

Процесс формирования субглобальной транспортной системы СВА

А.Б. Бардаль

Бардаль Анна Борисовна – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.

24 ноября 2015 г. в г. Ульсан (Республика Корея) прошел международный семинар «Стратегии роста северного логистического рынка и роль порта Раджин (КНДР)». Семинар был проведен по инициативе Министерства иностранных дел Республики Корея. Организатором выступил Корейский морской институт (г. Пусан).

На семинаре обсуждались различные аспекты текущего сотрудничества между Россией, Китаем, Республикой Корея, КНДР в сфере транспорта и логистики, а также перспективные направления будущих взаимодействий. Участниками семинара стали представители властных структур, преподаватели, ученые и бизнесмены. Работа семинара была организована в рамках двух основных сессий: «Международное сотрудничество для роста северного логистического рынка» и «Усиление интермодальности¹ на северном логистическом рынке».

С приветственным словом на открытии мероприятия выступили г-н *Ким Сон-Гви (Sung-Gwi Kim)*, президент Корейского морского института, г-н *Пак Чоль-Мин (Cheol-Min Park)*, генеральный директор Европейского бюро Министерства иностранных дел Республики Корея, г-н *Чон-Ёль Кан (Jong-Yeol Kang)*, исполнительный директор Администрации морского порта Ульсан. В своих выступлениях они отметили важность постоянного диалога между странами в регионе СВА как одного из необходимых элементов развития взаимодействия. При этом сотрудничество в сфере транспорта и логистики в рамках условно выделяемого северного логистического рынка (включающего КНР, КНДР, Республику Корея, Россию и Японию) может рассматриваться лишь как начальный этап более широких экономических и культурных связей.

Модератором первой сессии «Международное сотрудничество для роста северного логистического рынка» выступил профессор *Ким Чун-Сон (Chun-Seon Kim)*, Университет Инха (г. Инчхон). В рамках этой сессии было представлено три основных доклада и три дискуссионных выступления.

Первый доклад «Условное изменение северного логистического рынка и его возрастающий потенциал» представил профессор *Чжэ Сон-Хун (Sung-Hun Jae)*, Университет зарубежных исследований Ханкук (Республика Корея). Доклад был посвящен изменению экономических условий в ключевых странах, принадлежащих к региону северного логистического рынка: Китае, Республике Корея, России. Было отмечено укрепление экономических связей, увеличение масштабов торговли между странами. Особое внимание уделено новым инструментам развития, широко внедряемым на Дальнем Востоке России в виде льготных экономических режимов в рамках ТОСЭР и свободного порта Владивосток. По мнению докладчика, нововведения российских

¹ Интермодальные перевозки – это перевозки груза несколькими видами транспорта по единому документу.

властей создают выгодные условия для участия корейских деловых кругов, реализации совместных проектов, развития транспортной инфраструктуры региона.

Второй доклад «Структурные изменения северных провинций Китая и стратегия «Выхода к морю» озвучил профессор *Юн Сын-Хён (Seung-Heon Yoon)*, Университет Янбин (КНР). В докладе подробно проанализированы изменения объемов и структуры производства северных провинций Китая за период с 2005–2015 гг., рассмотрены основные транспортные маршруты доставки производимой продукции в страны Европы: 1) железнодорожным транспортом до морских портов южных районов страны, затем с использованием Южного морского пути; 2) железнодорожным транспортом (либо автомобильным/железнодорожным транспортом через морской порт КНДР в порты тихоокеанского побережья России) до Транссибирской магистрали. Отмечены потенциальные преимущества в расстоянии и времени перевозки железнодорожного маршрута. Подробно рассмотрены варианты перевозки с использованием железнодорожного транспорта: возможные точки выхода на Транссибирскую магистраль, ограничения мощности пунктов пропуска через государственную границу в различных точках, транзитные условия и время перевозки. В качестве перспективного направления для перевозок грузов северо-восточных провинций с китайской стороны рассматривается использование морских портов юга Дальнего Востока России: Зарубино (порт в бухте Троица) и Славянка. Также отмечается потенциал Арктической транспортной системы в перевозках Азия – Европа.

Третий доклад в рамках первой сессии на тему «Российско-корейское сотрудничество на северном логистическом рынке: вопросы и вызовы» был представлен канд. экон. наук *А.Б. Бардаль*, руководителем проекта «Экономика транспорта и транспортная инфраструктура», старшим научным сотрудником Института экономических исследований ДВО РАН (Россия). В структуре доклада были выделены вопросы, связанные с функционированием северного логистического рынка либо как самостоятельного объекта, либо как части более глобальных процессов. В первом случае представляется важным учитывать различные интересы стран-участниц данного рынка, развитие транспортных маршрутов и инфраструктурные ограничения отдельных направлений, динамику изменения элементов транспортной инфраструктуры и перспективы формирования устойчивых сетей. Во втором случае отмечены изменения приоритетов в развитии межрегиональных транспортных систем по отношению к системам более высокого уровня в условиях экономического спада. Более подробно в докладе были представлены изменения с российской стороны и перспективы российско-корейского сотрудничества в сфере транспорта.

Дискуссантами в работе первой сессии выступили *Пак Чон-Хо (Jong-Ho Park)*, генеральный директор Российско-корейского делового совета, *Сон Вон-Ён (Won-Yong Sung)*, профессор Национального университета г. Инчхон (Республика Корея), а также *Хан Джон-Гиль (Jong-Khil Han)*, президент Корейской ассоциации перевозок и логистики. В своих кратких выступлениях они отметили асимметричный прогресс во взаимоотношениях стран на северном логистическом рынке. Имеется в виду интенсивное взаимодействие между КНР и Республикой Корея (в т. ч. в сфере транспорта) при гораздо более низком уровне сотрудничества Республики Корея с другими странами региона. Отмечена активная позиция Китая в регионе, что объясняется поиском новых внешних источников развития в условиях замедления темпов роста экономики. Особый акцент был сделан на необходимости расширения взаимодействий Республики Корея с Россией, выступающей одним из ключевых партнеров в данном регионе, с одной стороны, а также оказывающей влияние на повышение открытости КНДР – с другой стороны.

По окончании программных выступлений первой сессии были заданы вопросы докладчикам. В частности, интерес вызвали: детали функционирования льготных таможенных режимов на территории Дальнего Востока России; сложность и длитель-

ность процедур таможенного досмотра на границе между КНР и РФ; возможности развития транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Модератором второй сессии международного семинара «Усиление интермодальности на северном логистическом рынке» был *Ким Ён-Юн (Young-Yoon Kim)*, президент Корейского логистического форума. В рамках данной сессии также было представлено три основных доклада и три дискуссионных выступления.

Первый доклад второй сессии «Перспективы проекта по созданию железнодорожно-паромной связи между КНР и Республикой Корея и соединение с Транскитайской железной дорогой» был представлен *Пак Чан-Хо (Chang-Ho Park)*, профессором Университета Ченын (КНДР). В данном докладе на основе анализа масштабов применяемых технологий и общих условий основных мировых грузопотоков между континентами сделан вывод о наличии высокого риска при организации морских перевозок традиционным Южным морским путем через Панамский и Суэцкий каналы. Одним из вариантов снижения рисков доставки грузов является диверсификация транспортных маршрутов, что возможно при более активном использовании наземных сетей. В связи с этим предлагается создание системы сухих портов на территории Китая, а также новых транспортных связей между автомобильным, железнодорожным и морским видами транспорта с использованием паромов. В частности, предлагается организация паромного сообщения между китайским портом Янтай и международным портом Республики Корея в г. Пхёнхэк. Этот проект может стать одним из элементов уже действующей транспортной линии Донгхэ (Республика Корея) – Владивосток (Россия).

В докладе также отмечается необходимость развития транспортного маршрута через Арктику. Рассматриваются варианты перевозок грузов Республики Корея с использованием этого направления и экономическая эффективность таких перевозок.

Второй доклад «Перспективы трехстороннего сотрудничества между Северной и Южной Кореей и Россией в рамках северного логистического рынка» был представлен *Пак Сон-Чжун (Sung-Jun Park)*, старшим научным сотрудником Корейского морского института. В докладе рассмотрены изменения, происходящие во взаимодействиях между КНДР, Республикой Корея и Россией. Отмечено, что к настоящему времени созданы все необходимые для организации перевозок элементы инфраструктуры: завершена реконструкция железнодорожной линии Хасан (Россия) – Раджин (КНДР), построен терминал в морском порту. Состоялось несколько тестовых перевозок угля и других грузов в 2014–2015 гг. через порт Раджин в порты Республики Корея и Китая. Необходимо развивать перевозки с использованием порта Раджин, т. к. это является возможностью развития сотрудничества в регионе и повышения открытости КНДР в целом. В частности, более активной в данном процессе может быть роль морских портов Республики Корея – Пусан и Ульсан.

В докладе представлены сравнительные характеристики существующих маршрутов перевозки грузов из Республики Корея в Европу и их изменение в средне- и долгосрочной перспективе. Часть перспективных направлений основана на использовании морских портов Приморского края: Владивосток, Находка, Восточный, Зарубино, Славянка, а также железнодорожной сети России. Особый акцент сделан на изменении возможностей работы этих портов в связи с созданием Свободного порта Владивосток и важностью подключения корейских компаний к новым экономическим процессам на Дальнем Востоке России.

Также в докладе отмечена важность развития транспортных проектов в рамках Расширенной Туманганской инициативы, создающей основу для сотрудничества стран в регионе. При этом сотрудничество в свободной экономической зоне Расон расширяется. К настоящему времени участниками процесса являются более 150 фирм из различных стран. Инвестиционные вложения осуществляются, в т. ч. в перевалочные мощности и логистические центры. Одним из основных ограничений для со-

трудности в транспортной сфере данного региона являются сложные процедуры пересечения границ.

Завершающий доклад второй сессии «Развитие интермодальных перевозок в рамках северного логистического рынка: перспективы порта Ульсан» был представлен *Кан Ён-Хун (Young-Hun Kang)*, директором Института развития г. Ульсан. В своей презентации он показал перспективы порта в средне- и долгосрочном периодах. Крупнейший морской порт Республики Корея Пусан в настоящее время имеет сложности с дальнейшим развитием, т. к. ограничен в территории. Порт Ульсан является самым большим портом страны, специализирующимся на перевалке жидких грузов – нефти и нефтепродуктов. Он не имеет территориальных ограничений в стратегической перспективе. Поэтому специализация порта Ульсан должна быть расширена за счет расширения номенклатуры грузов и направлений сотрудничества. В международном аспекте наиболее перспективным для порта является сотрудничество с Китаем и Японией. Прогнозируется рост перевалки грузов через порт Ульсан к 2020 г. в 2,3 раза по сравнению с текущим объемом.

Перспективным направлением сотрудничества с Россией могут быть перевозки по Северному морскому пути. В этом случае порт Ульсан может выступить одной из узловых точек на Арктическом маршруте.

В дискуссии по итогам второй сессии научного семинара выступили *Пак Чан-Хён (Chang-Hyun Park)*, начальник департамента Экспортно-импортного банка Республики Корея, *Ким Пу-Вон (Ri-Won Kim)*, научный сотрудник Исследовательского института Pohang Iron and Steel Company (POSCO), одна из крупнейших металлургических корпораций мира), и *Ха Ён-Сок (Yeok-Seok Ha)*, профессор Университета Кемюнг (Республика Корея). Они отметили развитие транспортных цепочек в последние годы на северном логистическом рынке и повышение активности Китая и России на данном рынке. Выступающие привели примеры заинтересованности крупных компаний Республики Корея в увеличении масштабов перевозок: в ноябре 2014 г. в рамках контракта между компанией POSCO и российской компанией «Сибуглемет» осуществлена пилотная поставка партии угля весом 40,5 тыс. т через порт Раджин (КНДР). Груз проследовал из Западной Сибири по железной дороге до станции Хасан (Россия) и затем по восстановленному железнодорожному полотну до морского порта Раджин (КНДР). На грузовом терминале порта была произведена погрузка угля в трюмы китайского балкера «Xin Hong Bao Shi», который доставил уголь в порт Пхохан (Республика Корея). Перевозка через порт Раджин экономически более выгодна, что дает основание для осуществления поставок в постоянном режиме.

В целом семинар является одним из проявлений новой волны интереса к России со стороны Республики Корея. Введение новых льготных экономических режимов, происходящее в настоящее время на Дальнем Востоке, является положительным сигналом с точки зрения корейских научных кругов. В связи с этим происходит активное информирование бизнес-сообщества о появляющихся возможностях участия в новых проектах, которые особенно интересны в условиях замедления темпов роста китайской экономики и могут представлять собой перспективное направление развития.

THE FORMING PROCESS OF NEA SUB-GLOBAL TRANSPORT SYSTEM

A.B. Bardal

Bardal Anna Borisovna – PhD in Economics, Associate Professor, Senior Research Fellow. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookoekanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.