. Кроме того, развивая связи с регионом, КНР стремится обеспечить политическую и социальную стабильность в потенциально неспокойном Синьцзян-Уйгурском автономном районе, а наличие общих границ позволяет импортировать нефтегазовые ресурсы без посредников. Поэтому, считают китайские официальные круги, «с точки зрения долгосрочной перспективы, центр тяжести должен находиться именно здесь»<sup>162</sup>.

Хотя на пути энергетического сотрудничества Китая с центральноазиатскими странами стоят разные по своему характеру трудности - неразвитость в регионе сети трубопроводных магистралей, конкурентные преграды, создаваемые международными ТНК, сложный геологический рельеф - несмотря на крупные инвестиционные затраты, Пекин стремится строить все новые трубопроводы для импорта углеводородного сырья<sup>163</sup>. Даже добившись прокладки крупного магистрального газопровода Средняя Азия - Китай, руководство КНР в июне 2011 года достигло договоренности с президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым о строительстве третьей очереди Трансазиатской газовой магистрали, которую планируется ввести в 2014 - 2015 году. Ее стоимость - 2,98 млрд. долларов, а проектируемая мощность, после присоединения к нему Казахстана и Узбекистана<sup>164</sup> составит 60 - 80 млрд. куб. м газа в год<sup>165</sup>.

Основным инвестором газопровода выступил Китай, который уже получил и право на разработку газового месторождения в Туркменистане и приступил к финансированию и работам по прокладке газопровода по территории республики. Власти КНР уже заявили, что могут профинансировать расширение мощности этого газопровода и после 2014 года. При этом та часть трубопровода, которая пройдет непосредственно по территории СУАР КНР, будет завершена только в 2013 году. Но для Пекина куда важнее как можно быстрее проложить именно центральноазиатский

участок газовой трубы из Туркменистана, чтобы доказать партнерам серьезность своих намерений относительно этого региона на будущее<sup>166</sup>.

В 2010 году началось строительство участка нефтегазового трубопровода Китай – Бирма на территории КНР как часть юго-западного стратегического коридора. Ожидается, что строительство будет завершено в начале 2013 года. После запуска в эксплуатацию мощности по переброске в Китай нефти и газа соответственно составят 22 млн. т и 12 млрд. куб. м в год<sup>167</sup>.

Все это означает серьезное изменение конфигурации привычных схем газового бизнеса на пространстве бывшего СССР. Впервые значительный поток газа из Центральной Азии пошел в обход России, и России пришлось принять это как новую реальность. В газовой отрасли, особенно по восточному маршруту, где имелись все возможности для вывода западносибирского газа на альтернативный европейскому китайский рынок, возможность организации поставок газа была упущена, хотя проект «Алтай» был назван российским руководством **первоочередным** еще в 2006 году. В начале 2009 года, когда поставки газа ОАО «Газпром» в Европу сократились более чем в 2 раза, стало очевидно, что односторонняя ориентация на европейский рынок оказалась уязвимой.

Осознавая упущенные политические и экономические дивиденды, ОАО «Газпром» возобновило с Китаем переговоры и в середине 2011 года подписало с CNOOC рамочное соглашение о начале поставок газа в КНР с конца 2015 года. Согласно достигнутым договоренностям, срок действия контракта составит 30 лет, объем поставки – 30 млрд. куб. м в год. Кроме того, были оговорены такие технические моменты, как действие принципа «бери и плати» (take-or-pay), период наращивания поставок, а также уровень гарантированных платежей<sup>168</sup>. Российский холдинг готов приступить к строительству газопровода «Алтай» (общий объем капиталовложений - 14 млрд. долл. США) в середине 2012 года и закончить его к концу 2015 года<sup>169</sup>.



Не удалось договориться лишь о цене. Поскольку подписание контракта намечалось на середину 2011 года, многие аналитики связывали надежды на разрешение этого вопроса во время летнего визита Вэнь Цзябао в Москву. Однако позиции сторон так и не удалось привести к общему знаменателю. Китай настаивает на цене в 160 – 165 долл. США за тысячу кубометров топлива – именно на таких условиях КНР получает газ из Туркменистана. Но ОАО «Газпром», как утверждают специалисты, при цене ниже 185 долл. США будет работать себе в убыток. Связано это с трудностью освоения новых месторождений в Сибири и на Дальнем Востоке. Свою роль играет и психологический момент: цена для европейских партнеров «Газпрома» составляет более 300 долл. США за тысячу кубометров, и российскому газовому монополисту будет сложно отказаться от сверхприбылей. Так или иначе, перед визитом премьера Госсовета КНР разница в предполагаемых сторонами ценах составляла 100 – 120 долл. США. В ходе летних 2011 года переговоров этот разрыв удалось сократить, но разногласия между участниками диалога оставались<sup>170</sup>. По сообщениям китайской прессы, в конце 2011 года Китай и Россия достигли договоренности о необходимости строительстве газопровода по западной линии<sup>171</sup>, а что касается газопровода по восточной линии, то пока решение прорабатывается<sup>172</sup>. Состоявшийся 11-12 октября 2011 года рабочий визит премьер-министра России В.В.Путина в Китай был примечателен тем, что в ходе переговоров был наконец урегулирован вопрос с оплатой Китаем задолженности за поставки в КНР российской нефти, разногласия по которому темным пятном ложились на двусторонние контакты. Однако контракт, предполагающий ежегодные поставки в КНР 70 млрд. куб. м. газа в течение 30 лет, подписан так и не был<sup>173</sup>.

Результаты стратегии Пекина в отношении переориентации нефте- и газотранспортных сетей стран ЦА в направлении КНР проявляются в действиях Китайской национальной нефтегазовой корпорации (КННК) в

Казахстане, где она ведет добычу нефти на месторождениях Жанажол и Кенкияк. КННК приобрела 85% акций Актюбинской нефтегазовой компании Казахстана, совершила покупку крупнейшего производителя нефти Казахстана - компании "Петроказахстан". В 2009 году Синьцзянская нефтяная компания «Гуанхуэй» победила в тендере на покупку нефтегазового участка в Казахстане и стала первым в Китае частным предприятием, которое приступило к приобретению зарубежных нефтегазовых объектов<sup>174</sup>. Первый нефтепровод Китай – Казахстан протяженностью 2800 км, как северо-западный стратегический коридор, был сдан в эксплуатацию в июле 2006 года, а ежегодный объем поставляемой в Китай нефти составлял 20 млн. т<sup>175</sup>. Второй совместный нефтепровод «Казахстан - Алашанькоу – Китай» вступил в строй 9 октября 2009 года, а к 16 декабря 2010 года по нему было импортировано из Казахстана до 30 млн. т нефти<sup>176</sup>. 8 ноября 2011 года счетчик на выходе обоих нефтепроводов из Казахстана зафиксировал перекачку 40 млн. т – тем самым превратив Казахстан в важнейшего континентального поставщика нефти для КНР<sup>177</sup>.

Стратегический подход правительства КНР к инвестиционным проектам в области транспорта в Центральной Азии характерен, прежде всего, тем, что, наращивая свои капиталовложения в инфраструктуру соседних стран, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей собственной экономики. То, что КНР выделяет льготные кредиты центральноазиатским странам на новое транспортное строительство, отнюдь не является простой благотворительностью. Инвестиционные ресурсы идут на финансирование крупных инфраструктурных проектов, реализация которых непосредственно завязана на производственные мощности в самой КНР. Освоение природных ресурсов Центральной Азии, сооружение там разветвленной транспортной сети позволяет правительству КНР загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный комплекс, а также на долгие годы, если не навсегда, плотно привязывать к

себе центральноазиатские страны - получателей прямых китайских инвестиций. Следует заметить, что финансовые ресурсы предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях и только под обязательство использовать китайское оборудование и технику с привлечением для их обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР<sup>178</sup>.

Создание Китаем собственных транзитных коридоров на Запад – объективный вызов пассивности России. Профессор Пекинского Университета транспорта Ван Мэншу в интервью журналу Global Times отметил, что «КНР достигла большего прогресса в создании собственных транзитных евроазиатских коридоров, чем в соединении северной провинции Хэйлунцзян со странами Восточной и Южной Европы посредством российской территории»<sup>179</sup>. Это означает, что Китай стремится не только использовать территорию РФ в минимальном объеме, но и создавать параллельные, независимые от России транспортные коридоры. То есть его пространственная геополитика является многовариантной – создание параллельных и взаимодополняющих выходов в Европу (не только через Сибирь, но и через Центральную Азию и Ближний Восток), снижая возможные риски. Китайская сторона почти не скрывает, что в противостоянии с Западом или стремлении обеспечить безопасность по периметру собственных границ понимает выгоду от сближения с Россией. В то же время КНР идет своим путем, и никто не в силах гарантировать, что однажды он не пересечется с российским. И именно тогда, видимо, настанет пора для проверки на прочность отношений стратегического партнерства<sup>180</sup>.

Собственная китайская стратегия развития транзитных коридоров может в перспективе нанести ущерб России, если она не предпримет активных действий по модернизации и повышению коммерческой выгоды Транссибирской магистрали и других российских транспортных коридоров. Ожидать того, что страны АТР одновременно захотят воспользоваться российским маршрутом для перевозки своих товаров в

Европу, а Китай «добровольно поделится» значительной частью своего вновь создаваемого транзитного коридора было бы, по образному выражению торгпреда РФ в Китае Сергея Цыплакова, «маниловщиной чистой воды»<sup>181</sup>. Создаваемые Китаем новые транзитные коридоры предназначены именно для привлечения большей части растущего сухопутного транзита из Японии и Кореи в страны Европейского союза и направлены через Центральную Азию, Иран, Болгарию и Турцию, а не через Сибирь. Проектируются новые экспортные выходы в Мьянму и Таиланд и другие страны АТР, которые значительно увеличат возможности транзитного потенциала Китая. Воспользовавшись нашей затянувшейся выжидательной позицией и экономически слабым положением, используя свои собственные экономико-географические преимущества, Китай может потеснить Россию на рынке восточно-западного транзита. Дальний Восток и Сибирь, как транспортный транзитный коридор, с каждым упущенным годом постепенно теряют свой мощный потенциал, а Китай своими транспортными «щупальцами» постепенно вводит в зону своего влияния как западных, так и южных своих соседей, превращаясь в главную трансазиатскую транспортную державу. Совершенно справедливо заметил Директор ИДВ РАН, академик М.Л. Титаренко, «Промедление в развитии Транссиба, БАМа, дальневосточных портов РФ содержит очевидные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития соответствующей транспортной сети в КНР, связывающей китайские порты на восточном побережье с Центральной Азией и далее с Европой»<sup>182</sup>.

Пока еще планы Китая сконцентрированы на решении проблем резкого повышения пропускной способности и надежности железнодорожной сети в западной части страны, но уже ясно видны и перспективы выходов на запад в обход России. Необходимы срочные государственные меры по активизации российско-китайского сотрудничества в области железнодорожных перевозок с акцентом на российские железные дороги. Следует убедить

китайскую сторону в обоюдной выгоде ускорения перевода части (значительно более весомой, чем в настоящее время) международного транзитного потока на сухопутные коридоры, а таковым на сегодняшний день, безусловно, является Транссибирская магистраль. По китайским железным дорогам в основном (северной части страны) должна идти «подпитка» Транссиба с вероятным последующим переключением части этого потока на китайские магистрали, идущие в западном направлении, поскольку нынешние пропускные возможности Транссиба ограничены.

Китайские планы строительства новых железнодорожных и автомобильных транзитных коридоров и, главное, уверенность в реальности их реализации должны заставить российскую сторону всерьез задуматься об угрозах утраты Россией ее лидирующего положения на складывающемся рынке евразийских сухопутных транзитных перевозок. При этом следует учитывать, что развитие транспортной сети Сибири и Дальнего Востока будет зависеть от политики Правительства РФ в отношении дальневосточных приграничных территорий. Либо Центр, по-прежнему, будет игнорировать актуальность развития трансграничных связей с восточным соседом, или пойдет на более тесный контакт с КНР, объединяя нашу транспортную сеть с сетью Китая (с его тупиковыми ветками к нашей границе), увеличивая оборот транзитного потока через юг Сибири. От выбора первого или второго пути будет зависеть и будущая политика в области транспортного строительства, судьба всех российских транспортных коридоров и проектов, взаимоотношений между странами АТР и Россией. Доказано, что территории со сравнительно низкой плотностью населения, как у нас на Дальнем Востоке, но имеющие развитые средства сообщения и высокую транспортную доступность, обладают более высоким экономическим потенциалом, чем территории с высокой плотностью населения, но с неразвитыми средствами сообщения. Это ключевой вопрос сегодня. Либо мы решим транспортную проблему страны и создадим современную и

высокоэффективную национальную и транзитную транспортные системы, либо окажемся неконкурентоспособными – нам просто будет нечего предложить странам ЦА и АТР, большинство которых имеют высокую плотность населения.

Таким образом, если Россия хочет остаться субъектом глобальной политики, ей просто необходима долгосрочная стратегия присутствия в АТР. Эта стратегия, как и основанное на ней создание евразийской транзитной инфраструктуры, должна иметь в перспективе не меньший временной горизонт, чем в отношении Европы в последние 300 лет, а возможно, даже и больший<sup>183</sup>.

---

<sup>1</sup> Богатов М.Ю., Елисеев С.В., Лидин К.Л., Хоменко А.П., Якобсон А.Я. Региоцентричный подход к реализации евроазиатского транспортного региона//Проблемы Дальнего Востока. № 6. 2006. с. 64-65.

<sup>2</sup> Азовский И.П. Железные дороги стран Центральной Азии//Железные дороги стран Азии. М., ИВ РАН. 2004. с. 87.

<sup>3</sup> Чжао Хуашэн. Способны ли сотрудничать в Центральной Азии Китай, Россия и США//Чжанлюэ юй гуаньли. № 2. 2004. с. 97.

<sup>4</sup> Li Yingqing, Guo Anfei. Third land link to Europe envisioned//China Daily. 02.07.2009.

<sup>5</sup> Wheels turning to create New Silk Road// [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content\\_12334699.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content_12334699.htm).

<sup>6</sup> Чжао Минь. Синьцзян открывается для Запада//Китай. № 8 (70). Август 2011/ISSN 1005-5010. с. 34.

<sup>7</sup> Баженова Е.С. Синьцзян и новые горизонты Великого Шёлкового пути//Пространственная Экономика. № 2 (26). 2011. с. 137.

<sup>8</sup> Тедао юньшу юй цзинци, 1988, № 8, с. 1.

<sup>9</sup> Шуйюнь гуаньли. 2007. № 2. с. 15.

<sup>10</sup> [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/05/content\\_11803580.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/05/content_11803580.htm).

<sup>11</sup> Чжунго тунци няньцзянь 2011. Пекин. 2011. с. 642 (16-30).

<sup>12</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7430115.html>.

<sup>13</sup> [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2011-02/24/content\\_21994910.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2011-02/24/content_21994910.htm).

<sup>14</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7637965.html>.

<sup>15</sup> <http://russian.people.com.cn/31521/7664473.html>.

<sup>16</sup> Сазонов С.Л. Реформа транспортной системы КНР и мировой финансово-экономический кризис// Проблемы Дальнего Востока. № 1. 2010. с. 68.

<sup>17</sup> <http://russian.people.com.cn/31521/7009148.html>.

<sup>18</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7005205.html>.

<sup>19</sup> Цзяотун юньшу цзинци, юдянь цзинци. Пекин. 1991. № 2. с. 19; 1993. № 5. с. 29.

<sup>20</sup> Романова Г.Н. Железнодорожные коммуникации и международные транспортные коридоры во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая//60 лет КНР. Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР (1949-2009 годы). Тезисы докладов XVIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 21-23 октября 2009 г.), часть 2/М.:2009. Учреждение Российской академии Наук. Институт Дальнего Востока РАН. с. 249-250.

<sup>21</sup> Оболенский В.П. Россия в Таможенном союзе и ВТО: новое в торговой политике//Мировая экономика и международные отношения. № 12 (ISSN 0131-2227). Декабрь 2011. с. 22-24.

<sup>22</sup> <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1102626000>.

<sup>23</sup> Бесстремная И.Е. Инфраструктурное строительство в Западных районах Китая – геополитический путь в Центральную Азию//Китай в мировой и региональной политике. История и современность/Выпуск XV. Ежегодное издание/М.; Институт Дальнего Востока РАН. 2010. с.234.

<sup>24</sup> <http://russian.people.com.cn/31521/7664473.html>.

- <sup>25</sup> <http://www.trans-port.com.ua>.
- <sup>26</sup> Чжао Минь. Синьцзян открывается для Запада//Китай. № 8 (70). Август 2011/ISSN 1005-5010. с. 36.
- <sup>27</sup> Ван Фан. Хоргос – первая зона трансграничного сотрудничества//Китай. № 8 (70). Август 2011/ISSN 1005-5010. с. 37.
- <sup>28</sup> О грузопотоках на Каспийском море в 2010 году//БИКИ. № 58 (9755). 26 мая 2011. с. 11.
- <sup>29</sup> О международных транспортных коридорах в Казахстане//БИКИ. № 142 (9836). 10 декабря 2011. с. 2.
- <sup>30</sup> На транспорте Казахстана//БИКИ. № 86 (9781). 2 августа 2011. с. 12.
- <sup>31</sup> Лю Сяосюэ. Возобновилось функционирование КПП Хоргос// Китай. № 9 (47). Сентябрь 2009/ISSN 1005-5010. с. 56.
- <sup>32</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/6758982.html>.
- <sup>33</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7343758.html>.
- <sup>34</sup> Ван Фан. Хоргос – первая зона трансграничного сотрудничества//Китай. № 8 (70). Август 2011/ISSN 1005-5010. с. 35-36.
- <sup>35</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7583471.html>.
- <sup>36</sup> Чжао Минь. Синьцзян открывается для Запада//Китай. № 8 (70). Август 2011/ISSN 1005-5010. с. 37.
- <sup>37</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7637965.html>.
- <sup>38</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7612710.html>.
- <sup>39</sup> Кан Цзинцзин. Кашгар: с мечтой об особом статусе// Китай. № 8 (58). Август 2010/ISSN 1005-5010. с. 46.
- <sup>40</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7005225.html>.
- <sup>41</sup> Чжан Цзяньжун. Шансы и вызовы: Китай и Россия в трансформации системы международных отношений//Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100- летию Синьхайской революции. Сборник XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация мир. История, современность, перспективы» (Москва, 19-21 октября 2011 года). М., ИДВ РАН. с. 66.
- <sup>42</sup> Дин Цзяньвэй. Внутренние и внешние факторы распространения и развития экстремистских сил в Центральной Азии//Чжаньюэ юй гуаньли. № 4. 2004. с. 86-88.
- <sup>43</sup> Чжао Хуашэн. Способны ли сотрудничать в Центральной Азии Китай, Россия и США//Чжаньюэ юй гуаньли. № 2. 2004. с. 101.
- <sup>44</sup> Васильев Л.Е. Особенности борьбы с терроризмом в Центральной Азии в современных условиях//Мировые державы в Центральной Азии. М.; Институт Дальнего Востока РАН. 2011. с. 186-188.
- <sup>45</sup> Чжао Лунгэн. Новая активизация «Трёх тёмных сил» и наш стратегический ответ//Хэпин юй фачжань. № 4. 2004. с. 45-46.
- <sup>46</sup> Слипечук М.В. Трансазийская система кластеров: геополитический форсайтинг//М., Академкнига. 2009. с. 128.
- <sup>47</sup> Об инвестиционных проектах на железнодорожном транспорте Узбекистана// БИКИ. № 58 (9755). 26 мая 2011. с. 11.
- <sup>48</sup> <http://russian.people.com.cn/31519/7572796.html>.
- <sup>49</sup> Халяпина Н.В. Роль Кыргызстана в современной геополитической стратегии Китая в центрально-азиатском регионе//Вековой путь Китая к прогрессу и модернизации. К 100- летию Синьхайской революции. Сборник XIX Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация мир. История, современность, перспективы» (Москва, 19-21 октября 2011 года). М., ИДВ РАН. с. 64-65.
- <sup>50</sup> Азовский И.П. Железные дороги стран Центральной Азии//Железные дороги стран Азии. М., ИВ РАН. 2004. с. 200.
- <sup>51</sup> <http://russian.people.com.cn/31519/7572796.html>.
- <sup>52</sup> Document for the 2<sup>nd</sup> International Symposium on Asia – Europe Continental Bridge Economic Cooperation. Bonn. Germany. 1996. p.3.
- <sup>53</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7225532.html>.
- <sup>54</sup> О создании транспортного коридора Центральная Азия – Персидский залив//БИКИ. № 65 (9762). 11 июня 2011. с. 12.
- <sup>55</sup> О строительстве железнодорожной магистрали Казахстан-Туркмения-Иран//БИКИ. № 90 (9784). 11 августа 2011. с. 13.
- <sup>56</sup> Мирзоев Р. Возрождение Великого шёлкового пути//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2005. с. 63.
- <sup>57</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90883/7351108.html>.
- <sup>58</sup> На транспорте Азербайджана//БИКИ. № 78 (9775). 14 июля 2011. с. 12.
- <sup>59</sup> О создании транспортного коридора Центральная Азия – Персидский залив//БИКИ. № 65 (9762). 11 июня 2011. с. 12.
- <sup>60</sup> Расширение грузового транзита через Иран//БИКИ. № 18 (9715). 12 февраля 2011. с. 13.
- <sup>61</sup> О создании транспортного коридора Центральная Азия – Персидский залив//БИКИ. № 65 (9762). 11 июня 2011. с. 12.
- <sup>62</sup> Расширение грузового транзита через Иран//БИКИ. № 18 (9715). 12 февраля 2011. с. 13.

- <sup>63</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/6916612.html>.
- <sup>64</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7186163.html>.
- <sup>65</sup> О создании транспортного коридора Центральная Азия – Персидский залив//БИКИ. № 65 (9762). 11 июня 2011. с. 12.
- <sup>66</sup> [http://www.chinadaily.com.cn/imqq/bizchina/2010-04/02/content\\_12267556.htm](http://www.chinadaily.com.cn/imqq/bizchina/2010-04/02/content_12267556.htm).
- <sup>67</sup> О строительстве железнодорожной магистрали Казахстан-Туркмения-Иран//БИКИ. № 90 (9784). 11 августа 2011. с. 12.
- <sup>68</sup> На транспорте Азербайджана//БИКИ. № 78 (9775). 14 июля 2011. с. 12.
- <sup>69</sup> Бесстремная И.Е. Международные инфраструктурные проекты Китая//КИТАЙ в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XVI Ежегодное издание. Москва. Институт Дальнего Востока РАН. 2011. с. 228,229.
- <sup>70</sup> <http://www.transport-centre.ru/article.php?id=2157.htm>.
- <sup>71</sup> Бесстремная И.Е. Международные инфраструктурные проекты Китая//КИТАЙ в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XVI Ежегодное издание. Москва. Институт Дальнего Востока РАН. 2011. с. 226,227.
- <sup>72</sup> <http://russian.people.com.cn/31516/7009432.html>.
- <sup>73</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7604258.html>.
- <sup>74</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7378645.html>.
- <sup>75</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/6916612.html>.
- <sup>76</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7640402.html>.
- <sup>77</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7349617.html>.
- <sup>78</sup> Chen Xiangming. Beyond the Reach of Globalization: Chinese Border Regions and Cities in Transition//Globalization and the Chinese City. Ed. Fulong Wu. Routledge. 2006. p. 12.
- <sup>79</sup> <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/5774/>.
- <sup>80</sup> О международных транспортных коридорах в Казахстане//БИКИ. № 142 (9836). 10 декабря 2011. с. 2.
- <sup>81</sup> Чернявский С.И. Первые итоги председательства Казахстана в ОБСЕ//Ежегодник Института международных исследований (ИМИ) – 2010. М., Изд-во «МГИМО-Университет». 2011. с. 435.
- <sup>82</sup> На транспорте Казахстана//БИКИ. № 86 (9781). 2 августа 2011. с. 12.
- <sup>83</sup> Рыскулов Д.М. Трансасийский торговый путь//Экономические стратегии. № 6 (92). 2011. с. 43.
- <sup>84</sup> Арапова Е.Я. Восточная Азия в поисках интеграции//Азия и Африка – сегодня. № 10 (651). 2011. с. 35.
- <sup>85</sup> Лузянин С.Г. Россия и Китай в Евразии. Международно-региональные измерения российско-китайского партнёрства//М.; ИД «Форум». Институт Дальнего Востока РАН. 2009. с. 90.
- <sup>86</sup> [http://russian.china.org.cn/news/txt/2011-09/02/content\\_23340520.htm](http://russian.china.org.cn/news/txt/2011-09/02/content_23340520.htm).
- <sup>87</sup> [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2011-02/24/content\\_21994910.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2011-02/24/content_21994910.htm).
- <sup>88</sup> Бояринцев И.А. Транспортная составляющая российских геополитических интересов в Северо-Восточной Азии//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2008. с. 112.
- <sup>89</sup> Якунин В.И. Формирование геостратегии России. Транспортная составляющая//М., 2005. с. 166.
- <sup>90</sup> Азовский И.П. Почему не функционирует 2-й трансконтинентальный евроазиатский мост?//Усиление Китая: внутренние и международные аспекты. Тезисы докладов XV Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 27-29 сентября 2005 г.), часть 1/М.:2005. Научный совет РАН по проблемам комплексного изучения современного Китая. Институт Дальнего Востока РАН. с. 50.
- <sup>91</sup> Чжао Чанцин. Экономическая ситуация в Центральной Азии и её значение//Сяньдай гоцзи гуаньси. № 2. 2005. с. 9.
- <sup>92</sup> Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше//Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. Март 2009. с. 42.
- <sup>93</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90883/7351108.html>.
- <sup>94</sup> Фу Минсинь. Интервью с Генеральным секретарём ШОС Муратбеком Иманалиевым. За десять славных лет//Китай. № 6 (68). Июнь 2011/ISSN 1005-5010. с. 15.
- <sup>95</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7640402.html>.
- <sup>96</sup> Лукин А. Нужно ли расширять ШОС?//Россия в глобальной политике. Том 9. № 3. Май-июнь 2011. с. 165, 166.
- <sup>97</sup> Сунь Чжуанчжи. Успехи экономического сотрудничества государств-членов ШОС//Китай. № 6 (68). Июнь 2011/ISSN 1005-5010. с. 27.
- <sup>98</sup> Крылов А., Малышева Д. Россия и постсоветские государства Центральной Азии и Южного Кавказа: прогноз на 2030 год//Россия и новые государства Евразии. ИМЭМО. 1(X). ISSN 2073-4786. 2011. с. 52.
- <sup>99</sup> Proposed EU-China railway to take exotic route// EUobserver.com. 08.06.2006.



- <sup>100</sup> Барский К.А. Шанхайская организация сотрудничества: новое слово в мировой политике //Международная жизнь. № 8. Август 2011. с. 21.
- <sup>101</sup> Хейфец Б. Союз нерушимый. Казахстан занимает 59-ю позицию в рейтинге Всемирного банка по условиям развития бизнеса, а к 2020 году намерен войти в число 50 стран с наиболее благоприятным бизнес-климатом//Прямые инвестиции. № 12. 2011. с. 60,61.
- <sup>102</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7658573.html>.
- <sup>103</sup> Алимов Р.К. Таджикистан и Китай: опыт и возможности соразвития//М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2011. с. 61,63.
- <sup>104</sup> Сунь Дэсин. Пять особенностей геостратегического положения Центральной Азии//Сяньдай гоцзи гуаньси. № 2. 2005. с. 5.
- <sup>105</sup> Парамонов В., Строков А. Россия и Центральная Азия: состояние и перспективы экономических отношений//Defence Academy of the United Kingdom Conflict Studies Research Centre – Central Asian Series. 2006.06/31 (R)//[http://da.mod.uk/defac/colleges/csrg/document-luistings/ca/06\(31\)VPRussian.pdf](http://da.mod.uk/defac/colleges/csrg/document-luistings/ca/06(31)VPRussian.pdf).
- <sup>106</sup> Чэнь Юйчжун. Экономическое сотрудничество Китая с регионом Центральная Азия//Гоцзи вэньти яньцзю. 2004. № 4. с. 52.
- <sup>107</sup> Уянаев С.В. Транспортное сотрудничество в ШОС в контексте проблем региональной стабильности//Стратегия развития ШОС и политика России в этой организации. М., ИДВ РАН, 2012. с. 197.
- <sup>108</sup> Азовский И.П. Железные дороги стран Центральной Азии//Железные дороги стран Азии. М., ИВ РАН. 2004. с. 200.
- <sup>109</sup> Алимов Р.К. Таджикистан и Китай: опыт и возможности соразвития//М.: Институт Дальнего Востока РАН. 2011. с. 59-60.
- <sup>110</sup> Чжао Хуашэн. Китай и Центральная Азия: экономика – это ключевой ориентир//Сяньдай гоцзи гуаньси. 2005. № 2. с. 23.
- <sup>111</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90883/7351108.html>.
- <sup>112</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7637965.html>.
- <sup>113</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7656898.html>.
- <sup>114</sup> <http://russian.people.com.cn/95181/7652185.html>.
- <sup>115</sup> Фроленков В.С. Коллективное экономическое сотрудничество стран-членов ШОС: начальный этап становления//Проблемы Дальнего Востока. № 2. 2007. с. 91-92.
- <sup>116</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7658573.html>.
- <sup>117</sup> [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content\\_12334699.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-04/15/content_12334699.htm).
- <sup>118</sup> Мирзоев Р. Возрождение Великого шёлкового пути//Проблемы Дальнего Востока. № 4. 2005. с. 62.
- <sup>119</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90883/7351108.html>.
- <sup>120</sup> [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content\\_11881294.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content_11881294.htm).
- <sup>121</sup> Арапова Е.Я. Восточная Азия в поисках интеграции//Азия и Африка – сегодня. № 10 (651). 2011. с. 33.
- <sup>122</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7651111.html>.
- <sup>123</sup> Локшин Г.М. Россия – АСЕАН: новые проекты и форматы сотрудничества//Азия и Африка – сегодня. № 2 (643). 2011. с. 3.
- <sup>124</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/6916612.html>.
- <sup>125</sup> Sino-Thai strategic economic development in the Greater Mekong Subregion (1992-2003) //<http://goliath.ecnext.com/coms2/gi0199-2782580/Sino-Thai-strategic-economic-development.html>.
- <sup>126</sup> Chen Xiangming. Beyond the Reach of Globalization: Chinese Border Regions and Cities in Transition//Globalization and the Chinese City. Ed. Fulong Wu. Routledge. 2006. p. 35.
- <sup>127</sup> Кучинская Т.Н. Открытые приграничные регионы в глобальной стратегии КНР//Современная мировая политика: проекции из Азии. VI конвент РАМИ «Россия и мир после мирового кризиса: новые вызовы, новые возможности» (24-25 сентября 2010 г.)/Читинский государственный Университет. 2010. с. 106-107.
- <sup>128</sup> Tan Zongyang, Zhou Siyu, Liu Yiyu. Rail links: China “has technical capacity”//China Daily. November 22, 2010.
- <sup>129</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7225532.html>.
- <sup>130</sup> [http://www.china.org.cn/business/2010-11/09/content\\_21303371.htm](http://www.china.org.cn/business/2010-11/09/content_21303371.htm).
- <sup>131</sup> Li Yingqing, Guo Anfei. Third land link to Europe envisioned//China Daily. 02.07.2009.
- <sup>132</sup> [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content\\_11881294.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content_11881294.htm).
- <sup>133</sup> <http://www.transport-centre.ru/article.php?id=2157.htm>.
- <sup>134</sup> Tan Zongyang, Zhou Siyu, Liu Yiyu. Rail links: China “has technical capacity”//China Daily. November 22, 2010.
- <sup>135</sup> [http://www.china.org.cn/business/2010-11/09/content\\_21303371.htm](http://www.china.org.cn/business/2010-11/09/content_21303371.htm).
- <sup>136</sup> Li Yingqing, Guo Anfei. Third land link to Europe envisioned//China Daily. 02.07.2009.
- <sup>137</sup> БИКИ. № 23-24 (9720-9721). 26 февраля. 2011. с. 20.
- <sup>138</sup> [http://www.china.org.cn/business/2010-11/09/content\\_21303371.htm](http://www.china.org.cn/business/2010-11/09/content_21303371.htm).

- <sup>139</sup> [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content\\_11881294.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content_11881294.htm).
- <sup>140</sup> Воронин А.С. От Мюнхена до Владивостока. Политика России в Азиатско-Тихоокеанском регионе//Стратегия России. № 8. Август. 2007. с. 65.
- <sup>141</sup> Мазырин В.М. Торгово-экономические отношения Китая со странами АСЕАН//Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура (к 60-летию КНР). М.: ИД «Форум». 2009. Институт Дальнего Востока РАН. с. 227.
- <sup>142</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7225532.html>.
- <sup>143</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7186163.html>.
- <sup>144</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90883/7351108.html>.
- <sup>145</sup> Маршрут ТРАСЕКА пересекает Каспийское и Черное моря, преодолеваемые при помощи весьма дорогого вида транспорта – паромами, а их энергопотребление на 300% больше, чем на железнодорожном транспорте.
- <sup>146</sup> Лунев С.И. Россия и мир. Россия между Западом и Востоком//Север – Юг – Россия 2010. Ежегодник. М., ИМЭМО РАН. 2011. с. 87.
- <sup>147</sup> <http://www.bbc.co.uk/russian/business/2010/06/100603centralasiareources.html>.
- <sup>148</sup> Пашковская И.Г. Деятельность Евросоюза в отношении Турции в рамках проекта строительства газопровода «Набукко»// Ежегодник Института международных исследований (ИМИ) – 2010. М., Изд-во «МГИМО-Университет». 2011. с. 142.
- <sup>149</sup> <http://euobserver.com./9/24173>. Dated 02.06.2007.
- <sup>150</sup> <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/5121394.stm>. Dated 27.06.2006.
- <sup>151</sup> Ministerial Statement on the Nabucco Gas Pipeline Project. [http://www.euractive.com/29/images/Joint\\_Statement\\_Nabucco\\_draft\\_final\\_23%206%202006\\_b3\\_mit%20Namen\\_tem29-156382.doc](http://www.euractive.com/29/images/Joint_Statement_Nabucco_draft_final_23%206%202006_b3_mit%20Namen_tem29-156382.doc). Dated 26.06.06.
- <sup>152</sup> Jose Manuel Durao Barroso. President of the European Commission. Signature of the Nabucco Intergovernmental Agreement. Ankara. 13.07.2009//<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=SPREES/09/339>.
- <sup>153</sup> Ставки на поставки//Россия в АТР. № 4 (17). Декабрь 2010. с. 52.
- <sup>154</sup> Энергетические измерения международных отношений и безопасности в Восточной Азии//М., МГИМО МИД РФ. 2007. с. 905.
- <sup>155</sup> РИА «Новости». 4 апреля 2006.
- <sup>156</sup> Томберг И.Р. Газовые рынки АТР – главное направление диверсификации российских экспортных потоков газа//Глобализация рынка природного газа; возможности и вызовы для России. М., ИМЭМО РАН. 2010. с. 143.
- <sup>157</sup> Чжу Таотао. Взаимовыгодное сотрудничество// Китай. № 1. Январь 2010/ISSN 1005-5010. с. 11.
- <sup>158</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7296566.html>.
- <sup>159</sup> Чжу Таотао. Взаимовыгодное сотрудничество// Китай. № 1. Январь 2010/ISSN 1005-5010. с. 11.
- <sup>160</sup> <http://www.bbc.co.uk/russian/business/2010/06/100603centralasiareources.html>.
- <sup>161</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7656898.html>.
- <sup>162</sup> Нагиев А. Влияние фактора энергетической безопасности на формирование и перспективу внешнеполитического курса КНР в Центральной Азии//Проблемы Дальнего Востока. № 6.2007. с. 40.
- <sup>163</sup> Намжилова В.О. Программа освоения западных регионов КНР в контексте гармоничного развития//60 лет КНР. Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР (1949 – 2009 годы). Тезисы докладов XVIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 21 – 23 октября 2009 года). Часть 2. Институт Дальнего Востока РАН. М., 2009. с. 96.
- <sup>164</sup> <http://www.oilri.com/news/200362/>.
- <sup>165</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7658573.html>.
- <sup>166</sup> Томберг И.Р. Газовые рынки АТР – главное направление диверсификации российских экспортных потоков газа//Глобализация рынка природного газа; возможности и вызовы для России. М., ИМЭМО РАН. 2010. с. 143.
- <sup>167</sup> <http://russian.people.com.cn/95181/7646484.html>.
- <sup>168</sup> Ставки на поставки//Россия в АТР. № 4 (17). Декабрь 2010. с. 52.
- <sup>169</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7126054.html>.
- <sup>170</sup> Ставки на поставки//Россия в АТР. № 4 (17). Декабрь 2010. с. 53.
- <sup>171</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7658573.html>.
- <sup>172</sup> <http://russian.people.com.cn/95181/7646481.html>.
- <sup>173</sup> Антонов И. Россия – Китай: высокий уровень понимания и взаимодоверия// Международная жизнь. № 12. Ноябрь 2011. с. 63,65.
- <sup>174</sup> [http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content\\_11881294.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/18/content_11881294.htm).

- 
- <sup>175</sup> <http://russian.people.com.cn/95181/7646484.html>.
- <sup>176</sup> Нагиев А. Влияние фактора энергетической безопасности на формирование и перспективу внешнеполитического курса КНР в Центральной Азии//Проблемы Дальнего Востока. № 6.2007. с. 42.
- <sup>177</sup> <http://russian.people.com.cn/95181/7652185.html>.
- <sup>178</sup> Балакин В.И. Инвестиционная стратегия КНР в Центральной Азии//60 лет КНР. Шестидесятилетие дипломатических отношений СССР/РФ и КНР (1949 – 2009 годы). Тезисы докладов XVIII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы» (Москва, 21 – 23 октября 2009 года). Часть 1. Институт Дальнего Востока РАН. М., 2009. с. 118 – 119.
- <sup>179</sup> <http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/6916612.html>.
- <sup>180</sup> Антонов И. Россия – Китай: высокий уровень понимания и взаимодоверия// Международная жизнь. № 12. Ноябрь 2011. с. 70.
- <sup>181</sup> Цыплаков С. Надеяться на то, что Россия в одночасье станет крупнейшим поставщиком высокотехнологичной продукции в Китай – маниловщина чистой воды. Интервью корреспонденту информационно-аналитического журнала «РС Деловой Мир» Виктору Анатольеву // РС Деловой Мир. Китай. № 1-2/17. 2011. с. 16.
- <sup>182</sup> Титаренко М.Л. Китай «поднимет» Дальний Восток//Россия в АТР. № 4 (13). Декабрь 2009. с. 17.
- <sup>183</sup> Салин П.Б. Россия и Азия или Россия в Азии? Перспективы российской политики в АТР//Россия в глобальной политике. Том 9. № 4. Июль-август 2011. с. 101.



## Приложение 1

### **Перечень документов национального, отраслевого и регионального развития, включая межгосударственные соглашения, определяющие параметры развития Восточной Сибири и Дальнего Востока в средне- и долгосрочной перспективе**

1. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года, № 1662-р).
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года (утверждена Указом Президента РФ 12 мая 2009 года, № 531).
3. Энергетическая стратегия России до 2020 года (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 августа 2003 года, № 1234-р).
4. Энергетическая стратегия России до 2030 года (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2009 года, № 1715-р).
5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года, № 1734-р).
6. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года, № 877-р).
7. Схема и программа развития Единой энергетической системы России на 2010-2016 годы (утверждена приказом Министра энергетики РФ от 15 июля 2010 года, №333).
8. Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики до 2020 года (одобрена распоряжением Правительства РФ от 22 февраля 2008 года, № 215-р).

9. Генеральная схема развития газовой отрасли России на период до 2030 года (проект, 2011 год).
10. Генеральная схема развития нефтяной промышленности России до 2020 года (проект, 2011 год).
11. Водная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2009 года, № 1235-р).
12. Концепция устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2010 года, № 2136-р).
13. Стратегия экономического развития Сибири (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 7 июня 2002 года, № 765-р).
14. Государственная программа развития лесного хозяйства на 2012-2020 годы (проект, 2011 год).
15. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры в перспективе до 2030 года (проект, 2011 год).
16. Программа создания в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке единой системы добычи, транспортировки газа и газоснабжения с учетом возможного экспорта газа на рынки Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Восточная газовая программа) (утверждена Приказом Министра энергетики Российской Федерации от 3 сентября 2007 года, № 340).
17. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2009 года, № 2094-р).
18. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 года, № 1120-р).

19. Указ Президента РФ от 7 июля 2011 года за № 899 «Об утверждении приоритетных направлений развития науки, технологий и техники в Российской Федерации и перечня критических технологий Российской Федерации».
20. Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» (утверждена Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 1996 года, № 480).
21. Подпрограмма «Развитие города Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» (Постановление Правительства РФ от 15 апреля 1996 года, № 480).
22. Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (утверждена 23 сентября 2009 года).
23. Японско-Российский план действий. Принят 10 января 2003 года в Москве Премьер-министром Японии Д. Коидзуми и Президентом РФ В.В. Путиным.
24. Российско-Корейский совместный план действий в области торгово-экономического сотрудничества. Подписан 19 ноября 2005 года в Пусане заместителем Министра экономического развития и торговли Российской Федерации А. Шароновым и Министром внешней торговли Министерства иностранных дел и внешней торговли Республики Корея Ким Хен Чоном в присутствии Президента Российской Федерации Владимира Путина и Президента Республики Корея Но Му Хена.
25. Соглашение между Центральным банком Российской Федерации и Народным банком Китая о расчетах и платежах. Протокол к Соглашению между Центральным банком Российской Федерации и Народным банком Китая о межбанковских расчетах в торговле в приграничных районах от 22 августа 2001 года, подписанный 6 ноября 2007 года.

## Приложение 2

### Рынок пассажирских перевозок между Россией и Китаем

Перевозки в сообщении ОАО «РЖД» - Министерство Железных Дорог КНР (МЖД КНР) осуществляются на основании Договора о международном железнодорожном пассажирском тарифе, действующем с 1 августа 1991 года (далее - Договор о МПТ). Для расчета стоимости перевозки пассажиров применяется Международный железнодорожный пассажирский тариф (далее- МПТ). Для МПТ тарифной валютой является швейцарский франк.

### Регулярное сообщение

В сообщении между Россией и Китаем курсируют поезда регулярного сообщения:

- поезд № 20/19 Москва - Пекин с беспересадочными вагонами Новосибирск - Пекин, Иркутск - Пекин, Чита - Пекин, формирования ОАО «ФПК» курсирует 1 раз в неделю;
- поезд № 654/653 Чита - Манчжурия формирования ОАО «ФПК» курсирует 2 раза в неделю;
- беспересадочные вагоны ОАО «ФПК» Хабаровск - Харбин, Владивосток - Харбин курсируют 2 раза в неделю;
- поезд № 309/310 Гродеково - Суйфэньхэ формирования ОАО «РЖД» курсирует ежедневно;
- поезд № 401/402 Гродеково - Суйфэньхэ формирования МЖД КНР курсирует 2 раза в неделю;
- поезд № 4/3 Москва - Пекин, формирования МЖД КНР курсирует 1 раз в неделю.

В ходе анализа пассажиропотока в сообщении ОАО «РЖД» – МЖД КНР установлено, что по итогам 10 месяцев 2011 года наблюдается положительная динамика увеличения пассажиропотока на указанном



направлении. Так, за 10 месяцев 2011 года общий объем перевозок в сообщении ОАО «РЖД» - МЖД КНР в поездах и вагонах ОАО «РЖД» регулярного сообщения увеличился на 9% по отношению к аналогичному периоду 2010 года и составил более 23,6 тыс. человек. Сравнительный конкурентный анализ стоимости проезда железнодорожным и авиационным транспортом в сообщении ОАО «РЖД» - МЖД КНР показал, что минимальная стоимость авиабилета эконом-класса по маршруту Москва - Пекин составляет 18 480 рублей (без учета промодтарифа, с единичными продажами билетов), максимальная - 52 800, средняя - 26 150. Стоимость проезда в поезде дальнего следования №20/19 Москва - Пекин в вагоне 2 класса составляет 20 092 рублей.

Значительное падение индексов национальных валют по отношению к тарифной валюте - швейцарскому франку привело к искусственному удорожанию стоимости проезда.

Так, в августе 2011 года курс швейцарского франка увеличился на 19% по отношению к российскому рублю, в связи с чем, соответственно, увеличилась и стоимость проезда в сообщении ОАО «РЖД» - МЖД КНР.

С 12 декабря 2010 г. ОАО «ФПК» в сообщении со странами-участниками МПТ снизило стоимость билета по территории ОАО «РЖД» на 11,5%, установив коэффициент индексации к стоимости билета 3,9 (ранее - 4,4).

На совещании экспертов железных дорог ОСЖД (в Комитете ОСЖД), которое состоялось в сентябре 2010 года в Варшаве, российская делегация обратилась к Монголии, Китаю и Корее с просьбой рассмотреть возможность снижения уровня тарифа за перевозку пассажиров. Однако Китай данную инициативу не поддержал.

Дальнейшее снижение стоимости проезда в сообщении ОАО «РЖД» - МЖД КНР в настоящее время нецелесообразно, так как для ОАО «ФПК» это приведет к усугублению отрицательного финансового результата.

Необходимо отметить, что в МПТ при одновременном оформлении проездных документов в поезда дальнего следования на проезд «туда» и «обратно» предусмотрена 20% скидка со стоимости билета в каждую сторону. Авиакомпания также предоставляют существенные скидки на проезд при одновременном оформлении билетов на проезд «туда» и «обратно».

Однако в настоящее время предоставить указанную скидку на железнодорожном транспорте технически невозможно, так как взаимодействие электронных систем резервирования мест Российских и Китайских железных дорог не осуществляется. Оформление проездных документов производится каждой железной дорогой в одном направлении, что создает неудобства для пассажиров, желающих оформить проездные документы сразу в оба направления и с установленными тарифом МПТ скидками.

На направлении Новосибирск - Пекин сложилась неблагоприятная ситуация по количеству перевезенных пассажиров. Использование вместимости вагонов за 10 месяцев 2011 года составило 22% (предложено - 3 096 мест, перевезено - 682 пассажиров).

Основными причинами низкого пассажиропотока на данном направлении является длительное нахождение в пути следования, обусловленное перестоями по станциям переприцепок, и существующая технология продажи проездных документов, которая не позволяет оформлять проездные документы в обратном направлении на территории РФ. Как следствие, из-за отсутствия гарантированного обратного выезда происходит отток пассажиров на другие виды транспорта и другие маршруты.

Сравнительный анализ стоимости проезда железнодорожным транспортом и авиационным транспортом показал, что стоимость проезда железнодорожным транспортом по маршруту Хабаровск - Харбин, Владивосток - Харбин на 10-20% ниже стоимости проезда авиационным транспортом.

Анализ железнодорожных перевозок в приграничном сообщении Гродеково - Суйфэньхэ показал, что тенденция увеличения пассажиропотока на данном направлении, наметившаяся в 2010 году, продолжилась и в 2011 году. Так, количество перевезенных пассажиров в 2010 году увеличилось на 29% по отношению к 2009 году, за 10 месяцев 2011 года пассажиропоток увеличился на 98% по отношению к аналогичному периоду 2010 года.

Однако большую конкуренцию железнодорожному транспорту на указанном направлении создает автомобильный транспорт, который в Дальневосточном регионе носит характер шоп-туров. Автомобильные перевозки осуществляются через следующие автомобильные пограничные переходы:

1) на участках, где отсутствует железнодорожное международное сообщение:

- на территории Хабаровского края в районе города Бикин;
- на территории Еврейской автономной области в районе города Ленинск;
- на территории Еврейской автономной области город Благовещенск до города Хэйхэ (КНР);

2) на участках, где существует железнодорожное международное сообщение:

- на территории Приморского края - Полтавка и Сосновая Падь;
- на территории Читинской области: «Забайкальск - Маньчжурия».

Кроме того, ежегодно в летний период на территории Хабаровского края открыта навигация до китайского города Фуюань.

### **Туристические перевозки в нерегулярном сообщении**

Кроме беспересадочных вагонов и поездов регулярного сообщения между Россией и Китаем курсируют специальные туристические поезда, назначаемые по заявкам западных туристических операторов «GW Travel Limited», «Lernidee Erlebnisreisen GmbH» и «Eurasia Erlebnisreisen GmbH», а также российской компании «Интурист». Абсолютное большинство туристов на этих маршрутах - представители стран Западной Европы, Австралии, Японии и США.

Поезда курсируют по Транссибирской магистрали по маршруту Москва – Эрлянь - Москва составом из 21 вагона, перевозчиком является ОАО «ФПК». По станции Улан-Батор производится отцепка 3-х вагонов в связи с ограничением длины пропуска поездов по станции Эрлянь. На станции Эрлянь пассажиры пересаживаются в поезда формирования МЖД КНР и осуществляют поездки по маршруту Эрлянь – Пекин - Эрлянь.

Всего в 2011 году (май-сентябрь) было назначено 8 туристических поездов в сообщении между Россией и Китаем.

Согласно имеющимся заявкам на 2012 год на этом направлении планируется организация перевозок пассажиров в 10 специальных туристических поездах (составом 21 вагон).

### **Предложения по развитию пассажиропотока**

Для дальнейшего развития перевозок в сообщении между Россией и Китаем (как в поездах регулярного сообщения, так и специальных туристических поездах) необходимо:

1. Обеспечить техническую возможность одновременного оформления проездных документов в поезда регулярного сообщения на

проезд «туда» и «обратно» для получения скидки в размере 20% со стоимости билета в каждую сторону, предусмотренной МПТ.

2. В целях увеличения пассажиропотока на направлении Гродеково - Суйфэньхэ рассмотреть возможность продления маршрута следования поезда №309/310 Гродеково – Суйфэньхэ до Владивостока. Рассмотреть возможность организации паспортного контроля и таможенного досмотра в пути следования на участке Рассыпная Падь - Уссурийск (по Уссурийску не изолирована зона таможенного досмотра). Это позволит освоить имеющийся пассажиропоток на участке Владивосток - Суйфэньхэ, организовав беспересадочный проезд, сэкономить время на прохождение таможенного досмотра и повысить лояльность пассажиров к перевозкам железнодорожным транспортом на указанном направлении.

3. Организовать пассажирское сообщение между Россией и Западным Китаем (город Урумчи) с проследованием через территорию Казахстана.

4. Предусмотреть возможность пропуска специальных туристических поездов по станциям Эрлянй и Улан-Батор составом в 21 вагон.

5. Предусмотреть возможность приема в один день двух специальных туристических поездов по станциям Эрлянй и Улан-Батор. В настоящее время установлено, что по указанным станциям осуществляется прием не более одного специального туристического поезда в день.

Упростить процедуру паспортного контроля и таможенного досмотра на границе Россия - Монголия путем организации паспортного контроля и таможенного досмотра в пути следования как туристических, так и поездов регулярного сообщения.

По прогнозам, в связи с развитием ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» ожидается увеличение количества пассажиров на станции Улан-Удэ: от 90 до

170 тыс. человек в период 2012 – 2014 годы и до 600 тыс. человек в период до 2020 года. Максимальное количество пассажиров ожидается из Китайской Народной Республики - до 45%, 20% пассажиров – с Дальневосточного и Забайкальского регионов, 25% - с Центральной России, Западной Сибири и Красноярского края, 10% - из Европы и Америки.

Приграничный город КНР Маньчжоули много лет пользуется постоянным спросом у жителей Сибирского округа, при совершении туристических путешествий и поездок по личной надобности. Наблюдается тенденция увеличения количества пассажиров, приобретающих проездные документы в беспересадочные вагоны «Чита – Маньчжоули» от станции Забайкальск. За январь – сентябрь 2011 года высадка на станции Забайкальск составила 31,6%, посадка – 52,6% от общего количества пассажиров, следующих до станции Маньчжоули.

Для осуществления перевозки по указанному маршруту возможно задействовать 4 плацкартных вагона состава поезда № 650/649, находящихся в пункте оборота по станции Забайкальск свыше 13 часов, используя их как вагоны с местами для сидения (дальность поездки составляет 10 км, время в пути в одном направлении – 25 минут). При увеличении пассажиропотока и экономической эффективности возможно увеличение состава международного поезда до 8 вагонов. Ввод ежедневного курсирования вагонов в сообщении Забайкальск – Маньчжоули позволит пассажирам выбирать любую категорию вагона при следовании до станции Забайкальск, что значительно расширит ценовой диапазон.

Необходимым условием для эффективности курсирования международного поезда является обязательное решение вопроса продажи билетов в направлении «туда и обратно» российской стороной для гарантированного проезда пассажиров в Китай и обратно. При несогласии китайской стороны могут быть предложены варианты формирования на

паритетных условиях российских и китайских составов международного поезда.

Реклама данного международного поезда в СМИ позволит привлечь туристов и пассажиров с автомобильного транспорта. В перспективе назначение ежедневного курсирования беспересадочных вагонов сообщением Чита – Маньчжоули позволит разгрузить автомобильный переход через границу на станции Забайкальск.

Также для качественного обслуживания возрастающего количества пассажиров необходимо дооснащение объектов вокзального хозяйства до уровня технического регламента – приведение вокзалов к современным требованиям, а также решение таких вопросов как отсутствие единой автоматизированной системы продажи проездных документов Россия – КНР и Россия – КНДР, а также отсутствие возможности приобретения проездных документов ручным способом в направлении «туда и обратно» на российской стороне или выделение мест «под бронь» на паритетной основе (на российской и китайской стороне).

## Приложение 3

### Сравнительная справка

#### о количестве перевезенных пассажиров в Китай в вагонах и поездах регулярного сообщения

Период	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	10 месяцев	ноябрь	екабрь	год
<b>2007</b>	4 509	3 928	4 794	4 585	4 255	4 772	5 019	5 887	4 984	4 625	47 358	4 147	3 702	55 207
<b>2008</b>	3 849	3 543	3 724	3562	3 399	3 422	3 845	4 271	4 340	3 899	37 854	3 096	2 838	43 788
%	85	90	78	78	80	72	77	73	87	84	80	75	77	79
<b>2009</b>	4 751	1 909	1 665	1 387	1 337	1 278	1 901	2 047	1 398	1 359	19 032	1 404	1 945	22 381
%	<b>123</b>	<b>54</b>	<b>45</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>37</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>69</b>	<b>51</b>
<b>2010</b>	1 803	1 474	2 398	2 685	2 220	1 993	2 205	3 211	1 754	1 875	21 618	1 792	1 884	25 294
%	<b>38</b>	<b>77</b>	<b>144</b>	<b>194</b>	<b>166</b>	<b>156</b>	<b>116</b>	<b>157</b>	<b>125</b>	<b>138</b>	<b>114</b>	<b>128</b>	<b>97</b>	<b>113</b>
<b>2011</b>	1 989	1 109	1 672	2 009	2 290	2 902	4 204	3 123	2 776	1 526	23 600			
%	<b>110</b>	<b>75</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>103</b>	<b>146</b>	<b>191</b>	<b>97</b>	158	81	109			



Приложение 4

Валовой внутренний продукт по паритету покупательной способности

Страна/регион	ВВП (по паритету покупательной способности) млрд. долларов США						ВВП (ППС) на душу населения, тыс. долл.			Доля в мировом ВВП (ППС), %		
	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Реальный рост(+)/падение (-), %			2008 г.	2009 г.	2010 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Мир	71 610	71 050	74 540	2,7	-0,8	4,9	11,0	10,8	11,2	100,0	100,0	100,0
США	14 640	14 250	14 660	0,0	-2,6	2,8	48,1	46,4	47,2	20,4	20,1	19,7
Европейский Союз	15 180	14 560	14 820	0,6	-4,1	1,8	33,7	32,2	32,7	21,2	20,5	19,9
АТР	24 453	25 182	27 170	6,8	3,0	7,9	6,8	6,3	6,7	34,1	35,4	36,5
Китай	8 374	9 144	10 090	9,6	9,2	10,3	6,4	6,9	7,6	11,7	12,9	13,5
Япония	4 424	4 146	4 310	-1,2	-6,3	3,9	34,8	32,6	34,0	6,2	5,8	5,8
Индия	3 447	3 679	4 060	6,2	6,8	10,4	3,0	3,2	3,5	4,8	5,2	5,4
Россия	2 319	2 138	2 223	5,2	-7,8	4,0	16,5	15,3	15,9	3,2	3,0	3,0
Мексика	1 582	1 486	1 567	1,5	-6,1	5,5	14,4	13,4	13,9	2,2	2,1	2,1
Р.Корея	1 582	1 486	1 567	1,5	-6,1	5,5	14,4	13,4	13,9	2,2	2,1	2,1
Канада	1 323	1 291	1 330	0,5	-2,5	3,1	40,0	38,7	39,6	1,8	1,8	1,8
Индонезия	928	971	1 030	6,0	4,6	6,1	3,9	4,0	4,2	1,3	1,4	1,4
Австралия	848	859	882	2,6	1,3	2,7	40,3	40,4	41,0	1,2	1,2	1,2
Тайвань	756	741	821	0,7	-1,9	10,8	33,0	32,3	35,7	1,1	1,0	1,1
Таиланд	557	544	587	2,5	-2,3	7,8	8,4	8,2	8,7	0,8	0,8	0,8

Колумбия	411	417	435	3,5	1,5	4,3	9,5	9,6	9,8	0,6	0,6	0,6
Малайзия	394	387	414	4,7	-1,7	7,2	14,4	13,9	14,7	0,6	0,5	0,6
Филиппины	323	327	351	3,7	1,1	7,3	3,4	3,3	3,5	0,5	0,5	0,5
Сингапур	257	255	292	1,5	-0,8	14,5	55,8	54,8	62,1	0,4	0,4	0,4
Перу	251	253	276	9,8	0,9	8,8	8,6	8,6	9,2	0,4	0,4	0,4
Чили	249	245	258	3,7	-1,7	5,3	15,1	14,8	15,4	0,3	0,3	0,3
Вьетнам	246	259	277	3,3	5,3	6,8	2,8	2,9	3,1	0,3	0,4	0,4
Эквадор	111	111	115	7,2	0,4	3,2	7,7	7,6	7,8	0,2	0,2	0,2
Н. Зеландия	119	116	118	-0,2	-2,1	1,5	28,4	27,5	27,7	0,2	0,2	0,2
Камбоджа	29	28	30	6,7	-2,0	6,0	2,1	2,0	2,1	0,0	0,0	0,0
Бруней	20	20	20	-1,9	-1,8	4,1	52,3	50,4	51,6	0,0	0,0	0,0
Папуа-Н.Гвинея	13	14	15	6,6	5,5	7,0	2,3	2,4	2,5	0,0	0,0	0,0

Приложение 5

Перечень пограничных переходов между Россией и Китаем

	Пункт пропуска в России	Пункт пропуска в Китае	Вид	Статус пункта	Характер международного сообщения	Таможня	Таможенный пост
1.	Абагайтуй (Забайкальский район, Читинская область)	Эрка (г. Маньчжурия, Автономный район Внутренняя Монголия)	Автомобильный	Двусторонний	Грузопассажирский	ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ (02100)	
2.	Амурзет (Октябрьский район, Еврейская автономная область)	Лобей (Мишань, уезд Лобэй, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	БИРОБИДЖАНСКАЯ (14900)	т/п Амурзетский 914903)
3.	Благовещенск (Благовещенский район, Амурская область)	Хэйхэ (г. Хэйхэ, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	БЛАГОВЕЩЕНСКАЯ (00700)	
4.	Гродеково (Рассыпная Падь)	Суйфенхе	Железнодорожный		Грузопассажирский		
5.	Джалинда (Сковородинский район, Амурская область)	Мохэ (Ляньинь, уезд Мохэ, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	ГРОДЕКОВСКАЯ (01500)	т/п МАПП Пограничный (01501)
6	Забайкальск (Забайкальский район, Читинская область)	Маньчжурия (г. Маньчжурия, Автономный район Внутренняя Монголия)	Автомобильный Железнодорожный	Многосторонний	Грузопассажирский	ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ (02100)	
7.	Комсомольск-на-Амуре	-	Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	АМУРСКАЯ (19600)	
8	Константиновка (Константиновский район, Амурская область)	Суньу (Сыцзитунь уезд Суньу, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	БЛАГОВЕЩЕНСКАЯ (00700)	

9.	Краскино (Краскинский район, Приморский край)	Хуньчунь (Чанлинцзы, г. Хуньчунь, провинция Цзилинь)	Автомобильный	Многосторонний	Грузопассажирский	ХАСАНСКАЯ 907800)	т/п МАПП Краскино (07801)
10.	Марково (Лесозаводский район, Приморский край)	Хулинь (Цзисян, уезд Хулинь, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный	Двусторонний	Грузопассажирский	УССУРИЙСКАЯ (17700)	т/п ДАПП Марково (17702)
11.	Махалино	Хунчунь	Железнодорожный	Многосторонний	Грузопассажирский	ЧИТИНСКАЯ (08200)	
12.	Нижнеленинское (Ленинский район, Еврейская автономная область)	Тунцзян (г. Тунцзян, провинция Хэйлунцзян, КНР)	Автомобильный Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	БИРОБИДЖАНСКАЯ (14900)	т/п «Нижнеленинский» (14901)
13.	Олочи (Нерчинскозаводской район, Читанская область)	Шивэй (сомон Эргунаоци, Автономной район Внутренняя Монголия)	Автомобильный	Двусторонний	Грузовой	ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ (02100)	т/п Олочинский (02103)
14.	Пашково (Облучинский Район, Еврейская автономная область)	Цзянь (Чаоян, уезд Цзянь, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	БИРОБИДЖАНСКАЯ (14900)	
15.	Програничный (Пограничный район, Приморский край)	Суйфеньхэ (провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Железнодорожный	Многосторонний	Грузопассажирский	ГРОДЕКОВСКАЯ (01500)	
16.	Покровка	Логухэ	Автомобильный	Двусторонний	Грузовой	ХАБАРОВСКАЯ (07700)	т/п Бикинский (07705)
17.	Покровка (Бикинский район,, Хабаровский край)	Жаохэ (уезд Жаохэ,, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный	Многосторонний	Грузопассажирский	ХАБАРОВСКАЯ (07700)	Т/П Бикинский (07705)
18.	Полтавка (Пограничный район, Приморский край)	Дунин (Саньчккоу, уезд Дунин, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильны	Двусторонний	Грузопассажирский	УССУРИЙСКАЯ (17700)	т/п ДАПП Полтавка (17703)
19.	Поярково	Сюнькэ (Цикэ, уезд					

	(Михайловский район, Амурская область)	Сюнькэ, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный Речной	Многосторонний	Грузопассажирский	БЛАГОВЕЩЕНСКАЯ (00700)	т/п Поярковский (00701)
20.	Староцуру-хайтуйский (Приаргунский район, Читинская область)	Хэйшаньтоу (сомон Эргунаюци, Автономный район Внутренняя Монгология)	Автомобильный	Двусторонний	Грузопассажирский	ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ (02100)	т/п Староцурухайтуйский (02102)
21.	Турий Рог (Ханкайский район, Приморский край)	Мишань (Данбичжэнь, г. Миншань, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный	Двусторонний	Грузопассажирский	УССУРИЙСКАЯ (17700)	т/п ДАПП Турий Рог (17704)
22.	Ушаково (Шимановский район, Амурская область)	Хума (уезд Хума, провинция Хэйлунцзян)	Автомобильный	Многосторонний	Грузопассажирский	АМУРСКАЯ (19600)	
23.	Хабаровск (Хабаровский край)	Фуюань (уезд Фуюань, провинция Хэйлунцзян)	Речно	Многосторонний	Грузопассажирский	ХВБВРОВСКАЯ (07700)	т/п Аэропорт Хабаровск (07704)
24.	Камышовая (Приморский край)	Хуньчунь	Железнодорожный	Двусторонний	Грузопассажирский		

## Приложение 6

### **Программа развития Международной Специальной Экономической Зоны (МСЭЗ) «Туманган»**

Трансграничные свободные экономические зоны (ТСЭЗ) (cross-border free economic zones) представляют собой территорию, включающую приграничные районы двух или более стран, призванную стимулировать экономическое развитие на основе: преференциальной политики; финансового субсидирования со стороны государства и частного сектора; формирование адекватной транспортной инфраструктуры в целях реализации долгосрочных макроэкономических и микроэкономических целей. Одной из разновидностей ТСЭЗ в мировой практике является Трансграничный треугольник экономического роста (cross-border economic growth triangle), практика которого первоначально получила широкое распространение в странах Восточной Азии. Позднее в ряде стран этот термин трансформировался в концепцию «Трансграничной зоны экономического роста» (ТЗЭР), например, ТЗЭР в бассейне реки Меконг, «Южная зона роста» между Сингапуром, Малайзией и Индонезией. Расширение связей между приграничными регионами и странами, стимулирующих формирование инфраструктурных сетей способствует постепенному перерастанию приграничных отношений в трансграничные. Такова, например, концепция развития прибрежных государств Японского моря, получившая название ТЗЭР «Экономический регион Японское море», «Кольцо Японского моря». Суть этой концепции – ускорение экономического развития морских субрегионов России, Китая, КНДР и Республики Корея на базе взаимодействия крупного и среднего капитала и органов местного самоуправления. В рамках именно этой концепции был разработан проект Международной Специальной Экономической Зоны «Туманган».

Под районом развития МСЭЗ «Туманган», предложенным в проекте ООН «Договора о сотрудничестве по программе развития зоны «Туманган», понимается территория КНР, КНДР и России, прилегающая к бассейну реки Туманная (Туманган, Тумэньцзян) и включающая часть провинции Северный Хамген КНДР, корейского автономного национального района провинции Цзилинь КНР и южной части Приморского края – от Хасана до порта Восточный.

<sup>1</sup> Проект «Туманган» начал разрабатываться в 1988 году по инициативе китайских ученых из провинции Цзилинь. Постепенно в его обсуждение втянулись представители США, Японии, Южной Кореи, КНДР, Монголии, России<sup>2</sup>. Практически зона проекта примерно совпадает с регионом СВА, численность которого составляет около 500 млн. человек, а площадь – 17,28 млн. кв. км.<sup>3</sup> В последнее время весьма активно в дебатах участвуют финны. Курирует и спонсирует исследования одна из ооновских организаций – ПРО ООН (UN DP – Программа развития ООН). Полностью проект называется так: Проект развития реки Туманная (ПРРТ). Их представители не входят в органы программы.

Проект, разработанный в 1991 году, рассчитан на 20 лет (начиная с 1995 года) с объемом предполагаемых инвестиций в 30 млрд. долл. Целью программы Туманган является: развитие района Туманган через скоординированную стратегию развития в нем транспорта, инфраструктуры, торговли, промышленности и туризма; развитие организационных и законодательных форм, человеческих и природных ресурсов, защита окружающей среды. Для этого страны-участницы направляют свои усилия на создание благоприятных экономических условий для реализации программы «Туманган» и достижение ее целей, а также на создание организационных структур для согласования своей экономической, финансовой и иной политики в рамках программы. Страны-участницы согласились

воздерживаться от любых односторонних действий, которые могут помешать ее достижению<sup>4</sup>.

Первоначальная суть проекта «Туманган» заключалась в создании Международной специальной экономической зоны (МСЭЗ), условно названной как Малый Туманган и Большой Туманган. Первый вариант охватывает территорию в 1000 кв. км в виде треугольника, вершины которого упираются в порт Раджин (КНДР), город Хунчунь (КНР) и порт Посьет (Россия). Второй вариант, как было отмечено выше, распространяется на территорию 10000 кв. км, границы которого расположены в треугольнике порта Чончжин (КНДР) – города Яньцзи (КНР) – города Владивосток (Россия). МСЭЗ вменяется две основные функции. Первая связана с формированием транзитно-транспортного узла между странами АТР и Европой. В этой связи особое внимание предполагалось уделить развитию транспортной инфраструктуры. Вторая функция определялась задачами создания экспортно-ориентированной экономики внутри МСЭЗ. Предполагалось формирование производственного комплекса, включавшего в себя как первичное производство, так и выпуск конечной продукции.

Обсуждение проекта осуществлялось на двух уровнях. Первый уровень связан с деятельностью экспертов Программы Развития ООН (ПР ООН). По их инициативе был организован секретариат управления программой «Туманган», региональный представитель которого переместился из Нью-Йорка в Пекин. На встречах и конференциях, организованных Секретариатом, принимают активное участие официальные представители правительств заинтересованных сторон. Вторым уровнем был сформирован академическими кругами КНР, России, КНДР, Корейской Республики, Монголии, США и Японии. Если на начальных стадиях именно академические круги были инициаторами этого проекта, то ныне их функции в большей степени сводятся к пропаганде проекта «Туманган», а также привлечения внимания бизнеса к этому проекту.



В СССР на официальном уровне поначалу никак не реагировали на проект, а власти Владивостока, кого он больше всего касался, отнеслись к нему крайне негативно, поскольку в то время разрабатывался чисто приморский проект «Большой Владивосток» под эгидой другой ооновской организации – ЮН ИДО (UN IDO) в сотрудничестве с японским министерством внешней торговли и промышленности и одной из японских консалтинговых компаний. Северо-корейская сторона, согласившись в принципе с идеями проекта, выдвинула концепцию Свободной торгово-экономической зоны (СТЭЗ) «Раджин - Сонбон» в качестве части проекта Туманган. Этот вариант делал упор на развитие собственных портов (Раджин, Унган, Чундзин). Планировалось, что на первой стадии общая мощность портов составит около 20 млн. т в год, на второй стадии – 50 млн. т., а на третий - будет добавлено еще 50 млн. т. Пхеньянский вариант противоречил интересам как Китая, так и России. В первом случае он хоронил идею руководства КНР об углублении русла реки Туманная и строительства на ее берегах в районе крупных городов речных портов. Во втором случае он сводил на нет значение портов в Находке и во Владивостоке. Подобного типа нестыковки фактически привели к замораживанию проекта «Туманган». Идеи проекта реанимировались в 1995 году благодаря усилиям комитета Программы Развития ООН, когда в Нью-Йорке, в штаб-квартире ООН, представители России, Китая, КНДР, Южной Кореи и Монголии подписали пакет соглашений «О содействии экономическому развитию бассейна реки Туманная».

Программа развития района реки Туманная после нескольких взлетов и падений 2005 года была преобразована в «Расширенную Туманганскую Инициативу», являющуюся сегодня единственным многосторонним форматом межправительственного экономического развития в СВА с участием России (а также КНР, Республики Корея и Монголии).

Консультативная комиссия – функционирует в ранге заместителей министров<sup>5</sup>.

Ныне эта организация разработала более детальный и реалистичный план, нацеленный на конкретизацию проекта, а также привлечение правительственных и частных инвестиций к реализации уже отработанных программ. Позитивное отношение к нему стали проявлять как российские федеральные власти, так и муниципальные власти Владивостока. Реакция последних, судя по всему, мотивируется недостатком капиталовложений для реализации проекта «Большой Владивосток».

Проект, как оказалось, не умер, а некоторые его положения даже стали реализовываться. По словам представителя ПР ООН в Пекине А.Холма, «благодаря этому проекту за последние несколько лет было инвестировано 526 млн. долл. (напомним, что на проект Туманган, рассчитанный на 20 лет, начиная с 1995 года, предполагалось выделить инвестиций в размере 30 млрд. долл. США, из которых 50% было направлено в развитие инфраструктуры Приморского края, около 42% было инвестировано в развитие провинции Яньдзи, а остаток – в зону «Раджин - Сонбон»<sup>6</sup>. В рамках проекта «Туманган» стороны приступили к реализации крупнейшего инфраструктурного проекта, предусматривающего прокладку железной дороги и других видов коммуникаций между г. Хуньчунь (КНР) и портом Зарубино (Россия, Приморский край)<sup>7</sup>.

Совершенно ясно, что первоначальные планы развития проекта «Туманган» провалились, поскольку первоначально во время его разработки участники рассчитывали с одной стороны на российскую активную и значительную финансовую поддержку проекта, а с другой – очень большую вероятность объединения двух Корей. Ни того, ни другого не случилось. Более того, правительство КНДР неоднократно заявляло то о намерении участия, то о выходе из проекта «Туманган» – о последних объявлялось 3 декабря 2009 года (возвращение в проект) и 14 марта 2010 года (выход из

проекта). Дипломатические источники полагают, что эти решения призваны были показать недовольство Северной Кореи политикой ООН, поскольку Совет Безопасности ООН в 2009 году осудил запуск баллистической ракеты большой дальности и увеличил санкции против КНДР. Высказывались также мнения, что Северная Корея недовольна слабой экономической отдачей от проекта «Туманган», в частности, слишком небольшим, по ее мнению, объемом иностранных инвестиций в развитие порта Раджин. Отсутствие реальных подвижек в реализации проекта «Туманган» на протяжении первых 15 лет (начиная с 1991 года) объяснялось в частности позицией российского правительства, которое рассматривало проект в качестве конкурента Транссибу и морскому порту Владивосток<sup>8</sup>. Сыграли роль и бесцеремонные откровения политологов, которые озвучивали позицию западных лидеров. Директор кельнского Института Восточной Европы Хайнц Тиммерман в своей статье-меморандуме писал: «Целью политики Запада должны быть не легитимизация и укрепление искусственного построения СНГ, а поддержка формирования в его рамках субрегиональных образований типа ГУАМ - таким образом должна быть усилена поддержка проекта «Евразийского транспортного коридора»<sup>9</sup>. Бросалась в глаза и сама дата возникновения проекта – 1991 года - год развала СССР и появления независимых среднеазиатских государств, что давало возможность строительства по их территории «Евразийского транспортного коридора» и изоляции России<sup>10</sup>.

Тем не менее, объективный потенциал для реализации первоначальных идей, как связанных с самим проектом «Туманган», так и в более широком плане – формированием интегрированной экономической зоны вокруг Японского моря – сохраняется.

### **Позиция Программы развития ООН (ПРООН) – United Nation Development Program (UNDP)**

ПР ООН была инициатором программы и ставила своей целью создание под своей эгидой акционерной корпорации, руководство которой

намеревались осуществлять специалисты ПР ООН. Эта корпорация намеревалась получить в долгосрочную аренду (на 50–70 лет) земли от КНДР, КНР и России и на них создать международный город с развитой промышленностью, транспортом и другими видами деятельности, определенными целями программы. Первоначально (в 1992 году) деятельность корпорации намечалась в границах экономической зоны «Туманган» (Tumen River Economic Zone - TREZ), включавшей часть Хасанского района. После решительных возражений КНДР и российской стороны идея локальной экономической зоны под управлением корпорации была исключена из программы, хотя полностью от нее эксперты ПР ООН не отказались, отложив ее «на будущее». В известной мере ПР ООН хотела повторить свою схему, апробированную в Таиланде в аналогичной экономической зоне. Поскольку деятельность корпорации на долгосрочно арендованной земле могла выйти из под контроля, а ПР ООН намеревалась развивать здесь тяжелую, нефтехимическую и другие экологически опасные отрасли промышленности, - такие намерения ПР ООН встретили решительный отпор российской делегации и делегации КНДР.

### **Позиция Китайской Народной Республики**

Самой заинтересованной стороной в программе «Туманган» являются северо-восточные территории КНР, особенно ее провинция Цзилинь. Это связано с тем, что все экспортно-импортные перевозки провинций Хэйлунцзян, Цзилинь и восточной части автономного района Внутренняя Монголия осуществляются через провинцию Ляонин и ее порты Далянь, Инкоу и Цзиньчжоу по крайне перегруженной железной дороге Харбин – Чанчунь - Шэньян – Далянь, тогда как буквально рядом в 13 км от пограничного поста (рядом со станцией Хасан) находится Японское море.

Первоначально китайской стороной была предложена такая схема: если нельзя Китаю выйти к морю (от него КНР отделяют территории Россия и КНДР), то «пусть море придет к Китаю», т.е. за счет свободного судоходства

по реке Туманной обеспечить вход морских судов по этой реке в район города Хуньчунь, где можно было построить внутренний морской порт. Однако при проработке технических вопросов углубления фарватера реки Туманная (скалистое дно, малая глубина, возможность того, что дноуглубительные работы приведут к исчезновению реки Туманная как водной артерии), пересечения его с мостом Дружбы (Хасан – Тумэнь – Ула) и незавершенность дипломатических усилий по подписанию Договоров о свободном судоходстве по реке Туманная выяснилось, что «подвести море к Китаю» нереально. Тем не менее выход к Японскому морю Китаю по прежнему был нужен. В 2002–2003 годах Китай пытался взять в аренду российский порт Зарубино на 49 лет, что означало бы его полное экономическое подчинение китайской администрации (примечательно, что из всех вариантов использование порта Зарубино в качестве порта-пункта для китайских грузов КНР устраивала только долгосрочная аренда). За это китайской стороной были обещаны огромные капиталовложения в инфраструктуру порта и полное его переоборудование с увеличением пропускной способности в 40 - 50 раз.<sup>16</sup> Если бы российская сторона согласилась бы с предложением китайских инвесторов, которые намеревались построить в порту Зарубино новый суперсовременный контейнерный терминал площадью более 18 га, заранее прозванный «вторым Пусаном», то после переоборудования и реконструкции, строительства новых глубоководных причалов его мощность могла возрасти до 500 тысяч в девятифутовом контейнерном эквиваленте (TEU), а годовая производительность до 5-6 млн. тонн грузов. Однако, по мнению вице-

---

<sup>38</sup> Порт Зарубино является круглогодичным морским портом глубиной 12 – 15 м., имеющим 4 причала длиной 650 м. каждый и шириной от 7,5 до 9,5 м. Потенциально порт способен обрабатывать 700,000 тонн грузов в год, однако вследствие недозагрузки в течении предыдущих 10 лет порт ежегодно реально обрабатывал лишь 200,000 – 300,000 тонн грузов. В основном это были круглый лес и пиломатериалы, металлопродукция, щепа, химикаты, контейнеры 40-футовые (только горизонтальным способом) и 20-футовые (горизонтально и вертикально), автомобили, любые другие не опасные генеральные и навалочные грузы массой одного места не более 20 тонн, металлолом, рыба.

губернатора Приморского края В.Горчакова, «Порт должен оставаться российской собственностью. Если мы сейчас отдадим его в аренду, встанет вопрос о передаче в аренду и специального транспортного коридора», что в итоге, как в случае с КВЖД, может привести к созданию протяженной «экстерриториальной» зоны с фактическим иностранным управлением на территории Приморского края. Минтранс России выступил против китайской аренды портов Зарубино и Посъет, и российская сторона официально и однозначно дала понять о неприятии этого плана<sup>17</sup>.

Тогда и начались усилия по «интернационализации» устья реки Туманная через ПР ООН, имея в виду, что «удельный вес» КНР в этом районе настолько велик, что тон в нем будет задавать Китай. Из района Тумэнь – Хуньчунь к Японскому морю есть три пути: существующая железная дорога Тумэнь – Хворей – Чхончжин; существующая, но почти неэксплуатируемая железная дорога Тумэнь – Аочжири – Раджин, либо новый выход железной дороги Хуньчунь – Камышовая – Зарубино (или Посъет). Из-за технического состояния дорог в КНДР и имевшихся сложностях во взаимоотношениях КНДР с КНР власти провинции Цзилинь при поддержке экспертов ПР ООН стремились построить железнодорожный выход к российским портам Зарубино или Посъет. Не дожидаясь заключения соглашений и Договора по программе «Туманган», Китай создал в районе городе Хуньчунь свободную экономическую зону, где уже действует ряд предприятий с участием иностранного капитала. КНР практически закончила строительство новой линии Тумэнь - Хуньчунь (ранее железная дорога между ними была построена японцами при оккупации Кореи и Манчжурии и

---

<sup>39</sup> Программа Фанчуань. В июне 1990 года в Чанчуне состоялась I Международная конференция по экономическому развитию СВА, на которой китайская сторона вышла с предложением о строительстве нового порта в Фанчуань - 15 км вверх по течению реки Тумэньцзян. В соответствии с китайскими планами развития зоны необходимо было проводить дренаж дна реки с тем, чтобы сравнять её уровень с уровнем моря - в этом случае Китай получил бы контроль за движением судов, наземным транспортом, экспедициями и морскими операциями. С технической точки зрения стоимость дренажных работ была бы слишком высока, поскольку дно реки постоянно заиливается.

проходила по территории КНДР), подвела железнодорожное и бетонное автомобильное полотно к пограничному переходу Краскино – Хуньчунь.

В Китае в 2009 году был разработан и одобрен проект развития Пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – бассейн реки Туманган как первой в стране зоны развития приграничных регионов. Главная цель – стимулировать реализацию многостороннего проекта освоения бассейна реки Туманган, повысить степень открытости данного региона и к 2013 году увеличить в два раза экономический потенциал зоны<sup>11</sup>.

И все же ясно, что экономике провинции Цзилинь выход к Японскому морю жизненно необходим. Поэтому, китайская сторона рассматривает возможность создания совместного предприятия по развитию порта Зарубино. Первый разговор об этом состоялся еще в 1993 году, но только в ноябре 2002 года прошли первые консультации между правлением ОАО «Морской порт Зарубино» и Канцелярией развития района «Туманган» администрации провинции Цзилинь. Подробности стали известны из интервью газете «Жэньминь жибао» Председателя наблюдательного совета ОАО «Морской порт Зарубино» Ю. Бурлинова. По его словам, «наиболее приемлемой организационно-правовой формой участия Китая в развитии порта Зарубино могло бы стать создание совместного предприятия со значительной долей собственности китайской стороны. Что касается долгосрочной аренды порта, она вряд ли возможна и бесперспективна». В то же время Ю.Бурлинов признает, что «без права управлять своим грузопотоком китайская сторона не будет делать инвестиций в реконструкцию и развитие порта», а «без привлечения в порт мощного транзитного потока грузов китайской внешней торговли порт Зарубино, находящийся в стороне от Транссиба, будет продолжать жалкое существование»<sup>12</sup>. Переориентация грузопотоков с порта Далянь на Зарубино позволит КНР сэкономить на транспортных расходах и разгрузить китайские железные дороги, а также принести России плату за транзит

китайских грузов по 80 км приморской территории. Участие КНР в развитии порта Зарубино могло бы стать реальным вкладом России в развитие экономического сотрудничества в рамках АТР и стать достойной альтернативой тупику, в который зашел проект ООН «Туманган» из-за невозможности строительства глубоководного порта в устье реки Туманная в месте соединения пограничных линий трех государств<sup>13</sup>.

В конце 1980-х – начале 1990-х годов китайские власти приступили к точечному экономическому развитию Северо-Восточного Китая, создавая зоны технико-экономического освоения. Эти зоны образованы внутри госграниц КНР и не являются особыми таможенными зонами. Территория, отведенная под них, как правило, ограничивается 5–30 кв. км и располагается вблизи железных дорог или административных центров. В граничащей с Россией провинцией Цзилинь создано 22 зоны технико-экономического освоения, среди них 4 – общегосударственного значения и 18 – провинциального. И производимую здесь продукцию надо доставлять к рынкам сбыта, а для этого нужен выход к морю. Вот почему Китай заинтересован в реализации проекта создания зоны «Туманган» на стыке границ РФ, КНДР и КНР, на территории Яньбянь-корейского автономного округа провинции Цзилинь.

На территории зоны «Туманган» действует лесоводческий и деревообрабатывающий комплекс «Сяньлиньшань», который производит более 50 видов продукции, занимается экологическим туризмом на отрогах гор «Чанбайшань». Здесь построен международный аэропорт (в 70 км от Хуньчуня), десятки современных отелей, имеющих все необходимые коммуникации, в том числе и спутниковую связь. Закончено строительство российско-китайского комплекса приграничной торговли «Цзюаньхэ», а также планируется открытие Фанчуаньского комплекса приграничной торговли и последующего превращения его в международную зону свободной торговли с участием России, Северной и Южной Кореи, Японии и



других стран. Развитие туризма в зоне «Туманган» получило мощный импульс – около десяти приморских компаний предлагают туристические поездки в Китай через пропускной пункт в г. Хунчунь. Китайские турфирмы организовали поездки на священную гору Пэктусан (Чанбайшань). В 2000 году была открыта сухопутно-морская линия Хунчунь - Зарубино – Сокчхо, пользуясь которой южнокорейские туристы следуют на Пэктусан (за время функционирования этого маршрута число посетителей из Южной Кореи выросло до нескольких десятков тысяч человек). Тогда же открылась авиалиния Яньци – Сеул, выполняющая чартерные рейсы по маршруту Яньци – Владивосток и Чаньчунь – Владивосток, которые также способствуют развитию и туризма. Построены российско-китайский Хунчуньский и китайско-северокорейский Цзюаньхэский автодорожные пограничные переходы, пропускная способность каждого из которых составляет 600 тыс. тонн грузов и 700 тыс. человек в год. Для реализации «Плана развития зоны «Туманган», развития Хунчуньской зоны экономического сотрудничества, зоны обработки экспортной продукции и российско-китайской зоны приграничной торговли, активного развития приграничной торговли и туристического бизнеса в период 11-й пятилетки китайская сторона значительно увеличила объемы перевозок по железнодорожному маршруту Хунчунь – Махалино, построила в г. Яньци новый международный аэропорт, открыло российско-китайский совместный банк, открыло в Хунчуне постоянный пункт пропуска для туристов из Южной Кореи, инвестировало более 600 млн. долл. в развитие инфраструктуры г. Хунчунь.

Началась эксплуатация морского и наземного международного транспортного коридора - 4 августа 2011 года начались сквозные перевозки по суше и морю по маршрутам Хунчунь-Зарубино (Россия)-Сокчхо (Республика Корея) и Хунчунь-Зарубино-Ниигата (Япония))<sup>14</sup>.

## **Позиция Корейской Народно-Демократической Республики**

КНДР весьма заинтересована в программе «Туманган», позволяющей ей развивать северные провинции, в первую очередь провинцию Северный Хамген, имеющую два железнодорожных выхода из КНР к Японскому морю через порты Раджин, Чхончжин и Сонджин (Ким Чак). Участие в этой программе, помимо привлечения иностранного капитала в развитие экономики КНДР, поднимает авторитет, уменьшает изолированность КНДР от мирового сообщества. КНДР активно начала создавать свободную экономическую зону Раджин-Сонбонг, называемую «золотым треугольником», приняты правовые акты, создающие инвесторам очень льготные условия работы в этой СЭТЗ, введены очень низкие ставки земельного налога на предоставляемые иностранным компаниям земельные участки и другие преференции. Однако по ряду причин, прежде всего политического характера, развитие этой СЭТЗ идет пока еще медленно, но постепенно налаживающийся процесс сглаживания конфронтации «север-юг» дает основания полагать о возможности взрывного развития зоны, если будут созданы условия для южнокорейского и японского капитала.

За прошедшие 20 лет, программа «Туманган» достигла относительно высоких результатов в реализации соглашений, подписанных правительствами стран-участниц, особенно в развитии политики взаимодействия и укрепления благоприятной бизнес-среды в регионе. Некоторые скептики полагают, что интеграция в регионе Северо-Восточной Азии идет не достаточно быстро и не имеет до сих пор ощутимых результатов. Однако не следует забывать, что интеграционные процессы – явление весьма сложное и поэтому везде в мире протекающие достаточно медленно и небезболезненно. Даже в ЕС, где страны-члены являются гораздо более однородными с точки зрения экономики и культуры, интеграционные этапы исчисляются десятилетиями, а решениям о ключевых направлениях

сотрудничества предшествуют длительные дебаты. Отношения же стран Северо-Восточной Азии имеют весьма сложную, порой драматическую историю; сильны социально-экономические, политические, культурные и языковые различия, что не позволяет достичь намеченных целей в короткие сроки. С учетом этих факторов и роли Северо-Восточной Азии в азиатском регионе, главный итог программы «Туманган» представляется в том, что этот уникальный механизм межправительственного сотрудничества устоял в первые, непростые десятилетия своего развития, внося реальный вклад в транспортное развитие, обеспечение мира, экономического сотрудничества и добрососедства в регионе. Кратко суммируя итоги развития проекта, можно выделить следующие основные этапы:

**Первый этап** – 1991-1996 годы: Начало финансирования со стороны ПРООН региональной «Программы Развития Района Реки Туманная». 1995 год – подписание пятью странами-участниками межправительственных соглашений о сотрудничестве в Туманганском регионе. В 1994 году осуществлен переезд Секретариата из Нью-Йорка в Пекин. **Второй этап** – 1997 – 2000 годы: Начало реализации подписанных соглашений. Стимулирование развития взаимной торговли, инвестиций и природоохранных мероприятий. **Третий этап** – 2001- 2004 годы: Проведение аналитических исследований направлений и методов региональной интеграции в Северо-Восточной Азии. Проработка и реализация совместных инфраструктурных проектов. **Четвертый этап** – 2005 год – по настоящее время: Обновление договорной базы сотрудничества, укрепление институциональных механизмов, расширение географических рамок проекта. Переименование программы в «Расширенную Туманганскую Инициативу» (РТИ) и ориентация на достижение практических результатов в области транспортного строительства и повышение социально-экономического развития региона.

На восьмом заседании Консультативной Комиссии (руководящего

органа) РТИ, состоявшемся в сентябре 2005 года в г. Чанчунь (Китай), государства – члены договорились о продлении срока действия базового соглашения об РТИ еще на десять лет и приняли так называемые Чанчуньские договоренности, включающие такие важные положения, как расширение географического охвата РТИ, перестройка финансового механизма, смещение приоритетов деятельности на практические совместные проекты и привлечение инвестиций в регион. В целях содействия этим целям было решено проводить в последующем ежегодные инвестиционные форумы в увязке с заседаниями Консультативной Комиссии. На том же заседании также был принят Стратегический план действий на период 2006 – 2015 годы и определены четыре приоритетные направления сотрудничества: транспорт, энергетика, туризм и инвестиции, плюс окружающая среда как связующее направление. Эти договоренности получили свое развитие на последующих заседаниях Консультативной Комиссии, состоявшихся в ноябре 2007 года в Владивостоке, в марте 2009 в Улан-Баторе и в сентябре 2010 года в Чанчуне<sup>15</sup>. Как заявил в интервью корреспонденту журнала Китай Торговый представитель РФ в КНР С.С.Цыплаков: «На 11-м заседании Консультативной комиссии Туманганского проекта (Чанчунь) были достигнуты договоренности об активизации сотрудничества в области транспорта. В перспективе на основе Туманганской инициативы, как представляется, мог бы сложиться механизм многостороннего взаимодействия в регионе Северо-Восточной Азии. Полагаю, что движение в этом направлении отвечало бы долгосрочным интересам как России, так и Китая. Одним из перспективных проектов представляется переориентация транзита грузов из северо-восточных провинций Китая на порты российского Дальнего Востока для дальнейшей их транспортировки как в третьи страны, так и в южные провинции Китая. Полагаю, что его реализация способствовала бы продвижению Туманганской инициативы»<sup>16</sup>.

Неожиданное заявление о возобновлении своего участия в реализации проекта «Туманган» было сделано правительством КНДР после визита руководителя Северной Кореи Ким Чен Ира в Пекин 3 мая 2010 г. По информации агентства «Ренхап» реализацию данного проекта будет контролировать Государственный банк развития КНДР, открытие которого состоялось в марте 2010 г. 70% акций банка, уставной капитал которого составил 10 млрд. долл. принадлежат государству, а остальные 30% вложили иностранные инвесторы через компанию «Тэпхун». Эта новость во многом пролила свет на слухи о десяти миллиардов долларов, которые Пекин якобы согласился выделить Северной Кореи в качестве экономической помощи. Хотя эти слухи были опровергнуты южнокорейскими спецслужбами, большинство международных аналитиков рассматривают внезапное возвращение Пхеньяна в проект и объявление о намерении инвестировать в его разработку миллиарды долларов как возможную схему оказания КНДР экономической помощи в обмен на возвращение Пхеньяна в переговорный процесс. Напомним, что Туманганский проект осуществляется при поддержке Программы развития Организации Объединенных Наций и имеет статус международного. Поэтому инвестиции, вложенные в него, не попадают под действие санкций ООН, введенных в отношении КНДР после проведения ядерного испытания в мае 2009 года.

Южная Корея заинтересована в развитии железнодорожной системы, чтобы иметь возможность отправлять свои товары транзитом через Россию на Запад и рассматривает возможность участия в финансировании восстановления всей Транскорейской магистрали. Железнодорожная колея на севере и юге полуострова одинакова, но дороги КНДР катастрофически устарели и нуждаются в масштабной модернизации<sup>17</sup>. Готовность принять участие в ее модернизации уже высказывали немецкие, словацкие, итальянские и южнокорейские железнодорожные компании.

Железнодорожное сообщение по Корейскому полуострову было прервано в 1953 году. Лишь спустя полвека – летом 2003 года завершилось строительство отсутствовавшего между Югом и Севером участка дороги в демилитаризованной зоне протяженностью 24 км. В 2007 году здесь были организованы пробные пробеги поездов. Таким образом состоялось соединение Транскорейской магистрали, однако в общем довольно символическое. Железная дорога, пролегающая по восточному побережью полуострова в Северной Корее, нуждается в модернизации в соответствии с современными требованиями.

Этот пилотный проект в рамках масштабного плана объединения Транссиба и Транскорейской железнодорожной магистрали и создания трансконтинентального коридора протяженностью более 10 тыс. километров позволит доставлять грузы из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу всего за две недели вместо 45 суток морским путем. По словам Президента ОАО «РЖД» В.Якунина, «В 2012 году проект заработает на 70-процентную мощность, а в 2013 году на 100 процентов с объемом перевозок до 100 тысяч контейнеров в год»<sup>18</sup>. Грузопотоки Транскорейской железнодорожной магистрали будут формироваться из объемов взаимной торговли между Россией, КНДР и республикой Корея, транзитных грузов в сообщении Республика Корея – европейские страны и обратно и, возможно, контейнерных грузов из Японии, перерабатываемых в южнокорейском порте Пусан. Проект открывает возможности участия южнокорейского капитала в освоении российского Дальнего Востока, зоны БАМа. Руководство СП «РасонКонТранс» полагает, что для реализации проекта соединения Транссиба с ТЖМ потребуется 7 млрд. долларов, для чего будут необходимы иностранные инвестиции. Интерес к проекту уже проявили инвесторы из Германии, Италии, Финляндии, Индии и Японии. В мае 2009 г. в Сеуле состоялся совместный корейско-российский семинар. Эксперты правительства республики Корея подчеркивали, что для них главный

приоритет – объединение страны, но и экономические аспекты стыковки Транссиба и Транскорейской магистрали не менее важны.

Несмотря на начало реконструкции совместного железнодорожного участка и инфраструктуры порта Раджин, при анализе целесообразности и будущей эффективности российско-северокорейского проекта, явно проступают негативные моменты, которые могут свести практически к нулю это начинание.

Во-первых, сейчас реализуется наиболее усеченный вариант МСЭЗ «Расширенная Туманганская Инициатива» - транзитные контейнерные перевозки из порта Раджин через российскую территорию. Это обстоятельство создает ситуацию, в которой изначальные, весьма масштабные планы окажутся или отложенными на неопределенно долгий срок, или вовсе забытыми;

Во-вторых, в последние годы вследствие нерациональной тарифной политики ОАО «РЖД» выгоды контейнерного транзита через Россию по Транссибирской магистрали в большей степени иллюзорные, чем реальные, поскольку возникло несколько серьезных препятствий. В частности, это высокий тариф на транспортировку. К примеру, доставка 40-футового контейнера из Шанхая в Алма-Ату по проложенной Китаем Евроазиатской транспортной магистрали обойдется в 3713 долл. США, тогда как доставка из Владивостока в Алма-Ату – 4526 долл. США, т.е. на 18% дороже. На более высокие тарифы влияют как большее расстояние, так и недостатки тарифной политики ОАО «РЖД», которое часто меняет тарифы, что вносит хаос в работу транспортных компаний. Судоходные компании устанавливают тарифы 1 раз в год, заблаговременно уведомляя об этом грузоотправителей, тогда как ОАО «РЖД», как уже отмечалось, меняет тарифы по 2-3 раза в год.

В-третьих, Федеральная таможенная служба Российской Федерации (ФТС России) часто задерживает транзитные грузы по различным причинам, что заставляет грузоотправителей отказаться от перевозки через ее

территорию. Так, компания «Samsung» отказалась от транзита через Россию после задержания таможенными несколькими крупными партиями бытовой техники, идущей в страны Северной Европы. Суммарно, действия ОАО «РЖД» и ФТС России привели к резкому сокращению транзитных грузоперевозок по Транссибу. В 2005 году они составляли 126 тыс. ДФЭ<sup>19</sup> (90% от максимального уровня контейнерного транзита по Транссибу, достигнутого в 1981-1982 годы), а уже в 2006 году снизились до 40 тыс. ДФЭ, в 2007 году – 42,6 тыс.

В-четвертых, техническое оснащение ОАО «РЖД» не позволяет рассчитывать на крупный контейнерный грузопоток. У транспортных компаний дефицит 40-футовых контейнеров, на которые приходится около 70% мирового контейнерного грузопотока, нет новых 45-футовых контейнеров, не хватает фитинговых платформ. Многие станции, например Находка-Восточная, не справляются с потоком грузов, и на ДВЖД нередко создаются пробки, особенно во время сезонных перевозок угля и мазута. Так, например, в феврале 2009 года на ДВЖД образовалась пробка из 130 составов, поскольку порт «Восточный» зимой не в состоянии разгрузать более 500 вагонов в сутки. Наконец, правила ОАО «РЖД» требуют подавать заявку на перевозку за 15 дней до начала перевозок и крайне жестко регламентируют перевозки 20- и 40-футовых контейнеров. Таким образом, по уровню сервиса и технических возможностей перевозок ОАО «РЖД» резко уступает судоходным компаниям.

В-пятых, даже в случае полного успеха и увеличения объема перевозок на 100 тыс. ДФЭ в год, все равно к положению России в этой сфере это мало что добавит. В суммарных годовых перевозках Азия – Европа – Азия, составляющих около 20 млн. ДФЭ, Россия занимает сейчас 0,2%<sup>20</sup>. Успех реконструкции порта Раджин и восстановление российско-северокорейского участка железной дороги повысит российскую долю в международных перевозках лишь до 0,7% - в любом случае, Россия будет занимать ничтожно



малую долю рынка международного евроазиатского транзита. Не стоит исключать также политические риски перевозок грузов через северокорейские порты.

В целом можно сказать, что реконструкция магистрали Хасан – Раджин представляет собой в большей степени политический, чем экономический проект. Внезапное начало реализации проекта после длительного периода бесплодных переговоров с южнокорейской стороной больше находится в плоскости стремления России продемонстрировать активную внешнюю политику и наличие партнеров в АТР.

Резкое падение объемов транзитных контейнерных перевозок после 2005 года, которые так и не восстановились до сих пор, позволяет утверждать, что перспективы контейнерного транзита через порт Раджин и северокорейскую железнодорожную магистраль более чем туманные<sup>21</sup>.

### **Позиция Республики Монголии**

Из всех стран-участниц программы лишь Монголия имеет возможность использовать (и использует) международное право «лендбриджа» (мост через страну) – право требовать обеспечения выхода к морю страны, не имеющей такого выхода. Поскольку Монголия интенсивно ведет небезуспешные поиски угля, железных и полиметаллических руд, урана, нефти и других природных ресурсов в восточной части страны (район Чойбалсан –Халхин-Гол), она заинтересована в создании транспортной связи этого района с морем и, поэтому, свое участие в программе «Туманган определили очень четко – создание лендбриджа к порту Зарубино. Как развивающаяся страна Монголия имеет право на приоритетную помощь мирового сообщества для своего развития и надеется использовать эту помощь в программе. На переговорах монгольские представители демонстрируют лояльность почти ко всем предложениям ПР ООН и других участников.

### **Позиция российской стороны (на федеральном уровне)**

Основные положения позиции в переговорах по программе «Туманган» позиция федеральных органов России сводились к следующему:

1. Участие России в программе «Туманган» обязательно и должно быть в меру активным, но осторожным, исходя из интересов России в отношениях с другими странами-участницами.

2. Недопустимы любые соглашения и обязательства в рамках программы «Туманган», влекущие за собой нарушения территориальной целостности, хотя бы малейшей утраты суверенитета и контроля за процессами на российской территории, негативное влияние на экологическую обстановку на российской территории.

### **Позиция представителей Приморского края**

Основные положения позиции представителей края, кроме общих с федеральными представителями, изложенными выше, можно обобщить следующим образом:

1. Создание единого транзитно-транспортного коридора через все порты, входящие в границы программы – от Чхонджина до Восточного со специализацией портовых районов и распределением грузопотоков к этим районам по основным коридорам и рокадам.

2. Жесткие экологические ограничения на производственную деятельность и урбанизацию Хасанского района, особенно в низовьях реки Туманная и в районах заповедников и заказников, согласованность развития смежных районов КНР, КНДР и России в процессе их сотрудничества.

3. Специализация юга Хасанского района только на транзитно-транспортных функциях и рекреации населения без сколь-нибудь существенного развития промышленности. Может быть допущено создание экологически чистых производств в районе бухты Троицы (порт Зарубино) с возможностью формирования здесь небольшой СЭЗ, промпарков или технопарков.

Такая позиция (хотя и не сразу и не без острых дискуссий) встретила понимание и поддержку ПРООН и была учтена в итоговом докладе и проектах документов по программе (в частности, в Меморандуме по вопросам охраны окружающей среды).<sup>22</sup>

### **Положительные стороны участия России и Приморского края в программе «Туманган»**

1. Программа «Туманган» разрабатывается и будет реализовываться под эгидой ООН и при ее поддержке. Это придает ей «моральный» авторитет и гарантии, т.е. инвесторы относятся к проектам, входящим в программу, как апробированным ПРООН и, поэтому, более надежным, чем предполагаемые вне программ проектам.

2. В северо-восточном Китае и Монголии формируются новые или получают новое направление (вместо Даляня) существующие грузопотоки массовых грузов (зерно, соя, бобы, кукуруза, уголь, руды) и контейнерных грузов (из СЭЗ Хуньчунь, Тумэнь, Яньцзи, промрайонов провинции Цзилинь). Направление этих грузопотоков через порты юга Приморья дадут новый импульс развитию портов от Восточного до Посъета.

3. Выявлена реальная возможность создания стабильного пассажиропотока между провинцией Цзилинь и Республикой Корея (с возможным продолжением до Японии), связанного с поездками этнических корейцев, проживающих в провинции Цзилинь и префектуре Тоттори. Использование для этих целей порта Зарубино (или Посъет) и перехода Краскино – Хуньчунь принесет выгоду краю от экспорта транзитно-туристических услуг.

4. Импорт угля из провинций Цзилинь и Хэйлунцзян позволит сгладить остроту топливного кризиса в крае.

5. Сотрудничество с КНР в вопросах охраны окружающей среды позволит уменьшить ущерб, наносимый Китаем природной среде Хасанского района.

Развитие Приморского края в свете международного сотрудничества в формате Расширенной Туманганской Инициативы (РТИ), а также такими организациями, как Форум АТЭС, Ассоциация региональных администраций стран Северо-Восточной Азии (АРАССВА), ЭСКАТО ООН и пр. демонстрирует наличие устойчивого интереса стран СВА и АТР к развитию экономического сотрудничества в данном регионе, включая район, известный ранее как «бассейн реки Туманной» (зона покрытия «Туманганского проекта» в прошлом). В настоящее время данный интерес обусловлен различными факторами:

- наличием в регионе стран с развитыми экономиками и с высокими темпами экономического роста;
- интенсивным развитием в регионе интеграционных процессов, опирающихся на взаимозависимость и возможности взаимодополнения экономик этих стран;
- усилением внутрирегиональных и межрегиональных торгово-экономических связей и возможностей для их активного развития на взаимовыгодной основе (сотрудничество в сфере торговли, инвестиций, энергетики, туризма, транспорта, в том числе обслуживание общей для региона грузовой базы);
- возможностью оптимизации размещения производительных сил и маршрутов товародвижения в регионе;
- потребностью стран в укреплении мира и добрососедских отношений, включая вовлечение КНДР в процессы мирного экономического развития;

- несбалансированностью размещения экономической активности и населения в регионе и наличием территорий, где в ближайшие годы ожидается бурный экономический рост.

В настоящее время данный интерес выражается в разных формах, в том числе:

- в политических оценках и исторических притязаниях;
- в текущих инвестиционных предложениях и реализуемых проектах;
- в жесткой конкурентной борьбе за политико-экономические позиции. Интерес международного окружения к Дальнему Востоку России в целом, к Приморскому краю (особенно к его южной части), в частности, основан на не реализованном в полной мере потенциале его экономического развития и возможности получения взаимной выгоды в случае реализации этого потенциала в региональном экономическом пространстве СВА и АТР. Этот интерес связан, прежде всего:

- с доступом к российским сырьевым ресурсам, в том числе по надежным существующим транспортным маршрутам;

- с иными возможностями обеспечения своего развития, например, при создании региональных энергетических и транспортных систем, в том числе с использованием новых транзитных маршрутов (например, проходящих по территории Приморья).

Сложившаяся ситуация открывает для России ряд новых возможностей для собственного развития, укрепления ее роли в мире и интеграции в экономическое и транспортное пространство АТР, в том числе за счет:

- строительства на юге Приморского края международного порта транзитного назначения (способного принести **существенный** социально-экономический и технологический эффект);
- активизации транспортных коридоров, проходящих по территории Приморского края, и трансформации их в будущем в «экономические коридоры развития»;
- создания в крае особой экономической зоны (системы ОЭЗ, включающей элементы зон различных типов: технико-внедренческой, промышленно-производственной, туристско-рекреационной и портовой).

Представляется, что международным окружением в АТР подобная позиция России будет оценена как прагматичная и конструктивная, направленная на последовательное продвижение национальных интересов, реализацию собственного геополитического и экономического потенциала, укрепление мира, добрососедских отношений и собственной экономической безопасности.

До сих пор роль России в этом регионе международным окружением оценивается как пассивная, тормозящая развитие как самой России (на ее востоке и в целом), так и окружающих стран, что в значительной мере вызывает завуалированное или открытое раздражение как минимум соседей по СВА. Как результат, сложившаяся ситуация не способствует развитию в этом регионе благоприятных для России политических и экономических сценариев.

Традиционно российские аналитические центры не в полном объеме оценивают ситуацию: анализ с точки зрения развития

европейских территорий страны превалирует над другими взглядами, потребности и возможности развития восточных территорий страны учитываются не в полной мере. Тем временем весьма разные интересы стран СВА и АТР в развитии этой территории могут быть сбалансированы, что позволяет реализовать здесь эффективные проекты международного сотрудничества, направленные на социально-экономическое развитие региона со значительной выгодой для России. Именно такие проекты могут стать основой для формирования на юге Приморья коммуникационной площадки России в АТР и СВА.

Следует обратить внимание на следующее:

- Цели ряда международных организаций и механизмов сотрудничества, таких как РТИ, АТЭС, ЭСКАТО ООН, Ассоциация региональных администраций стран Северо-Восточной Азии (АРАССВА) и др. совпадают с интересами России в этом регионе, более того, Россию можно отнести к наиболее заинтересованным странам в достижении этих целей.

- Конструктивная активизация позиции России в отношении развития Хасанского района может стать миссией, которую в международном окружении давно ожидают от России.

- Все российские федеральные и региональные программы развития, реализуемые в этом регионе мира, должны учитывать возможности достижения своих целей путем расширения международного сотрудничества в рамках системы международных организаций, таких как РТИ, АТЭС, ЭСКАТО ООН, АРАССВА и т.д.

- Приморью необходимо использовать различные формы и инструменты международного сотрудничества - это, безусловно,

полезно России в плане развития экономики, транспорта, туризма, торговли, привлечения иностранного капитала. Подобное развитие охватывает многие другие направления, включая энергетику, экологию, безопасность и т.д.<sup>23</sup>

---

<sup>1</sup> Черная И. Приграничное сотрудничество России и Китая на Дальнем Востоке//Вопросы экономики. № 5. 2006. с. 133.

<sup>2</sup> См. материалы: Changchun Agreement of the member Countries of the Greater Tumen Initiative. 2 September 2005. Changchun. China (pp. 1-3); Ulaanbaatar Declaration. The 10<sup>th</sup> Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative. 24 March 2009. Ulaanbaatar. Mongolia (pp. 1-2); Changchun Declaration. The 11<sup>th</sup> Consultative Commission Meeting of the Greater Tumen Initiative. 1 September 2010. Changchun. China (pp. 1-4).

<sup>3</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7592312.html>.

<sup>4</sup> Костюнина Г.М., Баронов В.И. Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая)//Вестник МГИМО-Университета. № 2 (17). 2011. с. 170.

<sup>5</sup> Холоша М.В. Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал//Пространственная экономика. № 2 (26). 2011. с. 178-179.

<sup>6</sup> Beijing Review. November. 11-17.1996.

<sup>7</sup> <http://www.olegarin.com/olegaqrin/atr-p.63.html>.

<sup>8</sup> Arin O., Aliyev R. Integration of Russian Far East into East Asia's Economy// The Korea Times. November. 16.1991.

<sup>9</sup> [http://www.bjreview.com/business/txt/2011-06/13/content\\_367369\\_2.htm](http://www.bjreview.com/business/txt/2011-06/13/content_367369_2.htm).

<sup>10</sup> <http://www.rusglobus.net/Arinbooks/ATR/35/htm>.

<sup>11</sup> Костюнина Г.М., Баронов В.И. Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая)//Вестник МГИМО-Университета. № 2 (17). 2011. с. 176.

<sup>12</sup> Жэньминь жибао. 14.11.2002.

<sup>13</sup> Верхотуров Д.Н. Туманган: перспективы туманной//Корейский полуостров: время новых вызовов. Доклады, представленные на XIII научной конференции корееведов России и стран СНГ. Москва. 30 – 31 марта 2009 года. М., Институт Дальнего Востока РАН. 2009. с. 182.

<sup>14</sup> <http://russian.people.com.cn/31518/7178827.html>.

<sup>15</sup> <http://www.rcdm.ru/?p=3942>; [www.tumenprogramme.org](http://www.tumenprogramme.org).

<sup>16</sup> Китай. № 12(62). 2010/ISSN 1052-5010. с. 26.

<sup>17</sup> Нехорошков В.П. Перспективы развития проекта соединения Транссибирской и Транскорейской магистралей: инвестиционный аспект//Проблемы Дальнего Востока. № 1. 2011. с. 159.

<sup>18</sup> Приморский край//Российская газета. № 4767. 8.11.2008.

<sup>19</sup> ДФЭ (или TEU) – это 20-футовый эквивалент, условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, то есть ДФЭ эквивалентно 20-футовому контейнеру.

<sup>20</sup> Бородин П.П. Концепция комплексной программы «Строительство высокотехнологичной евроазиатской транспортной системы на период 2009 – 2020 годы». М., с. 10.

<sup>21</sup> Верхотуров Д.Н. Туманган: перспективы туманной//Корейский полуостров: время новых вызовов. Доклады, представленные на XIII научной конференции корееведов России и стран СНГ. Москва. 30 – 31 марта 2009 года. М., Институт Дальнего Востока РАН. 2009. с. 184 – 186.

<sup>22</sup> <http://www.tumenprogramme.org>.

<sup>23</sup> Холоша М.В. Гулидов Р.В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал //Пространственная экономика. № 2 (26). 2011. с. 180-181.



