

III. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН КАК СУБЪЕКТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, БИЗНЕСА, ТОРГОВЛИ

УДК 338.47

А. В. Лаврентьев¹

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ПОПЫТКИ ИХ РАЗРЕШЕНИЯ

В статье проводится анализ государственных мероприятий по развитию международных транзитных сообщений на Дальнем Востоке России. Исследованы ключевые социально-экономические и политические условия их реализации.

Ключевые слова: транспорт, регион, социально-экономические процессы, внешнеэкономическая политика.

¹ © Александр Валентинович Лаврентьев, канд. ист. наук, доцент Государственного и муниципального управления Института права и управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса

Более чем два последних десятилетия на самом высоком государственном уровне приоритетным объявляется всесторонняя интеграция дальневосточного региона в международные процессы. Однако реализация стратегий, отражающих такие цели и задачи, сталкивается с различного рода трудностями.

Одним из препятствий к обретению полноценных контактов с зарубежными странами является несовершенство транспортных коммуникаций. Несмотря на появление разнообразных вариантов установления перспективных сообщений в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в связи с крушением многих политико-идеологических барьеров условия (прежде всего, правовые, инвестиционные, инфраструктурные), которые бы целенаправленно позволяли претворять в реальность необходимые для Дальнего Востока проекты, оказывались до сих пор недостаточными.

Однако стоит отметить, что инновационные сквозные схемы перемещений в пространственной системе АТР и вовлечение в них дальневосточного транспорта сохраняли с конца 1980-х гг. (а, большинство сохраняют, и по сей день) во многом потенциальные возможности для своей реализации. Вместе с тем, достаточно хорошо апробированные межконтинентальные (азиатско-европейские) транзитные связи, получившие развитие в советский период, с развалом СССР стали стремительно сокращаться. Хотя при своевременном создании благоприятных условий валютные поступления от них в государственный бюджет в тяжелый кризисный период могли бы частично компенсировать потери от снижения работы внутренних линий.

Подобные тенденции продолжают иметь место и в настоящее время. Поэтому анализ предпринятых государством мер в 1990-е гг., направленных на повторную переориентацию транспортных потоков из Азии в Европу через дальневосточные коммуникации позволяет выявить степень их эффективности для внесения корректив и рекомендаций на современном этапе проведения политики транзитного «возрождения».

Исторически транзит был важнейшим фактором как экономического, так и геополитического освоения дальневосточного региона. Уже со второй половины 1960-х гг. началось использование Транссибирской магистрали (Транссиба) и порта Находка (впоследствии порта Восточного) для доставки грузов из Японии в европейские страны.¹ В течение 1980-х гг. совершенствовались организация и технологии

¹ В 1983 г. был зафиксирован лучший результат этого маршрута – перевезено 112 тыс. контейнеров (Виноградов Л., Колесников В. Трансиб может давать России миллиард долларов ежегодно // Владивосток. 1996. 7 марта. С. 4.).

III. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН КАК СУБЪЕКТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ...

международных перевозок с участием морской и железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока.¹

Наряду с этим тарифы Транссиба к концу 1980-х гг. и иностранных судоходных компаний становились приблизительно одинаковыми. Смена политического строя в 1991 г. и переход к свободным формам экономической деятельности способствовали дальнейшему росту цен на все виды транспортировки по железным дорогам России. Одновременно снижались гарантии сохранности грузов, усложнялись таможенные процедуры и т.д.

Непродуманные (либо слишком запоздалые) действия российского транспортного руководства привели к резкому падению, а затем и вовсе к угрозе потери сложившихся за долгие годы транзитных перевозок по Транссибу. За период с 1991 по 1996 гг. их объем сократился в 2,5-3 раза. Из-за незагруженности контейнерного терминала глубоководный порт Восточный терял около 16 млн долларов США в год.

Протяженные морские сообщения через Тихий и Индийский океан (в обход сухопутных коммуникаций) стали активно использоваться и по причине изменения внешнеполитической обстановки на Ближнем Востоке. Общая стабилизация в этом регионе в противовес системному кризису, охватившему дальневосточные территории, позволила перенаправить основные грузопотоки через район Суэцкого канала.

Постепенно намечались и возможные железнодорожные альтернативы. Потенциальными конкурентами становились Трансиранский и Транскитайский маршруты, проходящие по территориям бывших союзных республик Средней Азии и Закавказья, минуя российский Дальний Восток. Особый резонанс среди специалистов-транспортников, экономистов и политиков вызывал проект т.н. «китайского наземного второго моста» из Азии в Европу с определяющим участием Китая и Казахстана. С середины 1990-х гг. из китайского порта Ляньюньган, через железнодорожный участок Урумчи — Дружба (Казахстан) грузы стали доставляться в страны Западной Европы.

Несмотря на то, что инфраструктура нового коридора серьезно уступала возможностям транссибирской магистрали, ее развитие, особенно со стороны КНР, в 1990-е гг. носила последовательный и системный характер. В этот период проводилась реконструкция порта Ляньюньган, началась прокладка второй железнодорожной колеи. С 1996

¹ В частности, был апробирован самый быстрый наземный способ доставки скоропортящихся грузов из Европы в Азию. В 1988 из Финляндии в Японию всего за две недели была доставлена первая партия мяса в контейнерах – рефрижераторах (Рефрижераторы следуют в Японию. // Красное Знамя. 1988. 31 марта. С.1.).

г. новый транзитный путь начинает осваивать японская кампания Nissan Corporation, которая организовала каналы сообщения со странами СНГ. Маршрут получил название Central Asiatic Express и по скоростным качествам обладал значительным преимуществом перед Трансибом.¹ После проведения монтажа новых подъемных устройств по замене колесных тележек на казахской станции Дружба в 1998 г., ее перевалочные возможности увеличились втрое.²

Восстановление международного транзита из АТР в Европу требовало от Российской Федерации проведения более активной государственной политики. В начале 1993 г. в результате переговоров между представителями крупнейших транспортных организаций США и специалистами Министерства транспорта России появилась новая экспедиторская кампания «Восточный международный контейнерный сервис». Учредителями ее помимо АО «Восточный порт» стали американская фирма «Си-Лэнд Сервис ИНК» и австралийская «Пи энд Оу Лимитед».³

В ноябре 1993 г. по инициативе Министерства путей сообщения (МПС) создается Международный координационный Совет по транссибирским перевозкам. С 1996 г. Совет стал собираться ежегодно для обсуждения различных проблем и выработки единой политики. Он объединял представителей зарубежных европейских и азиатских железных дорог, региональных чиновников, а также наиболее заинтересованные транспортные и экспедиторские компании.⁴

Однако лишь с 1997 г. после принятой правительством Российской Федерации «Концепции поддержки транзитных перевозок по Транссибирской магистрали», обозначились реальные меры для привлечения к сотрудничеству зарубежных партнеров. Отправными действиями являлись: значительное снижение тарифов для международных перевозчиков, сокращение портовых сборов для судов с грузами для Трансиба⁵, усиление мер по безопасности перевозок. Причем если так

¹ В СНГ из Японии через Китай // Дальневосточный моряк. 22 февраля 1997. С.4.

² Азовский И.П., Щербанин Ю.А. Транспортные проблемы в российско-китайских экономических отношениях. // Проблемы Дальнего Востока. 1999. №5. С.33.

³ Тетенев В. Порт Восточный стремится к западным стандартам. // Деловой мир. 17-23 октября. 1994. С. 12.

⁴ В 2000 г. в работе совета, который собрался в Токио, приняло участие 146 представителей из разных стран мира (Савченко М. Стратегический подход // Труд на Дальнем Востоке. 2000. 2 ноября. С. 14).

⁵ В частности, с 1 июня 1998 г. по взаимной российско-корейской договоренности были снижены ставки на 10 % на перевозку транзитных грузов по маршруту Пусан – Восточный – Владивосток (Гальцева А. Возродить грузопоток. // Дальневосточный моряк. 10 октября. 1998. С.1.).

III. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН КАК СУБЪЕКТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ...

называемая «тарифная пауза» МПС для внутрироссийских сообщений длилась до августа 2000 г., то для транзитных линий она сохранялась.

Получила развитие портовая сортировочная станция Находка-Восточная, которая продолжает оставаться стратегическим тихоокеанским железнодорожным пунктом России в азиатско-европейском транспортном коридоре. В конце 1997 г. произошло открытие трех новых веток, что позволило увеличить ее пропускную способность на 2,5 млн. т грузов в год.¹ Впоследствии были введены в эксплуатацию специальные пути для приема тяжеловесных контейнерных составов; смонтирована современная автоматизированная система управления грузовыми процессами; началось сооружение второго пути, соединяющего Находка-Восточная с основным находкинским железнодорожным узлом.

Проводились экспериментальные железнодорожные пробеги с целью демонстрации преимуществ российского трансконтинентального маршрута. В апреле 1998 г. специальный модернизированный состав прошел расстояние от Находки до Бреста (протяженность 10 461 км) всего за 9 суток.² В составе был специальный пассажирский вагон, в котором находилась группа журналистов из России, Японии, Словакии, Венгрии и других стран, заинтересованных в перевозках через территорию Дальнего Востока.³

В конце XX века в результате определенного «потепления» политической ситуации на Корейском полуострове и усилиям руководства российского государства возникли перспективы развития пограничного перехода Хасан-Туманган в качестве связующего звена будущей Транскорейской магистрали и Транссиба после наметившегося соединения железных дорог северной и южной Кореи. В феврале 2001 г. в Сеуле прошла презентация проекта «Транссибирская магистраль в XXI веке. Перспективы развития российско-корейского сотрудничества в области железнодорожного транспорта».⁴ Лоббирование проекта происходило на самом высшем уровне в ходе встреч Президента РФ В. Путина с лидерами корейских государств. Итогом стало подписание в августе 2001 г. в Москве декларации между Россией и КНДР, а также заключение Соглашения о взаимном сотрудничестве между железнодорожными министерствами

¹ Прозорова А. Трансибу – жить! // Утро России. 1997. 27 декабря. С.2.

² Егорычев И. Поезд особой важности // Известия Тихоокеанской России. 2001. №60. С.10.

³ В Бресте поезд встречали высокопоставленные чиновники федерального уровня: первый заместитель министра транспорта России А.А. Луговец и заместитель министра путей сообщения В.П. Алькаев.

⁴ Ведерников Г. Трансиб придет в Корею. // Тихоокеанская звезда. 2001. С.2.

двух стран.¹ В этих документах нашли отражение принципиальные моменты будущего взаимодействия. Важнейшим из них являлось решение о приоритете соединения с дальневосточным участком Трансиба будущей Транскорейской магистрали в противовес возможному т.н. «западному маршруту» через Китай.

Однако формирование и использование оптимальных транспортных коммуникаций для осуществления эффективного международного сотрудничества, несмотря на устранение многих формально-правовых препятствий, сдерживалось внутренней нестабильностью и противоречивым курсом правительства пореформенной России. Это касалось как двухсторонних (прежде всего, приграничных) связей с территориями государств АТР, так и перспективных стратегий, ориентированных на совершенствование транзитного потенциала Дальнего Востока. За 2000 г. по Транссибу транспортировке подверглись около 40 тыс. контейнеров, тогда как более длительным морским способом из Европы в Азию и обратно их было переправлено почти 3 млн.²

В этих условиях воссоздать привлекательный имидж транссибирского участка евроазиатского коридора являлось особенно затруднительно. Требовалась согласованная политика всех транспортных подразделений (прежде всего, морских, портовых и железнодорожных) на основе четкой логистической схемы сообщений. Однако в ситуации отраслевого «распада» при переходе к рыночным отношениям и отсутствия отработанных инструментов государственного регулирования добиться необходимой координации действий, естественно, было проблематично. Темпы строительства и реконструкция дальневосточной терминальной базы, общее ее состояние также не позволяли российской стороне предоставлять услуги перевозок, используя современные технологии.³

Несмотря на снижение тарифов, цены на транзитные перевозки по Транссибу оставались суммарно выше, чем на более длительных морских линиях. Созданный в течение 1990-х гг. мощный зарубежный контейнеровозный флот (в тех же Японии и Южной Кореи), многочисленные таможенные процедуры, отсутствие единой документационной системы сопровождения, — все эти обстоятельства становилось дополнительными факторами остающегося «скромного»

¹ Чертков А.С., Махлин Е.М. Роль железнодорожного транспорта в развитии экономики Дальнего Востока и Забайкалья и обеспечении внешнеэкономических связей России // Бюллетень транспортной информации. 2002. №11. С.20.

² Дубровин И. Возрождение Трансиба. // Комсомольская правда. 2001. 28 февр. С. 15.

³ На 2009 г. по Транссибу перевозилось лишь около 1% грузов в контейнерах (Бессонов Г. Общими усилиями // Дальневосточный капитал. 2010. №11. С.14.).

III. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН КАК СУБЪЕКТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ...

интереса к использованию российской наземной инфраструктуры для осуществления международных транспортных операций.

Таким образом, реализация мероприятий, направленных на сохранение широкомасштабного транзитного коридора с участием дальневосточных коммуникаций осуществлялась в контексте коренных внутригосударственных преобразований и внешнеполитических изменений. Сложный переходный период, отсутствие опыта разнопланового делового сотрудничества значительно ограничивали российскую конкурентоспособность в сфере международных сообщений.

-
1. Азовский И.П., Щербанин Ю.А. Транспортные проблемы в российско-китайских экономических отношениях. // Проблемы Дальнего Востока. 1999. №5.
 2. Бессонов Г. Общими усилиями // Дальневосточный капитал. 2010. №11.
 3. Виноградов Л., Колесников В. Трансиб может давать России миллиард долларов ежегодно // Владивосток. 1996. 7 марта.
 4. В СНГ из Японии через Китай // Дальневосточный моряк. 1997. 22 февраля.
 5. Гальцева А. Возродить грузопоток. // Дальневосточный моряк. 1998. 10 октября.
 6. Дубровин И. Возрождение Трансиба. // Комсомольская правда. 2001. 28 февр.
 7. Егорычев И. Поезд особой важности // Известия Тихоокеанской России. 2001. №60.
 8. Прозорова А. Трансибу — жить! // Утро России. 1997. 27 дек.
 9. Савченко М. Стратегический подход // Труд на Дальнем Востоке. 2000. 2 ноября.
 10. Тетенев В. Порт Восточный стремится к западным стандартам. // Деловой мир. 1994. 17-23 октября.
 11. Чертков А.С., Махлин Е.М. Роль железнодорожного транспорта в развитии экономики Дальнего Востока и Забайкалья и обеспечении внешнеэкономических связей России // Бюллетень транспортной информации. 2002. №11.