

Развитие сотрудничества России со странами Азии в области транспортно-логистической инфраструктуры

УДК 339.9:656+658.7/.8

ББК 65.428+65.37

С-773

У.Я. Старостина

Уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры во многом определяет конкурентные возможности стран и влияет практически на все экономические показатели, включая рост ВВП. По прогнозам ОЭСР, к 2030 году мировой ВВП удвоится, что приведет к росту международной торговли и увеличению спроса на транспортные услуги. В этих условиях перед Россией встает задача существенной модернизации своей транспортной инфраструктуры с тем, чтобы наилучшим образом использовать возможности своего географического положения в центре евроазиатского континента. В Российской Федерации разработана Транспортная стратегия до 2030 года, которая направлена на создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе терминалов и логистических парков, перевооружение компаний современным подвижным составом, оснащение предприятий транспорта техническими средствами и информационными системами.

Существующая транспортная инфраструктура не может обеспечить растущие потребности экономики. Наличие «узких мест» на стыках различных видов транспорта, неравномерное развитие транспортной сети, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, отставание развития дорожной сети от уровня автомобилизации, низкие скорости перевозок становятся тормозом на пути дальнейшего экономического роста и развития, как восточных регионов, так и страны в целом.

В рамках принятых федеральных программ¹ по социально-экономическому развитию восточного макрорегиона планируется создание территорий опережающего развития (ТОР) с благоприятными условиями для ведения бизнеса. Инвестиционную деятельность по реализации проектов комплексного развития восточных территорий (КРТ), в том числе инвести-

¹ Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года, Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007 - 2015 годы и другие

рование в проекты транспортно-логистической инфраструктуры, предполагается осуществлять при содействии «Фонда развития Дальнего Востока и Байкальского региона».

В условиях активизации внимания в стране к развитию восточных регионов особое место занимает вектор взаимовыгодного сотрудничества России с Китаем и Республикой Корея. Страны-соседи обладают уникальным опытом сверхбыстрого строительства современных объектов транспортной инфраструктуры с внедрением передовых технологий. Более высокий, по сравнению с Россией, уровень развития транспорта в Китае и Южной Корее нашел подтверждение в исследовании инфраструктуры Всемирного экономического форума, в рамках которого были проанализированы данные по 148 экономикам. Следует отметить, что Россия заняла 93 позицию, Китай – 74, а Республика Корея – 23-ю² (см. таблицу 1).

Таблица 1

Сравнительная характеристика уровня развития транспортной инфраструктуры России, Китая и Республики Корея в 2013 году

Страны	Качество инфраструктуры		Автомобильные дороги		Железнодорожная инфраструктура		Портовая инфраструктура		Аэропортовая инфраструктура	
	место	рейтинг	место	рейтинг	Место	Рейтинг	место	Рейтинг	место	рейтинг
Россия	93	3,8	136	2,5	31	4,2	88	3,9	102	3,9
Китай	74	4,3	54	4,5	20	4,7	59	54,5	65	4,5
Корея	23	5,6	15	5,8	8	5,7	21	5,5	22	5,8

Источник: составлено по материалам Всемирного экономического форума // World Economic Forum The Global Competitiveness Index 2013–2014 http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf

Транспортная инфраструктура России, по сравнению с КНР и РК, отстает по всем приведенным показателям. В свою очередь, Республика Корея лидирует по качеству железнодорожных магистралей и входит в десятку стран-лидеров, занимая 8-ю позицию.

Представляется интересным также привести данные Всемирного Банка, который опубликовал результаты исследования Индекса эффективности логистики

² The Global Competitiveness Report 2013–2014 http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf



(LPI), показывающего уровень развития логистики в международной торговле 160 стран (см. таблицу 2).

Таблица 2
Основные показатели развития логистики России, Китая и Республики Корея в 2013 году

Страны	Эффективность таможен		Транспортная инфраструктура		Международные перевозки		Уровень Сервиса		Отслеживание груза		Своевременность поставок	
	133	2.20	77	2.59	102	2.64	80	2.74	79	2.85	84	3.14
Россия	133	2.20	77	2.59	102	2.64	80	2.74	79	2.85	84	3.14
Китай	38	3,21	23	3,67	22	3,50	35	3,46	29	3,50	36	3,87
Корея	24	3,47	18	3,79	28	3,44	21	3,66	21	3,69	28	4,0

Источник: составлено по материалам Connecting to Compete 2014 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators http://lpi.worldbank.org/sites/default/files/LPI_Report_2014.pdf

Республика Корея по индексу LPI занимает 21 позицию, в то время как Россия значительно отстает, занимая 90-ю³. Таким образом, неразвитость транспортно-логистической инфраструктуры является сдерживающим фактором для развития отечественной экономики в целом.

Важным фактором успеха азиатских стран в развитии транспортно-логистической инфраструктуры является использование государственно-частного партнерства (ГЧП) в финансировании проектов. Так, например, Республика Корея модернизирует свою отрасль в соответствии с Планом развития транспортно-логистической инфраструктуры до 2020 года и успешно применяет механизм ГЧП. Крупнейший фонд Macquarie Korea Infrastructure Fund совместно с государственными структурами специализируется на инфраструктурных проектах, в том числе и долгосрочных. Такие партнерства на основе концессионных соглашений наиболее успешны в транспортной инфраструктуре (строительство и реконструкция автомобильных и железных дорог, аэропортов, морских и речных портов)⁴.

³ Connecting to Compete 2014 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators http://lpi.worldbank.org/sites/default/files/LPI_Report_2014.pdf

⁴ Macquarie Korea Infrastructure Fund <http://static.macquarie.com/dafiles/Internet/mgl/mkif/en/news/2014/docs/2014-08-08-ir-general-3q-eng.pdf?v=5><http://static.macquarie.com/dafiles/Internet/mgl/mkif/en/news/2014/docs/2014-7-31-1h-results-presentation-eng.pdf?v=2><http://www.macquarie.com/mgl/mkif/en/mkif-assets/gwangju-2nd-beltway-section-1> file:///C:/Users/user/Downloads/

Федеральной программой «Развитие транспортной системы РФ на 2010 – 2020 годы» также предусмотрен механизм софинансирования: по оценкам экспертов, на финансирование развития транспортной инфраструктуры необходимо 11,4 трлн рублей, из которых из средств бюджетов различных уровней должно быть направлено 5,5 трлн рублей (48%), а остальные 5,9 трлн рублей (52%) предполагается получить от частных инвесторов⁵.

В частности, в подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» заявлена реализация тринадцати крупных инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства, включая средства Российского инвестиционного фонда прямых инвестиций (РФПИ). РФПИ за 2013 год закрыл 8 инвестиционных сделок, в том числе и в транспортной инфраструктуре, проинвестировав совместно с партнерами более 2,6 млрд долларов США⁶. По оценкам РФПИ, 10% увеличение инвестиций в инфраструктуру ведет к повышению ВВП на 1%⁷.

Первым крупным частным фондом, ориентированным непосредственно на развитие инфраструктуры в России и странах СНГ является Macquarie Renaissance Infrastructure Fund (MRIF), в число основных инвесторов которого входят Внешэкономбанк, Международная финансовая корпорация, ЕБРР, Евразийский банк развития, Казына Капитал Менеджмент (Казахстан), Macquarie Group и Ренессанс Групп. Потребность в частном финансировании российских инфраструктурных объектов оценивается в 28 млрд долл. США в год и MRIF рассчитывает стать основным игроком на этом рынке⁸.

Одним из направлений взаимовыгодного партнерства стран является создание совместных инвестиционно-финансовых платформ, специализирующихся на проектах в транспортно-логистической отрасли. Подобные соглашения уже были подписаны Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ) и Корейской инвестиционной корпорацией, а также Внешэкономбанком и Korea Eximbank. Помимо двусторонних связей активизируется и многостороннее сотрудничество. Так, в 2013 году Внешэкономбанк, Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), Китайская инвестиционная корпорация (СІС) и Российско-китайский инвестиционный фонд (РКИФ) подписали Меморандум о взаимопонимании⁹, устанавливающий принципы развития сотрудничества в сфере инвестиций в инфраструктурные проекты в Дальневосточном регионе России, который будет способствовать дополнительному привлечению долгосрочных вложений в реализацию крупных инфраструктурных проектов.

⁵ Транспортная инфраструктура http://www.transproekt.ru/otrs1/2_0.htm

⁶ РФ вышла на 3 место в мире по притоку прямых иностранных инвестиций <http://www.rg.ru/2014/01/29/investiciya-site-anons.html>

⁷ РФПИ <http://rdif.ru/fullNews/549/>, по оценкам ОЭСР на 0,8%

⁸ Macquarie Renaissance Infrastructure Fund <http://www.macquarie.co.uk/mgl/uk/about/news/2011/13122011>

⁹ РФПИ <http://rdif.ru/fullNews/375/>



В качестве примера инвестиционного сотрудничества можно привести строительство железнодорожного моста через Амур в Китай длиной в 2,2 км. Заявленными инвесторами данного проекта являются Российско-Китайский инвестиционный фонд, который был создан совместно РФПИ и China Investment Corporation, и Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона. Проект станет стимулом к развитию инфраструктуры на Дальнем Востоке, открывающий доступ к месторождениям черных (Еврейская автономная область) и драгоценных (Амурская область) металлов. По оценкам Министерства развития Дальнего Востока, реализация данного проекта значительно увеличит налоговые поступления в региональный бюджет, создаст более 3 тысяч новых рабочих мест и будет стимулировать формирование территорий опережающего развития (ТОР)¹⁰. Объем инвестиций составит примерно 400 млн долларов США. Путь доставки российских грузов в Китай сократится на 700 км. С использованием данного моста будут перевозиться 21 миллион тонн грузов ежегодно. Строительство моста через Амур должно завершиться в 2016 году, чему должен способствовать значительный опыт Китая в строительстве мостов в сжатые сроки.

Особый интерес России, Китая и Республики Корея вызывают проекты, касающиеся развития международных транспортных коридоров, в которых наша страна является транзитным звеном, соединяющим страны АТР и Европы. Территориальная близость этих государств, наличие в России богатой ресурсной базы, а также платежеспособные российские и европейские рынки сбыта для китайской и корейской продукции определяют заинтересованность Китая и Республики Корея в увеличении своего присутствия в крупных инфраструктурных проектах, проводимых российской стороной.

В настоящее время масштабным проектом является строительство единого транспортного коридора из Республики Корея, через КНДР и Россию, в европейские страны. В 2014 году в Пхеньяне прошла 29 сессия Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), членами которой являются Россия, КНР и КНДР, а Республика Корея выступила в качестве наблюдателя. Это было связано, прежде всего, с ее участием в строительстве Транскорейской железнодорожной магистрали и возможностью подключения южнокорейских бизнесменов к развитию портов и железнодорожной инфраструктуры в КНДР¹¹. Строительство железнодорожной магистрали «Трансиб-Транскорея» позволит создать условия для привлечения части грузов с трансокеанского пути из Азии в Европу на континентальный маршрут. На сессии также было запланировано инвестиционное и технологическое сотруд-

¹⁰ Российско-китайский инвестфонд профинансирует строительство железнодорожного моста через Амур <http://www.dvnovosti.ru/khab/2014/04/27/19547/#ixzz30CY22YS2>

¹¹ Южную Корею допустили к участию в совещании Организации сотрудничества железных дорог <http://onekorea.ru/2014/04/22/yuzhnyuyu-koreyu-dopustili-k-uchastiyu-v-soveshhanii-organizacii-sotrudnichestva-zheleznix-dorog/>

ничество России, Северной и Южной Кореи в реконструкции участков железных дорог, примыкающих к портам обеих стран, а также магистралям северо-востока Китая¹². Россия, выступая посредником в отношениях между Южной и Северной Кореей, принимает на себя определенные экономические и политические риски. На сегодняшний день введен в действие участок Хасан (Россия) – Туманган (КНДР) – Раджин (КНДР) и контейнерный терминал в порту Раджин, что открывает определенные перспективы на рынке грузоперевозок со странами АТР. Использование северокорейского порта для российско-корейских и международных перевозок способствует укреплению позиций России в экономике региона и содействует межкорейскому экономическому диалогу¹³.

Магистраль «Транссиб – Транскорея» потенциально позволяет сократить время транспортировки грузов из Республики Корея в Европу с 30-45 до 15 суток, а объем транзитных перевозок по Транссибу (ТСМ) может увеличиться с 45 тысяч 40-фунтовых контейнеров до 500-600 тысяч¹⁴. Однако это станет возможным только в том случае, если Россия сумеет провести серьезную модернизацию своих транспортных мощностей. К сожалению, на настоящий момент 90% путей Транссиба и БАМа работают с критическим уровнем загрузки, и наиболее сложной является ситуация на подходах к морским портам. По оценкам экспертов¹⁵, в 2015 году пропускные способности будут исчерпаны, что станет тормозом экономического развития всего восточного макрорегиона.

Следовательно, российские железные дороги нуждаются в модернизации и организации скоростного сообщения с использованием современных технологий, а Республика Корея и Китай имеют значительный опыт в создании высокотехнологичных скоростных магистралей. В октябре 2014 года был подписан меморандум о разработке проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва – Пекин, включающего приоритетный проект высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань. Китайская сторона выразила готовность участвовать в проекте в рамках государственно-частного партнерства. Россия, в свою очередь, рассматривает возможность использования китайских технологий в области высокоскоростного железнодорожного сообщения, строительстве и производстве оборудования¹⁶.

¹² Шлагбаум поднят <http://www.rg.ru/2014/08/01/vosstanovlenie.html>

¹³ Южная Корея расширяет инвестиции в регионы России <http://www.rg.ru/2013/12/17/korea.html>

¹⁴ Пак Ен Кюн. Логистические методы повышения транзитного потенциала Транссибирской магистрали: На примере железнодорожного сообщения Республика Корея - Российская Федерация <http://www.dissercat.com/content/logisticheskie-metody-povysheniya-tranzitnogo-potentsiala-transsibirskoi-magistrali-na-prime#ixzz3Gb2ABUuf>

¹⁵ Ступин И. Дайте дорогу экономике «Эксперт» №25 (808) <http://expert.ru/expert/2012/25/dajte-dorogu-ekonomike/>

¹⁶ Официальный сайт ОАО «РЖД» http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=1359



Важно отметить, что в Азии осуществляются конкурирующие с Россией проекты. В частности, в настоящее время реализуется проект северный трансазиатский коридор «Новый Шелковый путь» («Второй евразийский сухопутный мост») общей протяженностью 10900 км, который пролегает от Ляньюньгань, и через Казахстан и Россию выходит на Западную Европу. По оценкам китайских специалистов, он сформирует экономическую зону, реализующую до 23% мирового экспорта¹⁷. Идея создания экономической зоны «нового Шёлкового пути» была выдвинута Си Цзиньпином осенью в 2013 году для укрепления экономических связей и сотрудничества с целью «расширения пространства развития стран Евразии». Он заверил, что Китай будет оказывать содействие странам, входящим в эти зоны сотрудничества, в строительстве объектов инфраструктуры, включая транспортную сеть, объекты электроснабжения, телекоммуникации. Параллельно новому Шелковому пути планируется строительство международной автодорожной магистрали, рекордной по своей протяженности: по России – 2200 км, Казахстану – 2787 км, Китаю – 3425 км.

В настоящее время в Ляньюньгань ведется строительство транспортно-логистического глубоководного порта Сюйвэй площадью 75 кв. км, который будет принимать суда водоизмещением 300 тыс. тонн и планируемый грузооборот в течение семи лет достигнет 200 млн тонн. На сегодняшний день уже построены четыре причала. Сюйвэй будет исходной точкой «нового Шелкового пути»¹⁸.

Пекин является инициатором создания новой международной организации – Фонд Шёлкового пути и намерен перечислить на эти цели 40 млрд долларов США, что будет способствовать привлечению инвесторов к участию в создании «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века». Важная роль в проекте отводится Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ), о создании которого 24 октября 2014 года в Пекине подписали меморандум представители 21 азиатской страны. Уставной капитал банка составит 100 млрд долларов США, а штаб-квартира расположится в Пекине. АБИИ начнет функционировать к концу 2015 года¹⁹.

На сегодняшний день Китай и Казахстан реализуют еще один проект создания железнодорожной магистрали в обход территории России. Развитие промышленности на севере и северо-западе КНР, в том числе благодаря переносу ряда производств из Америки и Европы, увеличивают спрос на грузоперевозки. Таким образом, строительство Транскитайской железнодорожной магистрали ЕС – Китай обеспечит растущие потребности страны²⁰.

¹⁷ Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание russian.news.cn/china/2013-12/26/c_132997832.htm. Новый Шелковый путь. «Expert Online», 06 июл 2011.

¹⁸ Китай. Транспорт http://polpred.com/?ns=1&ns_id=971544

¹⁹ Китай направит десятки миллиардов долларов на создание нового шёлкового пути <http://russian.rt.com/article/58520#ixzz3J2B0QUGa>

²⁰ Россия прошита Транссибом. Российская газета. Спец. Выпуск «Железнодорожный транспорт» <http://www.rg.ru/gazeta/rg-spec/2014/08/01.html>

Реализация данного проекта является «вызовом» для российской экономики, поскольку может снизить грузопоток Транссибирской магистрали. Если Россия не увеличит темпы по модернизации международного транспортного коридора, то значение ее транзитного потенциала резко упадет, и как следствие, сократится освоение и развитие восточных регионов страны, напрямую зависящих от эффективно действующей транспортной системы.

Росту объемов евроазиатских перевозок будет способствовать и развитие морского транспортного коридора – Северный морской путь (СМП), который позволит осуществлять транспортировку грузов в 1,5 раза быстрее, чем через перегруженный Суэцкий канал. Более того, Красное море, Индийский океан и Малаккский пролив небезопасны для судоходства в связи с присутствием там пиратов, что повышает риски и затраты, связанные с обеспечением безопасности судоходства.

Для эффективного функционирования СМП необходимо кроме всего прочего создание транспортно-логистических комплексов, включающих «сухие порты», бункеровочные и контейнерные хабы, шельфовую инфраструктуру. В 2013 году 14 стран, находящихся в регионе ЭСКАТО, подписали Межправительственное соглашение о «сухих портах»²¹, которое будет способствовать наращиванию товарооборота с использованием морского и железнодорожного транспорта. Первый транспортно-логистический «сухой порт» в России планируется построить между Владивостоком и Находкой на станции Угольная, что упростит и ускорит доставку грузов²². Вступление России в ВТО привело к росту контейнерного грузопотока, обработка которого требует создания сквозного транспортного сервиса с использованием современных логистических технологий. «Сухой порт» позволит не только оптимизировать перемещение экспортных грузопотоков через порты Приморского края, но и будет способствовать бесперебойной загрузке Транссибирской магистрали. Одной из логистических проблем в Приморском крае является длительная процедура обработки грузов. Создание международного бункеровочного хаба в Приморье сократит процедуры при оформлении заходов судов в порты и обеспечит развитие логистической инфраструктуры. Впервые эта идея получила одобрение в Совете Федерального агентства морского и речного транспорта осенью 2012 года. В июле 2014 года в порту Славянка, первым клиентом бункеровочного порта стал контейнеровоз APL VANDA, который сошел с доков Южной Кореи и получил 8 000 тонн мазута. Бункеровочный бизнес в Юго-Восточной Азии составляет более 65 млн тонн нефтепродуктов ежегодно, из которых 43 млн тонн приходится на Сингапур, второе место занимает Пусан. Развитие бункеровочного хаба в Приморском крае достаточно перспективно. К концу 2014 года прогнозируется выйти на уровень 5,3 млн тонн²³. Основными компаниями на бункеровочном рынке

²¹ Транспортно-логистические комплексы за пределами портов, предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и хранению грузов импортного и экспортного назначения с возможностью оформления и таможенного досмотра непосредственно на месте.

²² На Дальнем Востоке РФ появится первый «сухой порт» http://rss.novostimira.com/n_5495144.html

²³ Точка роста для Дальнего Востока <http://www.tks.ru/logistics/2013/11/11/0012/print>



являются «Газпром», «Роснефть», «НК Альянс» и «Транзит-ДВ». Конкурентным преимуществом российских бункеровочных хабов для иностранных перевозчиков является привлекательная цена на бункерное топливо, за счет возврата НДС, однако существует проблема в переваливании транзитных грузов в портах Дальнего Востока. Поэтому необходимо параллельно с бункеровочными, создавать и контейнерные хабы.

Контейнерный хаб представляет собой мощный терминал с современной инфраструктурой, перерабатывающий не менее 2-3 млн TEU²⁴ в год и принимающий грузопотоки по схемам: «суша-море» и «море-море», то есть, используя траншшипмент (transshipment) – контейнеры собираются со всего региона на территории хаба и отправляются дальше транзитными морскими путями. В настоящее время на долю транзитных грузов в Приморье приходится всего 0,3%, поэтому главной задачей является создание конкурентоспособного сервиса на основных направлениях перевозки транзитных грузов и расширение присутствия региона на рынке контейнерных перевозок Северо-Восточной Азии²⁵.

Строительство контейнерного хаба в порту Восточный позволит использовать перспективную схему траншшипмента и аккумулировать часть грузов Юго-Восточной Азии. Фактически перед Россией стоит задача создания конкурентоспособных условий по сравнению с южнокорейскими, китайскими и японскими портами²⁶. Порт Восточный имеет определенные преимущества: месторасположение, глубина, территориальная свобода, обеспечивающая возможность расширения, что создает предпосылки для обеспечения бесперебойной отправки контейнеров по Северному морскому пути в Мурманск (где также планируется строительство контейнерного хаба) и, далее в страны Европы.

Минтранс РФ также рассматривает проект по развитию морского порта в Петропавловске-Камчатском и созданию на Камчатке порта-хаба для обслуживания Северного морского пути²⁷. Правительство Камчатского края, Петропавловск-Камчатский морской торговый порт и ФГУП «Росморпорт» подписали трехстороннее соглашение об инвестиционном сотрудничестве по развитию Петропавловск-Камчатского морского порта до 2016 года, стоимость которого составляет 3,2 млрд рублей²⁸. Республика Корея выразила свою заинтересованность к данному проекту.

²⁴ TEU – это условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, которая основана на объеме 20 футового (6,1 метров) интермодального ISO-контейнера — металлической коробки стандартного размера и может транспортироваться различными видами транспорта

²⁵ Модернизация портов и дорог позволит увеличить долю Приморья в транзите грузов стран АТР <http://news.mail.ru/inregions/fareast/25/economics/15368078/>

²⁶ Большому кораблю – большую линию http://www.logistics.ru/9/10/i20_36595p0.htm

²⁷ Южная Корея заинтересована в проекте создания порта-хаба в Петропавловске-Камчатском http://logirus.ru/news/infrastructure/inostrantsev_snachala_ocharuyut_kamchatkoy_a_potom_otpravlyat_na_sever.html

²⁸ Росморречфлот инвестирует более 3 млрд руб. в развитие морского порта Петропавловска-Камчатского <http://www.ati.su/Media/PrintNews.aspx?ID=45652>



Интересным представляется проект строительства транспортно-логистического хаба в порту Зарубино, с подходящими к нему железнодорожными магистралями²⁹. Значительный потенциал порта заключается в его акватории, защищенной от штормов, где нет необходимости возводить дорогостоящие оградительные сооружения, а также способность принимать современные суда класса Panamax и Post-Panamax круглогодично и без необходимости в ледоколах. Таким образом, порт Зарубино имеет потенциал стать морскими воротами для внешнеторговых грузов России, северо-восточных провинций КНР, Японии, КНДР, Республики Кореи и Монголии.

Важное место в обеспечении российских перевозок в Приморском крае занимает Владивосток, грузооборот морского порта которого в 2013 году составил 14,5 млн тонн, увеличившись на 10% по сравнению с 2012 годом³⁰. На территории морского порта Владивосток располагаются шесть специализированных терминалов, оснащенных необходимым оборудованием и прилегающими железнодорожными путями. За последние 5 лет пропускная способность контейнерного терминала увеличилась более, чем в два раза и составляет 550 тысяч TEU в год. Это стало возможным также благодаря тому, что с начала 2013 года вся территория порта стала единой зоной постоянного таможенного контроля. Поэтому суда, приходящие в порт Владивостока на обработку контейнерных грузов, в случае занятости его причальной линии на специализированном контейнерном терминале, могут быть пришвартованы на другой причал, где и производится оперативная выгрузка или погрузка.

Порт Владивостока может стать транспортно-логистическим хабом, модернизацию которого целесообразно проводить параллельно с примыкающей к нему инфраструктурой всех видов транспорта. Поскольку Владивосток является мультимодальным транспортным узлом федерального уровня, то для иностранных инвесторов имеет большое значение его государственная поддержка, как гарантия надежности инвестиций.

В ближайшие годы может сформироваться еще один транспортно-логистический хаб – Большешапошский – в бухтах Суходол и Андреевка, с глубиной причала до 13 метров, что делает возможным обслуживание судов дедвейтом до 45 тысяч тонн³¹.

Таким образом, реализация проектов по созданию транспортно-логистических хабов даст возможность привлечения транзитных грузопотоков, как сухопутных, так и морских, и обеспечит реализацию транзитного потенциала нашей страны,

²⁹ Официальный сайт Стивидорной компании «Морской порт в бухте Троицы» <http://seaport-troitsa.ru/company/>

³⁰ Специфика дальневосточных транспортных узлов на примере портов Восточного и Владивостока! <http://www.transportmm.ru/novosti-logistiki/2070-speczifika-dalnevostochnyx-transportnyx-uzlov-na-primere-portov-vostochnogo-i-vladivostoka.html>

³¹ Модернизация портов и дорог позволит увеличить долю Приморья в транзите грузов стран АТР <http://news.mail.ru/inregions/foreast/25/economics/15368078/>



эффективное использование Транссибирской магистрали и освоение трансконтинентальных транспортных коридоров. Доказательством того, что это возможно и перспективно, являются заключенные долгосрочные контракты с Дальневосточными портами таких крупных занимающихся контейнерными перевозками компаний, как HYUNDAI, MAERSK, EVERGREEN, COSCO, EUKOR, ZIM, CMA CGM.

Для успешной реализации транспортных проектов стране нужны современные суда и морские сооружения. Россия не имеет достаточного опыта в строительстве инфраструктуры на шельфе, в то время как Республика Корея является мировым лидером в этом вопросе. Так, например, технологические модульные строения для платформ, функционирующих на шельфе острова Сахалин, изготавливались именно в Республике Корея. В ноябре 2013 года «Роснефть», Газпромбанк, «Совкомфлот» и «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd» (DSME³²) подписали меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в создании судостроительного кластера на Дальнем Востоке. Стороны договорились о завершении сооружения новой верфи «Звезда» к 2016 году, и организации совместного морского инжинирингового центра, который будет заниматься разработкой техники для осуществления шельфовых проектов. На сегодняшний день рассматривается покупка «Роснефтью» в консорциуме с Газпромбанком и «Совкомфлотом» в рамках приватизации 31,26% из 50,3% акций DSME, которые принадлежат государству. Сумма сделки оценивается в 0,9-1,9 млрд долл. США³³. Также существует вариант обмена акций DSME на акции судостроительного кластера на Дальнем Востоке. Приватизация запланирована на первый квартал 2015 года. Таким образом, работа с DSME будет способствовать реализации проекта развития судостроительного кластера на Дальнем Востоке.

Южнокорейская сторона полагает, что верфь «Звезда-DSME» будет обладать приоритетным правом выполнения заказов на строительство крупнотоннажных судов и шельфовых конструкций со стороны других российских компаний. Также, судостроители Республики Корея настаивают на заключении дополнительных соглашений, согласно которым Россия взяла бы на себя обязательство передавать южнокорейской стороне исполнение контрактов, превышающих возможности производственных мощностей верфи в городе Большой Камень.

В настоящее время Китай и Республика Корея проявляют особый интерес к проектам освоения Арктики и использованию логистического потенциала Северного морского пути. Данным странам был предоставлен статус наблюдателей в Арктическом совете, что открывает дополнительные перспективы для взаимодей-

³² DSME владеет шестью верфями в Южной Корее, а также в США, Китае, Германии, Омане и других странах.

³³ «Роснефть» может купить 31,26% южнокорейского судостроителя DSME <http://www.forbes.ru/news/247363-rosneft-mozhet-kupit-3126-yuzhnokoreiskogo-sudostroitelya-dsme>

ствия и активизации в области научной деятельности. Республика Корея добивается подписания Меморандума о взаимопонимании с Россией с целью создания совместного порта в Северном Ледовитом океане. Недавно завершилась проводка южнокорейского танкера Stena Polaris дедвейтом 64 тыс. тонн по Северному морскому пути из порта Усть-Луга в порт Йосу (юг Республики Корея). Данный маршрут на 10-13 дней короче по сравнению с традиционным путем Суэцкий канал – Индийский океан – Малаккский пролив, что позволило танкеру типа Stena Polaris сэкономить до 400 тонн топлива³⁴. Китай также заинтересован в альтернативном пути экспорта своих товаров, используя Северный морской путь.

России могут быть интересны китайские и южнокорейские инвестиции в добывающие компании по освоению углеводородных ресурсов шельфа российской Арктики, ее инфраструктурному развитию, экспорту на рынки АТР дефицитных рудных полезных ископаемых, сосредоточенных в пределах Арктической зоны РФ, а также рост доходов в бюджет в результате использования транзитного потенциала.

Таким образом, недоиспользование уникального транзитного потенциала нашей страны недопустимо, как с экономической, так и с политической точек зрения. Модернизация транспортно-логистической инфраструктуры возможна путем привлечения инвестиций на основе государственно-частного партнерства, а также создания совместных инвестиционно-финансовых платформ России со странами Азии. Инвестирование проектов позволит создать крупные транспортно-логистические кластеры, представляющие инновационную модель интеграции всех участников рынка транспортно-логистических услуг, и включающие в себя мультимодальные транспортно-логистические центры, соединенные между собой международными транспортными коридорами и оснащенные спутниковыми технологиями «ГЛОНАСС» для отслеживания перемещения грузов.

Безусловно, инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру являются долгосрочными, но они будут иметь мультипликативный эффект на смежные отрасли, что в конечном счете положительно скажется на росте экономики восточных регионов и России в будущем. Это позволит нашей стране эффективнее использовать свой транзитный потенциал. Инновационное развитие Дальнего Востока, Байкальского региона, Сибири и создание территорий опережающего роста невозможно без модернизации железнодорожных магистралей Транссиба и БАМа, поскольку развитие восточных регионов напрямую зависит от транспортной составляющей, в частности, от привлечения дополнительных грузопотоков, тем самым увеличивая доходы регионов. Однако появление новых альтернативных маршрутов снижают объем перевозок через российскую территорию. Основными конкурентными преимуществами Транссиба является то, что это кратчайший путь

³⁴ Южная Корея расширяет инвестиции в регионы России <http://www.rg.ru/2013/12/17/korea.html>



между странами Европы и Азии и нулевой политической риск, поскольку 90% пути пролегает по нашей территории.

Кроме международного железнодорожного коридора в грузоперевозках также участвуют и другие транспортные организации: Дальневосточное морское пароходство, морские порты, включающие бункеровочные и контейнерные хабы, обеспечивающие бесперебойность грузопотоков. Одним из вариантов повышения конкурентоспособности транзитных перевозок может быть единая тарифная стратегия всех участников рынка транзитных услуг³⁵. Что касается морского международного транспортного коридора, то у России есть все шансы занять центральное место в оказании транзитных услуг.

В настоящее время правительства ряда государств, объединившись в международные альянсы, создают крупные проекты транспортировки грузов евразийской торговли в обход России, что является «вызовом» экономическим и политическим интересам нашей страны. Ответом может быть модернизация транспортно-логистической инфраструктуры, разработка и реализация транзитной политики, направленной на укрепление позиций России в развитии евроазиатского сотрудничества.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Большому кораблю – большую линию http://www.logistics.ru/9/10/i20_36595p0.htm (Bol'shomu korablju – bol'shujju liniju)
2. Годовой обзор: новый Шелковый путь, новая идея, новое процветание http://russian.news.cn/china/2013-12/26/c_132997832.htm (Godovoj obzor: novyj Shelkovyj put', novaja ideja, novoe procvetanie).
3. Connecting to Compete 2014 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators http://lpi.worldbank.org/sites/default/files/LPI_Report_2014.pdf
4. Китай направит десятки миллиардов долларов на создание нового шёлкового пути <http://russian.rt.com/article/58520#ixzz3J2B0QUGa> (Kitaj napravit desjatki milliardov dollarov na sozdanie novogo shjolkovogo puti)
5. Китай. Транспорт http://polpred.com/?ns=1&ns_id=971544 (Kitaj. Transport)
6. Концепция транспортных коридоров как основа пространственной модели развития транспортной инфраструктуры // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_34.htm (Konceptija transportnyh koridorov kak osnova prostranstvennoj modeli razvitija transportnoj infrastruktury // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii)
7. Macquarie Korea Infrastructure Fund [http://static.macquarie.com/dafiles/en/news/2014/docs/2014-08-08-ir-general-3q-eng.pdf?v=5](http://static.macquarie.com/dafiles/Internet/mgl/mkif/en/news/2014/docs/2014-08-08-ir-general-3q-eng.pdf?v=5)<http://static.macquarie.com/dafiles/>

³⁵ Модернизация экономики в области транзитных перевозок и развитие транспортной инфраструктуры РФ <http://oko-planet.ru/politik/politikmir/79263-modernizaciya-ekonomiki-v-oblasti-tranzitnyh-perevozok-i-razvitie-transportnoy-infrastruktury-rf.html>

Internet/mgl/mkif/en/news/2014/docs/2014-7-31-1h-results-presentation-eng.pdf?v=2http://www.macquarie.com/mgl/mkif/en/mkif-assets/gwangju-2nd-beltway-section-1file:///C:/Users/user/Downloads/

8. Macquarie Renaissance Infrastructure Fund <http://www.macquarie.co.uk/mgl/uk/about/news/2011/13122011>

9. Модернизация портов и дорог позволит увеличить долю Приморья в транзите грузов стран АТР <http://news.mail.ru/inregions/foreast/25/economics/15368078/> (Modernizacija portov i dorog pozvolit uvelicit' dolju Primor'ja v tranzite Грузов стран АТР)

10. Модернизация экономики в области транзитных перевозок и развитие транспортной инфраструктуры РФ <http://oko-planet.su/politik/politikmir/79263-modernizaciya-ekonomiki-v-oblasti-tranzitnyh-perevozok-i-razvitie-transportnoj-infrastruktury-rf.html> (Modernizacija jekonomiki v oblasti tranzitnyh perevozok i razvitie transportnoj infrastruktury RF)

11. Начало работы паромное сообщение на маршруте Сокчхо - Зарубино – Хуньчунь <http://primamedia.ru/news/asia/22.03.2013/265047/nachalo-rabotu-paromnoe-soobschenie-na-marshrute-sokchho---zarubino-hunchun.html> (Nachalo rabotu paromnoe soobshhenie na marshrute Sokchho - Zarubino – Hun'chun')

12. На Дальнем Востоке РФ появится первый «сухой порт» http://rss.novostimira.com/n_5495144.html (Na Dal'nem Vostoke RF pojavitsja pervyj «suhoy port»)

13. Официальный сайт ОАО «РЖД» http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=1359 (Oficial'nyj sajт ОАО «RZhD»)

14. Официальный сайт Стивидорной компании «Морской порт в бухте Троицы» <http://seaport-troitsa.ru/company/> (Oficial'nyj sajт Stividornoj kompanii «Morskoj port v buhte Troicy»)

15. Пак Ен Кюн Логистические методы повышения транзитного потенциала Транссибирской магистрали: На примере железнодорожного сообщения Республика Корея - Российская Федерация <http://www.dissercat.com/content/logisticheskie-metody-povysheniya-tranzitnogo-potentsiala-transsibirskoi-magistrali-na-prime#ixzz3Gb2ABUuf> (Pak En Kjun Logisticheskie metody povysheniya tranzitnogo potenciala Transsibirskoj magistrali: Na primere zheleznodorozhnogo soobshhenija Respublika Koreja - Rossijskaja Federacija)

16. Росморречфлот инвестирует более 3 млрд руб. в развитие морского порта Петропавловска-Камчатского <http://www.ati.su/Media/PrintNews.aspx?ID=45652> (Rosmorrechflot investiruet bolee 3 mlrd rub. v razvitie morskogo porta Petropavlovskaja-Kamchatskogo)

17. Россия прошита Транссибом. Российская газета. Спец. Выпуск «Железнодорожный транспорт» <http://www.rg.ru/gazeta/rg-spec/2014/08/01.html> (Rossija proshita Transsibom. Rossijskaja gazeta. Spec. Vypusk «Zheleznodorozhnyj transport»)

18. Российско-китайский инвестфонд профинансирует строительство железнодорожного моста через Амур <http://www.dvnovosti.ru/khab/2014/04/27/19547/#ixzz30CY22YS2> (Rossijsko-kitajskij investfond profinansiruet stroitel'stvo zheleznodorozhnogo mosta cherez Amur)

19. «Роснефть» может купить 31,26% южнокорейского судостроителя DSME <http://www.forbes.ru/news/247363-rosneft-mozhet-kupit-3126-yuzhnokorejskogo-sudostroitelja-dsme> («Rosneft'» mozhet kupit' 31,26% juzhnokorejskogo sudostroitelja DSME)

20. РФ вышла на 3 место в мире по притоку прямых иностранных инвестиций <http://www.rg.ru/2014/01/29/investiciya-site-anons.html> (RF vyshla na 3 mesto v mire po pritoku prjamyh inostrannyh investicij)



21. РФПИ <http://rdif.ru/fullNews/> (RFPI)
22. Специфика дальневосточных транспортных узлов на примере портов Восточного и Владивостока! <http://www.transportmm.ru/novosti-logistiki/2070-speczifika-dalnevostochnyx-transportnyx-uzlov-na-primere-portov-vostochnogo-i-vladivostoka.html> (Specifika dal'nevostochnyh transportnyh uzlov na primere portov Vostochnogo i Vladivostoka!)
23. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года // Министерство регионального развития Российской Федерации. URL: http://www.minregion.ru/activities/territorial_planning/strategy/federal_development/346/ (Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija Dal'nego Vostoka i Bajkal'skogo regiona na period do 2025 goda // Ministerstvo regional'nogo razvitija Rossijskoj Federacii)
24. Ступин И. Дайте дорогу экономике «Эксперт» №25 (808) <http://expert.ru/expert/2012/25/dajte-dorogu-ekonomike/> (Stupin I. Dajte dorogu jekonomike «Jekspert» №25 (808))
25. Точка роста для Дальнего Востока <http://www.tks.ru/logistics/2013/11/11/0012/print> (Tochka rosta dlja Dal'nego Vostoka)
26. The Global Competitiveness Report 2013–2014 http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf
27. Транспортная инфраструктура http://www.transproekt.ru/otrs/2_0.htm (Transportnaja infrastruktura)
28. Шлагбаум поднят <http://www.rg.ru/2014/08/01/vosstanovlenie.html> (Shlagbaum podnjat)
29. Южную Корею допустили к участию в совещании Организации сотрудничества железных дорог <http://onekorea.ru/2014/04/22/yuzhnyu-koreyu-dopustili-k-uchastiju-v-soveshhanii-organizacii-sotrudnichestva-zheleznyx-dorog/> (Juzhnuju Koreju dopustili k uchastiju v soveshhanii Organizacii sotrudnichestva zheleznyh dorog)
30. Южная Корея заинтересована в проекте создания порта-хаба в Петропавловске-Камчатском http://logirus.ru/news/infrastructure/inostrantsev_snachala_ocharuyut_kamchatkoy_a_potom_otpravjat_na_sever.html (Juzhnaja Koreja zainteresovana v proekte sozdanija porta-haba v Petropavlovsk-Kamchatskom)
31. Южная Корея расширяет инвестиции в регионы России <http://www.rg.ru/2013/12/17/korea.html> (Juzhnaja Koreja rasshirjaet investicii v regiony Rossii)

