

Регион: экономика и социология, 2009, № 3, с. 175–182

ЮГО-ВОСТОЧНЫЙ ВЕКТОР СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОПОРНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ РОССИИ

Е.Б. Кибалов

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН

В.П. Нехорошков

Сибирский государственный университет путей сообщения

Аннотация

Показана роль проекта соединения Транскорейской и Транссибирской железнодорожных магистралей в развитии сотрудничества России и Республики Кореи по освоению ресурсной базы Дальнего Востока и Сибири. Выявлены альтернативные варианты реализации проекта и указаны конкурентные преимущества Республики Кореи по сравнению с другими потенциальными его участниками. Подчеркивается рискованный характер проекта.

Ключевые слова: железная дорога, юго-восточный вектор, Транскорейская магистраль, Транссиб, транзитные перевозки, реконструкция

Правительство Российской Федерации приняло две взаимодополняющие стратегии: Транспортную стратегию России до 2030 года и Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года. В настоящей статье рассматриваются крупномасштабные железнодорожные проекты, каждый из которых трактуется как компонент юго-восточного вектора развития и детализации указанных стратегий. Акцент при анализе делается на проекте восстановления связи между Транскорейской и Транссибирской железнодорожными магист-

ралями, разорванной в 50-е годы по 38-й параллели, и указываются потенциальные стратегические выгоды, которые получают Россия и Республика Корея в случае реализации этого проекта.

Вопрос о создании Транскорейской железнодорожной магистрали с выходом на Транссиб стал актуальным в связи с принятым Республикой Кореей и Корейской Народной Демократической Республикой решением о восстановлении железнодорожного сообщения между Северной Кореей и Южной Кореей, прерванного после войны 1953 г. Во время пребывания в России главы КНДР Ким Чен Ира 4–5 августа 2001 г. им и Президентом России В.В. Путиным была подписана Московская декларация, в которой отражено согласие сторон о создании железнодорожного транспортного коридора, соединяющего север и юг Корейского полуострова с Россией и Европой. В том же году вопрос создания Транскорейской железной дороги был конкретизирован соглашением от 14 августа о взаимном сотрудничестве между МПС России и Министерством железных дорог КНДР. Российской стороной было предложено использовать Транскорейскую магистраль по ее восточному пути с выходом на Транссиб через ст. Хасан. В ходе реализации двустороннего соглашения российской стороной были выполнены работы по обследованию восточного участка Транскорейской железной дороги для выбора параметров реконструкции северокорейского участка.

После модернизации Транскорейской железнодорожной магистрали будет создан транзитный коридор Азия – Европа, конкурентный морскому маршруту следования грузов из стран Корейского полуострова в Европу через Суэцкий канал. В результате реализации этого проекта сроки доставки груза по сравнению с морской доставкой сократятся с 30–40 до 13–18 суток при снижении стоимости перевозок.

Одно из преимуществ нового коридора – прохождение груза на протяжении более 10 тыс. км без пересечения границ по единому транспортному праву. Грузопотоки Транскорейской железнодорожной магистрали будут формироваться из объемов взаимной торговли между Россией, КНДР и Республикой Кореей и транзитных грузов в сообщении Республика Корея – европейские страны и обратно. К перевозкам по Транскорейской магистрали можно привлечь также часть контейнерных грузов из Японии, перерабатываемых в порту Пусан. Прогнозируемые экспертами объемы перевозок по Транскорейской

магистрالی к 2010 г. могут составить 4,9 млн т. Затраты по всему проекту восстановления железнодорожной магистрالی оцениваются в 7 млрд долл. США.

Реализация проекта должна принести значительные прибыли всем странам-участникам. Грузовладельцам Республики Кореи сокращение времени транспортировки грузов в Европу позволит сэкономить до 300 долл. США на каждом грузовом контейнере. Северная Корея, предоставившая транспортный коридор, получит около 1,5 млрд долл. ежегодной прибыли от транзитного грузопотока по ее территории. Предполагается, что в результате увеличения объемов транзитных перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрالی с 45 тыс. 40-фунтовых контейнеров до 500–600 тыс. доходы России от транзита повысятся в 2–3 раза. В рамках проекта ОАО «Российские железные дороги» планирует пустить по Транссибу ускоренные контейнерные поезда, для которых будет составлен специальный график, исключающий процедуры перегрузки и сортировки контейнеров. Россия, Северная Корея и Южная Корея также намерены унифицировать и упростить таможенные процедуры для грузовладельцев.

В настоящее время реализацией пилотного проекта железной дороги Хасан – Раджин занимается совместное предприятие ОАО «Торговый дом РЖД» и порта Раджин, созданное на основе договора от 24 апреля 2008 г. В августе 2008 г. это предприятие заключило договор аренды железной дороги на участке Туманган – Раджин с государственной компанией «Тонхе», которой КНДР передала все права на этот участок.

Российская сторона разработала концепцию развития терминала с пропускной способностью 400 тыс. контейнеров и в ноябре–декабре 2007 г. провела комплексное инженерное обследование порта Раджин. По предварительным расчетам, затраты на реконструкцию участка железной дороги Хасан – Раджин составят 1,75 млрд руб., капитальные вложения в строительство терминала оцениваются в размере 100 млн долл. США.

В КНДР 4 октября 2008 г. состоялась официальная презентация проекта с участием руководства ОАО «РЖД», железных дорог КНДР, МИД России, Министерства иностранных дел КНДР и других представителей российских и северокорейских органов власти.

С 1 по 10 декабря 2008 г. было проведено очередное заседание Совета директоров созданного совместного предприятия, решен ряд вопросов по организации деятельности СП в Раджине и подготовке к началу строительных работ в 2009 г. Пилотный проект железной дороги Хасан – Раджин рассматривается его участниками как первый этап восстановления всей Транскорейской магистрали. При этом стороны считают, что осуществить крупномасштабный проект в полном объеме (7 млрд долл. США, включая пилотный проект) возможно в рамках международного финансового консорциума, поскольку помимо восстановления верхнего строения пути в Северной Корее предстоит решать проблемы энергоснабжения и обеспечения необходимого подвижного состава. К проекту уже проявили интерес инвесторы из Германии, Италии, Финляндии, Индии, Японии*.

В настоящей статье потенциальные выгоды от реализации проекта восстановления связи между Транскорейской и Транссибирской магистралями предлагается рассмотреть в аспекте стратегическом, т.е. более широком, чем в стандартных технико-экономических обоснованиях железнодорожных проектов. Глобализация и сопровождающий ее кризис мировой экономики требуют при оценке эффективности проекта использовать многосторонний (системный) подход, учитывающий фактор неопределенности и связанный с этой неопределенностью риск.

В основу наших дальнейших построений кладутся следующие предпосылки:

- акторами первого ранга, заинтересованными в реализации проекта, выступают Россия и Республика Корея. Они не только являются бенефициариями проекта, но и несут затраты по его реализации. КНДР и Китай в данном случае оказываются транзитными странами, извлекающими выгоду из транзита грузов России и Республики Кореи через свою территорию, но не несущими затрат по проекту, сопоставимых с затратами акторов первого ранга. Поэтому они полагаются акторами второго ранга, тем не менее влияющими на оценку потенциальной эффективности проекта;

* См.: <http://old.strana.ru/stories/00/12/22/2816/114736.html> (дата обращения 17.02.2004); http://www.mzd.ru/wps/portal/cargo?STRUCTURE_ID=887 (дата обращения 25.05.2009).



Рис. 1. Варианты выхода Транскорейской магистрали на Транссиб

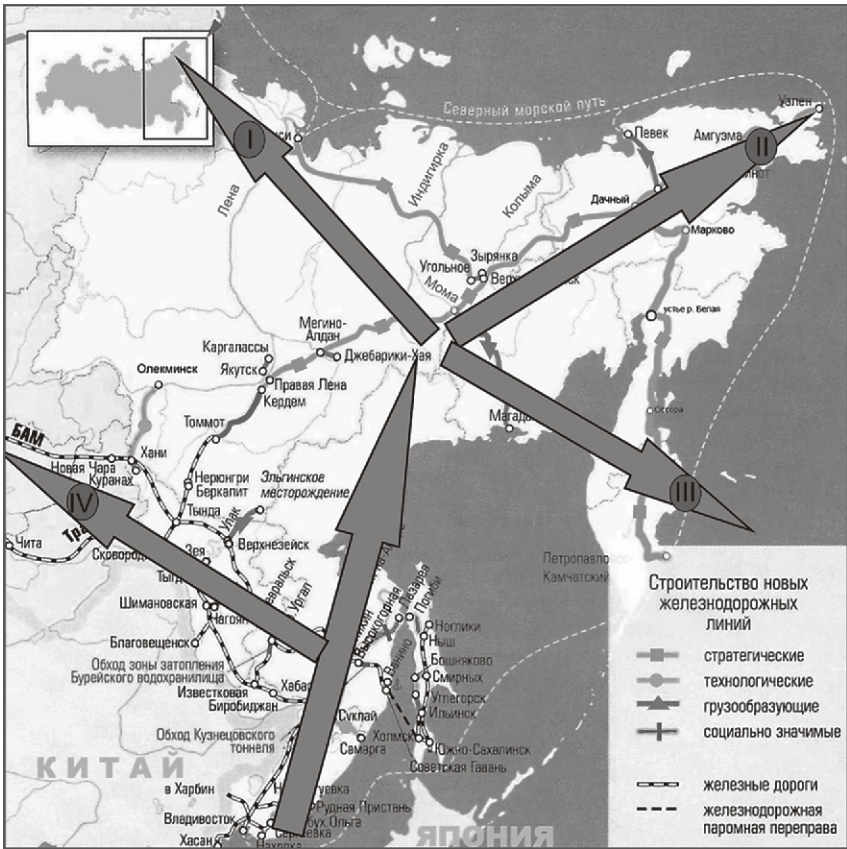


Рис. 2. Экономические перспективы Республики Кореи при участии в хозяйственном освоении ресурсов Дальнего Востока

- после реализации проекта соединения железных дорог двух корейских государств имеется четыре варианта выхода Транскорейской магистрали на Транссиб (рис. 1). Только один из них (вариант 1 – через ст. Хасан) ведет на Транссиб в обход Китая. Два других варианта тоже представляют собой выход на Транссиб, но значительно западнее – через Читу (вариант 2) и Улан-Удэ с транзитом через Китай (вариант 3). Вариант 4 представляет со-

бой выход на Транссиб через Казахстан в районе Омска, его южное ответвление идет по маршруту Великого шелкового пути. В железнодорожном исполнении данный вариант называется ТРАСЕКА (маршрут Средняя Азия – Кавказ – Европа).

Ясно, что интерес России состоит в реализации корейского транзита через ст. Хасан. Однако для Республики Кореи выгода этого варианта не очевидна. У каждого из трех других вариантов есть свои конкурентные преимущества. Цель дальнейшего анализа состоит в том, чтобы показать дополнительные потенциальные стратегические преимущества варианта 1 – транзита через ст. Хасан, которые он обеспечивает южным корейцам дополнительно к возможности транспортировки их грузов в Европу по железной дороге. Графическая модель, демонстрирующая экономические перспективы, возникающие у Республики Кореи от участия в хозяйственном освоении российского Дальнего Востока (в случае выхода ее железных дорог на железнодорожную сеть России через ст. Хасан), представлена на рис. 2.

На рисунке 2 стрелка IV показывает маршрут движения контейнерного потока из Южной Кореи по Транссибу в Европу. Кроме того, маршрут открывает корейскому капиталу возможность участвовать в хозяйственном освоении зоны БАМа. Стрелка I – маршрут через достроенную Амуро-Якутскую магистраль с выходом на Приполярную железнодорожную магистраль, после сооружения которой открывается доступ к Арктическому шельфу России с богатейшими запасами нефтегазовых ресурсов. Стрелка II – маршрут с выходом на Трансконтинентальную магистраль. После сооружения этой магистрали и перехода через Берингов пролив открывается возможность транспортировки грузов и пассажиров из Южной Кореи в страны Северной Америки и Южной Америки через Канаду и США. Стрелка III – маршрут на Камчатку, открывающий доступ к практически нетронутым разнообразным ресурсам этого полуострова.

Южно-корейский капитал может эффективно участвовать как в железнодорожных проектах, указанных выше, так и в освоении природных ресурсов российского Дальнего Востока. Преимущества южнокорейцев перед их основными конкурентами состоят в следующем:

- перед Японией – в том, что у Республики Кореи нет территориальных претензий к России и, следовательно, нет политических

препятствий для активного участия в инвестировании взаимовыгодных проектов;

- перед Китаем – в том, что вслед за приходом корейского капитала не начнется этническая экспансия на слабозаселенных дальневосточных территориях России;
- перед США – в том, что корейский капитал в отличие от американского не сможет ни при каких обстоятельствах вытеснить капитал отечественный и реализовать, допустим, на Камчатке модель отторжения от России части ее территории подобно отторжению Аляски;
- перед странами ЕС – в несопоставимо меньшем транспортном плече от центра Европы до Сеула и, следовательно, несопоставимо меньших транспортных расходах.

В настоящее время южно-корейская сторона изучает описанную выше проблему. Она обсуждалась на совместном корейско-российском семинаре, проведенном в начале мая 2009 г. в Сеуле. Корейские правительственные эксперты и представители научно-исследовательских организаций в принципе не возражали против подобной постановки вопроса, но подчеркивали, что для Республики Кореи главный приоритет – единение нации, а экономические аспекты проекта соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей менее важны.

Что же касается КНДР, то ни экономические, ни политические намерения этой страны в отношении проекта не ясны, и идеология «чучхе», которой следуют ее руководители, не оставляет надежды на то, что возникающая здесь неопределенность будет снята в ближайшее время. Тем не менее российская сторона инвестирует подготовительные этапы реализации проекта, а специалисты из Сибирского государственного университета путей сообщения совместно с учеными Института экономики и организации промышленного производства СО РАН в настоящее время осуществляют экспериментальные расчеты по выявлению сравнительной эффективности конкурирующих вариантов проекта.