

Концепция транспортных коридоров Северо-Восточной Азии
Содержание

Глава 1	Введение	1
Глава 2	Девять транспортных коридоров Северо-Восточной Азии	2
Глава 3	Состояние и проблемы девяти транспортных коридоров Северо-Восточной Азии.....	3
	3.1 Транспортный коридор Тайшет-Ванино	
	3.2 Транссибирский транспортный коридор (Транссибирский контейнерный мост - ТСКМ)	
	3.3 Транспортный коридор Суйфэньхэ	
	3.4 Транспортный коридор Туманган	
	3.5 Транспортный коридор Далянь	
	3.6 Транспортный коридор Монголия-Тяньцзинь	
	3.7 Транскитайский транспортный коридор (Транскитайский контейнерный мост - ТККМ)	
	3.8 Западный Транскорейский транспортный коридор	
	3.9 Восточный Транскорейский транспортный коридор	
Глава 4	Предлагаемый план развития (Список проектов).....	21
Глава 5	Заключение (К реализации Концепции транспортных коридоров Северо-Восточной Азии)	26

Глава 1 Введение

В 2000 году участники Экономической конференции Северо-Восточной Азии (СВА) приняли решение о создании Организационного комитета Экономической конференции - исполнительного органа, давшего заинтересованным сторонам возможность принимать участие в работе в течение всего года. В рамках Организационного комитета создан Подкомитет по транспорту. Тема транспорта выбрана одним из направлений работы, поскольку свободное перемещение людей и беспрепятственная транспортировка грузов являются одним из главных условий развития, основанного на взаимной кооперации и сотрудничестве.

В СВА уже существует множество как действующих транспортных маршрутов, так и предлагаемых идей. Однако возможности по привлечению финансов и рабочей силы для их развития весьма ограничены. Кроме того, развитие международных транспортных маршрутов требует тесного сотрудничества соседних стран. В данной ситуации предпосылкой для эффективного развития транспортных коридоров могли бы стать совместные усилия стран региона по отбору наиболее значимых для региона маршрутов и целенаправленному обеспечению этих маршрутов финансовыми и человеческими ресурсами. На основе выступлений представителей стран региона на Экономических конференциях СВА, а также данных ERINA, полученных в ходе посещения стран региона, Подкомитет по транспорту определил девять транспортных коридоров, которые могут использоваться всеми странами в качестве основных международных транспортных маршрутов.

Для развития этих транспортных коридоров и превращения их в основные транспортные артерии региона, в первую очередь необходимо лоббировать концепцию транспортных коридоров СВА и добиваться ее понимания со стороны правительств стран региона, с тем, чтобы каждая страна при поддержке международных организаций прилагала активные усилия по развитию своих транспортных маршрутов до уровня транспортных коридоров. На этом этапе очень важно обеспечить координацию действий всех заинтересованных стран, и особенно в вопросах, касающихся пересечения границ. Более того, для обеспечения поддержки со стороны международных финансовых организаций необходимо совместно обсудить и определить порядок приоритетности развития маршрутов в масштабах всей СВА. Второй важной задачей являются практические действия по формированию транспортных маршрутов, включая стимулирование использования коридоров за счет распространения среди грузовладельцев самой полной и свежей информации о каждом коридоре.

Роль Подкомитета по транспорту в плане решения вышеуказанных задач и содействия развитию заключается в (1) определении реального состояния транспортных коридоров СВА; (2) составлении списка и определении приоритетности требующих решения проблем и требующих реализации конкретных проектов и (3) определении формы, которую должна принять в конечном итоге система транспортных коридоров.

Данная Концепция транспортных коридоров СВА обобщает результаты работы Подкомитета по транспорту до настоящего времени и служит основой для дальнейших действий.

Хидэо Каяхара

Председатель, Подкомитет по транспорту

Организационный комитет Экономической конференции Северо-Восточной Азии

Глава 2 Девять транспортных коридоров Северо-Восточной Азии

Подкомитет по транспорту выделил следующие девять транспортных коридоров:

- (1) Транспортный коридор Ванино-Тайшет (Ванино – Тайшет – Транссибирская магистраль)
- (2) Транссибирский транспортный коридор (Транссибирский контейнерный мост – ТСКМ) (порты Приморского края России – Европа)
- (3) Транспортный коридор Суйфэньхэ (порты Приморского края – Суйфэньхэ – Харбин – Манчжурия – Забайкальск – Транссибирская магистраль)
- (4) Транспортный коридор Туманган (Район реки Туманган – Чанчунь – Восточная Монголия – Транссибирская магистраль)
- (5) Транспортный коридор Далянь (Далянь – Харбин – Хэйхэ – Благовещенск – Транссибирская магистраль)
- (6) Транспортный коридор Тяньцзинь (Тяньцзинь – Пекин – Улан-Батор – Транссибирская магистраль)
- (7) Транскитайский транспортный коридор (Транскитайский контейнерный мост – ТКМ) (Порт Ляньюньган – Казахстан – Европа)
- (8) Западный Транскорейский транспортный коридор (Пусан – Сеул – Пхеньян – Синьдзю – Шеньян – Харбин – Транссибирская магистраль)
- (9) Восточный Транскорейский транспортный коридор (Пусан – Раджин-Сонбонг – Хасан – Уссурийск – Транссибирская магистраль)

В списке приведены как функционирующие в настоящее время, так и концептуальные коридоры, однако в перспективе все они должны стать главными коридорами транспортировки международных грузов в регионе. Из описания выше видно, что коридоры включают только сухопутные участки. Тем не менее, необходимо помнить о том, что будут соединены морскими линиями с Японией, Республикой Корея, странами Юго-Восточной Азии и Северной Америкой., и при рассмотрении вопросов развития транспортных коридоров СВА морская транспортировка также должна приниматься во внимание.

Основные проблемы транспортных коридоров СВА, затрудняющие беспрепятственное прохождение грузов и людей, связаны с пересечением границ. Среди них необходимо отметить:

1. Разрывы в железнодорожной или автомобильной инфраструктуре;
2. Разницу в ширине железнодорожной колеи;
3. Проблемы при прохождении СИQ контроля;
4. Проблемы зон свободного доступа для грузовых автомобилей сопредельных стран.

Решение этих проблем является необходимым условием обеспечения беспрепятственных перевозок по транспортным коридорам СВА.

Глава 3 Современное состояние и проблемы девяти транспортных коридоров

3.1 Транспортный коридор Ванино – Тайшет



Порт Ванино

3.1.1 Значение

Транспортный коридор Ванино-Тайшет соединяет российский Дальний Восток со странами Европы и Средней Азии и играет дополняющую роль в отношении Транссибирской железнодорожной магистрали. Коридор берет начало в порту Ванино на берегу Татарского пролива (пролив Мамия), проходит по Байкало-Амурской магистрали (БАМ), которая соединяется с Транссибирской магистралью, далее ведущей в страны Европы и Средней Азии. Между Ванино и Холмском (Сахалин) действует железнодорожная паромная переправа, обеспечивающая выход маршрута на Сахалин.

3.1.2 Современное положение

(1) Порт (Ванино)

Порт Ванино, созданный в 1945 году, является важным портом в Татарском проливе. Помимо регулярной контейнерной линии на Пусан здесь действует паромная переправа, оборудованная для перевозки железнодорожных вагонов. Собственно железнодорожный маршрут начинается на сортировочной станции Токи в 8 км к северу от порта и тянется через территорию всей России по БАМу и Транссибирской магистрали.

В 1999 году портовые мощности позволяли ежегодно перерабатывать до 14 миллионов тонн грузов, включая 40.000 контейнеров (TEU). В 1989 году было завершено сооружение контейнерного причала с глубиной у причальной стенки 11,5 м и оборудованного двумя контейнерными кранами грузоподъемностью 30,5 т. Тем не менее, в настоящее время возможности причала задействованы лишь на 18%.

В основном в порту Ванино перерабатываются продукты нефтехимии, древесина, алюминий, уголь, металлический лом, рыбная продукция. Ежегодно через порт отгружается 1,3 млн. т нефтехимических продуктов с Комсомольского-на-Амуре НПЗ. Две трети этой продукции отправляется на Сахалин, Камчатку и Магадан, и треть на экспорт в Корею, Китай и Малайзию. Ежегодные объемы переработки древесины достигают 1,2 млн. т, из которых 1 млн. т составляет крупный лес. 80% древесины экспортируется в Японию, а остальной объем в Китай и Южную Корею. На специализированном комплексе ежегодно перерабатывается 570.000 т глинозема, который импортируется в основном из Австралии и отправляется на Братский алюминиевый завод (3.900 км), где для производства алюминия используется электроэнергия с Братской ГЭС на реке Ангара. Готовая продукция доставляется в Ванино, откуда экспортируется в основном в Японию, и частично в Америку и страны ЮВА. С угольного терминала в Японию и на Тайвань ежегодно отгружается 400.000 т кемеровского угля. Объем переработки изделий и лома черных

металлов также достигает 400.000 т. Эти грузы в основном отправляются в Республику Корея, хотя в последние три года некоторое количество отгружалось также на Японию.

(2) Железнодорожная сеть

Порт Ванино может обеспечить перегрузку до 360 TEU с судов на платформы и их отправку через сортировочную станцию Токи на Комсомольск-на-Амуре в тот же день. В настоящее время порт не имеет определенных правил по формированию специализированных контейнерных поездов, поэтому контейнеры отправляются, даже при наличии всего 13-15 штук. Один раз в две недели поезд с 50-60 контейнерами отправляется на Москву и в среднеазиатский регион.

Контейнерные поезда из Ванино до Москвы и Средней Азии следуют через Комсомольск-на-Амуре и Хабаровск и далее по Транссибу, оборудованному системой слежения за перемещением контейнеров. Остальные грузы перевозятся по БАМу.

БАМ общей протяженностью 4.300 км проходит по таежным районам в 200-500 км севернее Транссиба и соединяет Ванино и Тайшет. Станция Токи в 8 км к северу от порта Ванино оборудована сортировочными горками и может обрабатывать до 170.000 вагонов ежегодно. В прошлом здесь ежедневно обрабатывалось 24 грузовых поездов, но к настоящему времени это число снизилось до 12-14 составов.

На всем протяжении БАМа в границах Дальнего Востока наиболее узким местом является однопутный и неэлектрифицированный участок между Ванино и Комсомольском-на-Амуре, для которого характерны крутые уклоны, особенно на Кузнецком перевале (28%), и крутые повороты. Тем не менее, учитывая сегодняшние объемы перевозимых грузов, оборудование станций используется не на полную мощность.

(3) Автодорожная сеть

Длина дороги между Ванино, Лидогой (к югу от Комсомольска-на-Амуре) и Хабаровском составляет 500 км, из которых 300 км не имеют асфальтового покрытия. Перевозки по дороге начались осенью 1998 года, и весь путь в зимний период занимает 8 часов. Ожидается, что по окончании строительных работ время сократится до 5-6 часов.

На дороге Ванино-Лидога (346 км) заасфальтирован только отрезок 7 км, а на остальных участках повсеместно ведутся работы по сооружению дорожного полотна. Более того, на всем участке построено более 50 деревянных мостов. Движение по дороге неинтенсивное, однако, иногда по дороге проходят 40-футовые контейнеровозы, а также трейлеры, перевозящие строительную технику.

3.1.3 Проблемы и задачи

В части железнодорожных перевозок, на первый взгляд, существует необходимость строительства вторых путей на однопутных участках, а также осуществления электрификации. Однако, для существующего грузопотока вполне достаточно имеющихся мощностей, поэтому скорее необходимо направить усилия на поддержание существующих возможностей, а также меры по привлечению грузов. Кроме того, ширина российской железнодорожной колеи на материке составляет 1.520 мм, тогда как на Сахалине 1.067 мм, в связи с чем существует необходимость перегрузки вагонов в Холмске.

В области автомобильных перевозок основной задачей представляется развитие автодороги Ванино-Хабаровск и особенно участка между Ванино и Лидогой.

3.2 Транссибирский транспортный коридор (Транссибирский контейнерный мост – ТСКМ)



Порт Восточный

3.2.1 Значение

Транссибирский контейнерный мост (ТСКМ) представляет собой международную транспортную систему смешанных перевозок, морское плечо которой включает перевозку между портами Японии и Республики Корея и портами Дальнего Востока России (порты Восточный, Владивосток и Находка), а железнодорожный участок обеспечивает транспортировку между российскими портами и странами Европы и Средней Азии.

ТСКМ развивался как альтернатива морскому транспортному маршруту между Азией и Европой, и пик перевозки японских транзитных контейнеров по Транссибу был отмечен в 1983 году. К настоящему времени объемы транзитных контейнеров на данном маршруте значительно сократились, и остро встал вопрос об мерах по активизации его использования.

3.2.2 Современное состояние

(1) Порт (Восточный)

Порт Восточный расположен в восточной части бухты Находка. Здесь перерабатываются такие грузы, как уголь, контейнеры, лес, щепа, клинкер, химические удобрения, кокс. 99% грузооборота составляют грузы внешней торговли, причем в основном это экспортные грузы (90-95%). Мощности порта позволяют ежегодно перерабатывать до 20 млн. т грузов. В 1990 году грузооборот порта составлял 11,4 млн. т, но к 1998 году сократился до 6,25 млн. т.

Комплекс по переработке иностранных контейнеров имеет два причала глубиной 12,5 м и оборудован четырьмя контейнерными кранами грузоподъемностью 30,5 т. В год здесь может быть перегружено до 200.000 TEU, однако в 1999 году объем контейнеров составил только около 60.000 TEU.

Порт имеет выход на Транссибирскую магистраль, и специализированные контейнерные поезда отправляются непосредственно из Восточного в Европу. Более того, порт Восточный связан контейнерной линией с портом Сиэтл на западном побережье США, что дало возможность начать реализацию концепции транспортного коридора «Восток-Запад», которая предполагает создание эффективной системы транспортировки на направлениях Дальний Восток – Западное побережье США, а также Северо-восточные провинции КНР – Западное побережье США.

(2) Железнодорожная сеть

По классификации российских железных дорог Транссибирская магистраль является дорогой первого класса с шириной колеи 1.520 мм (5 футов). На всем протяжении, за исключением моста через Амур около Хабаровска (2.658 м), дорога двухпутная. 96% пути электрифицировано, а на

единственном неэлектрифицированном участке Бикин – Уссурийск (417 км) в настоящее время ведутся работы, и ожидается, что в 2002 году дорога будет полностью переведена на электрическую тягу.

Мост через Амур в районе Хабаровска имел один железнодорожный путь и до недавнего времени являлся одним из препятствий для эффективной работы маршрута. В связи с этим был инициирован и находится в стадии реализации проект строительства нового совмещенного моста, представляющего собой двухуровневую конструкцию с многопутной железной дорогой в нижней части и четырехполосной автодорогой на верхнем уровне. Первая очередь нового моста уже построена рядом со старыми опорами. Железнодорожная часть была сдана в эксплуатацию в ноябре 1998 года, а автомобильная в ноябре 1999 года.

На Транссибе расположены несколько контейнерных терминалов, имеющих возможность обрабатывать 40-футовые контейнеры. Эти терминалы расположены в порту Восточном, Владивостоке, Новосибирске, Тюмени, Нижнем Новгороде, Ярославле, Москве и Санкт-Петербурге.

Транссибирская магистраль может обеспечить ежегодную перевозку до 1 миллиона контейнеров (TEU). В настоящее время используется только 50-70% пропускной способности магистрали, поэтому даже при существующей инфраструктуре имеются широкие возможности для увеличения количества составов и объема перевозимых грузов.

(3) Автодорожная сеть

Развитие автодорожной сети на Дальнем Востоке России, за исключением трасс Владивосток/Находка – Уссурийск – Хабаровск и Хабаровск – Биробиджан, осуществляется крайне медленными темпами, и для транспортировки грузов широко используется река Амур. До постройки нового моста через Амур, грузовые автомобили переправлялись через реку в районе Хабаровска на паромках, что требовало около 40 минут. Новый мост позволяет пересечь Амур за пять минут. Строительство дороги, которая свяжет Хабаровск и Москву, практически завершено (недостроенные участки остаются в Амурской области). В то же время, на территории Дальнего Востока многие дороги пока не имеют твердого покрытия.

3.2.3 Проблемы и задачи

Причинами резкого сокращения объемов перевозок по ТСКМ стали ослабление системы управления и координации международных смешанных перевозок; рост тарифов и одновременное снижение стоимости морского фрахта; нестабильность сроков доставки (нерегулярность); проблемы обеспечения безопасности, когда случались утраты или повреждения груза; низкий уровень обслуживания; проблемы с предоставлением контейнеров и крайняя сложность таможенных процедур.

Для активизации использования ТСКМ необходимо решить такие задачи, как упрощение процедур оформления, повышение конкурентоспособности ТСКМ, как международной системы смешанных перевозок, расширение маркетинговой деятельности и восстановление доверия к маршруту, а также расширение связей между государственными органами и частным сектором.

Задачи в отношении развития инфраструктуры включают завершение второй очереди моста через Амур, сокращение времени при пересечении польско-белорусской границы, где стыкуются дороги с разной шириной колеи, полная электрификация дороги и повышение средней скорости перевозки. Необходимо также обеспечить регулярность движения контейнерных поездов из порта Восточный, несмотря на наличие или отсутствие грузов.

3.3 Транспортный коридор Суйфэньхэ



Автодорожная таможня Суйфэньхэ

3.3.1 Значение

Транспортный коридор Суйфэньхэ начинается в российских портах Владивосток, Находка и Восточный, проходит через китайский пограничный город Суйфэньхэ и Харбин, столицу провинции Хэйлуцзян, затем на западе через город Манчжурия и российский Забайкальск и выходит на Читу, расположенную на Транссибирской магистрали. Этот коридор дает провинции выход к морским путям до Японии, Республики Корея и США.

3.3.2 Современное положение

(1) Порты

Порт Владивосток

Порт Владивосток расположен в естественной бухте с глубинами до 30 м, поэтому акватория не замерзает даже в зимний период. Порт Владивосток состоит из трех портов: торгового, рыбного и военного. Торговый порт был приватизирован в 1993 году и сейчас является Акционерным обществом «Владивостокский торговый порт». Порт занимает причалы с №1 до №17 с глубинами 8-13 м, длина причалов составляет 4.200 м. Причалы №16 и №17 используются только для обработки контейнеров. Контейнерный терминал оборудован двумя контейнерными кранами (30,5 т) и может перерабатывать до 100.000 TEU в год. Глубина достигает 13 м, а длина (420 м) позволяет одновременно обслуживать 2 контейнеровоза. Железнодорожные линии торгового порта имеют выход на Транссибирскую магистраль. Погрузо-разгрузочные работы осуществляются круглосуточно. В настоящее время порт имеет четыре регулярные линии, включая Северо-Американскую линию на Сиэтл.

Порт Находка

Порт Находка расположен на западном берегу залива Находка в удобной естественной бухте, и защищен полуостровом. Это незамерзающий порт с глубиной у причалов 13 м. В советский период Находка была единственным на российском Дальнем Востоке портом, открытым для захода иностранных судов. Линия Япония-Находка, была открыта в 1958 году, и в 1998 году отмечалось ее 40-летие. Линию обслуживают обычные сухогрузы, которые иногда доставляют и небольшие партии контейнеров.

Практически все контейнеры, перевозимые по ТСКМ, принимает Восточный порт, поэтому доля контейнеров в грузообороте Находки незначительна. Тем не менее, порт Находка имеет выход на Транссибирскую магистраль.

(2) Железнодорожная сеть

Железная дорога от портов Приморского края до Гродеково на участке до Уссурийска электрифицирована и имеет два пути. Ветка Уссурийск-Гродеково однопутная, и обслуживается тепловозами. Поскольку ширина колеи в России и Китае различна, между Гродеково и Суйфэньхэ построена совмещенная четырехрельсовая линия, а на приграничных станциях осуществляется перевалка грузов. На станции Суйфэньхэ грузы перегружаются кранами (включая один грузоподъемностью 50 т) и автопогрузчиками. В день может быть обработано до 150 вагонов.

Линия от Суйфэньхэ до Харбина не электрифицирована, участок Суйфэньхэ-Муданьцзян однопутный, а далее до Харбина идет двухпутная дорога. Линия Харбин-Манчжурия также не электрифицирована. Между Харбином и Хайларом действует двухпутная дорога, а от Хайлара до Манчжурии однопутная.

Манчжурия и Забайкальск соединены одной линией широкой колеи и одной линией стандартной колеи. Ежедневно из России приходит 8 составов (400 вагонов), и примерно столько же следует из Китая, хотя в этом направлении много порожних вагонов. Существует принцип, в соответствии с которым, перевалку грузов осуществляет принимающая сторона, поэтому грузы, следующие из России в Китай, перегружаются на станции Манчжурия, а грузы, идущие в Россию, в Забайкальске. Непосредственно на станции Манчжурия перерабатываются в основном неконтейнерные грузы, а для обработки контейнеров недалеко от станции построен отдельный терминал. Мощность станции составляет 5 млн. т грузов в год. В Забайкальске контейнеры частично перерабатываются на площадке за пассажирским вокзалом, а на некотором отдалении расположен специализированный контейнерный комплекс.

(3) Автодорожная сеть

Автодорога Восточный-Находка-Владивосток-Гродеково двухполосная и имеет асфальтовое покрытие, причем ширина полос достаточна для беспрепятственного прохождения контейнеровозов. Между Находкой и Владивостоком перевозится значительное количество 40-футовых контейнеров. У границы с российской стороны есть небольшой участок без асфальта, но это не препятствует движению трейлеров, перевозящих крупногабаритные контейнеры. С китайской стороны Суйфэньхэ и Харбин также соединены двухполосной дорогой с усовершенствованным покрытием, которая в некоторых местах расширяется до четырех полос. Китайские грузовые автомобили могут доезжать до Уссурийска, а российским грузоперевозчикам разрешено следовать до Муданьцзяна.

От Харбина до китайско-российской границы в направлении Читы проходит государственная скоростная трасса №301. В городе Маньчжурия действует таможенный пост, через который проходят значительные объемы грузов. Насколько можно судить о российском участке, проезжая на поезде, дорога здесь имеет асфальтовое покрытие.

3.3.3 Проблемы и задачи

Поскольку ширина колеи в России и Китае различна, основной задачей представляется модернизация и повышение эффективности перегрузочных мощностей.

Для активизации автоперевозок целесообразно расширить зоны взаимного доступа для грузовых автомобилей. В организационном плане необходимо упростить процедуры таможенного оформления и ввести режим благоприятствования для транзитных грузов, включая освобождение от таможенных пошлин и отмену сборов за таможенное оформление.

3.4 Транспортный коридор Туманган



Порт Раджин

3.4.1 Значение

Транспортный коридор Туманган связывает порты района реки Туманган (порты России и Кореической Народной Демократической Республики (КНДР)) и восточную часть Монголии, проходя через г. Чанчунь в провинции Цзилинь. Коридор имеет два маршрута: через российские порты Зарубино и Посъет и через северокорейский порт Раджин.

Ожидается, что Туманганский коридор займет свою нишу в качестве нового маршрута, открывающего провинции Цзилинь выход к морю, и сможет принять на себя часть грузов, перевозимых в настоящее время по перегруженному транспортному коридору Далянь.

3.4.2 Современное положение

(1) Порты

Порт Зарубино

Порт Зарубино удобно расположен на западном берегу бухты Троица в центральной части Залива Посъет и защищен от моря полуостровом Зарубина. Общая длина причалов составляет 650 м, и глубина у причалов в настоящее время колеблется от 6,8 до 9,9 м. Порт не оборудован контейнерными кранами. В основном здесь перерабатывается продукция предприятий черной металлургии и круглый лес, а также дальневосточные морепродукты. В апреле 2000 года открыто международное паромное сообщение между Зарубино и южнокорейским портом Сокчо.

Порт Посъет

Порт Посъет находится на западной стороне бухты Новгородская в 20 км к западу от Зарубино. Глубина у причалов общей протяженностью 450 м составляет 9,5 м. Переработка контейнеров осуществляется на причале №2 при помощи портового крана. До 90% экспортных грузов составляют уголь и круглый лес. С августа 1999 года действует регулярная контейнерная линия Посъет-Акита.

Порт Раджин

Порт Раджин, имеющий 3 причала с 13 пирсами, глубинами от 8 до 10,6 м и общей длиной причалов 2.510 м, расположен в центре Особой экономической зоны Раджин-Сонбонг. Порт может принимать суда класса 5.000-30.000 т. Порт не оборудован специализированными контейнерными кранами, и погрузка-разгрузка контейнеров осуществляется обычными портовыми кранами на 7-ом пирсе 2-го причала (глубина у стенки 9 м). В октябре 1995 года была открыта регулярная контейнерная линия Раджин-Пусан, а с августа 1999 года действует линия Раджин-Ниигата.

(2) Железнодорожная сеть

Ввиду различной ширины колеи между Китаем и Россией не могут осуществляться прямые железнодорожные перевозки. Поэтому между Хуньчунем и Краскино построены железнодорожные линии стандартной и широкой колеи, и, в соответствии с двусторонним договором, с декабря 1999 года на этом участке официально открылось международное железнодорожное сообщение. Поезда начали курсировать с февраля 2000 года, однако возможности линии используются не полностью. В настоящее время перевалка китайских грузов на российские вагоны и в обратном направлении осуществляется на китайской перегрузочной станции Хуньчунь мощностью 500.000 т грузов в год. Существуют перспективные планы оснащения перегрузочным оборудованием станции Камышовая на российской стороне.

Железная дорога между станциями Намянь и Тумынь практически не используется с 1997 года. Ширина колеи в Северной Корее и Китае одинакова, поэтому перевозки между этими странами не требуют дополнительной перевалки грузов.

(3) Автодорожная сеть

Осуществляются работы по развитию участка автомобильной дороги от портов Зарубино и Посьет до китайского Хуньчуня. Российский сегмент трассы частично не имеет асфальтового покрытия, однако в целом дорога по обе стороны границы находится в удовлетворительном состоянии и не создает проблем для автоперевозок. На этом направлении действуют соглашения, на определенных условиях разрешающие китайским автомобилям с китайскими водителями доставлять технологическую щепу в порты Зарубино и Посьет. Российские грузовые автомобили могут доезжать до Хуньчуня.

Дорога между Раджином и Вонджоном в КНДР, особенно не имеющий твердого покрытия участок Сонбонг-Вонджон (46 км), проходит по горам и в плохую погоду становится труднопроходимой для контейнеровозов. Со стороны Китая в декабре 2000 года завершено строительство новой дороги Хуньчунь-Чуэнхэ. На этом северокорейском маршруте также на определенных условиях разрешен въезд корейских автомобилей в Китай и китайских на территорию КНДР.

В КНДР существуют планы строительства скоростной автомагистрали Сонбонг-Вонджон вдоль реки Туманган, и на одном или двух участках уже ведутся начальные работы. Однако в связи с финансовыми трудностями реализация этих планов затягивается, и сроки окончания строительства пока не известны.

С китайской стороны в настоящее время ведутся работы по сооружению 560-километровой скоростной автомагистрали Хуньчунь-Чанчунь, причем участки Хуньчунь-Янцзы и Цзилинь-Чанчунь уже в эксплуатации, а сдача отрезка Янцзы-Цзилинь намечена на 2004 год.

3.4.3 Проблемы и задачи

Наиболее важными задачами на данном маршруте является ремонт дороги Раджин-Вонджон и установка контейнерных кранов в Зарубино. Кроме того, необходимо в кратчайшие сроки соединить дороги Монголии и Китая.

Необходимо упростить процедуры таможенного оформления и ввести режим благоприятствования для транзитных грузов, включая отмену таможенных сборов.

3.5 Транспортный коридор Далянь



Порт Далянь

3.5.1 Значение

Этот транспортный коридор является главной артерией для северо-восточных провинций Китая (Ляонин, Цилинь и Хэйлунцзян). Коридор начинается в международном торговом порту Далянь, проходит через Харбин, административный центр провинции Хэйлунцзян, и далее через станцию Манчжурия выходит на Транссибирскую магистраль. В перспективе предполагается также организовать выход на Хэйхэ.

Три северо-восточные провинции Китая географически находятся в центре континентальной СВА. Поскольку, экономическое развитие этого района будет оказывать значительное влияние на будущее региона в целом, Даляньский коридор имеет большое значение с точки зрения обеспечения такого развития.

3.5.2 Современное положение

(1) Порт (Далянь)

В 1999 году в порту Далянь действовало два контейнерных и два многоцелевых причала. Глубины составляют 12-14 м, а общая длина 1.400 м. Эти причалы построены в 1993 году. Вторая стадия развития предполагает сооружение 6 дополнительных причалов, а на третьем этапе будут построены еще 10 причалов, как многоцелевых, так и контейнерных. Объемы перерабатываемых контейнеров стремительно растут. В 1999 году порт перегрузил 736.000 TEU, что на 39,9% больше, чем в 1998 году. Тем не менее, на данный момент мощности порта позволяют увеличить переработку контейнеров до 1,1 млн. TEU в год.

Через порт Далянь вывозится до 85% экспортных грузов трех северо-восточных провинций Китая. По некоторым данным, около 80% контейнеров, перерабатываемых в Даляне, идут из прилегающих к порту районов, 10% из Шеньяна и 10% из района Чанчуня и Харбина. Основная часть грузов доставляется в порт Далянь грузовыми автомобилями, а доля железнодорожных перевозок составляет только 3% (1998 год).

Среди импортных контейнерных грузов порта Далянь преобладают автомобильные запчасти и комплектующие для автозавода First Automobiles в провинции Цилинь, а на экспорт в контейнерах в основном отгружаются готовые автомобили, табак и рис. В порту оборудовано крупное зернохранилище, используемое для хранения импортной пшеницы, а также экспортируемых кукурузы и соевых бобов. Нефть с месторождения Дацин доставляется по трубопроводу на НПЗ в Даляне, и готовая продукция отгружается на танкеры. В порту также

действует комплекс по переработке импортной железной руды, которая затем транспортируется в Аньшань, Бэньси и Чанчунь.

(2) Железнодорожная сеть

В ноябре 2001 года завершена полная электрификация двухпутной дороги Далянь-Харбин (944 км). Продолжаются работы по развитию системы транспортировки контейнеров по железной дороге. В Харбине, Чанчуне и Шеньяне созданы контейнерные склады, где осуществляется таможенное оформление грузов. Между Далянем и Харбином курсируют специализированные контейнерные поезда, причем перевозятся не только контейнеры, соответствующие стандартам ISO, но и малогабаритные контейнеры.

(3) Автодорожная сеть

Автодорожная сеть северových провинций Китая развивается стремительными темпами. Скоростная дорога Далянь-Харбин на участке от Даляня до Шеньяна была введена в строй в 1990 году, от Шеньяна до Сыпина в 1994 году и от Сыпина до Чанчуна в 1998 году. Строительство отрезка дороги Чанчунь-Харбин планируется завершить в ближайшем будущем. Доля автомобильных перевозок в грузообороте Китая постоянно растет, и предполагается, что развитие сети скоростных дорог на северо-востоке страны значительно ускорит процесс переориентации грузов с железной дороги на автомобильный транспорт.

3.5.3 Проблемы и задачи

Наиболее важной задачей в области развития железнодорожного сегмента коридора является повышение мощности дорог и оборудования, поскольку перегруженность и в будущем, скорее всего, будет оставаться острой проблемой. Электрификация участка Далянь-Харбин завершена, и это позволит на 30% увеличить пропускную способность, однако, учитывая перспективный рост грузов из провинций Цзилинь и Хэйлунцзян, будут необходимы дополнительные меры по дальнейшему повышению мощности дороги.

Еще одной проблемой является тот факт, что значительная часть контейнерных грузов, поступающих в порт Далянь, перегружается здесь из контейнеров в обычные товарные вагоны. В связи с этим необходимо совершенствование системы контейнерных перевозок в целом.

Для активизации автомобильных перевозок по данному коридору необходим скорейший ввод в эксплуатацию скоростной автотрассы Далянь-Харбин.

Кроме того, целесообразно было бы построить мост через Амур между Хэйхэ и Благовещенском, который обеспечил бы выход коридора на Россию.

3.6 Транспортный коридор Тяньцзинь - Монголия



Автоперевозки в Монголии

3.6.1 Значение

Для не имеющей выхода к морю Монголии обеспечение транспортных маршрутов, идущих через соседние страны к морским портам является очень важной задачей с точки зрения обеспечения внешнеторговой деятельности. Транспортный коридор Тяньцзинь-Монголия предоставляет Монголии кратчайший путь к морским портам. Главные промышленные и торговые центры Монголии расположены вдоль этого маршрута.

Коридор начинается в китайском порту Тяньцзинь и через Пекин идет до столицы Монголии Улан-Батора. Расстояние между портом Тяньцзинь и Улан-Батором составляет около 1.700 км. Далее коридор, пересекая российско-монгольскую границу к северу от столицы, выходит на Улан-Удэ где соединяется с Транссибирским контейнерным мостом.

Маршрут Тяньцзинь-Монголия, являясь для этой страны важнейшим маршрутом транспортировки международных грузов, также используется для перевозки грузов между Европой и Азией через ТСКМ.

3.6.2 Современное положение

(1) Порт (Тяньцзинь)

Порт Тяньцзинь расположен в устье «морской реки» в центральной части Бохайского залива и является морскими воротами Пекина. В 1998 году порт имел 48 пирсов, способных принимать суда класса свыше 10.000 тон, и объем переработанных грузов составлял 68,18 млн. т. Ежегодный объем монгольских контейнерных грузов составляет 4.000-5.000 TEU. Пирсы №№ 21, 27, 28 и 29 нового причала №5 используются для обработки контейнеров. Общая длина пирсов контейнерного терминала, который обслуживают 8 контейнерных кранов и 16 контейнерных транспортировщиков (транстейнеров), составляет 1.300 м.

(2) Железнодорожная сеть

Основу железнодорожной сети Монголии составляет главная линия, проходящая с севера на юг, семь отходящих от нее ответвлений, а также ветка на северо-востоке страны, ведущая к Транссибирской магистрали. Автомобильная сеть Монголии слаборазвита, поэтому 95,6% грузооборота (1998 год) приходится на железнодорожный транспорт. По внутренним железнодорожным линиям в основном перевозится уголь, доля которого в общем объеме грузов

достигает 78%.

По данному маршруту раз в неделю в обоих направлениях проходит международный пассажирский поезд Пекин – Улан-Батор – Москва. Также один раз в неделю в Монголию приходит грузовой поезд из Тяньцзиня, в состав которого входят как контейнерные платформы, так и обычные грузовые вагоны.

В Монголии, как и в России, используется полотно широкой колеи, поэтому при пересечении монгольско-китайской границы необходима перегрузка контейнеров и грузов, а для пассажирских вагонов замена колесных пар. Перевалка грузов из Монголии осуществляется на китайской станции Эрэн-Хот, а китайские грузы, идущие в Монголию, на станции Замын-Уд на территории Монголии. Перегрузочный терминал, построенный с помощью Японии, был введен в строй в 1995 году.

Замена колесных пар пассажирских вагонов осуществляется на станции Эрэн-Хот вне зависимости от направления движения.

(3) *Автодорожная сеть*

Объемы автоперевозок по коридору Тяньцзинь-Монголия незначительны. Большинство автомобильных дорог Монголии не имеют твердого покрытия. Развитие автодорожной сети страны осуществляется на основе Среднесрочного генерального плана дорожного строительства, разработанного при поддержке Азиатского банка развития и принятого кабинетом министров.

Более того, в рамках проекта Экономической и социальной комиссии по Азии и Тихоокеанскому региону (ЭСКАТО) «Азиатская скоростная магистраль» дорога, идущей вдоль главной железнодорожной магистрали от Алтанбулака на российско-монгольской границе до Замын-Уда на китайской границе, признана самым приоритетным маршрутом Монголии. Длина маршрута составляет 1.021 км, причем северный участок Улан-Батор – Алтанбулак (335 км) имеет твердое покрытие, а на южном отрезке Улан-Батор – Замын-Уд непрерывно ведутся укладочные работы. Скорейшее завершение строительства южного участка, который откроет кратчайший путь между Улан-Батором и Пекином, является одной из неотложных задач.

3.6.3 Проблемы и задачи

В связи с невысоким уровнем развития монгольская транспортная инфраструктура, как железнодорожная, так и автомобильная, пока вряд ли может в полной мере отвечать требованиям международного транспортного маршрута. Огромная территория и малочисленное население, видимо, будут определять доминирующую роль железных дорог в транспортном секторе страны. Поэтому основное внимание должно быть уделено развитию железнодорожного транспорта Монголии. После того, как будут обеспечены необходимая пропускная мощность и уровень железных дорог, встанет задача расширения автодорожной сети страны.

Основными статьями экспорта является молочная продукция и мясо, поэтому в области контейнерных перевозок перед Монголией стоит задача обеспечения необходимого парка рефрижераторных контейнеров.

3.7 Транскитайский транспортный коридор (Транскитайский контейнерный мост – ТККМ)



Порт Ляньюньган

3.7.1 Значение

Транскитайский транспортный коридор ТККМ в настоящее время выполняет связующую роль между странами Восточной Азии и среднеазиатским регионом. В перспективе эта линия станет международным интермодальным транспортным маршрутом (в основном железнодорожным), связывающим Азию и Европу через территорию Казахстана и Китая, и может составить серьезную конкуренцию Транссибирской магистрали.

Расстояние от порта Ляньюньган до Алашанькоу составляет 4.158 км. Далее по территории Казахстана грузы могут доставляться в Европу по нескольким маршрутам, как железнодорожным, так и автомобильным.

3.7.2 Современное положение

(1) Порт (Ляньюньган)

В порту Ляньюньган действует два современных контейнерных пирса длиной 540 м и с глубиной у причальной стенки 11 м. Ширина контейнерной площадки составляет 400 м. Здесь осуществляется погрузка контейнеров на платформы. Кроме контейнерного терминала в настоящее время работают универсальный причал с 10 пирсами и 3 пирса, на которых перерабатывается уголь. В порту установлены 3 контейнерных крана. Общий объем перерабатываемых ежегодно грузов, включая уголь и другие навалочные грузы, достигает 25 млн. т. На контейнерных терминалах перегружается до 110.000 TEU, из которых 10.000 TEU – это контейнеры, перевозимые по ТККМ из стран Средней Азии и в обратном направлении.

(2) Железнодорожная сеть

Железная дорога между Ляньюньганом и Ланьчжоу (1.759 км) на всем протяжении двухпутная, однако имеются неэлектрифицированные участки. На отрезке Ланьчжоу-Урумчи (1.892 км) имеет однопутные перегоны и электрифицирована также частично. От Урумчи до Алашанькоу (477 км) идет однопутная неэлектрифицированная линия. На этом направлении курсируют пассажирские поезда с двухэтажными вагонами.

Объем транзитных грузов, проходящих через приграничные железнодорожные станции Алашанькоу (Китай) и Дружба (Казахстан), ежегодно увеличивается и к настоящему моменту достиг 4 млн. т. 90% транзита идет в направлении Казахстан-Китай.

Разница в ширине колеи (в странах Средней Азии, так же как в России, широкая колея) делает

необходимой перевалку грузов на границе. В связи с общепринятым принципом, когда перевалка осуществляется на принимающей стороне, грузы, идущие на запад, перегружаются на станции Дружба, а из Казахстана в Китай – на станции Алашанькоу. В то же время, перестановка колесных пар на идущих в Китай цистернах и курсирующих в обоих направлениях пассажирских вагонах осуществляется на станции Дружба, поскольку станция с китайской стороны не имеет необходимого оборудования. Обе станции расположены в местности, где дуют сильные ветры, поэтому, чтобы климатические условия не влияли на ритмичность работы, на станциях оборудованы крытые помещения для перевалки грузов.

Перегрузка на станции Алашанькоу ведется 365 дней в году тремя 12-часовыми сменами. При сильном ветре работы на открытых площадках прекращаются. На станции работают 100 автокранов грузоподъемностью 10-20 т (самый большой – 50 т). Имеется также 4 козловых крана (5-20 т).

На станции Дружба перегрузка может осуществляться круглогодично и круглосуточно. В связи с сильными ветрами в этом районе на станции сооружены крытые помещения, позволяющие вести погрузо-разгрузочные работы в любую погоду. Для смены колесных пар пассажирских вагонов используются 50-тонные подъемники.

(3) Автодорожная сеть

Автомобильная дорога идет параллельно железнодорожному полотну, а у границы уходит несколько в сторону. Дорога между Ляньюньганом и Урумчи рассматривается китайским правительством как один из главных транспортных маршрутов, поэтому существуют планы по превращению ее в скоростную автомагистраль на всем протяжении. Дорога, соединяющая Ляньюньган и Тяньшуй (к западу от Сианя), в настоящее время реконструируется, и некоторые участки скоростной автострады уже сданы в эксплуатацию. Также работы по сооружению скоростной трассы на базе существующей дороги ведутся на направлении Турфан-Куртун (западнее Урумчи). В то же время, необходимо отметить, что почти все дороги к западу от Урумчи (за исключением дорог в черте этого города) не имеют твердого покрытия.

3.7.3 Проблемы и задачи

Одной из проблем данного коридора является то, что объемы приграничной торговли растут опережающими темпами и перегрузочная инфраструктура эксплуатируется на пределе своих возможностей. В связи с этим встает задача повышения пропускной мощности перегрузочного оборудования.

Во-вторых, информация о местонахождении контейнеров на территории Китая доступна только в основных отделениях железных дорог и на крупных станциях, но отследить перемещение контейнеров на всем пути следования невозможно. Грузовладельцы очень надеются на создание системы слеживания за перемещением контейнеров в реальном времени.

Кроме того, учитывая, что расстояние от порта Ляньюньган до казахской границы составляет более 4000 км, желательно организовать на маршруте несколько контейнерных площадок, где будет осуществляться таможенная очистка грузов. Такая система позволит сократить время на оформление грузов при пересечении границы. Одной из насущных задач для любого пограничного перехода является сокращение стоимости и времени при пересечении границы.

3.8 Западный Транскорейский транспортный коридор



Мост через реку Ялуцзян

3.8.1 Значение

Данный транспортный коридор соединяет порт Пусан в Республике Корея и Шеньян в КНР, проходя через Сеул, Пхеньян, Синьцзян на территории КНДР и Дандун с китайской стороны границы. Ожидается, что данный коридор будет соединен с Транспортным коридором Далянь и далее через станцию Маньчжурия выйдет на Транссибирский контейнерный мост. В настоящее время коридор не функционирует, поскольку железные дороги РК и КНДР не соединены. Соединение этих железных дорог не только позволит расширить транспортные потоки и будет содействовать восстановлению экономических связей между Севером и Югом, но также сделает более диверсифицированными и удобными способы доставки грузов из Восточной Азии в Европу и среднеазиатский регион.

3.8.2 Современное положение

(1) Порт (Пусан)

Порт Пусан расположен в естественной бухте на юго-восточной оконечности Корейского полуострова. С момента открытия здесь торгового порта в 1876 году Пусан играет очень важную роль в экономическом развитии, являясь главным международным портом страны. В настоящее время порт, где сходятся транспортные потоки многих направлений, стал одним из главных перевалочных пунктов всей Восточной Азии. В 1999 году объем переработанных грузов достиг 107,76 млн. т, из которых внешнеторговые грузы составили 93,04 млн. т. Количество контейнеров, перегруженных в 1998 и 1999 годах, составило 5,75 млн. TEU и 6,31 млн. TEU, соответственно, и по этому показателю Пусан вышел на 5-ое место в мире.

В порту действует пять специализированных контейнерных терминалов с 18 пирсами общей длиной причальной стенки 5.147 м. На октябрь 2000 года все контейнерные терминалы эксплуатировались частными компаниями.

Территория порта Пусан изначально накладывала ограничения на сооружение контейнерных площадок, поэтому таможенное оформление, складирование контейнерных грузов длительного хранения и пустых контейнеров осуществлялось также на площадках, расположенных за территорией порта в черте города. Транспортировка контейнеров в два яруса, заторы на автодорогах создавали определенные социальные неудобства, однако введение в эксплуатацию в 1998 году новых причалов Гамман и Гамчун, а также нового терминала в порту Кванган расширило возможности порта и позволило перенести все операции по переработке и хранению

контейнеров на внутреннюю территорию порта. Более того, внедрение электронной системы обмена информацией и автоматизация ворот контейнерного терминала значительно повысили эффективность работы порта в целом.

(2) Железнодорожная сеть

Дорога, соединяющая Пусан и Сеул (445 км), является основной линией железнодорожной системы Южной Кореи и ежегодно перевозит свыше 12 млн. т грузов. На всем протяжении дорога двухпутная, однако предел пропускной мощности уже достигнут, поскольку линия используется для движения как скоростных пассажирских поездов Семаул (150 км/ч), так и обычных грузовых составов. В стадии разработки находится проект строительства новой скоростной железнодорожной магистрали между Сеулом и Пусаном, которая позволит достичь скорости 300 км/ч.

Соединение железных дорог РК и КНДР необходимо для того, чтобы данный коридор начал функционировать. Этот маршрут известен под названием линии Кёнгуи (Сеул-Синьиджу). Длина несоединенного участка между Мунсаном в Южной Корее и Кесонгом в КНДР составляет 24 км (по другим источникам 20 км). О восстановлении этого участка впервые заговорили на встрече двух корейских руководителей в 2000 году. Уже в сентябре того же года в Южной Корее прошла торжественная церемония, посвященная началу работ, и прогресс очевиден, включая работы по разминированию территории. В то же время каких-то значимых подвижек со стороны Северной Кореи не отмечается.

Между Пхеньяном и Синьиджу проложена однопутная электрифицированная линия. Синьиджу и Дандун в Китае соединены железнодорожно-автомобильным мостом через реку Ялуцзян с однопутной железнодорожной линией и автомобильным полотном шириной 3 метра. В 1999 году по мосту прошло около 80.000 автомобилей. 4 раза в неделю между Пекином и Пхеньяном курсирует международный поезд.

(3) Автодорожная сеть

Пусан и Сеул соединены скоростной автотрассой, но к северу от Сеула существует только сеть обычных дорог. Скоростная автомагистраль проложена между Кесонгом и Пхеньяном, а участок Пхеньян-Анджу-Синьиджу представляет собой обычную дорогу, скорее всего, почти полностью не имеющую твердого покрытия. На китайской стороне быстрыми темпами ведется сооружение скоростной трассы Дандун-Шеньян.

3.8.3 Проблемы и задачи

Основной задачей для развития данного коридора является соединение железной дороги между РК и КНДР. Одновременно необходимо также соединить автодорожную сеть двух стран. Вместе с тем, вероятно, необходим комплекс мер по модернизации и развитию внутренней авто- и железнодорожной инфраструктуры Северной Кореи. Что касается организационного обеспечения функционирования коридора в качестве международного, заинтересованные страны, включая РК, КНДР, КНР и Россию, должны заключить транспортные соглашения по стоимости транспортировки, расчету доходов, страхованию перевозок. Необходимым также является обеспечение координации в организации движения международных поездов, а также гарантий безопасности перевозок.

3.9 Восточный транскорейский транспортный коридор



Порт Пусан

3.9.1 Значение

Целью организации данного коридора является обеспечение грузоперевозок по восточному побережью Корейского полуострова из Пусана до особой торгово-экономической зоны Раджин-Сонбонг с дальнейшим выходом через границу КНДР-РФ и Хасанский район на Транссибирский контейнерный мост. Данный коридор в настоящее время не действует по той же причине, что и Западный Транскорейский коридор: разъединенность железных дорог двух корейских государств. Помимо расширения транспортных грузопотоков между Севером и Югом, развитие данного коридора обеспечит сухопутный маршрут, соединяющий РК и российский Дальний Восток, а выход на Транссибирскую магистраль даст дополнительные возможности транспортировки грузов из Восточной Азии в Европу.

3.9.2 Современное положение

(1) Порт (Пусан)

См. раздел «3.8 Западный транскорейский транспортный коридор»

(2) Железнодорожная сеть

Данный коридор даст возможность соединить по суше РК, КНДР и Россию, однако проблемы связаны не только с разъединенностью железных дорог Северной и Южной Кореи, но и с железной дорогой от Пусана на север вдоль восточного побережья полуострова.

С точки зрения соединения РК, КНДР и России наиболее перспективным вариантом является маршрут Пусан-Сеул-Пхеньян-Хасан, требующий восстановления линии Кёнгуй, на которой в настоящее время уже ведутся работы. Восстановление линии Кёнгвон и обустройство маршрута Пусан-Сеул-Вонсан-Хасан рассматривается как вторая стадия проекта. В качестве третьего маршрута до Хасана предполагается обустроить так называемую Северную линию Восточного моря – участок железной дороги от Канньина в Южной Корее до Онжонри в Северной Корее. В этом случае, помимо соединения железных дорог двух Корей, необходимо также развитие железнодорожной сети на востоке Южной Кореи, поэтому для осуществления третьей стадии проекта может потребоваться много времени.

Железнодорожные сети КНДР и России соединены линией ст. Туманган (КНДР) – ст. Хасан (Россия), проходящей по железнодорожному мосту через пограничную реку Туманган.

Четырехрельсовое полотно совмещенной колеи (широкая колея 1.520 мм и стандартная колея 1.435 мм) построено до Чонджина. Существуют планы строительства на этом отрезке второго пути.

(3) *Автодорожная сеть*

Дорога между Пусаном и Сокчо (РК), идущая вдоль восточного побережья Корейского полуострова, имеет твердое покрытие и местами переходит в скоростную магистраль. Со стороны КНДР между Кымгансаном и Вонсаном построена скоростная автомагистраль, однако автодорога от Вонсана до зоны Раджин-Сонбонг, скорее всего, не имеет твердого покрытия.

3.9.3 Проблемы и задачи

Основной задачей, как и в случае с Западным Транскорейском транспортным коридором, является скорейшее завершение работ по соединению железных дорог двух корейских государств. Вместе с тем, соединение автодорожных сетей также представляется очень важной задачей. Кроме того, может возникнуть необходимость модернизации и развития внутренней авто- и железнодорожной инфраструктуры КНДР. Также требует дальнейшего развития железнодорожная сеть на востоке Южной Кореи.

КНДР и Россия связаны только железной дорогой, однако грузопоток по этой линии в последние годы резко сократился в связи с падением объемов российских грузов. Дорога от границы до Чонджина представляет собой один путь с совмещенной колеей (четырёхрельсовое полотно). Для того, чтобы полностью использовать возможности данного коридора, соединяющего РК, КНДР и Россию, на российско-северокорейской границе необходимо установить перегрузочное оборудование.

Что касается организационного обеспечения функционирования коридора в качестве международного, заинтересованные страны, включая РК, КНДР, КНР и Россию, должны заклучить транспортные соглашения по стоимости транспортировки, расчету доходов, страхованию перевозок. Необходимым также является обеспечение координации в организации движения международных поездов, а также гарантий безопасности перевозок.

Глава 4 Предлагаемые проекты развития (Список проектов)

Как отмечалось выше, разница в уровне развития девяти транспортных коридоров СВА значительна – от коридоров, которые реально используются в настоящее время, до коридоров, находящихся в стадии концептуальных разработок. В зависимости от уровня развития и активности использования, коридоры можно разделить на три категории: коридоры на этапе формирования, на этапе популяризации и на этапе активизации использования. «Этап формирования» подразумевает, что коридор находится в стадии начального развития, и основной упор делается на создание транспортной инфраструктуры. Коридор на «этапе популяризации» уже имеет необходимую транспортную инфраструктуру, и основной задачей является привлечение грузовладельцев, которым необходимы услуги международных перевозчиков. «Этап активизации» означает стадию развития, когда усилия направляются на дальнейшее расширение использования уже действующего коридора и увеличение объемов перевозимых грузов. В соответствии с такой классификацией, транспортные коридоры СВА можно разделить на группы следующим образом:

- | | |
|----------------------------|--|
| <u>Этап формирования:</u> | (3) Коридор Суйфэньхэ, (4) Коридор Туманган,
(8) Западный Транскорейский коридор,
(9) Восточный Транскорейский коридор |
| <u>Этап популяризации:</u> | (1) Коридор Ванино-Тайшет, (6) Коридор Тяньцзинь-Монголия |
| <u>Этап активизации:</u> | (2) Коридор ТСКМ, (5) Коридор Далянь, (7) Коридор ТККМ |

Необходимо стремиться к повышению уровня развития коридоров – от уровня создания необходимой базовой инфраструктуры до уровня привлечения грузовладельцев, активизации использования и увеличения объемов перевозимых по ним грузов. Основываясь на означенных в Главе 3 проблемах и задачах в области развития коридоров, Подкомитет по транспорту составил приведенную ниже таблицу, где обобщены планы и проекты, направленные на повышение уровня развития каждого коридора и обеспечение их четкого функционирования в качестве международных транспортных маршрутов.

В свете будущего транспортных коридоров СВА цель этих проектов заключается в (1) создании транспортной сети, которая бы позволила осуществлять перевозку грузов через весь регион также беспрепятственно, как внутри одной страны; (2) совершенствовании и расширении системы контейнерных перевозок и (3) обеспечении прочных и эффективных связей региональной транспортной системы с транспортными сетями вне региона.

(1) Проекты, направленные на создание транспортной сети, которая бы позволила осуществлять перевозку грузов через весь регион также беспрепятственно, как внутри одной страны, включают мероприятия по повышению мощности перегрузочного оборудования на приграничных станциях, расширение взаимных зон доступа для иностранных грузовых автомобилей сопредельных стран, упрощение процедур, связанных с пересечением границ и внедрение системы TIR (Transport International Routiers). (2) Проекты в области совершенствования и расширения системы контейнерных перевозок охватывают вопросы развития оборудования по переработке контейнеров в портах, создания и совершенствования сухопутных контейнерных центров, а также внедрения системы слежения за перемещением контейнеров. (3) Проекты, нацеленные на обеспечение прочных и эффективных связей региональной транспортной системы с транспортными сетями вне СВА, предполагают расширение географии морских линий и повышение эффективности системы смешанных перевозок на европейском направлении.

Отобранные проекты развития были разделены на три категории в зависимости от их приоритетности: группа проектов, которые должны быть реализованы в максимально короткие сроки (краткосрочные), группа проектов, которые необходимо реализовать в ближайшем будущем (среднесрочные) и группа проектов, осуществление которых станет необходимым в отдаленной перспективе (долгосрочные).

Таблица Планы развития (Список проектов) (1/3)

Коридор	Стадия развития / использования	Период	Планы развития	Регион	Масштаб
Ванино-Тайшет	Этап популяризации	Краткосрочный (5 лет)	Строительство дороги с твердым покрытием Налаживание контейнерных перевозок (система слежения) Открытие регулярных контейнерных линий Повышение мощности паромной переправы Модернизация перегрузочного оборудования	Лидога-Ванино Ванино-Тайшет Порт Ванино Сахалин-Ванино Сахалин-Ванино	346 км
	Этап активизации	Среднесрочный (10 лет)	Повышение скорости перевозки	Ванино-Тайшет	
		Долгосрочный (20 лет)	Строительство вторых путей Модернизация и расширение контейнерных причалов	Все линии Порт Ванино	
Транссибирский	Этап активизации	Краткосрочный (5 лет)	Развитие автодорог Строительство второго пути Строительство зернохранилищ Повышение скорости перевозок (повышение международной конкурентоспособности) Увеличение числа регулярных линий на Японию Открытие паромного сообщения через Японское (Восточное) море Повышение конкурентоспособности по сравнению с морскими перевозчиками	Чита-Хабаровск Мост через Амур Порты Приморского края Все линии Порты Приморского края Порты Приморского края	
		Среднесрочный (10 лет)	Модернизация и увеличение пропускной способности Взаимодействие с морскими перевозчиками		
		Долгосрочный (20 лет)	Внедрение поездов с двухъярусной загрузкой Ремонт тоннелей		
Суйфэньхэ	Этап формирования	Краткосрочный (5 лет)	Повышение эффективности перевозок и пропускной способности Расширение взаимных зон допуска автомобилей Смягчение ограничений при пересечении границ	Суйфэньхэ-Гродеково, Манчжурия-Забайкальск Харбин-порты Приморского края	
	Этап популяризации	Среднесрочный (10 лет)	Строительство вторых путей	Все линии	
	Этап активизации	Долгосрочный (20 лет)	Продление китайской железной дороги	Прокладка пути стандартной колеи до порта Владивосток	232 км

Таблица Планы развития (Список проектов) (2/3)

Коридор	Стадия развития / использования	Период	Планы развития	Регион	Масштаб
Туманган	Этап формирования	Краткосрочный (5 лет)	Развитие помещений и оборудования таможни в Краскино	Краскино Раджин-Вонджон Мост Вонджон Чанчунь-Хуньчунь Порт Зарубино Порт Посьет Порты Зарубино и Посьет Хуньчунь-Краскино Чойбалсан-Ирши Порты Зарубино, Посьет и Раджин	240 м
			Ремонт автодорог		150x150м
			Ремонт моста Вонджон		
Этап популяризации	Среднесрочный (10 лет)	Соединение железных дорог	Чойбалсан-Ирши	500 км	
Этап активизации	Долгосрочный (20 лет)	Продление китайской железной дороги	До портов Зарубино и Посьет	60 км	
Далянь	Этап активизации	Краткосрочный (5 лет)	Открытие сквозной скоростной автомагистрали	Харбин-Далянь Основные города между Харбином и Далянem	944 км
		Среднесрочный (10 лет)	Модернизация и расширение сухопутных контейнерных центров		
		Долгосрочный (20 лет)	Увеличение пропускной способности за счет расширения линии до четырех путей Строительство моста	Хэйхэ- Благовещенск	
Тяньцзинь-Монголия	Этап активизации	Краткосрочный (5 лет)	Внедрение поездов с двухярусной загрузкой		
		Среднесрочный (10 лет)	Модернизация перегрузочного оборудования	Эрэн-Хот – Замын-Уд Улан-Батор – Эрэн-Хот Монголия, Россия, КНР	600 км
			Развитие автодороги		
Долгосрочный (20 лет)	Присоединение к Конвенции TIR	Повышение скорости железнодорожных перевозок	Реконструкция участков с малыми радиусами поворота КНР Порт Тяньцзинь		
Среднесрочный (10 лет)	Среднесрочный (10 лет)	Увеличение объемов грузов на Монголию	Все линии КНР		
		Создание специализированной площадки и склада для монгольских грузов			
Долгосрочный (20 лет)	Долгосрочный (20 лет)	Организация перевозок в рефрижераторах			
Модернизация и увеличение пропускной способности (строительство вторых путей)	Обеспечение связи с Транссибирским мостом	Внедрение поездов с двухярусной загрузкой			

Таблица Планы развития (Список проектов) (3/3)

Коридор	Стадия развития / использования	Период	Планы развития	Регион	Масштаб
Транскитайский	Этап активизации	Краткосрочный (5 лет)	Повышение эффективности перегрузочного оборудования на приграничных станциях Внедрение системы слежения за перемещением контейнеров Прямое сообщение с Европой Увеличение числа регулярных линий	Алашанкоу-Дружба Все линии Через Среднюю Азию Порт Ляньюньган	
		Среднесрочный (10 лет)	Развитие автодорог Электрификация и строительство вторых путей	Особенно в приграничных районах Все линии	
		Долгосрочный (20 лет)	Обеспечение связи с Транссибирским мостом Внедрение поездов с двухярусной загрузкой		
Транскорейские	Этап формирования	Краткосрочный (5 лет)	Скорейшее соединение железных дорог Обеспечение сухопутных перевозок между РК и КНДР Восстановление железнодорожного оборудования Восстановление автодорог Увеличение количества грузовых поездов Прокладка второй автомобильной полосы и второго железнодорожного пути на мосту Ялу Обеспечение стабильного энергоснабжения	Линия Кёнгуи (Сеул-Синьиджу) Между РК и КНДР КНДР КНДР КНДР Мост Ялу КНДР	
	Этап популяризации	Среднесрочный (10 лет)	Строительство вторых путей Обеспечение надежной связи между автомобильными и железными дорогами и портами Присоединение РК и КНДР к Конвенции TIR	Пхеньян-Синьиджу-Шеньян	
	Этап активизации	Долгосрочный (20 лет)	Внедрение поездов с двухярусной загрузкой Электрификация железных дорог	РК	
Все коридоры		Краткосрочный (5 лет)	Переход к использованию малотоннажных контейнеров в качестве стандартных (популяризация) Организация международного паромного сообщения Смягчение пограничных ограничений для грузовых автомобилей Создание сухопутных грузовых центров		
		Среднесрочный (10 лет)	Открытие международных основообразующих (контейнерных) маршрутов (Североамериканский маршрут) Обеспечение перемещения транзитных грузов через границы на основе Конвенции TIR		
		Долгосрочный (20 лет)	Создание системы транспортных коридоров Северо-Восточной Азии (включая морские маршруты)		
		Сверхдолгосрочный	Соединение Ванино, Тайшета и ТСКМ с Японией (тоннель и др.)		

Глава 5 Заключение (К реализации Концепции транспортных коридоров СВА)

Подкомитет по транспорту разработал данную концепцию, обобщив в ней результаты своей предыдущей деятельности. Целью развития Транспортных коридоров СВА является: (1) создание транспортной сети, которая бы позволила осуществлять перевозку грузов через весь регион также беспрепятственно, как внутри одной страны; (2) совершенствование и расширение системы контейнерных перевозок и (3) обеспечение прочных и эффективных связей региональной транспортной системы с транспортными сетями вне региона.

В перспективе в центре обсуждения должен встать вопрос о том, каким образом можно реализовать данную концепцию. Однако, в первую очередь, реализация концепции требует ее широкого принятия и поддержки.

Развитие должно осуществляться по двум направлениям: развитие транспортной инфраструктуры и решение вопросов организации транспортного процесса. Развитие инфраструктуры требует значительных финансовых средств и обеспечения источников финансирования. Здесь, в дополнение к усилиям отдельных стран, может понадобиться поддержка международных финансовых институтов. Для решения организационных вопросов необходима координация усилий, а также расширение многосторонних и двусторонних контактов. Этот процесс может занять длительное время. Тем не менее, решение организационных вопросов, не требующее по сравнению с решением технических вопросов масштабных капиталовложений, может стать эффективным инструментом, стимулирующим развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры.

Решение и технических, и организационных вопросов невозможно без понимания идеи коридоров и поддержки концепции их развития со стороны правительств стран региона. Такое понимание и поддержка позволят сконцентрировать ограниченные финансовые и человеческие ресурсы на развитии системы транспортных коридоров. Более того, понимание важности развития девяти предлагаемых коридоров со стороны правительств даст возможность привлечь к сотрудничеству международные организации.

Одновременно с развитием транспортных коридоров, очень важными представляются усилия по активизации их использования, путем широкого предоставления грузовладельцам и другим заинтересованным сторонам информации о положительных изменениях в состоянии коридоров, например, о решении проблем, связанных с пересечением границы.

Ожидается, что успешное развитие системы транспортных коридоров приведет к значительному увеличению объемов грузов и потоков людей, пересекающих границы, а также расширению международной торговли за счет полного использования факторов географической близости и экономической взаимодополняемости. Более того, существование и устойчивая работа международных маршрутов поможет привлечению компаний и инвестиций как местных, так и извне региона. С целью ускорения экономического развития и активизации международного сотрудничества в регионе необходимо совершенствовать и расширять транспортные коридоры СВА до уровня торговых и экономических коридоров, которые бы тесно связывали развитие транспортной инфраструктуры с производством, торговлей и другими процессами развития.

Подкомитет по транспорту будет активно продолжать работу по реализации Концепции транспортных коридоров СВА, которая является необходимой предпосылкой формирования экономических коридоров в будущем.

*Организационный комитет Экономической конференции Северо-Восточной Азии
Подкомитет по транспорту*

Председатель

Хидэо КАЯХАРА

Япония: Генеральный директор Ассоциации портов Японии
/ Советник ERINA

Члены подкомитета

Сяю ДАЙ

Китайская народная республика: Директор управления
развития района реки Туманган Народного правительства
провинции Цзилинь

Шэнцзинь ВАН

Китайская народная республика: Директор Института
Северо-Восточной Азии университета Цзилинь

Цегмидин ЦЭНГЕЛ

Монголия: Заместитель министра развития инфраструктуры
Монголии

Ярослав СЕМЕНИХИН

Российская Федерация: Президент Дальневосточного
научно-исследовательского института морского флота
(ДНИИМФ)

Бён-Мин АН

Республика Корея: Глава исследовательской группы по
Северо-Восточной Азии Корейского транспортного
института (КОТИ)

Цогцайхан ГОМБО

Организация объединенных наций: Заместитель директора
Туманганского секретариата Программы развития ООН

Секретариат

ERINA (старший исследователь Икуо МИЦУХАСИ, исследователь Казуми КАВАМУРА,
исследователь Дмитрий СЕРГАЧЕВ)