

О. А. ПАВЛЕНКО

## Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»

В рамках статьи исследуется проблема реализации транзитного потенциала международных транспортных коридоров «Приморье-1», «Приморье-2». Выявлены основные факторы, влияющие на транзитный потенциал рассматриваемых коридоров, дана оценка потенциального объема товаров и транзитных возможностей данных коридоров.

**Ключевые слова:** транспортный коридор, транзитный потенциал, внешнеторговый товарооборот, «Приморье-1», «Приморье-2», факторы транзитного потенциала, индекс эффективности логистики.

O. A. Pavlenko

Evaluating Transit Potential of the International Transport Corridors Primorye-1 and Primorye-2

The article studies the problem of implementation of the transit potential of international transport corridors Primorye-1, -2. The author identifies the main factors that affect the transit potential of the corridors under consideration, as well as evaluates the potential volume of goods and transit opportunities of these corridors.

**Keywords:** transport corridor, transit potential, international trade, Primorye-1, Primorye-2, factors of transit potential, logistics performance index.

Дальний Восток России занимает особое и географическое, и геополитическое положение, что предопределяет широкое использование транспортных коммуникаций для транзитной перевозки грузов по кратчайшему маршруту с минимальным числом пересечений государственной границы. Это позволяет существенно снизить риски транзита грузов как в европейскую часть континента, так и в страны АТР. Используя

---

ПАВЛЕНКО Ольга Александровна — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики таможенного дела. Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16 в. *Olga.pavlenko.vfirta@gmail.com*.

восточные ворота страны, грузы, следуя через территорию России, попадают примерно в 25 государств [4].

Ближайшим соседом стран АТР среди субъектов Российской Федерации является Приморский край, поэтому именно его территория стала как частью транспортного коридора для организации международного транзита товаров внутри АТР, так и началом пути иностранных товаров из Азии в Европу.

Для развития транзитных возможностей Дальнего Востока были разработаны проекты международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Коридор «Приморье-1» связывает китайский Харбин, столицу провинции Хэйлунцзян, с российскими портами Владивосток, Находка и Восточный в Приморском крае. «Приморье-2» представляет собой маршрут от приграничного китайского города Хуньчунь до расположенных неподалеку российских портов Посыет и Зарубино. Эти транспортные коридоры являются теми проектами, благодаря которым Россия сможет стать одним из полноправных участников международного рынка транзитных перевозок в Азии.

В настоящее время АТР генерирует огромный поток товаров как в азиатском, так и в европейском направлениях. Количество товаров из этого потока, направляемых через Приморский край вне зависимости от вида транспорта, – вопрос достаточно сложный, и в данной статье будет предпринята попытка на него ответить. Исследуемая проблема представляется особенно актуальной в силу того, что формирование рассматриваемых транспортных коридоров еще далеко до завершения. Необходимо строительство автомобильных дорог и железнодорожных линий с высокой пропускной способностью, обустройство пунктов пропуска, что требует значительных финансовых вложений, которые могут окупиться только при наличии высоких объемов перевозимых транзитных грузов.

Для оценки транзитного потенциала МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» обратимся к сущности понятия «транзитный потенциал», а также к факторам, которые на него влияют.

С экономической точки зрения транзитный потенциал складывается из двух составляющих. С одной стороны, это совокупная способность всех видов транспорта обеспечивать эффективное обслуживание международных потоков грузов, а с другой – это возможный объем спроса со стороны иностранных грузоотправителей на перевозку грузов по территории страны. Таким образом, чтобы дать оценку транзитного потенциала, в первую очередь необходимо оценить объем товаров, который возможно перевозить по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» с учетом способности трех видов транспорта – морского, автомобильного

и железнодорожного, – которые обслуживают данные коридоры, этот объем эффективно перевезти.

Рассмотрим внешние и внутренние факторы, положительно либо отрицательно влияющие на транзитный потенциал рассматриваемых коридоров (рис. 1). Из внешних факторов первой выступает геоэкономическая группа. В нее входят общие тенденции развития и взаимодействия международных экономических систем, выгодное географическое положение, наличие в сопредельных странах емких развивающихся рынков, положение и роль страны в международном экономическом сообществе, территориальная и видовая структура международных перевозок, степень интеграции национальной транспортной системы в международную транспортную систему. Для транспортных коридоров Приморского края в первую очередь необходимо рассматривать тенденции взаимодействия таких стран, как Россия (Дальневосточный регион), Китай, Япония и Республика Корея.

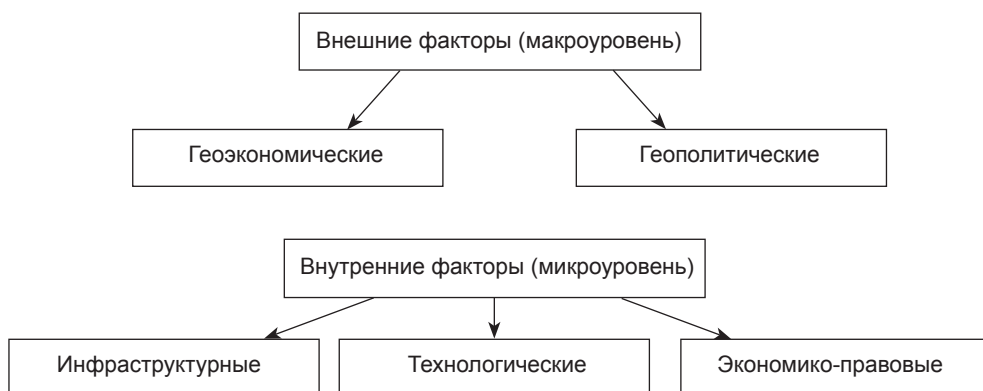


Рис. 1. Факторы реализации транзитного потенциала [2]

При оценке объема товаров для транзитной перевозки зачастую используют ВВП страны и объемы и темпы роста торговли.

На рис. 2 представлена динамика объема ВВП Китая, Японии, Республики Корея и Российской Федерации.

Как видно из рис. 2, объемы ВВП России, Японии и Республики Корея в последние годы имеют тенденцию к снижению, однако ВВП Китая продолжает расти<sup>1</sup>, что потенциально приведет к большему использованию международных транспортных коридоров Приморья для транзита грузов из Северо-Восточных провинций Китая.

<sup>1</sup> Официальных данных за 2016 г. еще нет, однако по итогам 9 месяцев 2016 г. объем ВВП Китая также показал положительную динамику (<https://regnum.ru/news/economy/2194392.html>).

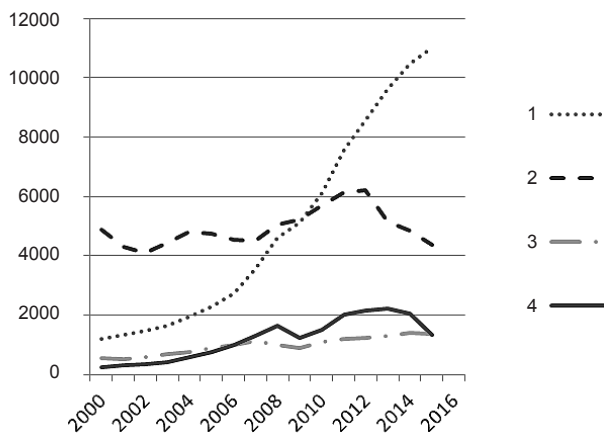


Рис. 2. Динамика объема ВВП в текущих ценах по данным Всемирного банка (<http://data.worldbank.org/indicator>), млрд долл. США: 1 – Китай, 2 – Япония, 3 – Республика Корея, 4 – Россия

Далее проведем краткую оценку динамики экспорта товаров из Китая и Республики Корея, исключительно с целью понять, какие у данных стран – ближайших соседей Приморья перспективы в использовании рассматриваемых транспортных коридоров. В этих странах наблюдается отрицательная динамика экспорта (рис. 3), однако в целом уровень торговли остается высоким, что говорит о том, что государства активно вовлечены в мировую торговлю и заинтересованы в увеличении скорости и снижении издержек при транспортировке товаров в другие страны.

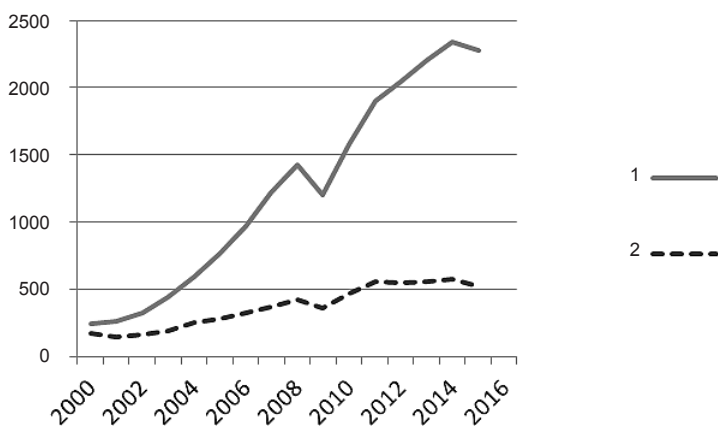


Рис. 3. Динамика экспорта товаров из Китая (1) и Республики Корея (2) в текущих ценах по данным Всемирного банка (<http://data.worldbank.org/indicator>), млрд долл. США

Впрочем, оценка транзитного потенциала только по динамике производства и торговли была бы несколько однобокой, поскольку даже если ВВП и объемы внешней торговли не растут, то смещаются производственные мощности, крупные компании переносят сборочные производства в другие страны, что также требует транспортировки сырья и полуфабрикатов, а следовательно, грузооборот между странами будет расти.

О положительной динамике грузооборота на территории Дальнего Востока России говорит и статистика грузооборота дальневосточных портов и железной дороги. Сейчас на Дальневосточную железную дорогу приходится 36 % экспортных грузов от всей железнодорожной сети страны, тогда как 10 лет назад этот показатель был равен 22 %. Хорошую динамику демонстрирует грузооборот портов Дальневосточного бассейна, который составляет около 26,37 % общего грузооборота портов России. При этом все основные порты Дальневосточного бассейна демонстрируют прирост перевалки [5].

По оценкам китайской стороны, в ближайшее время они могут нарастить поток грузовых перевозок из провинции Хэйлунцзян в направлении Юго-Восточных провинций Китая и других стран Юго-Восточной Азии более чем в два раза, доведя его до 70 млн т. В частности, речь идет о перевозке зерновых культур в объеме порядка 25 млн т [4].

Оценивая потребность в существовании транспортных коридоров, проходящих через Приморский край, следует иметь в виду и развитие интернет-торговли, товаропотоки которой только в России удваиваются ежегодно, и вопросы логистики выходят на первое место. Существует огромный рынок международного почтового транзита, но Россия в настоящее время в этом рынке вообще не участвует.

Подводя итог оценки геоэкономических факторов транзитного потенциала МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», можно сделать вывод, что несмотря на общую тенденцию к снижению таких показателей, как ВВП и экспорт товаров у наших ближайших соседей в АТР, потребность в транспортных коридорах присутствует. Существует стабильный спрос на транзит иностранных товаров, однако согласятся ли иностранные грузоотправители воспользоваться предложением Приморья – вопрос открытый в силу действия других факторов.

Далее перейдем к рассмотрению второй группы внешних факторов транзитного потенциала – геополитических. К ним относятся стабильность политического режима в странах, расположенных в русле прохождения транзитных грузопотоков, безопасность международных транспортных коридоров, доступность зарубежных экономик для инвестиций, интеграционных процессов, рыночной экономики.

Оценивая в самом общем виде стабильность политического режима Российской Федерации, можно указать на отсутствие войн и вооруженных конфликтов, достаточно длительный срок нахождения правительства у власти, поэтому по данному критерию оценка вполне положительная. Что касается безопасности международных транспортных коридоров, то согласно докладу о реализации Транспортной стратегии РФ до 2030 года, наблюдается положительная динамика развития транспортного комплекса в вопросах поддержания уровня безопасности на транспорте [1].

Внутренние факторы транзитного потенциала представлены инфраструктурными, технологическими и экономико-правовыми.

В группу инфраструктурных входят уровень развития транспортной инфраструктуры (высокая пропускная способность транспортной сети и пунктов взаимодействия всех видов транспорта, наличие необходимого количества транспортно-логистических центров), рациональное размещение объектов транспортной инфраструктуры, модернизация приграничных пунктов пропуска со значительным повышением пропускной способности.

К технологическим относятся следующие факторы: применение интермодальных контейнерных перевозок, использование современных информационных технологий на всех этапах процесса перевозки, внедрение логистических принципов и методов управления процессом товародвижения, эффективность процесса таможенного оформления, подготовка кадров в сфере транспортно-логистического обслуживания.

И, наконец, к экономико-правовым принадлежат такие факторы, как государственная экономическая политика, доступ зарубежных инвестиций на внутренний рынок страны, регулирование международного транзита на национальном уровне.

Все эти факторы в не меньшей степени, чем внешние, оказывают влияние на транзитный потенциал. В рамках одной статьи рассмотреть их все по отдельности не представляется возможным, поэтому далее будет проведен анализ индекса эффективности логистики, который, по мнению автора, в общем виде отражает именно внутренние факторы транзитного потенциала.

Индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index) был разработан в 2007 г. Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Финляндия). LPI рассчитывается по результатам опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний. Опрос состоит из двух частей: определяется международный индекс LPI (по пятибалльной шкале респонденты оценивают критерии, отражающие эффективность логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работает

логистическая компания) и внутренний (по пятибалльной шкале респонденты оценивают логистическую систему страны, в которой работают). На их основе рассчитывается интегральный показатель индекса LPI и место среди стран мира, участвующих в рейтинге. В список критериев входят следующие: эффективность таможенного и пограничного оформления, качество торговой и транспортной инфраструктуры, простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам, качество и компетентность логистических услуг, отслеживание прохождения грузов, своевременность поставок грузов.

Значения индекса для России, Китая, Республики Корея и Японии представлены в таблице. Отметим, что существенной положительной динамики данного индекса за последние 7 лет у России не наблюдается.

**Индекс эффективности логистики (LPI) для России, Китая,  
Республики Корея и Японии**

Страна	2007 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.
Россия	2,37	2,61	2,58	2,69	2,57
Китай	3,32	3,49	3,52	3,53	3,66
Республика Корея	3,52	3,64	3,70	3,67	3,72
Япония	4,02	3,97	3,93	3,91	3,97

*Примечание.* Составлено автором по данным Всемирного банка (<http://data.worldbank.org/indicator>).

Как видно из рис. 4, неплохие показатели в 2014 г. у России по критерию «Своевременность поставок грузов», по остальным показателям значения не превышают 3 баллов, а это говорит о том, что при организации транзитных перевозок грузоотправители из рассматриваемых стран возможно предпочтут пути, не пролегающие через территорию РФ.

В настоящее время наращивание транзитного потенциала России – очень важная задача, указанная в Транспортной стратегии России до 2030 года, однако пока успехи в ее реализации незначительные. Так, в 2015 г. динамика развития транспортного комплекса в вопросах интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала была неудовлетворительной, большинство характеризующих его индикаторов были отрицательными [1].

Что касается нынешнего функционирования МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», то пока динамика грузооборота небольшая, но положительная. Прошедший во Владивостоке в начале сентября второй Восточный экономический форум дал импульс для наращивания потоков со стороны иностранных грузоотправителей. 30 сентября 2016 г. с приграничной

станции Гродеково по МТК «Приморье-1» отправлен полносоставный поезд, в составе которого 62 сорокафутовых контейнера, или 124 TEU в 20-футовом эквиваленте. Основной груз – пиломатериалы. Контейнеры в течение двух дней были доставлены в порт Восточный, а далее морским путем – на юг Китая в Шанхай и Хуанпу. Отметим, что транзитные контейнеры по данному маршруту перевозились и ранее, но отправки формировались из небольших партий. За 2015 г. из северных провинций КНР в порты Приморского края было доставлено 282 TEU, за восемь месяцев 2016 г. – около 900 TEU. В том числе 714 TEU отправлены через Владивосток и 156 TEU – через Восточный (по данным информационного портала «РЖД-Партнер» [www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru)).

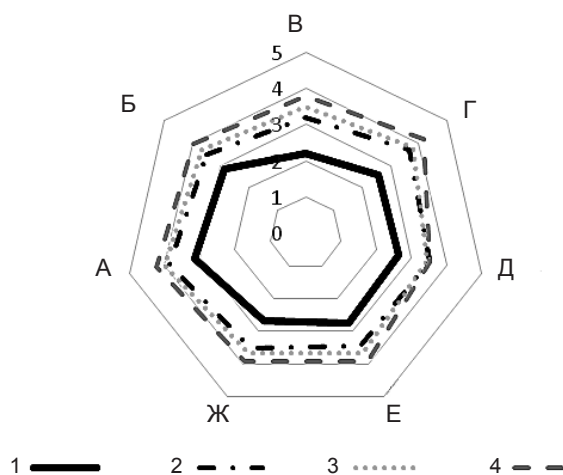


Рис. 4. Структура индекса эффективности логистики России (1), Китая (2), Республики Корея (3) и Японии (4) в 2014 г. по данным Всемирного банка (<http://data.worldbank.org/indicator>): А – своевременность поставки грузов, Б – отслеживание прохождения грузов, В – эффективность таможенного оформления, Г – качество торговой и транспортной инфраструктуры, Д – простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам, Е – качество и компетентность логистических услуг, Ж – обобщенный показатель

В целом объем товаров, перемещенных за 2016 г. по международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2», увеличился в пять раз по сравнению с 2015 г. – до 52,5 тыс. т [3].

В заключение нельзя не упомянуть о Концепции развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», которую в конце прошлого года утвердило Правительство РФ. В ней констатируется важная роль рассматриваемых транспортных коридоров в развитии транзитного потенциала Дальнего Востока России, а также определяются



цели, задачи и, главное, механизмы развития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». Как уже было сказано, большая проблема заключается в состоянии инфраструктуры, в свою очередь в Концепции определены основные параметры развития каждой составляющей инфраструктуры данных коридоров, что позволяет надеяться, что в скором времени внутренние факторы развития транзитного потенциала будут значительно улучшены.

Таким образом, оценивая транзитный потенциал транспортных коридоров, проходящих по территории Приморского края, можно сказать, что со стороны отправителей товаров из стран АТР спрос на транзит товаров присутствует, однако условия предоставления транзита пока на невысоком уровне, что сдерживает нарастание потока.

#### *Список литературы*

1. Доклад о реализации транспортной стратегии РФ на период до 2030 года. Отчетный период: 2015 г. / Министерство транспорта Российской Федерации. М., 2016. URL: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0a/ts\\_2030.doc](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/f0a/ts_2030.doc) (дата обращения 01.10.16).

2. Кудряшов Н., Нечай А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3 (62). URL: [http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/31265/1/2012\\_3\\_JILIR\\_kudryshov\\_nechay.pdf](http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/31265/1/2012_3_JILIR_kudryshov_nechay.pdf) (дата обращения 03.10.2016).

3. Объем товаров через транспортные коридоры в Приморье вырос в пять раз / РИА Новости. URL: <https://ria.ru/economy/20170127/1486591449.html> (дата обращения 27.02.17).

4. Транзитный потенциал Дальнего Востока: от географии к геоэкономике // Деловая программа II Восточного экономического форума. 2–3 сентября 2016 г., Владивосток. URL: <https://forumvostok.ru/programma-main/> (дата обращения 03.10.16).

5. Туровский Р. Транспорт как залог развития / Информационно-аналитическое агентство «Восток России». URL: <http://www.eastrussia.ru/material/vef-18/eastrussia.ru> (дата обращения 01.10.16).