

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ И ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ОТРАСЛИ

Научная статья

УДК 656.614.3

**Основные проблемы и пути их решения в обеспечении перспектив
развития транзита контейнеров через транспортные узлы Приморского края**

Светлана Сергеевна Валькова,¹ Владимир Евгеньевич Вальков²

^{1, 2} Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет,
Владивосток, Россия

¹ vlvalkov@yandex.ru

² vlvalkov@yandex.ru

Аннотация. Представлен обзор существующих проблем транзитных перевозок контейнеров через транспортные узлы Приморского края, которые имеют значительный потенциал вследствие географического расположения – на пути крупнейших международных маршрутов. Близость к странам Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) дает возможность Приморскому краю быть полноправным участником в транспортировке различных грузов. Развитие экономики Китая и увеличение объемов поставки контейнеров в Европу обуславливают привлекательность этих направлений для транспортных операторов. Значительная часть грузопотоков КНР в страны ЕС отправляется морем (указанные перевозки являются основными, поскольку грузопотоки формируются в восточных провинциях КНР), но, несомненно, спрос на транспортировку грузов железнодорожным транспортом увеличивается. В рамках реализации стратегии «Один пояс – один путь» Китай рассматривает большое количество маршрутов транспортировки (через Казахстан, Закавказье и другие регионы), а предпочтение в пользу того или иного маршрута диктуется географией (из какой провинции КНР отправляется груз). Но так или иначе транзитный коридор из КНР в Европу через Россию остается наиболее удобным.

Ключевые слова: транзит контейнеров, порты Дальневосточного региона, Транссиб, Свободный порт Владивосток, международные транспортные коридоры, Северный морской путь

Для цитирования: Валькова С.С., Вальков В.Е. Основные проблемы и пути их решения в обеспечении перспектив развития транзита контейнеров через транспортные узлы Приморского края // Научные труды Дальрыбвтуза. 2021. Т. 58. № 4. С. 80–87.

TECHNOLOGICAL AND TRANSPORT EQUIPMENT
OF THE FISHERY INDUSTRY

Original article

**The main problems and ways to solve them in ensuring the prospects
for the development of container transit through transport hubs of Primorsky Krai**

Svetlana S. Valkova¹, Vladimir E. Valkov²

^{1,2} Far Eastern State Technical Fisheries University, Vladivostok, Russia

¹ vlvalkov@yandex.ru

² vlvalkov@yandex.ru

Abstract. The article provides an overview of the existing problems of container transit through the transport hubs of the Primorsky Territory, which have significant potential, due to their geographical location, on the way of the largest international routes. The proximity to the countries of the Asia-Pacific region (APR) makes it possible for the Primorsky Territory to be a full-fledged participant in the transportation of various goods. The development of the Chinese economy and the increase in the supply of containers to Europe are quite promising areas for transport operators. A significant part of China's freight traffic to the EU countries is sent by sea (the indicated traffic is the main one, since freight traffic is formed in the eastern provinces of the PRC), but undoubtedly the demand for the transportation of goods by rail is increasing. As part of the implementation of the "One Belt - One Road" strategy, China is considering a large number of transportation routes (transportation through Kazakhstan, through the Caucasus and other regions), and the preference in favor of one or another route is dictated by geography (which province of the PRC is sent from cargo). But one way or another, the transit corridor from China to Europe through Russia remains the most convenient.

Keywords: transit of containers, ports of the Far East region, Transsib, Free Port of Vladivostok, international transport corridors, Northern Sea Route

For citation: Valkova S.S., Valkov V.E. The main problems and ways to solve them in ensuring the prospects for the development of container transit through transport hubs of Primorsky Krai. *Scientific Journal of the Far East State Technical Fisheries University*. 2021; 58(4):80–87. (In Russ.).

Особенности экономико-географического расположения Приморского края обуславливает значимость его транспортной составляющей, которая имеет свои характерные особенности:

- слабая обеспеченность наземными путями, по сравнению с другими регионами страны;
- сезонность работы транспорта, что связано с особенностями климатических условий;
- движение грузопотоков преобладает в западных и северо-восточных направлениях;
- преобладание транзитных грузопотоков над внутрирегиональными, обусловленное геополитическим положением и близостью АТР.

Начало сотрудничеству между Китаем и Россией по транзиту контейнеров было положено в марте 2013 г. Годом позже главы государств договорились об укреплении сотрудничества в области интермодальных перевозок, и практически сразу после этого был принят закон «О Свободном порте Владивосток» (СПВ)¹ [1]. На основании указанного закона в южных портах Приморского края был введен особый режим, позволяющий включить эти порты в международные транспортные маршруты. В настоящий момент количество резидентов СПВ превышает 2,3 тыс. Все резиденты получают налоговые льготы и преференции сроком до 10 лет. Отдельными постановлениями введены сокращение времени госконтроля в СПВ, круглосуточное прохождение грузов через границу и электронное декларирование грузов [2].

В декабре 2016 г. была утверждена «Концепция развития международных транспортных коридоров» [3]. В Приморском крае действуют два международных транспортных коридора (МТК) – «Приморье–1» и «Приморье–2», схема которых представлена на рис. 1.

¹ СПВ – это территория, на которой инвесторы пользуются особыми режимами таможенного, налогового и административного регулирования.

Указанная концепция определяет важность МТК, действующих на территории Приморского края, в развитии транзитного потенциала России, что в первую очередь связано с особым геополитическим расположением указанных коридоров.

Состоявшийся в 2017 г. международный форум в Китае, участником которого являлась Россия, был посвящен перспективным проектам Китая: «Экономический пояс шёлкового пути» и «Морской путь 21 века». Указанные проекты предполагают модернизацию существующих и проектирование новых путей и транспортных коридоров, позволяющих связать страны Центральной Азии, Европы и Африки. В рамках форума Президент России высказал готовность участия России в разработке крупномасштабного проекта, направленного на создание трансконтинентальных транспортных коридоров [4, 5].



Рис. 1. Схема МТК «Приморье–1» и МТК «Приморье–2»
Fig. 1. Scheme of MTK Primorye–1 and MTK Primorye–2

В настоящее время около 95 % всех грузов в контейнерах из ЮВА в Европу, Ближний Восток и Африку перегружаются через порты Китая, но даже в этих условиях, можно значительно увеличить китайский транзит через транспортные узлы Приморского края.

Действующие в Приморье МТК, которые связывают северо-восточные провинции Хейлунцзян и Цзилинь с Приморскими транспортными узлами, предназначены для обеспечения транзита между Азией и Европой. Поступление контейнеров в порт осуществляется по железной дороге. География и движение грузопотоков через МТК «Приморье–1» и МТК «Приморье–2» показаны на рис. 2 [6, 7].

В условиях реализации проектов по развитию альтернативных маршрутов из Китая в Европу (в обход России) указанный грузопоток через СПВ безусловно будет иметь тенденцию

к значительному снижению, что является основной проблемой. Необходимо отметить ряд причин, которые обуславливают данную проблему.

Во-первых, значительный перевес по грузообороту имеют китайские порты по сравнению с портами Приморского края.

Во-вторых, проект СПВ является достаточно «сырым»: значительная «распыленность» режима на регионы, входящие в режим СПВ; ответственность за развитие инфраструктуры в рамках указанного режима переложена на частных инвесторов; проблемы, связанные с обработкой транзитных грузов (электронное декларирование транзита контейнеров внедряется очень медленно); достаточно высокие существующие тарифы на перевозку транзитных грузов; несогласованность работы морского и железнодорожного транспорта.

В-третьих, ограниченная пропускная способность Транссибирской железнодорожной магистрали (около 260 тыс. TEU в год).

В-четвертых, незначительная пропускная способность морских портов Приморского края.



Рис. 2. География и грузопотоки МТК «Приморье-1» и МТК «Приморье-2»
Fig. 2. Geography and cargo flows of MTK Primorye-1 and MTK Primorye-2

Несмотря на перечисленные проблемы, транзитный грузопоток контейнеров из Китая в Европу через СПВ можно удержать, но для этого потребуются, в первую очередь, произвести модернизацию автодорог, портов и терминальных комплексов, а также пунктов пропуска на границе. Ввиду того, что морские порты в Приморском крае играют весьма значимую роль в обеспечении транзитных перевозок, для освоения перспективных грузопотоков необходимо в портах края создавать такие условия, которые не уступают по уровню условиям в портах сопредельных стран. Также необходимы модернизация железной дороги, которую построили еще в самом начале позапрошлого века, и разработка более выгодных тарифов на перевозки грузов. Указанные мероприятия послужат развитию всей транспортной инфраструктуры края и позволят значительно увеличить транзитные грузопотоки.

Международный транспортный коридор «Приморье–2», соединяющий провинцию Цзилинь с южными портами Приморья (Славянка, Зарубино и Посыет) имеет достаточно хорошие возможности и перспективы (рис. 3). Необходимо отметить, что порт Зарубино, на базе которого планируется разработка достаточно значимого проекта «Большой порт Зарубино», имеет большие перспективы, вследствие незамерзаемости, а также географического расположения (стык России, Китая и КНДР) [8]. Имеющиеся подъезды выходят на крупные магистрали России. Вследствие этого порт Зарубино является важнейшим пунктом МТК и занимает стратегически важное положение в международной торговле. Перевозки грузов через порт позволят существенно сократить время доставки между РФ, Китаем, Кореей и другими странами АТР, что представляет большой интерес для партнеров сопредельных государств [9].

Значительный интерес Китая к развитию данного порта обусловлен тем, что порт Зарубино напрямую связан с провинцией Цзилинь, имеющей достаточно крупный терминал, что дает возможность распределения поступающих и отправляющихся грузопотоков в другие страны и регионы Китая.



Рис. 3. МТК «Приморье–2»
Fig. 3. МТК Primorye–2

Существующая в настоящее время железнодорожная инфраструктура МТК «Приморье–2» не имеет возможности обеспечивать перевалку целевых грузопотоков и требует модернизации и значительных капиталовложений. Модернизация порта Зарубино и прилегающих транспортных магистралей, которые входят в зону действия СПВ, позволит увеличить грузопоток через Транссибирскую магистраль в Европу до 0,5 млн TEU в год.

Международные транспортные коридоры «Приморье–1», который связывает Харбин с портами Южного Китая и проходит через порты Владивостока и Находки (рис. 4), и «Приморье–2» имеют значительную возможность улучшить ситуацию с транзитным контейнеропотоком через транспортные злы Приморского края [10], но развитие указанных МТК требует значительных инвестиций.



Рис. 4. МТК «Приморье–1»
Fig. 4. МТК Primorye–1

Что касается СПВ, то, конечно, он также может изменить структуру и динамику грузопотоков, но без изменений тарифной политики в отношении ж/д транспорта, модернизации железнодорожных и автомобильных магистралей, без развития мощностей портов и терминальных комплексов налоговых и таможенных преференций в режиме СПВ может оказаться недостаточно.

Слабо развитая инфраструктура портов Приморского края серьезно сдерживает его развитие. Безусловно наблюдается тенденция развития терминалов, различные льготные режимы привлекают в край большое количество инвесторов, что обусловило увеличение внутреннего валового продукта. Если удастся сохранить темп такого развития, то порты Приморского края в ближайшие 15 лет могут достичь 1/3 грузооборотов портов Китая. Для реализации этой цели необходимо исходить из общей концепции программы развития Дальневосточного региона.

Развитие контейнерных перевозок в России в перспективе связано с Северным морским путем (СМП). Транзитный грузопоток в Европу из Китая, проходящий из Ляньюнгана в Санкт-Петербург и далее – в Балтийское море через Россию, обходит транспортные узлы Приморья. Указанный маршрут по суше изменить сложно, но даже в этом случае Приморский край способен быть ключевым элементом СМП. Для этого требуется разработать в сжатые сроки современный флот ледового класса и создать возможность регулярной проводки караванов судов по Северному Ледовитому океану (такая возможность появится, если будут встречные проходы судов: 100 судов в одну сторону и 100 – в другую, что даст возможность увеличить навигационный период на несколько месяцев). Основное преимущество портов Приморского края – наличие глубоководных закрытых незамерзающих бухт, что позволяет проектировать суда ледового класса.

Контейнерную логистику в режиме СПВ можно и нужно развивать, и для этого необходимо инвестировать в проекты развития авто- и железных дорог, портовых мощностей и терминальных комплексов. Для реализации транзитного потенциала портов Приморского

края необходимо привести транспортную инфраструктуру региона в соответствие с требованиями международных транспортных коридоров.

В заключение можно отметить возрастание важности Приморского края с точки зрения движения международных транспортных потоков. Его близость к стремительно развивающимся странам АТР обуславливает прохождение через РФ ключевых транспортных коридоров. Как было сказано ранее, наращивание транзита может быть обеспечено за счет перевозок грузов в контейнерах как по Северному морскому пути, так и по железной дороге через территории РФ. Для этого потребуется модернизация и развитие контейнерных терминалов. В рамках проведения Восточного Экономического Форума был подписан меморандум между АО «Восточный порт» и АО «РЖД Бизнес Актив» для развития перевозок контейнеров через АО «Восточный порт», что может быть достигнуто в результате строительства нового контейнерного терминала в Восточном порту [11, 12].

Кроме того, на базе ПАО «ВМТП» в перспективе планируется проектирование и строительство выносного причального комплекса (ориентировочно к 2025 г.), для обслуживания судов ледового класса и ледоколов, задействованных на Севморпути. Реализация указанного проекта позволит порту Владивосток стать крупнейшим контейнерным хабом для обеспечения работы арктической контейнерной линии.

Список источников

1. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://erdc.ru/about-spv/> (дата обращения: 17.09.2021).
2. Информационный портал Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://minvr.gov.ru/press-center/mediagallery/12944/> (дата обращения: 21.10.2021).
3. Информационный портал Правительства Российской Федерации. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/news/25953/> (дата обращения: 17.09.2021).
4. Официальные сетевые ресурсы Президента России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 21.10.2021).
5. Форум по международному сотрудничеству «Один пояс – один путь». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1664416.htm> (дата обращения: 15.10.2021).
6. Информационно-аналитическое агентство «Восток России». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.eastrussia.ru/material/i-desyatiletiya-malo/> (дата обращения: 09.09.2021).
7. ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://test-company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=180828> (дата обращения: 16.10.2021).
8. Турбин А.Д. Трансграничное сотрудничество между Приморским краем и западным побережьем Японии: потенциал контейнерных перевозок глазами практиков обеих стран. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ojkum.ru/images/articles/2018-3/_2018_3_96-107.pdf (дата обращения: 06.09.2021).
9. Морские вести России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/84824/> (дата обращения: 21.10.2021).
10. Росийско-китайский информационный портал. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://russiachina-eastcargo.com/ru/transport-corridors> (дата обращения: 18.10.2021).
11. Транспортный портал «Гудок». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://gudok.ru/content/freighttrans/1434479/> (дата обращения: 18.10.2021).
12. Сайт «Росморпорт». [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.rosmorport.ru/filials/vlf_seaports/ (дата обращения: 21.10.2021).

References

1. Corporation for the Development of the Far East and the Arctic. [Electronic resource]. Access mode: <https://erdc.ru/about-spv/>. Date of treatment 09/17/2021.
2. Information portal of the Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. [Electronic resource]. Access mode: <https://minvr.gov.ru/press-center/mediagallery/12944/>. Date of access: 21.10.2021.
3. Information portal of the Government of the Russian Federation. [Electronic resource]. Access mode: <http://government.ru/news/25953/>. Date of treatment 09/17/2021.
4. Official network resources of the President of Russia. [Electronic resource]. Access mode: <http://kremlin.ru/events/president/news/54491>. Date of access: 21.10.2021.
5. Forum on International Cooperation "One Belt and One Road". [Electronic resource]. Access mode: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1664416.htm>. Date of appeal 10/15/2021.
6. Information and analytical agency "East of Russia". [Electronic resource]. Access mode: <https://www.eastrussia.ru/material/i-desyatiletiya-malo/>. Date of treatment 09.09.2021.
7. JSC "Russian Railways". [Electronic resource]. Access mode: <https://test-company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=180828>. Date of treatment 10/16/2021.
8. Turbin A.D. Cross-border cooperation between Primorsky Krai and the western coast of Japan: the potential of container transport through the eyes of practitioners from both countries. [Electronic resource]. Access mode: http://ojkum.ru/images/articles/2018-3/_2018_3_96-107.pdf. Date of treatment 09/06/2021.
9. Marine News of Russia. [Electronic resource]. Access mode: <http://www.morvesti.ru/analitika/1688/84824/>. Date of treatment 10/21/2021.
10. Russian-Chinese information portal. [Electronic resource]. Access mode: <http://russiachina-eastcargo.com/ru/transport-corridors>. Date of access: 18.10.2021.
11. Transport portal "Gudok". [Electronic resource]. Access mode: <https://gudok.ru/content/freighttrans/1434479/>. Date of treatment 10/18/2021.
12. Rosmorport website. [Electronic resource]. Access mode: https://www.rosmorport.ru/filials/vlf_seaports/. Date of treatment 10/21/2021.

Информация об авторах

С.С. Валькова – кандидат технических наук, доцент кафедры «Эксплуатация и управление транспортом», SPIN-код: 7967-3620, AuthorID: 813943;

В.Е. Вальков – старший преподаватель кафедры «Эксплуатация и управление транспортом», SPIN-код: 3369-0322, AuthorID: 635659.

Information about the authors

S.S. Valkova – PhD in Engineering Science, Associate Professor of the Department of Operation and Management of Transport, SPIN code: 7967-3620, AuthorID: 813943;

V.E. Valkov – Senior Lecturer of the Department of Operation and Management of Transport, SPIN-code: 3369-0322, AuthorID: 635659.

Статья поступила в редакцию 27.10.2021, одобрена после рецензирования 02.12.2021, принята к публикации 15.12.2021.

The article was submitted 27.10.2021, approved after reviewing 02.12.2021, accepted for publication 15.12.2021.