

Интеграционные процессы в транспортной системе Северо-Восточной Азии: реалии и прогнозы

Анна Константиновна ВОРОНЕНКО¹
эксперт научной лаборатории пространственной логистики
voronenko@msun.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0438-6866>

Сергей Маратович СМИРНОВ²
кандидат технических наук, старший научный сотрудник
ssmirnov@msun.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4730-6141>

Михаил Васильевич ХОЛОША³
кандидат технических наук, помощник ректора по научной работе
holosha@msun.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7528-4349>

¹⁻³ ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского», Владивосток, Россия

Аннотация. Динамика изменений в мире, отмечаемая в последние несколько лет, обуславливает необходимость скорейшего пересмотра подходов к развитию транспортно-логистической системы ДФО РФ. Дальний Восток в силу своей уникальной географической специфики приобретает особое значение как восточные транспортные ворота и крупнейший национальный логистический хаб, обслуживающий грузопотоки в интересах пространственного развития экономики России. Повышается востребованность проектов, способствующих развитию Севморпути. Для реализации концепции «Поворота России на Восток» предлагается учесть предложения стран СВА по развитию существующих международных транспортно-логистических коридоров, а также перейти на новый, более высокий системный уровень – в координации с дружественными странами приступить к созданию интегрированной трансграничной транспортно-логистической сети в СВА. В статье проанализированы концепции и стратегии транспортного развития стран СВА. Установлено, что все страны региона в своих программных документах указывают проекты, направленные на развитие общерегиональной сети и повышение эффективности цепочек поставок за счет интеграции и увеличения логистического взаимодействия, в т.ч. в области пассажирских перевозок. Российский Дальний Восток и, в частности, Приморский край в концепциях стран-соседей рассматриваются как одно из ключевых опорных направлений маршрутной сети, способное обеспечить достижение конкурентных преимуществ перед внерегиональными участниками глобальной торговли. Авторами предлагается новая концепция развития транспортных маршрутов, основанная на их закольцовывании и сетевой организации движения. Морским портам, являющимся не только узлами технологической обработки нескольких видов транспорта, но и географическими пунктами стыковки разных маршрутов из разных направлений, отводится новая системообразующая роль. Авторы полагают, что необходимо обратить внимание на инициативы деловых кругов по предложению новых транспортных проектов, которые могут быть встроены в производственно-сбытовые цепочки не только между региональными экономиками, но также со странами, находящимися за пределами СВА.

Ключевые слова: пространственная логистика, мультимодальный хаб, стратегия «Поворот на Восток», «Расширенная Туманганская Инициатива», пункт пропуска

Для цитирования: Вороненко А.К., Смирнов С.М., Холоша М.В. Интеграционные процессы в транспортной системе Северо-Восточной Азии: реалии и прогнозы // Тихоокеанская география. 2024. № 1. С. 34–45. https://doi.org/10.35735/26870509_2024_17_3

Original article

Integration Processes in the NE Asia Transport System: Realities and Prospects

Anna K. VORONENKO¹

expert of the scientific laboratory of spatial logistics
voronenko@msun.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0438-6866>

Sergei M. SMIRNOV²

Candidate of Technical Sciences, Senior research associate
ssmirnov@msun.ru, <https://orcid.org/0000-0002-4730-6141>

Mikhail V. KHOLOSHA³

Candidate of Technical Sciences, Assistant to the rector on scientific work
holosha@msun.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7528-4349>

¹⁻³Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia

Abstract. The dynamics of recent global changes necessitates an early review of the transport and logistics strategy in the Far East of Russia. Due to its unique geographic specifics, this region is of particular importance as an Eastern transport gateway and the largest national logistics hub serving cargo flows in the interests of the spatial development of the Russian economy. The demand for projects that contribute to the development of the Northern Sea Route is also increasing. To implement the concept of “Russia’s Turn to the East”, it is proposed to take into account the ideas of the NEA countries on the development of existing international transport and logistics corridors, as well as move to a new, higher systemic level: in coordination with friendly countries to start creating an integrated trans-border transport and logistics network in NEA. The authors analyze the NEA states’ concepts of the transport development basing on their experience of participation in 2019 – 2020 joint research projects sponsored by the GTI Transport Board. Expert analysis methodic covered not only pure technic and economic aspects, but political factors affecting trans-border logistics as well. We identified that all regional states in their respected program documents indicate projects aimed at developing a regional network and improving the efficiency of supply chains through integration and increasing logistics interaction. They consider the Russian Far East as one of the key pillars of the logistic route network, capable of achieving competitive advantages over non-regional participants in global trade. The authors propose a new concept for the development of transport routes, based on the network organization of traffic and route loopback. Seaports should acquire a new backbone role. The authors believe that the business community initiatives proposing new transport projects should be incorporated into the value chains not only between regional economies, but also with countries outside NEA.

Keywords: spatial logistics, multimodal hub, “Turn to the East” strategy, “Greater Tumen Initiative”, checkpoint

For citation: Voronenko A.K., Smirnov S.M., Kholosha M.V. Integration Processes in the NE Asia Transport System: Realities and Prospects. Pacific Geography. 2024;(1):34-45. (In Russ.). https://doi.org/10.35735/26870509_2024_17_3

Введение

Дальневосточный федеральный округ (ДФО) РФ с его уникальными природно-географическими условиями имеет высокий потенциал пространственного развития, в том числе в области предложения транспортно-логистических услуг на трансконтинентальных маршрутах «Азия – Европа». Текущая транспортная повестка ДФО сегодня формируется с учетом трансформации мироустройства, разбалансировки международной торговли в результате борьбы с пандемией COVID-19, беспрецедентных санкционных ограничений в торговле и обслуживании российских грузов, неудовлетворенной потребности в развитии логистической инфраструктуры, переориентации грузопотоков на восток страны.

Новая парадигма развития транспорта и логистических возможностей РФ предполагает, что сегодня Россия, оставляя открытыми двери для международного сотрудничества, должна иметь собственные ресурсы и развитую инфраструктуру для безопасного и надежного обслуживания своих грузов. Осознание этого является прямым следствием усиления влияния политических процессов на логистику.

В этих условиях Дальний Восток приобретает особое значение как восточные транспортные ворота и крупнейший национальный логистический хаб, обслуживающий грузопотоки в интересах пространственного развития экономики России. Особенно актуальным становится расширение сети и пропускной способности дальневосточных портов и Восточного полигона железной дороги при усилении их синхронизации друг с другом и повышении надежности работы. Повышается востребованность проектов, способствующих развитию Северного морского пути.

Знание того, на каком этапе сегодня находятся региональные производственно-сбытовые цепочки, и поиск путей их расширения и реорганизации с учетом географических и пространственно-экономических особенностей региона имеют большое значение для обеспечения устойчивого развития ДФО РФ и развития интеграционных процессов в регионе. В странах Северо-Восточной Азии (СВА) появилось много новых идей и решений, которые либо дополняют существующую «коридорную» схему внутрирегиональных перевозок, либо выходят за ее рамки. Они затрагивают все виды транспорта и подразумевают в том числе логистические решения, основанные на широком внедрении в отрасли технологий Индустрии 4.0.

В статье исследуется комплекс проблем транспортной системы Дальнего Востока, затрагивающих все виды транспорта и касающихся перевозок как грузов, так и пассажиров. Целью исследования является анализ системных факторов, тормозящих развитие и затрудняющих интеграционные процессы в транспортно-логистическом комплексе СВА, работающем в парадигме международных транспортных коридоров (МТК). Авторы предлагают альтернативную модель развития транспортных коммуникаций. Прогресс в теории и практике развития пространственной инфраструктуры на основе законов экономической географии и технологических достижений Индустрии 4.0 делает реальным создание интегрированной логистической сети, включающей множество маршрутов. Это также подразумевает формирование целостной мультиинфраструктуры, включающей транспортную, сетевую, энергетическую и продовольственную составляющие. Авторы систематизируют и консолидируют идеи, предложения и проекты сопредельных стран-участниц «Расширенной Туманганской Инициативы» (РТИ) и дают предложения по обновлению существующей схемы маршрутизации транспортно-логистических потоков в СВА, как внутренних, так и выходящих за пределы региона.

Материалы и методы

Данная статья подготовлена с использованием материалов международных исследований, проведенных в 2019–2020 гг. по инициативе Транспортного совета механизма

межправительственного сотрудничества «Расширенная Туманганская Инициатива», с участием авторов статьи [1, 2]. Основной целью исследований являлось определение контуров платформы для развития интегрированной транспортно-логистической сети в регионе РТИ путем использования инновационных подходов и методологий пространственного развития, увязывания и гармонизации инициативы Китая, Монголии, Республики Корея, России и Японии. Проведение исследований основывалось на анализе количественных данных по трансграничным грузовым и пассажирским перевозкам для выявления доли импортной и экспортной продукции и сырьевых товаров, а также объемов и направлений передвижения людей по существующим и перспективным маршрутам.

Российская часть исследования основывалась на выводах, сделанных в работе [2] 2013 г., о влиянии развития транспортной инфраструктуры и организации транспортных процессов на развитие экономических отношений.

Сбор и анализ статистической информации о грузообороте и грузоперевозках, выполненные в рамках исследования, выявили особенности и проблемы систем учета в отдельных государствах: различия в учете товаров по номенклатуре, применение несоответствующих единиц измерения, а также различия в учетной политике и использовании разных источников информации. Сопоставить товарообороты стран оказалось крайне сложно, однако удалось увидеть недостатки в функционировании системы в целом и проблемы, затрудняющие передвижение грузов и пассажиров по территории СВА/РТИ.

На базе статистической информации о развитии внешнеторговых взаимоотношений (данные о грузопотоке, пассажиропотоке и трансграничной торговле) производился анализ функционирования существующих трансграничных региональных цепочек добавленной стоимости и поиск путей их корректировки с учетом быстро меняющихся условий.

Результаты и обсуждение

Общая характеристика стратегических приоритетов государств СВА/РТИ

Страны СВА имеют большие различия в географическом положении, уровнях экономического развития, системе государственного управления, демографии, религии, языке и культуре. Это не может не сказываться на их стратегических приоритетах и подходах к региональной транспортно-логистической интеграции. Например, Республика Корея и Япония изолированы от континентальных транспортных путей и вынуждены искать сложные варианты доставки экспортно-импортных грузов. Китай испытывает значительные диспропорции между экономически развитым Юго-Востоком и не имеющими выхода к морю северо-восточными провинциями, входящими в территорию РТИ. Монголия, не имеющая выхода к морю, полностью зависит от своих «больших» соседей по СВА в плане перевозки грузов внешней торговли. КНДР, традиционно идущая своим особым путем, пока не готова даже к минимальному уровню кооперации в области транспорта и логистики, хотя ее вклад мог бы быть весьма значимым. Россия, вероятно, единственная участница СВА, которая пока не очень заинтересована в расширении доступа к транспортным коммуникациям соседей по СВА для доставки собственных грузов, однако нуждается в развитии внешних связей и привлечении иностранной грузовой базы и инвестиций для интеграции в международную (региональную) экономику и модернизации собственной инфраструктуры.

Республика Корея. Правительство страны в последнее десятилетие декларировало и пыталось с разной степенью успешности претворить в жизнь четыре стратегические инициативы в области транспорта и логистики: «Инициатива по укреплению мира и сотрудничества в Северо-Восточной Азии», «Евразийская инициатива», «9 мостов» и «Новая Северная политика». [3]. Их транспортная основа имеет особенность: в них заложен поиск

альтернатив китайскому мегапроекту «Пояс и Путь» (Belt and Road Initiative, BRI). Этот важный стратегический нюанс ярко проявляется в проекте «United Eurasia Development: Vladivostok MEGA-City&High-speed Railway» [4], включающем три основных элемента: развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта от Кореи до Европы по территории России через г. Москва и г. Владивосток; строительство мегапорта в г. Владивосток и современное развитие города.

Для Республики Корея важнейшим вопросом является стратегия и тактика гипотетического объединения с КНДР и соответствующее поэтапное формирование единой инфраструктуры Корейского полуострова с диверсифицированными по направлениям маршрутами через Китай и Россию. На субрегиональном уровне для Республики Корея представляет интерес развитие «зарубежной» Кореи, к ней относятся территории компактного проживания корейцев: КНДР, Яньбянь-Корейский автономный округ китайской провинции Цзилинь, южная часть Хасанского района Приморского края. Особое внимание южнокорейского бизнеса уделяется поддержке многосторонних инициатив на стыке границ у устья р. Туманная.

Для поддержки стратегически важных позиций специалисты Республики Корея особенно тщательно анализируют и прорабатывают перспективные маршруты и логистику движения грузов и пассажиров, используя выраженный «смарт-подход» [5].

КНДР в последние годы находится под жесткими международными санкциями, практически блокирующими развитие крупных двусторонних и многосторонних транспортных проектов с ее участием. Однако и до санкций в КНДР настороженно относились к реализации проектов, затрагивающих ее территорию. Имелись определенные положительные результаты взаимодействия с Китаем по налаживанию работы Туманганского коридора, способного выйти к Монголии. Сотрудничество с Россией позволило модернизировать участок железной дороги Раджин – Хасан (Восточный Корейский полигон) с перспективой потенциального соединения Транссиба с Транскорейской магистралью (ТКМ). 26.12.2018 г. Республика Корея и КНДР даже провели церемонию соединения железных дорог между севером и югом Корейского полуострова [6]. Планировалось совместно разработать проект по возобновлению сквозного движения по ТКМ. Однако в силу ряда внешних причин преимущественно политического характера реализация проекта ТКМ в настоящее время заморожена.

Стык границ КНДР, Китая и России («Туманганский треугольник») сохраняет свою актуальность для стран СВА. Для КНДР главной точкой роста здесь является ОЭЗ «Расон» (порт Раджин с хинтерландом, г. Сонбон и окружающая территория общей площадью 890 км²).

Китай. Под «Новым Великим шелковым путем» понимают совокупность транспортно-экономических связей между КНР и европейскими и азиатскими странами, вошедшими в мегапроект BRI [7]. В мегапроекте обычно выделяют два основных элемента: «Морской шелковый путь XXI века» и «Экономический пояс шелкового пути». Первый охватывает морские маршруты между Европой и Азией, второй – континентальные сухопутные маршруты с транспортной и всей сопутствующей инфраструктурой. На практике в проекте BRI наблюдается значительно больше составляющих [8, 9].

Примером стратегического единства и разнообразия Китая и контролируемой экономической самостоятельности его отдельных провинций является стратегия «Чан-Цзи-Ту» (по начальным слогам названий трех городов: Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь), направленная на «высвобождение» экономического потенциала не имеющей выхода к морю провинции Цзилинь с диверсификацией торговых маршрутов, среди которых перспективным считается маршрут вдоль границы с Россией и КНДР до портов провинции Ляонин [10–12]. Данный маршрут может иметь множество вариантов выхода к портам юга Приморья, к Раджину (КНДР) и к портам Китая. КНР также не оставляет попыток организации свободного судоходства по р. Туманная, чтобы обеспечить проход судов из Японского моря по этой реке в район г. Хуньчунь. В 2012 г. КНР инициировала пробное

плавание по р. Туманная с целью продвижения вопроса о развитии грузового и пассажирского трафика.

Япония до начала 2022 г. позиционировала следующие национальные интересы в отношении СВА:

– быть активным участником евразийских процессов сотрудничества, иметь прочные транспортные связи с континентом;

– не потерять сильные логистические и экономические позиции, для этого прилагаются усилия по укреплению позиций японских портов-хабов, способных обслуживать территории на континенте СВА, например, Дальнего Востока России (аналогично финскому логистическому сервису на западе России);

– всемерно способствовать развитию судоходства, рыболовства и иной морской хозяйственной деятельности на акватории Японского моря в интересах развития портов, городов и экономики относительно депрессивного Япономорского побережья (аналогичная позиция в данном вопросе у Республики Корея [13]).

Однако в текущей геополитической ситуации не представляется возможным подтвердить готовность Японии к реализации в полном объеме ранее существовавших планов по транспортному сотрудничеству с РФ в регионе.

Монголия нацелена на реализацию своего экспортного потенциала роста, включающего ресурсы (уголь, руда, металлы) и продукцию животноводства, что невозможно без развития транспортной инфраструктуры в стране и без развития внешних логистических маршрутов с выходом на морские порты. В этой связи в стране планируются новые маршруты и осуществляется строительство новых дорог [14]. Важным фактором является желание Монголии снизить транспортную зависимость от Китая.

Проблемы и недостатки в развитии транспортной системы в СВА

Страны-участницы РТИ развивают транспортные коммуникации и логистическую инфраструктуру на своей территории, исходя из собственных приоритетов и целей. Далеко не всегда при этом учитываются потребности и специфика сопредельных государств, тем более проблемы развития наднациональных (региональных) экономических структур. Это выражается в диспропорциональном развитии приграничных коммуникаций и обслуживающей инфраструктуры по разные стороны общей границы, различающихся процедурах таможенного, иммиграционного и иных видов контроля грузов и пассажиров, иногда – в появлении подозрительности и неправильной трактовке действий другой стороны. Не решена проблема отсутствия должной согласованности между сопредельными странами в части проектирования, строительства и модернизации транспортной инфраструктуры и пунктов пропуска, несмотря на то что эти объекты обслуживают общие грузовые и пассажирские потоки и имеют общий технологический цикл.

Распространенная в регионе модель трансграничных перевозок, основанная на системе международных транспортных коридоров (МТК), сегодня представляется устаревшей. Движение грузов по МТК жестко привязано к определенным маршрутам, видам транспорта и пунктам пропуска. Приоритетной для этой модели считается сухопутная часть маршрутов, при этом морская составляющая остается без внимания.

Новые идеи по развитию общерегиональной транспортной системы

Китай. *China Railway Express* (CR Express) представляет услуги по международным железнодорожным перевозкам, включая контейнерные перевозки на основе фиксированных маршрутов и твердого расписания на всем пути между Китаем и Европой и другими странами – участницами мегапроекта BRI. CR Express востребован клиентами благодаря своим сравнительным преимуществам по времени, цене, пропускной способности и безопасности и становится третьим логистическим каналом между Китаем и Европой в дополнение к сервисам морского и воздушного транспорта.

Строительство портов мирового уровня. Разработана стратегия по ускорению строительства портов мирового класса, в которой изложены основные задачи и график развития отрасли. К 2025 г. Китай намерен добиться прорыва в экологически чистом, интеллектуальном и безопасном развитии крупных портов с увеличением масштабов региональных и других портов. Основные задачи: расширение сервисного потенциала, внедрение «чистых» источников энергии, ускорение интеллектуальной логистики и оптимизация бизнес-среды.

Строительство специальных железнодорожных линий. Китай опубликовал руководство по ускорению строительства специальных железнодорожных линий, чтобы 85 % крупных морских портов, крупных промышленных и горнодобывающих предприятий и новых логистических парков были связаны специальными линиями к 2025 г.

Трансграничная электронная коммерция в Китае определяется как импортная и экспортная деятельность по трансграничной торговле, осуществляемая методами электронной торговли субъектами сделок с разных таможенных границ. Таможенные склады, предназначенные для хранения зарубежных товаров, позволяют продавцам отправлять свою продукцию в Китай, не подвергаясь коммерческим импортным пошлинам или мерам контроля качества.

Монголия. Основываясь на текущем состоянии и прогнозируемой динамике внешне-торговых потоков, предлагаются следующие перспективные проекты, необходимые для развития транспортно-логистической сети Монголии:

- строительство интегрированного мультимодального логистического центра в г. Улан-Батор, который обеспечит взаимодействие железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта, а также позволит выполнять операции по обработке, хранению и дистрибуции в пределах одного физического объекта;

- строительство двух новых железнодорожных линий и одной автодороги, предназначенных для удешевления экспорта монгольских природных ресурсов.

Обязательным условием для реализации вышеперечисленных проектов является радикальная модернизация пунктов пропуска на границе Монголии с КНР и РФ.

Республика Корея. Среди основных направлений развития транспортно-логистической сети в СВА – создание полноценных сухопутных транспортных маршрутов, сочетающих автомобильный, железнодорожный (в т.ч. высокоскоростной) транспорт через Корейский полуостров с выходом на территории КНР и России. Однако реализация этого варианта возможна при условии решения политических проблем, что сегодня не вызывает оптимизма. Применительно к территории СВА основное внимание уделяется следующим трем проектам: *Раджин – Хасан, проект развития порта Зарубино, проект развития порта Славянка.*

Дальнейшее развитие и «доводка» работы МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» – это реальный вариант, который может дать видимый эффект для оживления транспортно-логистической деятельности в зоне СВА. Ожидается, что проблема с инфраструктурными ограничениями в МАПП Краскино будет решена в ближайшее время. Сегодня это узкое место, препятствующее транспортировке грузов из Республики Корея в две провинции Северо-Востока Китая по МТК «Приморье-2».

Кроме того, необходимо обновить портовую инфраструктуру в морских портах России. Проблемой сегодня является старение активов – быстроизнашиваемые конструкции, старая погрузочно-разгрузочная техника, устаревшие транспортные средства, неурегулированные имущественные отношения на причальных сооружениях.

Среди прочих идей – повышение общей эффективности работы МТК на территории РТИ за счет внедрения следующих принципов:

- сбалансированного развития участков МТК, в том числе совместимости технических норм, ликвидации узких мест по пропускной способности;

- реализации взаимосогласованной тарифной политики и разумного снижения транспортных расходов;

– концентрации ресурсов на наиболее эффективных направлениях с устранением, насколько это возможно, деструктивной конкуренции в одной грузовой базе между отдельными МТК;

– улучшения транспортных услуг за счет развития транспортной, логистической и информационной инфраструктуры вдоль МТК.

Рассматривается также целесообразность превращения РТИ в эффективную международную организацию с полномочиями планирования и формирования бюджета.

Япония. С точки зрения японских национальных интересов до украинского кризиса 2022 г. выделялись следующие уровни перспективных проектов транспортно-логистического сотрудничества на территории РТИ.

Краткосрочные проекты, которые не требуют значительных вложений и могут быть выполнены в короткие сроки. Среди них служба CR Express (КНР) и МТК «Приморье-1» в текущем состоянии. Сервис CR Express позволит японским частным компаниям модернизировать производственно-сбытовую цепочку на континенте. Среди трех маршрутов CR Express наибольший интерес представляет Восточный маршрут, проходящий через три северо-восточные провинции Китая, пересекающий китайско-российскую границу в Забайкальском крае и соединяющийся с Транссибом. МТК «Приморье-1» теоретически может обслуживать грузоотправителей/грузополучателей из третьих стран, таких как Япония и РК.

Среднесрочные проекты, требующие инвестиций для устранения узких мест, например, пункты пропуска типа Маньчжурия – Забайкальск или МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», а также проекты, предполагающие участие КНДР.

Следует подчеркнуть, что в связи с сокращением населения Японии и его старением, переходом Индустрии 4.0 на низкоуглеродную экономику при сохранении устойчивого антиядерного общественного мнения приоритет японской экономической политики смещается с «объемов» на «качество». Эффективность станет ключевым фактором для транспортно-логистической отрасли, связанной с развитием коридоров в зоне РТИ и СВА в целом. Грузоотправителям и их клиентам потребуется гораздо более высокое качество с точки зрения времени, частоты, пунктуальности, стабильности и безопасности при меньших затратах. Коридоры, неспособные удовлетворить потребности клиентов, столкнутся с потерей грузов и снижением возможностей роста. В развитии коридоров очень важен клиент-ориентированный подход.

КНДР. Такие проекты, как индустриальный парк Кэсон и экономическая зона Расон, могут развиваться при создании соответствующих политических условий.

Долгосрочные проекты требуют больших инвестиций в инфраструктуру, в первую очередь в железнодорожную, в т.ч. через провинцию Цилинь в направлении Монголии, и в строительство железнодорожной линии Пусан – Раджин – Хасан и далее на соединение с ТСМ.

Россия. В настоящее время прорабатывается концепция развития транспортной системы Дальнего Востока с учетом строительства железнодорожной линии Селихин–Ныш с переходом пролива Невельского и строительством глубоководного морского порта на о-в Сахалин. К прочим реализуемым в настоящее время проектам, ориентированным на регион РТИ и СВА, относятся: развитие пограничной с Монголией ж/д станции и пункта пропуска Наушки, а также развитие маршрута в КНР через Бурятию и Монголию; реконструкция ж/д станции, развитие предприятий локомотивного комплекса и продолжение электрификации участка Карымская–Забайкальск; строительство и запуск ж/д моста Нижнеленинское–Тунцзян; строительство канатной дороги Благовещенск–Хэйхэ, развитие о-ва Большой Уссурийский; строительство высокоскоростной железной дороги (ВСМ) Владивосток–Муданьцзян; проект трансграничной зоны экономического сотрудничества «Пограничный–Суйфэньхэ».

В отдельный блок следует выделить *проекты сотрудничества с КНДР*, имеющие хороший потенциал и достаточно высокую степень проработки, но реализуемые только при

стабилизации ситуации вокруг Корейского полуострова, сроки которой не поддаются прогнозированию.

Существуют планы по *развитию пунктов пропуска через сухопутную границу* в Приморском крае. Актуальность вопроса возросла после кратного увеличения потока автомобильных грузоперевозок в связи с прекращением работы пунктов пропуска в европейской части РФ. Однако с учетом негативного опыта предыдущих лет сроки и масштабы модернизации пунктов пропуска в Приморье выглядят неопределенными.

При оценке перспектив создания линий трансграничного ВСМ сообщения, соединяющих юг Приморского края с сопредельными территориями зарубежных государств, необходимо учитывать следующие факторы:

- различия технических стандартов ВСМ в КНР и Республике Корея;
- определенная вероятность возникновения проблем из-за западных санкций, действующих в отношении России, несмотря на локализацию производства и соглашения о передаче технологий;
- возможность достижения наибольшего синергетического эффекта от строительства линий ВСМ на территории Приморского края только при их сетевой организации, закольцовывании движения по обеим сторонам государственной границы, в идеальном случае – с подключением территории КНДР. Это также будет существенно способствовать оформлению Владивостокской городской агломерации как центра притяжения и роста в СВА.

Интегрированная транспортно-логистическая сеть РТИ/СВА

По мнению экспертов РТИ, переход на сетевую организацию и закольцовывание перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом по разные стороны границы, в т.ч. вокруг «Туманганского треугольника», представляется наилучшей опцией при планировании развития интегрированной транспортно-логистической сети (ИТЛС) на территории РТИ и в будущем охватывающей весь субрегион СВА. Основные концептуальные отличия ИТЛС от коридорной системы – наличие (или возможность появления) интермодальных узлов и возможность гибкого выбора разных маршрутов движения грузов и товаров.

Особое внимание при создании ИТЛС уделяется решению следующих задач:

- общая маршрутизация и выбор оптимальных сухопутных маршрутов для движения товаров и пассажиров (автомобильные, железнодорожные) с учетом развития логистических функций для обслуживания территорий;
- организация оптимального рабочего времени на транспорте и решение проблемы разной железнодорожной колеи в регионе (доступны разные варианты технологий);
- маршрутизация ВСМ с учетом различных стандартов колеи и подвижного состава в Корею, Китае и России;
- согласование технических регламентов на автомобильные и ж/д перевозки;
- совместное управление грузовыми и пассажирскими потоками;
- общее использование транспортной инфраструктуры разных участников при выполнении интегрированной транспортной деятельности;
- совместная цифровизация логистики и транспорта, включая визуализацию движения товаров и обеспечение эффективности трансграничных и таможенных процедур;
- обеспечение санитарной, ветеринарной и экологической безупречности транспортных операций с минимальным воздействием на окружающую среду.

Новая миссия морских портов. «Традиционная» концепция МТК, проходящих по территории России, подразумевала, что сухопутные маршруты начинаются или заканчиваются так называемыми портами-воротами (gateway). Формированию подобной точки зрения способствовала история развития российских портов на Дальнем Востоке, которые в течение длительного времени были высокоспециализированными, предназначенными для обслуживания экспортно-импортных грузоперевозок по Транссибу, а также для свя-

зи по морю с удаленными территориями региона. С развитием рыночных отношений в России установленная ранее директивная специализация портов утратила актуальность, они стали более универсальными, стремящимися обрабатывать грузы широкой номенклатуры. Особенностью современной ситуации является встраивание многих портов в вертикально-интегрированные бизнес-структуры, когда порт является частью холдинга и обслуживает интересы компаний, в него входящих. Такая бизнес-модель способствует обеспечению постоянного спроса на перевалку, однако она может привести к развитию одних грузопотоков в ущерб другим. Например, развитие угольных мощностей в Восточном Порту привело к сдерживанию там роста контейнерооборота.

В настоящее время сформировалось понимание необходимости создания мультимодального порта-хаба в южном Приморье. Это послужит целям развития перевозок грузов стран бассейна Японского моря, как магистральных, так и фидерных, а также расширению транспортных услуг. Формирование хаба может сопровождаться существенным увеличением грузопотока на транзитных маршрутах, а также снижением тарифов на морские перевозки, что позволит повысить конкурентоспособность морского плеча, развить спрос на расширенный логистический сервис, повысить инвестиционную привлекательность транспортной системы Приморья и МТК.

Новая парадигма формирования портов-хабов подразумевает отказ от конкурентной стратегии и переход к конкурентно-партнерской модели взаимоотношений между географически близкими портами. В данной парадигме порты, относящиеся к одному маршруту, могут дополнять и усиливать друг друга, развивая логистический сервис и тем самым способствуя росту грузопотока на данном маршруте. Применительно к портам-хабам это означает необходимость включения их в расписание заходов магистральных судов. Это усилит позиции морских линий, позволит укрепить их конкурентоспособность и привлечь на линии дополнительные грузы, что приведет к наращиванию грузооборотов портов-партнеров.

Заключение и выводы

В настоящее время имеется уникальная возможность и спрос на проработку и реализацию идей сопряжения инфраструктурных проектов всех стран РТИ и региона СВА, которые можно реализовать, начиная с юга Приморского края, где есть потребность в развитии инфраструктуры для обслуживания экономики свободного порта Владивосток и его интеграции с международным окружением [15]. Теория и практика развития пространственной логистики в последние годы показала, что сегодня уместно говорить не об отдельных коридорах, а о создании ИТЛС, включающей множество маршрутов; более того, речь идет о создании интегративной мультиинфраструктуры, объединяющей транспорт, связь, энергетику и т.д. В ближайшей же перспективе можно улучшить существующую маршрутизацию МТК за счет учета новых идей и разработок Монголии, Кореи, Китая и России, а также Японии и других стран АТР.

Россия, как отмечалось выше, занимает особое положение в сфере транспорта и логистики РТИ и в СВА в целом. Объемы российских трансграничных перевозок в регионе РТИ существенно меньше, чем у соседних экономик. Однако зависимость ДВР от импорта из стран СВА, как показал опыт периодического закрытия отдельных МТК во время пандемии, весьма высокая. А с учетом жесткого санкционного давления со стороны стран Запада роль ДВР как ведущего транспортного узла России становится объективной реальностью.

Что особенно важно в контексте настоящей статьи, дальневосточные территории России имеют огромный, но недостаточно используемый в настоящее время транзитный потенциал, привлекательный для грузоотправителей из стран СВА. Географическое положение этого региона России позволяет создавать здесь полноценную инфраструктуру,

охватывающую все виды транспорта и обслуживающую сферы логистики, энергетики, связи по всей территории стран-участниц РТИ. В свою очередь регион РТИ является базисной коммуникационной платформой для всей СВА.

Литература

1. Feasibility of Pilot Project for Sea-land Intermodal Freight Transport in the GTR // GTI Publications, 2021, 139 p. [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.tumenprogramme.org/content/show.asp?m=115&d=48 (Дата обращения: 12.05.2022).
2. Integrated Transport Infrastructure & Cross-border Facilitation Study for the Trans-GTR Transport Corridors, February 2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.tumenprogramme.org/content/show.asp?m=115&d=1> (Дата обращения: 12.05.2022).
3. EurAsia Initiative. Ministry of Foreign Affairs(MOFA), 2013 International Conference “Global Cooperation in the Era of Eurasia”, October 18 (Fri),2013 Seoul, Republic of Korea. [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.mofa.go.kr. (In English) (Дата обращения: 12.05.2022).
4. Проект развития российского города в евразийско-тихоокеанском мировом пространстве. Резюме. Январь 2012 г. Корейский Академический и Культурный Фонд совместно с Группой российско-корейских институтов. ...
5. Economic growth and transport Models in Korea. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://centers.ibs.re.kr/html/living_en/transport/KSP%20%20Economic%20Growth%20and%20Transport%20Models%20in%20Korea.pdf. (Дата обращения: 05.03.2022). (in English)
6. “Geopolitical and logistical factors in the evolution of North Korea’s shipping flows”. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://shs.hal.science/halshs-03426544/document> (Дата обращения: on 11.06.2022). (in English)
7. В КНДР прошла символическая церемония соединения железных дорог двух Кореи. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ria.ru/20181226/1548709398.html>. (Дата обращения: 08.11.2021).
8. China’s ‘Silk Road’ Initiative Is at Risk of Failure [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://thediplomat.com/2015/09/chinas-silk-road-initiative-is-at-risk-of-failure/> (Дата обращения:05.09.2021).
9. China’s Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>. (Дата обращения: 08.11.2021).
10. В китайском языке нет слова “брат”. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2015/09/30/sopr/> (Дата обращения: 08.06.2023).
11. Пилотная Зона Открытия И Развития «Чан-Цзи-Ту». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://russian.jl.gov.cn/tz/cjtkfkfxdq/> (Дата обращения: 08.06.2023).
12. Strategy for One Belt, One Road in China Connecting Cooperation Methods with South Korea, North Korea, China and Russia. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ias.asia/the-newsletter/article/one-belt-one-road-strategy-korean-chinese-cooperation> (Дата обращения: 18.04.2022).
13. International Cooperation and the Logistics Market in Northeast Asia: Problems and Prospects for North Korea. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.researchgate.net/publication/280763515_International_Cooperation_and_the_Logistics_Market_in_Northeast_Asia_Problems_and_Prospects_for_North_Korea?tp=eyJjb250ZXh0Ljpw7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmhpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InByb2ZpbGUuIiJwcmV2aW91c1BhZ2UuOiJwdWJsaWNhdGlvbWJ9fQ (Дата обращения: 08.06.2023).
14. Development of transport and logistics network in Mongolia related to the GTI transport corridors. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.unescap.org/sites/default/files/3_3.GTIStudy.MNG.GDugerjav.pdf. (Дата обращения: 08.06.2023).
15. Пошел транзитный груз по коридорам // Окно в АТР. 2018. № 26. С. 36–39. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://oknovatr.ru/assets/uploads/numbers/u7le-okno-v-atr-june-sait.pdf>. (Дата обращения: 08.06.2023).

References

1. Feasibility of Pilot Project for Sea-land Intermodal Freight Transport in the GTR. // GTI Publications, 2021, 139 pp. Available online: www.tumenprogramme.org/content/show.asp?m=115&d=48. (accessed on 12 May 2022).
2. Integrated Transport Infrastructure & Cross-border Facilitation Study for the Trans-GTR Transport Corridors, February 2013. Available online: <http://www.tumenprogramme.org/content/show.asp?m=115&d=1>. (accessed on 12 May 2022).
3. EurAsia Initiative. Ministry of Foreign Affairs(MOFA),www.mofa.go.kr, 2013 International Conference “Global Cooperation in the Era of Eurasia”, October 18 (Fri), 2013 Seoul, Republic of Korea. Available online: www.mofa.go.kr. (accessed on 12 May 2022).
4. Korea Academic & Cultural Foundation in Cooperation With the Group of Russian & Korean Institutions. A project for the development of a Russian city in the Eurasian-Pacific world space. Resume. January 2012.

5. Economic growth and transport Models in Korea. Available online: https://centers.ibs.re.kr/html/living_en/transport/KSP%202%20Economic%20Growth%20and%20Transport%20Models%20in%20Korea.pdf. (accessed on 5 March 2022). (In English)
6. “Geopolitical and logistical factors in the evolution of North Korea’s shipping flows”. Available online: <https://shs.hal.science/halshs-03426544/document>. (accessed on 11 June 2022). (In English)
7. In the DPRK, a symbolic ceremony was held to connect the railways of the two Koreas. Available online: <https://ria.ru/20181226/1548709398.html>. (accessed on 8 November 2021). (In Russian)
8. China’s ‘Silk Road’ Initiative Is at Risk of Failure. Available online: <http://thediplomat.com/2015/09/chinas-silk-road-initiative-is-at-risk-of-failure/>. (accessed on 5 September 2021).
9. China’s Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. Available online: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>. (accessed on 8 November 2021).
10. “There is no word “brother” in Chinese”. Available online: <https://lenta.ru/articles/2015/09/30/sopr/>. (accessed on 8 June 2023). (In Russian)
11. Chang-Ji-Tu Development and Opening-up Pilot Area. Available online: <http://russian.jl.gov.cn/tz/cjtkfxfdq/>. (accessed on 8 June 2023). (In Russian)
12. Strategy for One Belt, One Road in China Connecting Cooperation Methods with South Korea, North Korea, China and Russia. Available online: <https://www.ias.asia/the-newsletter/article/one-belt-one-road-strategy-korean-chinese-cooperation>. (accessed on 18 April 2022).
13. International Cooperation and the Logistics Market in Northeast Asia: Problems and Prospects for North Korea. Available online: https://www.researchgate.net/publication/280763515_International_Cooperation_and_the_Logistics_Market_in_Northeast_Asia_Problems_and_Prospects_for_North_Korea?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpenN0UGFnZSI6InB1YmtpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InByb2ZpbGUuLCJwcmV2aW91c1BhZ2UiOiJwdWJsaWNhdGlvbiJ9fQ. (accessed on 8 June 2023).
14. Development of transport and logistics network in Mongolia related to the GTI transport corridors. Available online: https://www.unescap.org/sites/default/files/3_3.GTISTudy.MNG.GDugerjav.pdf. (accessed on 08.06.2023).
15. Transit Cargo Has Entered the ITCs // “A Window to the Asia-Pacific”. 2018, 26, 36-39. Available online: <http://oknovatr.ru/assets/uploads/numbers/u7le-okno-v-atr-june-sait.pdf>. (accessed on 08.06.2023). (In Russian)

Статья поступила в редакцию 03.07.2023; одобрена после рецензирования 25.09.2023; принята к публикации 26.10.2023.

The article was submitted 03.07.2023; approved after reviewing 25.09.2023; accepted for publication 26.10.2023.

