

Российский Дальний Восток и Азиатско-Тихоокеанский регион: проблемы интеграции транспортных систем

Подберезкина О. А.

В данной статье анализируются транспортные и транзитные возможности Российского Дальнего Востока в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Автор акцентирует внимание читателя на том, что правильная транспортная политика в регионе Дальнего Востока может принести экономическую выгоду.

Многовекторность избранного Российской Федерацией современного внешнеполитического курса непосредственно связана с ее национальными интересами. Действительно, и исторически, и географически, и цивилизационно, и политически Россия всегда была и остается евразийской страной с естественными интересами на Западе, на Востоке и на Юге, требующими целенаправленных и продуманных действий по всем азимутам. В этой связи становится ясным, что главной проблемой внешней политики Российской Федерации является отнюдь не выбор приоритетности государств-партнеров в той или иной части света или определение ее главного географического вектора. Здесь важны другие вопросы:

- точное определение соразмерности усилий по основным направлениям сношений с иностранными государствами, международными объединениями, межстрановыми и трансграничными организациями;
- достаточная концентрация внешнеполитических ресурсов на самом важном для страны в данный момент участке мировой политики;
- реальный учет позитивных и негативных факторов в международной жизни, в первую очередь для интересов страны;
- эффективная тактика и долговременная стратегия в проведении международного курса;
- разумное распоряжение существующими и воз-

никающими историческими возможностями, необходимыми для того, чтобы достичь реальных результатов на всех важных для страны направлениях международной деятельности. Как справедливо подчеркивает академик А.В. Торкунов, «от «адекватной оценки современной ситуации»¹ российской элитой зависит очень многое, если не все, в международной ориентации страны.

Россия после геополитической катастрофы конца XX столетия значительно ослабла в своих глобальных позициях. Неожиданно для себя, она оказалась зажатой между двумя динамично развивающимися регионами мира — Европейским союзом и Азиатско-Тихоокеанским регионом, которые значительно стали превосходить ее по большинству показателей экономического роста и влияния в мире. И проблема выбора приоритетной ориентации на один из этих регионов оказалась не только нерациональной, но и беспредметной, особенно в том, что касается АТР. *Экономический и политический колосс, встававший на востоке, ставил Россию перед совершенно новой Азией*, которая из объекта выбора превращается в его субъекта, причем не только для России.

Сегодня Северо-Восточная Азия и Азиатско-Тихоокеанский регион — наиболее динамично развивающиеся части мировой экономики. Для России расширение интеграционных связей с ними дает реальный шанс получить импульс развития через

Подберезкина Ольга Алексеевна — выпускница магистратуры МГИМО(У) МИД РФ по направлению «Мировая политика»

участие в многосторонних экономических проектах совместно с наиболее динамично развивающимися странами. С ними, кстати, Россия вполне органично дополняют друг друга. Уникальное экономико-географическое положение юга Дальнего Востока, являющегося одной большой контактной зоной России с этими регионами, определяет также прохождение через него значительных товарных потоков производственного и потребительского назначения, в связи с чем Дальний Восток обретает перспективу стать «мостом» для развития торгово-экономических связей АТР со странами Европы. Не случайно в ежегодном послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию РФ подчеркивается стратегическая важность для будущего страны развития восточных регионов России. Основной задачей и сегодня остается нахождение новых эффективных путей использования уникальных экономического и геополитического потенциалов восточных регионов России для инновационного преобразования страны.

Несмотря на бурный рост экономики стран Восточной и Юго-Восточной Азии и увеличение роли государств региона в мировой политике, Россия пока не продемонстрировала убедительных свидетельств своей способности использовать географическое присутствие в этой части света для национального развития. Стратегические установки руководства России по развитию экономики не всегда учитывают крупные хозяйственные и геополитические перемены в АТР. Между тем динамизм и неоднозначность развития Восточной Азии будет оказывать все возрастающее влияние на Россию, прежде всего на ее восточносибирские и дальневосточные регионы. Москве придется не только адаптироваться к вызовам, исходящим из АТР, но и искать механизмы выгодного для РФ воздействия на указанный регион. В этом плане Москва нуждается в стратегии, которая увязывала бы внутренние цели и механизмы развития с фактором, которым в целом предстает сам Азиатско-Тихоокеанский регион.

К сожалению, реализация стратегических задач, имеющих определяющее значение для дальнейшей судьбы Государства Российского, начиналась не в лучшем для России соотношении внутренних и международных факторов:

- во-первых, на Россию в АТР обращали мало внимания, так как отход от военно-стратегических императивов советской эпохи обнаружил весьма слабую развитость экономики российского Дальнего Востока и ограниченность его торговых связей со странами региона. С началом радикальных реформ в РФ российский Дальний Восток (РДВ) в определенном смысле оказался в некоей серой зоне. Он как бы «завис» в геополитическом и геоэкономическом пространстве, «тиранией расстояний» будучи отделенным от наиболее развитых частей страны, в то же время не сумев заручиться широким хозяйственным

взаимодействием со странами Северо-Восточной Азии (СВА) и АТР. Оказалось, что на Дальнем Востоке Россия должна параллельно решать две основные задачи — вхождения в динамично развивающиеся экономические и политические процессы в АТР и реинтеграции «Дальней России» с остальной частью страны. В самом общем виде факторы, необходимые для подъема Дальнего Востока, как об этом пишет Э.С. Гребенщиков, уже широко известны:

1. *активизация роли* транснациональных корпораций, как российских, так и зарубежных;
 2. *дозированный импорт* китайской и корейской рабочей силы;
 3. *совместное предпринимательство* с участием российских бизнесменов новой, посткриминальной генерации;
 4. *использование диаспор*, в том числе возвращение корейцев из Средней Азии в прежние места своего проживания на РДВ;
 5. *придание нового импульса* развитию приграничных производственных связей и обменов².
- во-вторых, для активного участия в экономической жизни АТР Москве нужно было излечить РДВ от целого ряда внутренних пороков, реестр которых в изложении Дж. Розмана из Принстонского университета (США) выглядит следующим образом:
 1. плохо управляемый, если не хаотический процесс децентрализации управления РДВ;
 2. номенклатурно-криминальный характер приватизации на Дальнем Востоке;
 3. неспособность реализовать конкретные проекты развития и создать нужную инфраструктуру (СЭЗ в Находке, не построенный за многие годы мост через Амур, соединяющий Благовещенск с Хэйхе и т.п.);
 4. контроль криминальных элементов над экономическими обменов с сопредельными странами;
 5. националистические проявления в регионе и недостаток интернационализма, проявляемый со стороны некоторых дальневосточных руководителей³.
 - в-третьих, Россия с большим опозданием входит в колею тихоокеанского экономического и политического развития, в связи с чем ей приходится преодолевать уже возникающее отторжение со стороны Азии, интегрирующейся без оглядки на РФ и во многом без учета ее интересов. Типичными можно считать взгляды, отраженные С. Блэнком и А. Рубинстайном на страницах журнала «Проблемы посткоммунизма». «Вашингтон, — пишут они, — не считает Россию серьезным игроком в Азии... Тенденция к маргинализации России в вопросе безопасности в Восточной Азии — это не только политика США. Ее разделяют все основные игроки в восточно-азиатском регионе, что вытекает из продолжаю-

щегося кризиса в России в политическом, экономическом и военном плане. Неспособность России достичь желаемого уровня влияния в Азии свидетельствует о провале попыток Ельцина проводить цельную, продуманную экономическую и внешнюю политику. Если в прошлом в центре дискуссий об отношениях региональных держав находились военные и идеологические проблемы, то сегодня решающими являются экономические соображения, государственный потенциал и индустриально-технологическая динамика. Проявлявшаяся в прошлом излишняя концентрированность Москвы на факторе военной мощи стала одной из главных причин ее упадка. По этим критериям России далеко до того, чтобы стать реальным конкурентом в Азии сейчас или в предвидимом будущем. По любому показателю слабость России несомненна, ее влияние падает и перспективы уменьшаются... Россия находится в Азии, но еще не стала частью Азии»⁴.

Значит ли это, что Россию можно было считать «больным человеком Азии», как предлагали упомянутые выше американские профессора? На этот вопрос ответила сама жизнь. К концу XX столетия РФ завершила процесс приобщения к организационно-институциональной структуре АТР, она была принята в качестве полноправного члена в организацию Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), — наиболее авторитетный форум, объединяющий 21 страну по обе стороны Тихого океана. В последние годы РДВ прошел путь от изоляции к совместимости со многими процессами, составляющими феномен превращения Великого океана в эпицентр развития мировой экономики.

Российский исследователь Э. Гребенщиков считает более верным акцентировать внимание на позитивных подвижках, происходивших в ходе поэтапного вовлечения России в тихоокеанское экономическое пространство, чем выискивать аргументы, свидетельствующие о ее маргинализации в этом регионе. Он полагал, что если рассматривать Китай как занимающий две трети места в российской восточноазиатской и тихоокеанской политике, то уровень доверия и политического взаимопонимания, постоянно растущие объемы экономического обмена с этой страной позволяют достаточно оптимистично оценивать перспективы России в АТР. И с этим выводом нельзя не согласиться⁵.

Развитие международного сотрудничества с новым глобальным экономическим центром, каким становится Азия, дает России уникальные конкурентные преимущества. Однако недостаточно использованными остаются транспортные и транзитные возможности Дальнего Востока⁶. Освоение мировых рынков международных транзитных перевозок может стать одним из основных направлений становления и устойчивого развития экономики Дальнего

Востока. Через территорию региона проходят кратчайшие сухопутные, морские и воздушные пути, обеспечивающие сообщение Западной Европы со странами СВА и АТР, то есть со странами, характеризующимися огромными и постоянно растущими товарными потоками.

Одной из самых трудновыполнимых для России задач сегодня является усиление связанности национальной экономики, которая велика по объему и по многим отраслям недостаточно эффективно развита. Это дорогостоящая задача, и ее, вероятно, не решить без изменения современных экономико-географических параметров народного хозяйства. Реорганизация взаимосвязей в российской экономике — вопрос не только восстановления и модернизации существующих систем автомобильных и железных дорог, воздушного сообщения, но и создание новой инфраструктуры, новых средств коммуникаций и управления общественными делами. Сегодня в этом направлении предпринимаются специальные меры, в том числе и в области цифрового телевидения, интернета, формирования баз данных и развития транспортных сетей, а также портов. Но реальность такова, что предпринимаемых усилий явно недостаточно, в особенности в сравнении с усилиями, предпринимаемыми в этой области Китаем и Японией.

Директор Института Дальнего Востока РАН М.Л. Титаренко, анализируя международную политику РФ в АТР, констатировал: «Долговременная цель азиатской политики России и ее успех будут зависеть от возможности развернуть взаимовыгодное экономическое сотрудничество и взаимодействие с Китаем, Индией, странами АСЕАН, Японией, чтобы обеспечить рынок сбыта российским товарам машиностроения и передовых технологий, для которых закрыты рынки США и ЕС. Необходимо разработать и совершенствовать энергетический и транспортный прорыв в Северо-Восточной Азии (СВА), что позволит России стать реальным геополитическим мостом между Востоком и Западом. Только на этом пути Россию ждут достойный статус в мире, экономическая выгода для развития самой России и достойная ее ниша в экономическом пространстве и в АТР, и в мире в целом»⁷.

Справедливости ради следует отметить, что не все аналитики и обозреватели столь оптимистичны в оценке перспектив дальневосточной, как и всей мировой, стратегии России. В.Л. Иноземцев, например, писал в своей статье «Мечты о многополюсном мире»: «Российским лидерам, призывающим к «многополюсному миру», следовало бы отдавать себе отчет в том, что в этом мире Россия не будет одним из ведущих полюсов. Наиболее реалистично новую многополюсность описал американский политолог из США Параг Ханна: это мир, в котором доминируют европейская и китайская «империи» и существует «второй мир», «страны которого выглядят ключевыми точками опоры в многополюсном мире, а их решения могут изменить глобальный баланс сил». Эти государства «можно было бы отнести к глобальному

среднему классу, если бы таковой существовал»⁸.

При этом российская элита вполне трезво оценивает нынешнее место России в мире и в Азиатско-Тихоокеанском регионе. По основным показателям страна серьезно отстает от группы развитых стран, а тем более США. В российском обществе, следует признать, существует определенный парадокс в оценке действительности, который для многих на Западе выглядит как противоречие. С одной стороны, российская элита и все общество уверены в огромном потенциале России, в т.ч. и Дальнего Востока, а, с другой, — признают его слабую современную реализацию. Отсюда — разница между амбициями и действительностью, что легко прослеживается на примере амбициозных заявлений и планов по освоению ресурсов Дальнего Востока и реальными региональными достижениями. Этот вывод справедлив для всей России, но еще больше, — применительно к Дальнему Востоку. Эта оценка реальной реализации потенциала России в первом десятилетии XXI века строится на сопоставлении и сравнении важнейших критериев, среди которых наиболее регулярно российскими специалистами используются:

- доля Российского ВВП в мировом ВВП (чуть более 3%);
- душевой ВВП (около 12 тыс. долл. США);
- доля в экспорте наукоемкой технологии (0,3%) и др.

Как видно из этих данных⁹, отставание России от развитых стран по страновому и душевому ВВП весьма существенно. Эта обеспокоенность стала причиной того, что в начале десятилетия стали стремительно появляться концепции и стратегии «опережающего развития», деклариовавшие, например «удвоение ВВП страны» в качестве главной стратегической задачи. Эти документы, включая и выступления В. Путина в первой половине нынешнего десятилетия, были ориентированы преимущественно на экстенсивный рост экономики. В особенности справедливой постановка вопроса об «опережающем развитии» была применительно к регионам Дальнего Востока, которые остаются и сейчас менее развитыми, чем другие регионы России. (в принятых правительственных документах такое «опережение» не превышало 0,5% по сравнению с общероссийскими). В действительности, как показали результаты реализации подобного рода планов, опережающими темпами регионы Дальнего Востока не стали развиваться: признание российской элитой реальной жизненной необходимости не увенчалось сколько-нибудь заметными достижениями.

Подготовка транспортной системы РДВ к включению в систему коммуникаций АТР

В начале июля 2010 г. во Владивостоке проходила работа IV Тихоокеанского экономического конгресса, главными темами обсуждения на котором стали социально-экономические проблемы Даль-

него Востока, интеграция РДВ в структуры АТР и развитие транспортной системы всего региона. В дискуссии, посвященной ее развитию, специалисты отмечали, что морские порты Приморья и Транссибирская стальная магистраль, замыкающаяся на их терминалы, стали «транспортным буфером» между Россией и странами Северо-Восточной Азии.

С этой точки зрения развитие транспортной системы Дальнего Востока превратилось в такую же крупную, многомерную задачу, как и решение его социальных и экономических проблем. Более того, можно даже утверждать, что во многом решение транспортных проблем может стать ключом к решению и всех остальных социальных и экономических вопросов, став мощным ускорителем всестороннего развития региона. В современных геополитических условиях России необходимо наращивать сотрудничество с соседними, граничащими с регионами РДВ, а также и со всеми заинтересованными в сотрудничестве странами АТР.

Существует много доводов в пользу тезиса о наращивании усилий в развитии транспортной системы РДВ, основные из которых сводятся к следующим:

- во-первых, товарооборот с соседними странами неуклонно растет, и Транссибирская железная дорога и Байкало-Амурская магистраль работают на износ, они и не были созданы для такого масштабного товарооборота. Из-за транспортной проблемы страдают и производители, и потребители, потому что цены за перевозку продукции увеличиваются. Решение этой проблемы способствовало бы уменьшению расходов на транспортные услуги;
- во-вторых, существование транспортной проблемы рождает еще и проблема защиты национальной территории. Обладание огромной территорией без развитых коммуникаций приносит больше минусов, чем плюсов. Самым очевидным из минусов является сложность обеспечения территориальной безопасности. Военные расходы в таком случае уменьшают шансы для создания необходимой крупномасштабной инфраструктуры¹⁰;
- в-третьих, с экономической точки зрения большие расстояния между крупными городами препятствуют хозяйственному использованию территории. История экономического развития — это по большей части история преодоления препятствий, создаваемых удаленностью торговых партнеров друг от друга. Одно из главных нововведений в истории экономики стала оптовая торговля, которая создана для того, чтобы облегчать торговлю на больших расстояниях. Подобным образом двигателем технологического прогресса была и продолжает оставаться потребность в сокращении времени и стоимости транспортировки товаров, людей, информации на большие расстояния. Следовательно, дело не в самих физических расстояниях, а

в том, легко или сложно их преодолевать. Каналы, железные дороги и другие виды инфраструктур уменьшают физические расстояния. Даже в самой современной информационной экономике пространство все еще остается немаловажным фактором, так как товары по-прежнему нужно физически транспортировать. Хотя средства доставки могут быть подобраны с максимальной эффективностью, они остаются теми же: водные и воздушные пути, автомобильные и железные дороги. На нынешнем этапе география имеет значение еще и потому, что капитал должен быть приближен к источникам сырья, энергетическим ресурсам и к рынкам. Капитал необходим там, где есть рабочая сила или где рабочая сила хотела бы находиться. Наиболее ценные работники с высокой производительностью труда все чаще стараются подбирать себе регионы для жизни, исходя из предпочтений удобств; регионы, где жить наиболее комфортно с точки зрения климата, социальной обстановки и других важных для выбора места проживания факторов. А такие работники приводят за собой инвестиционный капитал. И в России есть такие работники, только нет комфортных условий для их жизни на РДВ. Развитые технологии и инфраструктура делают экономику более интегрированной, минимизируя негативные факторы, вызванные расстояниями. Но дело даже не просто в попытках уменьшения расстояний между ранее возникшими городами: местоположение населенных пунктов на карте обуславливается технологическими ограничениями, а наиболее обобщенно — здравым экономическим смыслом. В условиях рыночной экономики население не распределяется произвольно по всей территории, предоставляя затем технологиям и инфраструктуре соединять эти поселения. Бизнес и люди изначально избирают для поселения те места, где предоставляется наибольшая выгода для жизни и наибольшие перспективы для торговли. Например, в Канаде и в Австралии — странах с огромной территорией, население малочисленно, однако оно размещено очень компактно. Примерно 85% населения Канады проживает в пределах 300 — километровой зоны вдоль границы с США. Большинство австралийцев проживает на восточном и юго-восточном побережьях, а внутри страны поселений практически нет.

По сравнению с другими территориями России транспортная инфраструктура Дальнего Востока и Забайкалья развиты слабо. Так, плотность железных дорог на этой территории в 3,6 раза ниже, чем в среднем по России, а в Чукотском автономном округе, Камчатском крае и в Магаданской области железные дороги и вовсе отсутствуют. Основные транспортные артерии Дальнего Востока и Забайкалья — Транссибирская и

Байкало-Амурская магистрали требуют развития и модернизации, поскольку уже после 2010 года до 90% их потенциала будет работать с критическим уровнем загрузки, прежде всего на подходах к портам, крупным промышленным районам и новым месторождениям. Байкало-Амурская магистраль проектировалась и строилась в расчете на перевозку 27 млн. тонн ежегодно, что в момент ее создания казалось большим достижением. А сегодня уже ясно, что в перспективе 10–12 лет потребуются перевозить 60–70 млн. тонн грузов; — в-четвертых, борьба за привлечение транзитных грузов становится важнейшим фактором международного позиционирования государств, так как транзит, по своей сути, является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцам и перевозчикам. Объемы транзитных железнодорожных перевозок на РДВ во многом определяются масштабами евро-азиатской, а в перспективе — межконтинентальной торговли¹¹.

Транссибирская железнодорожная магистраль становится ключевым звеном системы российских железных дорог в обеспечении транспортных связей между Европой и Азией, которые обладают большим потенциалом развития. Наиболее перспективными для привлечения к перевозкам по коридору «Запад-Восток» являются объемы торговли Республики Корея, Японии, а также северных и северо-восточных районов Китая со странами Европы. Плодотворным может стать сотрудничество с Казахстаном для привлечения объемов торговли между западными регионами Китая и европейскими странами, используя ответвление коридора «Восток-Запад» через Карталы — Астана — Достык.

Развитие транзитных перевозок по коридору «Восток-Запад» во многом зависит от реализации проекта восстановления Транскорейской магистрали с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль. Данный проект позволит обеспечить прямое железнодорожное сообщение между странами Европы с Республикой Корея и значительно повысить привлекательность железнодорожной перевозки южнокорейских контейнерных грузов за счет исключения «морского плеча» (Пусан — Владивосток).

Однако существует ряд проблем, которые стоят на пути превращения Транссибирской магистрали в крупную транзитную сеть, связывающую страны Запада и Востока. Одной из них является «формирование альтернативных интермодальных маршрутов с применением железнодорожного транспорта других стран, которые могут создать активную конкуренцию российским транзитным маршрутам». Также к проблемам относится и необходимость внедрения логистических технологий. Логистическое управление международными перевозками грузов и их экспедирование позволяет получить комплексный эффект, обеспечивая взаимодействие пользователей транспортных

услуг, перевозчиков и государственных органов.

Развитие водного транспорта Дальнего Востока

Регион Дальнего Востока имеет исключительное важное географическое положение и представляет собой уникальный субконтинент Евразийского материка, омываемый с севера и востока морями Северного Ледовитого и Тихого океанов. Близость морских портов и судоходных рек — это в первую очередь весомый довод в пользу строительства на юге Дальнего Востока крупной промышленности. Издержки по транспортировке грузов можно существенно сократить, что привлекательно как для российских, так и для зарубежных инвесторов.

Дальний Восток богат ресурсами морей, океанов и суши. Моря принадлежат бассейнам Северного Ледовитого и Тихого океанов. Реки в основном относятся к бассейну двух крупнейших рек — Лены и Амура, впадающих соответственно в Северный Ледовитый и Тихий океаны, причем они настолько велики, что впадающие в них притоки, в свою очередь, являются крупными реками, по которым возможно судоходство.

Протяжённость внутренних водных судоходных путей в Амурской области, по которым может осуществляться судоходство, составляет 2572 километра. Продолжительность навигационного периода — 150 суток на реках Буряя и Селемджа, 165 суток на реке Зея, 176 суток на реке Амур.

Грузопассажирские международные перевозки, в основном в Китай, осуществляются по реке Амур. Внутренние водные судоходные пути имеют жизненно-важное значение для экономики области, так как по ним осуществляется завоз топлива и продовольственных грузов в районы, приравненные к Крайнему Северу. Строительство гидроэлектростанций (ГЭС) на реках Зея и Буряя повлияло на судоходство в бассейне Амура. Прежде всего, из-за регулирования сброса снизился уровень воды, тем не менее, гарантированные габариты судоходства выдерживаются. Из-за строительства Зейской ГЭС разорвано судоходство по реке Зее. В настоящее время стоит задача организации судоходства в Зейском водохранилище.

По реке Амур проходит государственная граница России с Китаем, вследствие чего поддержание гарантированных габаритов судоходства является государственной задачей. Ежегодно Смешанной российско-китайской комиссией по судоходству на приграничных реках определяются мероприятия по поддержанию судоходства и осуществлению путевых работ по российско-китайским пограничным участкам рек. Пропускная способность внутренних водных путей Амурской области обеспечивает прохождение существующего грузооборота, в том числе по количеству перевозимых грузов, с большим запасом. Пропускная способность лимитируется только наступлением меженных периодов с пониженными уровнями воды, которые происходят в результате

недостаточного количества осадков и малых сбросов из-за накопления воды на Зейской и Бурейской ГЭС в первой половине лета.

В настоящее время около 80% грузов, перевезенных речным транспортом Амурской области, составляют внутренние перевозки и около 20% — экспортно-импортные. Основными категориями грузов во внутренних перевозках являются нерудные строительные материалы (более 67,2% от общего объема перевозок) и уголь (8,0%). Объем лесных грузов во внутренних перевозках составляет около 2,5%, основной объем лесных грузов направляется на экспорт в Китай.

Участие Российской Федерации в решении очень важной для Северо-Востока Китая задачи — обеспечение прямого транспортного выхода китайских грузов к морским портам Хабаровского края, стало достаточно продуктивной идеей. Создание сквозного транзитного движения большегрузных контейнеров из северной части провинции Хейлунцзян в порт Ванино (в будущем — Ванинско-Советско-Гаванский транспортный узел) и далее на основе регулярных контейнерных маршрутов в Японию, Республику Корею, США, имеет важнейшее международное значение.

Уникальным географическим положением обладает город Хабаровск. Уже сейчас он является крупным логистическим центром Дальнего Востока, где практически в одной точке сходятся различные транспортные магистрали: водные, железнодорожные, трубопроводные, воздушные. Здесь же формируются пассажиропотоки и потоки грузов, распределяемые по всему Дальнему Востоку. Правительство Хабаровского края выступало с предложениями формирования транзитной зоны в районе острова Большой Уссурийский. Он находится почти на равном расстоянии и от российского берега Амура, и от китайского. Через эту транзитную зону могут проходить в Китай грузы с Транссиба, БАМа, автомагистрали Чита-Хабаровск. В реализации этого проекта заинтересованы и другие иностранные инвесторы. Так, английская компания приняла решение о строительстве в районе существующего моста через Амур складского комплекса на почти 100 тыс. кв. м.¹²

Важное значение придается использованию уникальных возможностей Северного морского пути¹³. Основными целями современного развития Северного морского пути являются:

- транспортное обеспечение освоения арктических нефтегазовых месторождений, в том числе шельфовых, и морского экспорта нефти и газа;
- обеспечение северного завоза социально значимых грузов;
- развитие потенциальных крупномасштабных региональных и транзитных перевозок.

Развитие инфраструктуры Северного морского пути будет осуществляться в рамках реализации скоординированных между собой федеральных целевых

программ, в частности:

- «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»;
- «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы;
- «Мировой океан» (подпрограмма «Освоение и использование Арктики»).

Опорную береговую инфраструктуру северо-восточной части Северного морского пути сформируют такие морские порты, как Хатанга, Тикси, Певек, Анадырь и Петропавловск-Камчатский¹⁴.

Развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке предполагает, что к 2025 году будет завершено формирование опорной сети всех видов транспорта на территории экономически освоенной южной части Дальнего Востока и Байкальского региона, обеспечена ликвидация разрывов и «узких мест»¹⁵ на транспортной сети. На Дальнем Востоке и в Байкальском регионе планируется создать условия для интеграции транспортной системы Российской Федерации в международную транспортную систему Азиатско-Тихоокеанского региона. Цель — завершить к 2025 году строительство транспортного коридора между Западом и Востоком, который будет проходить по территории России. Безусловно, Россия нуждается в строительстве такого коридора, который может стать системообразующей частью мировой экономики, приобрести глобальное значение. На всем протяжении этого коридора может формироваться своего рода зона «технологического распространения».

Сотрудничество России с Китаем в транспортной области

Россия стремится к развитию взаимовыгодного сотрудничества с Китаем по всем направлениям. Главной задачей в этой области остается приведение масштабов экономического взаимодействия в соответствие с уровнем политических отношений¹⁶. Многими отечественными аналитиками Китай рассматривается в качестве одной из тех стран в мире, на поддержку которых РФ может реально рассчитывать в деле укрепления своих позиций в АТР. Для Китая же сотрудничество с Россией выступает в значительной степени как фактор поддержания баланса сил в АТР в противовес влиянию США и Японии.

В использовании транспортного коридора «Восток — Запад» на участке Российской Федерации заинтересованы три основные стороны: Китай и его северо-восточные провинции; США как сторона, заинтересованная в сокращении сроков и стоимости доставки китайских товаров; Россия, ее Дальневосточный регион как транзитная территория между торговыми акторами из КНР и США. Непосредственно к границам российского Дальнего Востока примыкает провинция Хэйлунцзян. Она занимает ведущие позиции в обеспечении внешнеэкономических связей КНР с восточными регионами России. Поэтому на неё ложится максимальная нагрузка по обеспечению планируемого увеличения внешнеторго-

вого оборота с Россией до 60 млрд. долл. к 2010 г.

Но провозные способности существующих транспортных путей провинции, предназначенные для перевозки внешнеторговых грузов, не могут обеспечить беспрепятственное перемещение этих грузов и не отвечают растущим требованиям зарубежных рынков. Поэтому недостаточное развитие транспорта является сдерживающим фактором для роста экономики провинции. Для разрешения этой проблемы Китай активно использует такую форму организации перевозок, как международные транспортные коридоры (МТК).

В северо-восточном регионе Китая такими коридорами (по китайской терминологии) являются:

- МТК «Суйфэньхэ»: порты Находка/Восточный — Суйфэньхэ — Харбин — Маньчжурия — Забайкальск — Транссиб;
- МТК «Туманган»: порты Северной Кореи /Посыет/Зарубино — Чаньчунь-Транссиб);
- МТК «Далянь»: Далянь — Харбин — Хэйхэ — Благовещенск — Транссиб;
- МТК «Тяньцзинь»: Тяньцзинь — Пекин — Эрлян — Улан-Батор — Транссиб;
- Западный транскорейский коридор: Пусан — Сеул — Пхеньян — Синьдзю — Шеньян — Харбин — Транссиб;
- Восточный транскорейский коридор: Пусан — Раджин — Сонбон — Хасан — Транссиб.

Проектируемый контейнерный автомобильный ход «Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино» может рассматриваться в качестве составной части МТК «Восток — Запад», обеспечивающей движение грузов из провинции Хэйлунцзян в порт Ванино и далее — в США, на Хоккайдо, в Корею, Южный Китай (речные порты Янцзы и Хуанхэ), Гонконг и Тайвань. Очевидно, что Китай будет в первую очередь содействовать развитию приграничной инфраструктуры в Маньчжурии, Хэйхэ, Тунцзяне, в Суйфэньхэ. Однако быстрый рост экономики провинции Хэйлунцзян, рост экспорта оборудования, электроники, бытовой техники, автомобилей и импорта комплектующих изделий уже в текущем 2010 г. сформирует заметный дефицит пропускных способностей имеющихся пунктов пропуска. К 2015 г. этот дефицит составит около 10 млн. т., а к 2020 г. — 25 млн. т., в том числе не менее 9 млн. т. контейнерных грузов (450 тыс. контейнеров ДФЭ), которые будут распределяться между портами южного Приморья и Хабаровского края. Это не означает, что Китай будет прилагать чрезмерные усилия по формированию транспортного хода «Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино». Но из этого следует, что объективные условия развития китайской экономики создают благоприятные предпосылки для развития транспортной системы провинции Хэйлунцзян с включением в нее МТХ — международного транспортного хода Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино».

США выступает основным потребителем гру-

зов из КНР. Поэтому, рассматривая географически и исторически сложившиеся маршруты их транзита из северо-восточных провинций Китая, международные эксперты, пришли к выводу, что перевозка через порты Дальнего Востока России значительно короче и быстрее, чем через порты провинции Ляонинь. Основными стратегическими выгодами в данном случае являются сокращение сроков и стоимости доставки грузов. При этом осуществление транзита из провинции Хэйлунцзян в США по проектируемому коридору (через порт Ванино) значительно сокращает время (экономия от 4 до 6 суток) и стоимость доставки.

Россия является не менее заинтересованным участником МТК «Восток — Запад». Привлечение дополнительного грузопотока китайского транзита позволит увеличить загрузку портов, транспортной инфраструктуры и Транссибирской магистрали. Другая цель, которая может быть реализована при развитии функционирующих и проектируемых транспортных коридоров — это ускорение экономической интеграции в АТР. В целом стратегической целью России должно стать использование транспортной инфраструктуры Российского Дальнего Востока на полную мощность. Это повлечет за собой и интеграцию Российской Федерации в АТР и создаст благоприятный инвестиционный климат. Транзит товаров — это также получение дополнительных доходов. Все это отвечает стратегическим интересам РФ на Дальнем Востоке и будет способствовать социально-экономическому развитию региона.

Стратегическую важность для интеграции Российской Федерации в АТР в настоящее время приобретает процесс формирования Ванинско-Советско-Гаванского транспортного узла. Для этого порты Ванино и Советская Гавань имеют прямой выход на две независимые железнодорожные магистрали — Транссибирскую и Байкало-Амурскую, а также близость автомобильной дороги Лидога-Ванино, обеспечивающие круглогодичную связь района с транспортными системами России.

Порты Ванино и Советская Гавань имеют все предпосылки для создания крупнейшего в России транспортного комплекса, который может стать ключевым в развитии регионов, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали, в формировании транспортных коридоров на территории России. Они смогут обеспечивать перевозку мощных грузопотоков, зарождающихся в Западной Европе, в АТР и грузопотоков АТР — в Западную Европу. Но при этом рассматриваемые порты должны получить новое качество развития (инновационное) на основе строительства глубоководных причалов и высокомеханизированных комплексов, способных перерабатывать суда, грузоподъемностью более 60 тысяч тонн.

Одним из перспективных направлений развития Ванинско — Советско-Гаванского транспортного узла как зоны инновационного развития, является его кон-

тейнерная специализация. Тенденции, происходящие в сфере мировой экономики, торговли и транспортной отрасли, указывают на то, что контейнерные перевозки являются наиболее перспективными в перевозках транзитных грузов. Это наиболее современный и технологичный способ перевозки грузов, за которым большое будущее. Данный факт подтверждается ситуацией, складывающейся в области динамики перевозок различных видов грузов морским транспортом. В последние десять лет объемы перевозок шести основных видов грузов, перевозимых морским транспортом (нефти, угля, железной руды, бокситов, зерна и фосфатов), характеризовались умеренным ростом (4,5% в год). Объемы перевозок контейнерных грузов увеличивались ежегодно на 13%. Согласно прогнозам экспертов, в 2010 г. ожидается почти двукратное увеличение перевозок контейнерных грузов.

Инновационное развитие Ванинско-Советско-Гаванского транспортного узла, контейнерная специализация этих двух портов может удовлетворить часть потребностей КНР в транзитных грузоперевозках. Проектируемый транспортный ход (коридор) «Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино» сможет осуществлять перевозки до 80 тыс. контейнеров (ДФЭ) на первом этапе и до 200 тыс. контейнеров — в более отдаленной перспективе. Грузопоток составит, соответственно, 1,6 млн. т и 4 млн. т в год. При этом будут использоваться следующие стратегические преимущества коридора по сравнению с другими вариантами движения контейнеров:

- использование глубоководных дальневосточных портов и возможность перевозки грузов крупнотоннажными контейнерами;
- сокращение сроков доставки грузов в Японию (минимум до 4-х суток) и в США (минимум до 6-ти суток);
- формирование грузопотоков за счет северных территорий провинции Хэйлунцзян, отдаленных от действующих и намеченных международных транспортных коридоров, более полное их включение во внешнюю торговлю¹⁷.

Создание международного автомобильного транзитного транспортного хода «Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино» является перспективным проектом для всех возможных его участников: России (Хабаровского края), Китая и третьих стран, которые могут реализовывать посредством него свои национальные интересы¹⁸.

Представляется, что реализация всех вышеуказанных проектов будет способствовать складыванию в дальневосточной внешней политике России нового баланса:

- 1 между китайским и неазиатскими ее направлениями;
2. между двусторонними, многосторонними каналами межгосударственных взаимосвязей и трансграничным сотрудничеством на уровне

- субрегионов и микрорегионов;
3. между интеграционными процессами в АТР и национальными приоритетами РФ.

России еще многое предстоит сделать на пути собственного приобщения к жизни этого региона. Здесь для нее нет врагов, против которых нужно дружить с третьими странами и тратить на это имеющиеся в ее распоряжении не столь уж и внушительные ресурсы. Но нет и друзей-филантропов, способных пожертвовать ради нее хотя бы частью своих национальных интересов и тем самым облегчить ее усилия на пути к процветанию. Многомерный азиатский мир требует от России концентрации, трудолюбия, понимания и вдохновения, обещая взамен содействие в решении всех ее крупных и малых проблем. Он готовится к самоидентификации, то есть к самоопределению в глобализирующихся финансах и экономике, диверсифицирующейся политике и национализирующейся культуре.

Заглядывая в XXI век, Махатхира Мохамад писал об этом следующее: «До валютного кризиса азиаты были переполнены самоуверенностью. XXI столетие должно было стать их столетием, «веком Азии». Они ведь не только становились все богаче,

но все более развитыми в смысле технологий, экономического и промышленного развития. С населением почти в два миллиарда умных и трудолюбивых людей, Восточная Азия может стать экономически крупнее, чем Америка и Европа, вместе взятые. Но XXI век не станет столетием какого-то одного континента. XXI столетие будет «всемирным веком». Попытка сдержать Китай или всю Азию провалится скорее раньше, чем позже. Развитие и прогресс в Азии можно задержать на некоторое время, но нельзя задержать навсегда. Попытки европейцев доминировать над всем миром провалятся, как и любые такие попытки, предпринятые любой цивилизацией, континентом или этнической группой. Азиаты, вне сомнения, не будут доминировать над миром. Но азиаты или люди смешанной расы, живущие в Азии, займут принадлежащее им по праву место во «всемирном веке»¹⁹.

Summary: This article analyses transport and transit opportunities of the Russian Far East in the region of the Pacific Rim. The author makes an emphasis on the economic profit that can bring right transport policy in the region of the Far East.

Ключевые слова

транспортные и транзитные возможности; Дальний Восток, Азиатско-Тихоокеанский регион; включение в транспортную систему; грузопассажирские перевозки; транспортный узел; внешнеэкономическое сотрудничество, Китай

Keywords

transport and transit opportunities; Far East; Pacific Rim; integration in transport system; cargo-and-passenger traffic; traffic centre; external economic cooperation, China

Примечания

1. Торкунов А.В. Дефицит демократии и международное сотрудничество. Международные процессы, № 3 (21), сентябрь–декабрь 2009 г.
2. Гребенщиков Э. Россия в АТР: политические переменные и экономические константы // МЭиМО. 2000, №5. С.67.
3. Pacific Review. 1998, № 11. P. 8.
4. Blank S., Rubinstein A. Z. Is Russia Still a Power in Asia? // Problems of Post-Communism. March-April 1997. P.37–44.
5. Гребенщиков Э. Россия в АТР, с.66, 68.
6. Примером и проектного подхода, и трансграничного сотрудничества может служить Туманганский проект по экономическому освоению бассейна р. Туманная (корейское название — Туманган), к которому в 1992 году присоединилась Россия. Этот международный проект был разработан под эгидой Программы развития, действующей в рамках ООН. Он предусматривал соединение в зоне, где состыковывались российская, китайская и северокрыйская границы, усилий и возможностей России, Китая, КНДР, Южной Кореи и Монголии по реконструкции и строительству промышленных и транспортных объектов. Проект был рассчитан на поощрение туризма, модернизацию порта Зарубино и конверсию военного аэродрома «Золотая долина», превращение его в международный авиатерминал и т.д. Реализация проекта серьезно ускорилась, когда сам он претерпел изменения и его инициаторы отказались от амбициозных планов создания здесь очередного «Гонконга», начав ориентироваться на решение более практических задач и достижение конкретных результатов. Три причины сдерживали полномасштабную реализацию идей, заложенных в туманганском проекте: во-первых, нежелание Японии включаться в него, ограничившись участием в модернизации порта Хасан на юге Приморского края; во-вторых, пока что предпочтение всеми участниками проекта отдается различным мероприятиям по развитию своих территорий, а не созданию зоны совместного развития; в-третьих, разнонаправленность устремлений участников проекта подчеркивается вовлеченностью в их совместную деятельность весьма небольших и отдаленных участков национальных территорий, будь-то России, Китая или КНДР.
7. Титаренко М.Л. Актуальная проблема. Российские интересы в АТР и принципы формирования азиатской политики России в первой половине XXI века. <http://www.ebiblioteka.ru/sources/article.jsp?id=7886151>.

■ Свежий взгляд

8. Иноземцев В.Л. Мечты о многополюсном мире // Независимая газета. 18.09.2008.
 9. Социальное положение и уровень жизни населения России. 2009: Стат. сб. / Росстат. М., 2009 г., с. 499–500.
 10. William Moul. Measuring the Balance of Power: A Look at Some Numbers // Review of International Studies. 1989. №5. P.111–116.
 11. Там же.
 12. Левинталь А. «Вектор развития России указывает на Дальний Восток» // Интерфакс время № 31 (628) // 08.08.2007
 13. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 год. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2009 г., с. 10–11.
 14. Пересыпкин В.И., Яковлев А.Н. «Будущее северного морского пути».
 15. «Узкое место» — элемент, коэффициент использования пропускной способности которого превышает следующие величины. Определение взято из Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г
 16. Независимая газета. 11.07.2000.
 17. Реальное воплощение проекта международного автомобильного транзитного транспортного коридора «Харбин — Большой Уссурийский остров — Ванино» потребует на российской и китайской сторонах строительства непосредственно у границы мощных автотранспортных перегрузочных комплексов. Они будут способны выгрузить, пересортировать и отгрузить ежедневно от 220 (1-я очередь) до 550 (2-я очередь) контейнеров, следующих транзитом из Китая на Ванино и обратно. Грузы, поступающие из Китая в направлении п. Ванино, предусматривается принимать и перерабатывать в России. Грузы, поступающие через п. Ванино в Китай — на китайском комплексе. Площадь первой очереди терминала составит около 80 га, второй — 120 га (всего 200 га с каждой из сторон). Обе площадки должны сообщаться между собой с помощью специализированного подразделения международного пункта пропуска, которое будет обеспечивать перемещение через границу только транзитных контейнеров. Иные неконтейнерные и контейнерные перевозки в Китай и обратно должны будут осуществляться в общем порядке по традиционной «нетранзитной» технологии.
Каждая из сторон должна обеспечить строительство терминалов, необходимых транспортных коммуникаций, таможенной инфраструктуры. В том числе китайская сторона должна будет построить капитальный автомобильный мост через протоку Казакевича, автомобильные дороги, терминал, дамбы и другие объекты, необходимые для работы терминала и пункта пропуска. Российская сторона должна возвести высокоопорный мост (обеспечивающий пропуск судов) через Амурскую протоку, терминалы, дороги и сооружения; за пределами Большого Уссурийского острова необходимо строительство высокоскоростных автомобильных дорог от моста до Чернореченского шоссе, проведение работы по увеличению пропускной способности автомобильных дорог «Хабаровск–Лидога», «Лидога–Ванино — Советская Гавань». Также необходимо строительство нового терминала для приёма и переработки контейнеров в портах Ванино и Советская Гавань. Кроме того, на самом острове потребуется возведение значительного числа сопутствующих объектов по обеспечению функционирования транспортного коридора, в том числе: ЛЭП, подстанции, предприятия по ремонту контейнеров, подвижного состава и автомобилей, центры связи и логистики.
 18. Доклад Басовой С.Н., Быстрицкого С.П., Царионовой Ю.В. «Второй Дальневосточный международный экономический форум» 2007 г.
 19. Цит по: Косырев Д. Искусство быть неприятным. // Дипкурьер НГ. №4. 02.03.2000.
-