

Т.А. Левченко

к.э.н., зав. кафедрой мировой экономики

Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный

университет

г. Владивосток, Российская Федерация

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Транспортная инфраструктура обеспечивает Приморью около 18% ВРП, а в 2025 году ее доля в ВРП должна увеличиться более чем в 2 раза. Достижению указанной цели будет способствовать встраивание транспортной инфраструктуры Приморского края в мировую систему перевозок и развитие международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Международный транспортный коридор (МТК) – высокотехнологичная транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорта общего пользования и телекоммуникации. Наиболее широкое развитие получили панъевропейские транспортные коридоры, однако МТК развиваются и на территории азиатских стран, включая Китай и Россию. Наиболее успешными МТК подобного рода и являются «Приморье-1» и «Приморье-2».

Транспортный коридор «Приморье-1» был создан в рамках «Расширенной Туманганской инициативы». МТК «Приморье-1» начинается в Харбине и заканчивается в портах Приморского края (Владивосток, Восточный, Находка). Международным транспортным коридором «Приморье-2» соединена китайская провинция Цзилинь с российскими портами Славянка, Зарубино и Посьет.

Потенциал международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» может быть реализован более полно при их совместном

использовании, формировании единого логистического комплекса, встроенного в международную транспортную сеть.

Развитие транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» должно быть связано с внешнеторговым оборотом китайских провинций Хэйлунцзян и Цзилинь, а также Внутренней Монголии, с возможностями развития внутреннего транзита КНР, с концепцией возрождения Великого Шелкового пути, с интересом к этим коридорам со стороны других стран Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Учитывая тот факт, что эти транспортные коридоры – фрагменты сети МТК Северо-Восточной Азии, развивать их также надо совместными усилиями.

Для увеличения грузопотока по МТК «Приморье-1» и его скорости Китай планирует запустить скоростное движение грузовых поездов из Харбина во Владивосток. При получении поддержки с российской стороны этот проект может быть реализован в режиме свободного порта Владивосток, что позволит получить дополнительные налоговые льготы. Важнейший элемент МТК «Приморье-2» – дорога «Государственная граница – порт Зарубино». Ее можно сделать платной, при этом тариф за использование должен соответствовать уровню платных дорог в европейской части России и в Китае.

Кроме того, необходимо продолжать строительство и реконструкцию портов, в том числе с участием китайских инвесторов. Это касается порта в бухте Троицы (Зарубино), где будут построены контейнерный, зерновой, глиноземный и универсальный терминалы. Основной инвестор – группа «Сумма», соинвестор – China Merchants Holding International [3].

Расширение мощностей порта Славянка будет осуществлять холдинг «Транзит ДВ» совместно с компанией по управлению государственными активами КНР «Чжун Гун Синь» и компанией «Хай Вэй» [3]. Они намерены превратить порт Славянка в мультимодальный транспортно-логистический комплекс и рядом создать бункеровочный хаб, в котором будут активно использоваться рейдовые перегрузочные комплексы, дающие возможность топливных бункеровок самых крупных контейнеровозов без постановки их к

причальной стенке. Кроме того, пора открывать и российскую бункерную биржу.

Два транспортных коридора и много портов типа Gateway с минимумом логистики – это минус конкурентоспособности маршрутов и привлекательности для инвестиций. Поэтому и необходимо «закольцевать» существующие региональные МТК, создав новую, более короткую маршрутизацию коридоров с их стыковкой в узле в районе поселка Славянка. Это сформирует основной сухопутный канал МТК, который может иметь и дополнительные ответвления [2]. Таким образом, свободный порт приобретет транзитную транспортную сеть, налоговые, таможенные и административные преференции сделают выгодными судозаходы для операторов мировых судоходных линий, что и даст возможность создать порт-хаб.

В результате будет сформирована эффективная модель берегового оформления коридоров, в то время как два несостыкованных МТК не дадут возможности связать множество магистральных и фидерных маршрутов, включая Северный морской путь [4].

Предлагаемая модель хорошо согласуется с проектом РЖД по созданию под Уссурийском логистического комплекса «Приморский», со множеством других логистических площадок для обслуживания стыка авиа-, авто-, железнодорожных и морских перевозок, со строительством коридорного порта в бухте Суходол и другими проектами. Важно, что кольцевой МТК ориентирован и на другие идеи развития региона: проекты Евразийского экономического союза, китайский «Экономический пояс Шелкового пути», южнокорейская «Евразийская инициатива» [1].

В дальнейшем возможно включение в модель Владивостокской кольцевой автодороги, которая может не только улучшить дорожную ситуацию в городе, но и стать важнейшей частью как существующего МТК «Приморье-1», так и планируемого МТК «Приморье-3» (Владивосток – Песчаный – Барабаш – Фэньшуйлин – Хуньчунь).

Для того чтобы коридоры заработали на полную мощность, их необходимо сделать удобными и выгодными для грузовладельцев и грузоперевозчиков. Это возможно при соблюдении следующих условий [5]:

1. Наличие привлекательных экономических условий.
2. Снятие всех неэффективных административных барьеров на пунктах пропуска через границу.
3. Дополнительная проработка направления грузовых потоков и их привязка к существующим и перспективным морским транспортным линиям.
4. Формирование инвестиционной модели развития транспортных коридоров.

Проект по объединению МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2» в единую транспортно-логистическую систему приведет к следующему положительному экономическому эффекту:

- улучшение торговой логистики для КНР, Южной Кореи, Японии и других стран АТР;
- повышение транзитного потенциала Дальневосточного региона РФ и оптимальное распределение его среди перспективных площадок;
- диверсификация системы международных транспортных коридоров Северо-Восточной Азии и всего АТР;
- увеличение потребности в береговом снабжении, судоремонте, в развитии судостроения, портового и логистического сервиса на территории Приморского края;
- увеличение доходов российской стороны от транзита грузов за счет роста конкурентоспособности в этой сфере;
- повышение экономической привлекательности Владивостокского транспортно-логистического узла;
- увеличение объемов внешней торговли между Приморьем и КНР.

Все это особенно актуально в условиях формирования политики партнерства с Китаем по сопряжению экономического пояса Шелкового пути с транспортной сетью Российской Федерации.

Список использованной литературы:

1. Дробышева И. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока встраивается в межконтинентальные маршруты // Дальневосточный капитал. – 2015. – № 8. – С. 12-20.

2. Дробышева И. Взять в кольцо [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://m.rg.ru/2015/10/15/reg-dfo/koridory.html>.

3. Дробышева И. Проекты транспортных коридоров Приморья поддержали в КНР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2015/10/15/reg-dfo/proekty.html>.

4. Остропольцев С. МТК Приморья: каков реальный потенциал? // Морские порты. – 2015. – № 8. – С. 20-25.

5. Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке и ее роль в интеграции со странами АТР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.parldv.ru/1158>.

© Т.А. Левченко, 2016