

# **К О Н Ц Е П Ц И Я**

## **развития международных транспортных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2"**

### **I. Общие положения**

В настоящее время усиление позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе (далее - АТР) приобрело особое значение, что обусловлено геополитической принадлежностью и растущей интеграцией России в данное экономическое и геополитическое пространство.

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 605 "О мерах по реализации внешнеполитического курса Российской Федерации" и Концепцией внешней политики Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 12 февраля 2013 г., определено активное участие России в интеграционных процессах в АТР.

Международные транспортные коридоры (далее - МТК) "Приморье-1" и "Приморье-2" являются важнейшим средством реализации транзитного потенциала Дальнего Востока России, развитие которого связано не только с вектором внешнеполитического развития Российской Федерации, но и с особым геоэкономическим расположением данных коридоров, спецификой международных связей и международной интеграции, а также приграничного сотрудничества.

Используемые в Концепции развития международных транспортных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2" (далее - Концепция) термины означают следующее.

"Международный транспортный коридор" - совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), проходящих по территориям нескольких государств (с соответствующим обустройством различных видов транспорта) и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации.

Понятие международного транспортного коридора включает в себя инфраструктурную, регуляторную и институциональную составляющие.

"МТК "Приморье-1" - "Харбин - Муданьцзян - Суйфэньхэ/Пограничный, Суйфэньхэ/Гродеково, Дунин/Полтавка - Уссурйск - порты Владивосток/ Восточный/Находка" - морские линии);

"МТК "Приморье-2"" - "Чанчунь - Цзилинь - Хуньчунь/Краскино, Хуньчунь/Махалино (Камышовая) - порт Зарубино" - морские линии).

Определение и маршрутизация МТК "Приморье-1" и МТК "Приморье-2" приведены согласно Отчету в рамках работы по комплексному исследованию транспортной инфраструктуры и мер по упрощению пересечения границ по транспортным коридорам, проходящим через Расширенный Туманганский регион, рассмотренному в рамках Транспортного совета механизма межправительственного сотрудничества четырех стран: Китая, Монголии, Республики Корея и Российской Федерации "Расширенная Туманганская Инициатива", созданной Программой развития ООН в соответствии с региональной программой помощи странам Северо-Восточной Азии в июле 1991 г. (далее - РТИ), на втором совещании (июль 2012 г., г. Сокчо, Республика Корея) и одобренному на третьем заседании Транспортного совета от 1 августа 2013 г.

"Проект развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" - совокупность мероприятий по созданию и модернизации инфраструктурных объектов МТК "Приморье-1" и "Приморье-2", а также мероприятий нормативного и организационного характера, направленных на устойчивый рост международного транзита грузов через территорию Российской Федерации.

В связи с продолжающейся интеграцией Российской Федерации в АТР требуется устойчивое развитие МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" как комплексных объектов, включающих:

инфраструктуру: пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации; автомобильные и железные дороги; припортовые станции, а также станции пограничных переходов; относящиеся к акватории и причалам, а также стивидорные (терминальные) портовые мощности;

регуляторные меры: устранение административных барьеров для оптимизации прохождения международных транзитных грузов через территорию Российской Федерации; подписание межправительственного соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики, определяющего порядок и условия взаимодействия органов государственной власти Российской Федерации и Китайской Народной Республики;

институциональные меры: определение вида, формы и формата работы управляющего МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" органа (далее - проектный офис), принципов функционирования проектного офиса, состава участников.

Разработка и реализация Концепции направлены на устойчивое развитие национальной и региональной экономики и обеспечение социальной стабильности Дальнего Востока, а также на формирование и развитие конкурентных преимуществ транзитных территорий.

Концепция определяет цели, задачи, механизмы и основные направления государственной политики в сфере развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2".

Целью создания МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" является укрепление экономического международного сотрудничества между странами-участниками, интеграция Российской Федерации в экономику стран АТР, социально-экономическое развитие прилегающих территорий, которые в первую очередь включают Дальний Восток и Байкальский регион.

Задача создания МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" состоит в повышении эффективности перевозочного процесса, обеспечивающего сокращение рисков и транспортных издержек, сохранность груза и соблюдение сроков доставки. Повышение эффективности перевозки грузов достигается за счет развития, обновления и модернизации инфраструктуры, повышения ее пропускной способности, оптимизации корреспонденции грузовых поставок, развития современных логистических центров, устранения административных барьеров.

Настоящая Концепция подготовлена с учетом проведенной Минвостокразвития России работы по исследованию МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" и соответствующей финансово-экономической модели.

Значительная часть грузопотока МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" будет обеспечена грузоотправителями из Китайской Народной Республики. Возможность участия в проектах иных государств подтверждена в рамках работы Транспортного совета РТИ.

На основании изучения и анализа особенностей грузооборота товаров в северо-восточных провинциях Китайской Народной Республики и на Дальнем Востоке (в том числе между Российской Федерацией и КНР) было выделено пять основных категорий грузопотоков.

1. Внутророссийские грузовые перевозки в направлении портов Приморского края и обратно.

Данный грузопоток включает в себя российский экспортно-импортный грузопоток и транзитный грузопоток между Азией и Европой. Совокупный грузооборот в 2015 году составил более 100 млн. тонн с потенциалом роста до 120 - 160 млн. тонн к 2020 году. Развитие сырьевой

базы Дальнего Востока Российской Федерации является ключевым источником роста грузоперевозок в регионе. Ожидаемый объем добычи угля, железной, медной и полиметаллической руд по основным месторождениям Дальнего Востока к 2020 году составит 55 млн. тонн. Перевозки добытого ископаемого сырья преимущественно сосредоточены на направлениях Находка, Восточный, Ванино, Китайская Народная Республика и Монголия.

Вместе с тем основной поток экспортных грузов на Дальнем Востоке Российской Федерации формируется в направлении морских портов, включая существующий транзитный поток европейских и азиатских грузов, которые следуют через территорию Российской Федерации, в обход сухопутных пограничных пунктов пропуска, лежащих в основе МТК "Приморье-1" и "Приморье-2".

Несмотря на то, что данный грузопоток не является целевым для МТК "Приморье-1" и "Приморье-2", необходимо учитывать его объемы при планировании целевой пропускной способности объектов инфраструктуры, входящих в состав указанных МТК.

Данный грузопоток проходит в направлении, которое предполагает возможность лишь частичного использования инфраструктуры МТК "Приморье-1" в направлении от Уссурийска до Находки. Остальные объекты транспортных коридоров остаются вне зоны пролегания данного потока и не могут оказаться привлекательными для него.

2. Наземное грузовое сообщение между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией.

Основой торгового континентального сообщения между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией в дальневосточном регионе является российский экспорт сырья, строительных материалов и удобрений. Развитие МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" позволит улучшить транспортные условия на пути следования российско-китайских грузов, однако не сможет создать дополнительных предпосылок для существенного роста внешнеторгового оборота в данной категории грузов. На горизонте до 2020 года за счет развития МТК прогнозируется рост товарооборота через эти маршруты лишь до 35 млн. тонн в год.

3. Внешнеторговый оборот северо-восточных провинций Китайской Народной Республики с другими странами.

Основные импортные и экспортные потоки между северо-восточными провинциями Китайской Народной Республики и странами АТР проходят через порты провинции Ляонин. Совокупный товарооборот

в 2015 году составил от 7 до 10 млн. тонн по разным оценкам со значительным потенциалом роста в последующие годы. Для перевозки данных объемов грузов по территории Российской Федерации также необходимо расширение пропускной способности автомобильных дорог и увеличение мощностей портов в регионе, создание упрощенного и быстрого режима транзита китайских грузов через Приморский край.

4. Транзитный грузопоток через Китай в Среднюю Азию, китайский реэкспорт грузов стран АТР и дальнего зарубежья в страны Средней Азии без доступа к морю.

Совокупный товарооборот в данной категории составил около 10 млн. тонн в 2015 году. Объем грузоперевозок ограничен, включает широкий перечень номенклатур, регионов происхождения и назначения грузов.

5. Внутреннее грузовое сообщение Китайской Народной Республики между северо-восточными провинциями (Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин) и центральными, а также южными провинциями.

Основные маршруты данного грузопотока пролегают через морские порты Ляонин и по железнодорожным линиям, связывающим северо-восточные и центральные провинции Китайской Народной Республики.

Совокупный грузооборот в 2015 году составил 250 - 300 млн. тонн. Грузоперевозки объемом 250 - 300 млн. тонн в год осуществляются из северо-восточных провинций (Цзилинь, Хэйлунцзян) в южные и центральные провинции Китайской Народной Республики. Резервы пропускной способности железнодорожного сообщения исчерпаны, поэтому перспективный грузопоток направляется в порты провинции Ляонин (Далянь, Инкоу и др.).

Анализ данных говорит о том, что на китайских железных дорогах на протяжении 25 лет общий грузооборот увеличивался примерно на 5 - 6% в год при недостаточном росте пропускной способности.

Среднесетевая приведенная грузонапряженность китайских железных дорог достигла 30,45 млн. т брутто/км, и по этому показателю Китайская Народная Республика вышла на первое место в мире.

Среднее расстояние до портов от городов рассматриваемых провинций превышает 1000 км и предполагает связанные с этим значительные логистические издержки. Привлекательной альтернативой существующим китайским маршрутам становится транспортировка грузов по территории Приморского края, что способствовало бы уменьшению

расстояния наземной перевозки на 200 - 500 км и снижению стоимости перевозки на 10 - 40%.

На основе анализа данного целевого грузопотока сделан вывод, что потенциальный объем грузовой базы для переключения на МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" до 2030 года оценивается около 45 млн. тонн в год: по МТК "Приморье-1" - 7 млн. тонн контейнерных грузов, по МТК "Приморье-2" - 23 млн. тонн зерновых (пшеница, соя, рис) и 15 млн. тонн контейнерных грузов. Привлечение данного объема позволит максимально эффективно развить инфраструктуру перевалочных мощностей российских портов Дальневосточного бассейна, а также железнодорожную и иную логистическую инфраструктуру.

Именно последний показатель грузовой базы был определен в качестве целевого. Для данного показателя были проанализированы зоны притяжения приморских портов Российской Федерации на территории Китайской Народной Республики.

Указанные зоны притяжения различаются для грузов, следующих автомобильным и железнодорожным транспортом, и определяются расстоянием от пункта отправки до порта и тарифной политикой транспортных компаний и платных объектов инфраструктуры на пути следования груза. Как правило, автомобильные перевозки для грузоотправителей выгоднее железнодорожных на коротких расстояниях (до 500 км), так как позволяют без дополнительной перевалки направлять грузы напрямую в место назначения. Однако на длинных дистанциях железнодорожные перевозки оказываются дешевле. Для повышения точности расчета объема переключения все грузоотправители северо-восточных провинций Китайской Народной Республики были поделены по видам используемой ими транспортной инфраструктуры (железная или автомобильная дорога).

Анализ переключения грузопотоков строится на основе вычисления оптимального по затратам маршрута движения груза до пункта назначения. На основе сравнения сквозных тарифов для каждого крупного города в северо-восточных провинциях Китайской Народной Республики через Далянь и через порты Приморского края для различных способов транспортировки были определены зоны тяготения Приморских портов.

Территорию провинций Китайской Народной Республики можно разбить на три зоны: в первой зоне или зоне полного тяготения, куда попали наиболее близкие к границе с Российской Федерацией города провинций Хэйлунцзян и Цзилинь, дешевле везти грузы в российские

порты, чем в Далянь, как по железной дороге, так и по автомобильной; во второй зоне или зоне частичного тяготения приморские порты оказываются дешевле только для автомобильных перевозок; в третьей зоне международные транспортные коридоры уступают порту Далянь для всех типов перевозок.

При расчете объемов переключаемых грузопотоков учтено планируемое к 2020 году расширение мощностей портов провинции Ляонин на 40%. На основе сравнения тарифов на перевозку и экспертных оценок предполагается, что на МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" переключатся 80% грузов, находящихся в зонах полного и частичного тяготения портов Приморского края, оставшихся после полной загрузки портов провинции Ляонин.

Существенное положительное влияние на развитие МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" оказало вступление в силу Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ "О свободном порте Владивосток".

## II. Основание и принципы реализации концепции развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2"

Основанием для формирования настоящей Концепции являются:

1. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 г. № 2094-р.

2. Поручение Председателя Правительства Российской Федерации Д.А.Медведева по итогам заседания Правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона от 25 мая 2016 г. № 6.

3. Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В.Дворковича по итогам заседания Правительственной комиссии по транспорту от 20 мая 2016 г. № 3.

4. Поручения Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации - полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе Ю.П.Трутнева от 12 августа 2015 г. № ЮТ-П9-32пр и от 23 марта 2016 г. № ЮТ-П9-17пр.

Важнейшими принципами реализации Концепции являются:

организация международного сотрудничества с использованием различных форматов взаимодействия участников: на уровне государств, по территории которых проходят международные транспортные коридоры, на

уровне грузовладельцев и грузоотправителей, на уровне логистических операторов;

реализация Концепции преимущественно за счет средств частных инвесторов, без применения мер государственной поддержки;

реализация Концепции в пределах объемов бюджетных ассигнований на реализацию государственных программ;

широкое применение механизмов государственно-частного партнерства с использованием частного и (или) иностранного капитала.

Учитывая активность КНР в реализации проекта OBOR "Один пояс, один путь", формат Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) является важнейшим механизмом выработки и реализации взаимовыгодных решений. Однако в качестве наиболее приемлемой площадки для переговоров необходимо рассматривать формат РТИ. Достигнутые договоренности закреплены в Соглашении о намерениях между правительствами Российской Федерации, Китайской Народной Республики, Республики Корея, Монголии и Программой Развития ООН о договоренностях относительно РТИ.

Основными направлениями сотрудничества в рамках РТИ определены, в частности:

создание и развитие транспортной инфраструктуры, промышленности и туризма на основе активного привлечения иностранных инвестиций;

организация международных транзитных грузовых и пассажирских перевозок в регионе;

развитие региональных торговых и научно-технических связей;

включение территорий Расширенного Туманганского региона в сферу внешнеэкономических связей АТР.

### III. Общая характеристика и состояние МТК "Приморье-1" и "Приморье-2"

Основными объектами МТК "Приморье-1" являются:

многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП)  
Пограничный;

двусторонний автомобильный пункт пропуска (ДАПП) Полтавка;

железнодорожная станция Гродеково;

железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) Пограничный;

железнодорожная линия Госграница - Гродеково - Владивосток,  
Находка - п. Восточный;



автомобильные дороги от российско-китайской государственной границы до морских портов Владивосток, Находка и Восточный;

контейнерные терминалы и морские пункты пропуска в портах Владивосток, Восточный, Находка.

Основными объектами МТК "Приморье-2" являются:

многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) Краскино;

морской пункт пропуска Зарубино;

железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) Махалино;

железнодорожная линия Госграница - Зарубино;

автомобильные дороги от российско-китайской государственной границы до порта Зарубино;

действующий универсальный терминал по перевалке контейнеров, рыбной продукции и генеральных грузов в п. Зарубино, а также иные планируемые к строительству специализированные зерновые и контейнерные терминалы в п. Зарубино.

#### 1. Описание транспортных объектов, расположенных по предполагаемым маршрутам МТК "Приморье-1"

##### МАПП Пограничный

Расположен на основном направлении МТК "Приморье-1" между поселком Пограничный Приморского края Российской Федерации и городом Суйфэньхэ провинции Хэйлуцзян (КНР). Местонахождение: Приморский край, 7 км автомобильной дороги А-184.

##### Оснащенность и технические характеристики

В автомобильном пункте пропуска обустроены 6 полос движения автотранспортных средств: 4 полосы для грузового автотранспорта, 2 - для автобусов.

##### Пропускная способность

Ежесуточная проектная (фактическая) пропускная способность пункта пропуска составляет:

грузовой автотранспорт - 130 (86) грузовых автомашин;

пассажирские автобусы - 44 (60) автобусов, пассажиров - 2500 (3000) человек.

При расчетах средняя брутто масса 20-футового контейнера принимается в размере 12 тонн.

При перевозке грузовым автомобилем 12 тонн пропускная способность МАПП составляет: 130 грузовых машин в день  $\times$  12 тонн  $\times$  365 дней = 0,6 млн. тонн груза в год.

Текущая загрузка МАПП составляет около 0,5 млн. тонн в год. Таким образом, свободные мощности МАПП составляют около 0,1 млн. тонн в год.

#### Издержки для грузовладельца

Пересечение российско-китайской государственной границы через указанный МАПП платой не облагается.

#### Планы по расширению

В рамках мероприятий ФЦП "Государственная граница Российской Федерации (2012 - 2021 годы)" предусматривается завершение строительства нового МАПП Пограничный. Пропускная способность 1300 автомашин в сутки, в том числе: 500 грузовых, 200 автобусов, 600 легковых.

На пункте пропуска 5 полос на въезд и 5 полос на выезд, 18 кабин паспортного контроля. Режим работы - 23 часа в сутки с 1-часовым технологическим перерывом. Общее количество работающих на новом пропускном пункте - 283 человек, в смену - 240 человек.

При перевозке грузовым автомобилем 12 тонн пропускная способность МАПП составит: 500 грузовых машин в день  $\times$  12 тонн  $\times$  365 дней = 2,2 млн. тонн груза в год.

В целях стабильной работы пункта пропуска в условиях увеличивающегося грузооборота необходимо предусмотреть подключение объектов пункта пропуска к электрическим сетям Российской Федерации и определить источники финансирования указанного мероприятия, так как размер оплаты, согласно выданным техническим условиям на подключение к электрическим сетям, не предусмотрен федеральной целевой программой "Государственная граница Российской Федерации (2012 - 2021 годы)".

## ДАПП Полтавка

ДАПП Полтавка расположен на направлении МТК "Приморье-1" и выполняет функцию вспомогательного, компенсируя недостаточную пропускную способность пассажирского направления МАПП "Пограничный". Расположен в Октябрьском районе Приморского края, на 6 км автотрассы "Полтавка - Застава".

### Оснащенность и технические характеристики

Автомобильный пункт пропуска имеет 7 полос для движения автотранспортных средств:

4 полосы на въезд в Российскую Федерацию: 1 пассажирское направление, 3 - грузовых;

3 полосы на выезд из Российской Федерации: 1 пассажирское направление, 2 - грузовых.

### Пропускная способность

Ежесуточная проектная (фактическая) пропускная способность пункта пропуска составляет:

грузовой автотранспорт - 200 (200) грузовых автомашин;

пассажирские автобусы - 72 (72) автобусов, пассажиров - 2500 (2500) человек.

При перевозке грузовым автомобилем 12 тонн пропускная способность ДАПП составляет: 200 грузовых машин в день  $\times$  12 тонн  $\times$  365 дней = 0,9 млн. тонн груза в год.

По данным экспертов, а также на основании информации в открытых источниках текущая загрузка ДАПП составляет около 0,6 млн. тонн в год. Таким образом, свободные мощности ДАПП составляют около 0,3 млн. тонн в год.

### Издержки для грузовладельца

Пересечение российско-китайской государственной границы через данный ДАПП облагается платой в размере 3 тыс. рублей за 1 грузовой автомобиль.

### Планы по расширению

Планируется строительство мостового перехода через реку Гранитная в районе ДАПП Полтавка за счет средств частного инвестора в связи с неудовлетворительным состоянием действующего мостового перехода.

### Железнодорожная станция Гродеково и ЖДПП Пограничный (Гродеково)

Железнодорожная станция Гродеково Дальневосточной железной дороги расположена на направлении МТК "Приморье-1" на территории Пограничного района Приморского края.

### Издержки для грузовладельца

При пересечении российско-китайской государственной границы плата не взимается.

### Планы по расширению

С целью увеличения пропускной и перерабатывающей способности ЖДПП Пограничный (Гродеково) в рамках инвестиционной программы ОАО "РЖД" за счет собственных средств реализуется проект реконструкции перегрузочного комплекса станции Гродеково.

Проектом предусмотрено:

обновление парка погрузо-разгрузочных машин, строительномонтажные работы по возведению склада временного хранения (7100 м<sup>2</sup>), склада № 2 для хранения арестованных грузов (362 м<sup>2</sup>) и административно-бытового корпуса (1160 м<sup>2</sup>). Реализация проекта позволит увеличить годовые объемы переработки и порожнего хранения контейнеров, пребывающих из стран Азии и перегружаемых из вагонов колеи 1435 мм в вагоны колеи 1520 мм, а также переработки тарно-штучных грузов, их хранения и таможенной очистки.

Требуется дообустройство контейнерной площадки за счет средств заинтересованного инвестора, а также инфраструктуры железнодорожных станций Гродеково и Сосновая Падь.

Инфраструктура ЖДПП (места углубленного досмотра составов, санитарные тупики, стационарные инспекционно-досмотровые комплексы

(далее - ИДК), административные здания, места для проведения пограничного, таможенного и иных видов контроля) требует развития пропорционально транспортной (железнодорожной) инфраструктуре. В целях эффективной работы объекты пункта пропуска должны проектироваться и обустраиваться с учетом технологии работы транспортного узла (железнодорожной станции) в соответствии с требованиями контрольных органов, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

#### Железнодорожная линия Госграница - Гродеково - Находка

Включает в себя участок от железнодорожной станции Гродеково до Уссурийска и участок от станции Уссурийск до станции Находка.

#### Издержки для грузовладельца

Перевозка грузов по рассматриваемому направлению осуществляется в соответствии с международными транзитными тарифами и тарифной политикой ОАО "РЖД" в соответствии с законодательством Российской Федерации.

#### Планы по расширению

Часть мероприятий, предусматривающих развитие железнодорожной инфраструктуры МТК "Приморье-1", реализуется ОАО "РЖД" с привлечением средств федерального бюджета в рамках инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей" в соответствии с утвержденным детальным планом мероприятий по реализации данного инвестиционного проекта.

Планируется строительство и реконструкция станций и разъездов, дополнительных главных путей, путей, оборудованных автоблокировкой, тяговых подстанций, реализация мероприятий по реконструкции крупных и средних искусственных сооружений и реконструкции и модернизации железнодорожного пути.

К наиболее капиталоемким относятся проекты: развития железнодорожной инфраструктуры на участке Смоляниново - Находка, развития станций Находка-Восточная и Уссурийск.

Автомобильные дороги от российско-китайской государственной границы до морских портов Владивосток, Находка и Восточный включают следующие автомобильные дороги: Уссурийск - Пограничный - Госграница (общая протяженность 112,34 км); северный обход г. Уссурийска (с. Михайловка - автомобильная дорога Уссурийск - Пограничный - Госграница, предварительная протяженность 22,5 км); Обход с. Раздольное (общая протяженность 15,92 км), автомобильная дорога Хабаровск - Владивосток (80 км); Артем - Находка - порт Восточный (участок 20,5 км); Владивосток - Находка - порт Восточный (общая протяженность 143,15 км); Подъезд к с. Покровка - Уссурийск - Пограничный - Госграница (общая протяженность 13,32 км); Покровка - Новогеоргиевка (общая протяженность 22,63 км); Галенки - Новогеоргиевка - Полтавка - Застава (участок 15 км).

#### Оснащенность и технические характеристики

Уссурийск - Пограничный - Госграница: автомобильная дорога общего пользования регионального значения общей протяженностью 112,34 км.

Требуется реконструкция участка км 72 - км 96 - с III до II категории, протяженность 23,9 км.

Требуется ремонт:

на участке км 0 - км 13 протяженностью 13 км для пропуска транзитного грузового потока на период строительства северного обхода г. Уссурийска (с. Михайловка - автомобильная дорога Уссурийск - Пограничный - Госграница);

на участке км 96 - км 112,34 протяженностью 16,34 км.

Северный обход г. Уссурийска (с. Михайловка - автомобильная дорога Уссурийск - Пограничный - Госграница): необходимо строительство обхода, позволяющего перенаправить транзитный транспортный поток грузов с улично-дорожной сети г. Уссурийска за границы населенного пункта. Ориентировочная протяженность - 22,5 км.

Обход с. Раздольное: автомобильная дорога общего пользования регионального значения общей протяженностью 15,92 км. Необходим капитальный ремонт.

А-370 "Уссури" Хабаровск - Владивосток на участке км 670 - км 750: автомобильная дорога общего пользования федерального значения. Требуется реконструкция участков км 703,1 - км 715,6 и 715,6 - км 725.

Владивосток - Находка - порт Восточный - автомобильная дорога общего пользования регионального значения общей протяженностью 143,15 км.

Администрацией Приморского края принято решение о строительстве новой скоростной автомобильной дороги категории 1Б с 4 полосами движения, по направлению совпадающей с существующей автомобильной дорогой Артем - Находка - порт Восточный IV категории с 2 полосами движения. К настоящему моменту из 143,15 километров введены в эксплуатацию 16,5 километров, тем самым завершён обход города Артема (второй этап).

Третий этап подразумевает строительство около 25 километров (участок км 18 - км 43) в обход населенных пунктов Шкотово, Смоляниново с обеспечением проезда до г. Большой Камень. Реализация третьего этапа запланирована на 2016 - 2020 годы.

Четвертый этап подразумевает строительство около 105 километров, (участок км 43+474 - км 146+197) в обход населенных пунктов: Петровка, Большой Камень, Фокино, Волчанец, Находка, Врангель с выходом на порт Восточный, включает в себя строительство мостов, путепроводов, эстакад и тоннелей.

Отдельные участки строящейся автомобильной дороги возможны к использованию на платной основе при условии обеспечения возможности альтернативного бесплатного проезда транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

Артем - Находка - порт Восточный на участке км 148 - км 168,5 (20,5 км): автомобильная дорога общего пользования регионального значения. Необходим ремонт указанного участка, являющегося непосредственным подъездом к мощностям порта Восточный.

Подъезд к с. Покровка от Уссурийск - Пограничный - Госграница: автомобильная дорога общего пользования регионального значения, общей протяженностью 13,32 км, необходима реконструкция.

Покровка - Новогеоргиевка (22,63 км): автомобильная дорога общего пользования регионального значения общей протяженностью 22,63 км, необходима реконструкция.

Галенки - Новогеоргиевка - Полтавка - Застава: автомобильная дорога общего пользования регионального значения общей протяженностью 15 км, необходима реконструкция на участке км 35 - км 50.

## Пропускная способность

По экспертным оценкам, пропускная способность автомобильных дорог от российско-китайской государственной границы до морских портов Владивосток, Находка и Восточный составляет около 12,6 млн. тонн в год (1 грузовой автомобиль с грузом 12 тонн каждые 30 секунд:  $60 \times 2 \times 24 \times 365 \times 12 = 12,6$  млн. тонн). Автомобильные дороги загружены более чем на 80%. Пропускная способность сдерживается населенными пунктами. Максимальный дополнительный грузооборот 2 - 3 млн. тонн в год.

## Издержки для грузовладельца

В настоящее время проезд по автомобильным дорогам от российско-китайской государственной границы до морских портов Владивосток, Находка и Восточный является бесплатным. Возможно взимание платы за проезд транспортных средств по построенным участкам автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный, обеспеченным альтернативным бесплатным проездом по автомобильным дорогам общего пользования.

## Планы по расширению

В результате запланированных мероприятий увеличится пропускная способность автомобильных дорог, технические и эксплуатационные характеристики автомобильных дорог приведутся в соответствие с нормативными характеристиками.

## Порт Владивосток

Находится на северо-западном побережье Японского моря, на берегу бухт Золотой Рог, Диомид, Улисс, Амурского и Уссурийского заливов, бухта Андреева ( $43^{\circ}05'$  с.ш.  $131^{\circ}54'$  в.д.).

## Оснащенность и технические характеристики

Пропускная способность грузовых терминалов всего -  
21,27 млн. тонн в год, в том числе:  
наливные: 3,233 млн. тонн;



сухие: 18,037 млн. тонн, в том числе контейнеры: 7,272 млн. тонн (727,2 тыс. TEU в год).

Навалочные мощности загружены на 32,5%, контейнерные - на 64,9%. Свободные навалочные мощности - 1,97 млн. тонн в год, контейнерные - 2,55 млн. тонн в год.

#### Издержки для грузовладельца

В соответствии с утвержденными тарифами порта.

Ставка перевалки 20-футового транзитного контейнера (TEU) 250 долларов США + 3000 рублей (оформление транзита).

#### Намерения компаний

Инвестиционная программа ПАО "ВМТП" предполагает рост обработки грузов и наращивание перевалочных мощностей за счет изменения структуры перевалочных и складских мощностей в порту Владивосток.

#### Порт Восточный

Находится в Приморском крае, бухта Врангеля, Японское море (42°46' с.ш. 133°03' в.д.).

#### Пропускная способность

Пропускная способность грузовых терминалов всего - 63,39 млн. тонн в год, в том числе:

наливные: 31,3 млн. тонн;

сухие: 32,091 млн. тонн, в том числе контейнеры: 5,79 млн. тонн (579 тыс. TEU в год).

Навалочные мощности загружены на 113%, контейнерные - на 67,82%. Свободные контейнерные мощности - 1,86 млн. тонн в год.

#### Издержки для грузовладельца

Тарифы согласно утвержденным тарифам порта.

Ставка перевалки 20-футового транзитного контейнера (TEU) 250 долларов США + 3000 рублей (оформление транзита).

## Намерения компаний

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта, в морском порту Восточный предполагается развитие инфраструктуры, ориентированной на перевалку контейнеров за счет реализации:

проекта "Реконструкция подходного канала к причалам № 31 - 35 и акватории причалов № 34 - 35 порта Восточный для обеспечения обработки судов дедвейтом до 25 тыс. тонн" (с увеличением мощности после реализации до 4 млн. TEU);

проекта "Реконструкция подходного канала и причалов № 5, 6 для обеспечения подхода и постановки судов типа POST-PANAMAX" (общая мощность после реализации до 1 млн. TEU).

В высокой стадии готовности находится проект по строительству 3-й очереди специализированного угольного терминала АО "Восточный Порт", реализуемый за счет собственных средств, с целевыми значениями мощностей к 2017 году - 29 млн. тонн, целевым значением мощности к 2019 году - 39 млн. тонн. Данный проект АО "Восточный Порт" по строительству нового специализированного угольного терминала включает в том числе строительство железнодорожной инфраструктуры для соответствующего развития железнодорожной станции Находка-Восточная.

При наличии спроса ООО "Восточная Стивидорная Компания" может расширить портовые мощности до 2 млн. TEU в год за счет собственных средств.

## Порт Находка

Находится в Приморском крае, Японском море, Северо-Западный берег Японского моря (42°47'с.ш. 132°52'в.д.).

## Пропускная способность

Пропускная способность грузовых терминалов всего - 29,025 млн. тонн в год, в том числе:

наливные: 7,86 млн. тонн;

сухие: 21,165 млн. тонн, в том числе контейнеры: 0,255 млн. тонн (25,5 тыс. TEU в год).

Навалочные мощности загружены на 66,2%, контейнерные - на 1 тыс. тонн. Свободные контейнерные мощности - 5,096 млн. тонн в год.

#### Издержки для грузовладельца

Тарифы согласно утвержденным тарифам порта.

Ставка перевалки 20-футового транзитного контейнера (TEU) 250 долларов США + 3000 рублей (оформление транзита).

#### 2. Описание транспортных объектов, расположенных по предполагаемым маршрутам МТК "Приморье-2"

##### МАПП Краскино

Расположен на направлении МТК "Приморье-2" между поселком Краскино Приморского края Российской Федерации и городом Хуньчунь провинции Цзилинь (КНР), единственный функционирующий пункт пропуска с провинцией Цзилинь.

##### Оснащенность и технические характеристики

На МАПП 4 полосы для движения автотранспортных средств:  
грузовое направление: 1 на въезд в Российскую Федерацию и 1 на выезд из Российской Федерации;

пассажирское направление: 1 на въезд в Российскую Федерацию и 1 на выезд из Российской Федерации.

##### Пропускная способность

Ежесуточная проектная (фактическая) пропускная способность пункта пропуска составляет:

грузовой автотранспорт - 48 (52) грузовых автомашин;  
пассажирские автобусы - 40 (48) автобусов, пассажиров - 1440 (1700) человек.

При перевозке грузовым автомобилем 12 тонн пропускная способность МАПП составляет: 52 грузовых машин в день × 12 тонн × 365 дней = 0,2 млн. тонн груза в год.

Текущая загрузка МАПП составляет около 0,15 млн. тонн в год. Свободные мощности МАПП составляют около 0,05 млн. тонн в год.

### Издержки для грузовладельца

Пересечение российско-китайской государственной границы через МАПП не облагается платой.

### Планы по расширению

В рамках мероприятий ФЦП "Государственная граница Российской Федерации (2012 - 2021 годы)" предусматривается завершение строительства нового МАПП Краскино с пропускной способностью 250 автомашин в сутки, в том числе: 150 грузовых, 50 автобусов, 50 легковых.

На пункте пропуска 5 полос на въезд и 5 полос на выезд, 10 кабин паспортного контроля. Режим работы - 23 часа в сутки с 1-часовым технологическим перерывом. Общее количество работающих на МАПП - 280 человек; в смену - 160 человек.

При перевозке грузовым автомобилем 12 тонн пропускная способность МАПП составит: 150 грузовых машин в день  $\times$  12 тонн  $\times$  365 дней = 0,66 млн. тонн груза в год.

Железнодорожная линия Госграница - Махалино (Камышовая) - Зарубино,  
Железнодорожная станция Махалино, ЖДПП Махалино

Железнодорожная станция Махалино Дальневосточной железной дороги расположена на направлении МТК "Приморье-2". Ближайшая станция со стороны КНР - Хуньчунь.

### Издержки для грузовладельца

Переход российско-китайской государственной границы через данный переход не облагается платой.

Перевозка грузов осуществляется в соответствии с международными транзитными тарифами и тарифной политикой ОАО "РЖД" в соответствии с законодательством Российской Федерации.

### Планы по расширению

Предъявляемые объемы перевозок и имеющаяся заинтересованность грузовладельцев указывают на востребованность ЖДПП Махалино, что требует его дальнейшего развития.

По оценкам российской и китайской сторон, объем грузооборота через ЖДПП Махалино может достигнуть 8,0 млн. тонн в год, а по прогнозам китайской стороны (ЗАО "Северо-Восточная Азия") к 2020 году грузооборот планируется в объеме 10,0 млн. тонн.

С учетом роста объема перевозок из КНР в Россию и транзита через территории Российской Федерации для дальнейшего развития ЖДПП Махалино необходимо:

включение ЖДПП Махалино в перечень специализированных пунктов пропуска для ввоза определенных товаров на территорию Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 3 июня 2011 г. № 442, постановление Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2008 г. № 109, постановление Правительства Российской Федерации от 21 июня 2013 г. № 557 и т.д.) и для убытия с территории Российской Федерации отдельных видов товаров (постановление Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 г. № 521);

реконструкция ЖДПП Махалино в соответствии с требованиями государственных контрольных органов.

Вместе с тем привлечение дополнительных объемов грузов на ЖДПП Махалино необходимо интегрировать с развитием инфраструктуры пункта пропуска. В настоящее время разрабатывается проект по развитию терминально-складской инфраструктуры станции Камышовая для расширения номенклатуры грузов перевозимых через ЖДПП Махалино.

В целях повышения эффективности управления проектом развития МТК "Приморье-2", а также обоснованного принятия решений по выбору вариантов развития транспортной и энергетической инфраструктуры необходимо разработать комплексное технико-экономическое обоснование строительства железнодорожной линии Хуньчунь - Махалино - Зарубино с оценкой вариантов ее реализации. Разработку технико-экономического обоснования необходимо осуществлять за счет средств заинтересованного инвестора.

Автомобильные дороги от российско-китайской государственной границы до порта Зарубино

В состав автомобильных дорог, ведущих от российско-китайской государственной границы до порта Зарубино (МТК "Приморье-2"), входят автомобильные дороги общего пользования регионального значения: Раздольное - Хасан - Зарубино (общая протяженность - 10,91 км),

Раздольное - Хасан (на участке км 140 - км 170), Обход с. Краскино (ориентировочно 12,82 км), Краскино - Госграница (общая протяженность - 25,66 км).

В настоящее время пропускная способность движения существующих автомобильных дорог (российско-китайская государственная граница - пгт. Краскино - пгт. Зарубино) составляет от 2000 до 6000 приведенных ед./сут.

Для увеличения пропускной способности движения свыше 14000 приведенных ед./сут. и нагрузки на дорожную одежду 11,5 тонн необходима реконструкция указанных автомобильных дорог с расширением с 2 до 4 полос и строительство автомобильной дороги "Обход с. Краскино" для вывода транзитных транспортных потоков за границы населенного пункта.

Рассматривается вариант строительства параллельной платной автомобильной дороги. Необходимо разработать комплексное технико-экономическое обоснование строительства платной автомобильной дороги с оценкой вариантов реализации проекта. Разработку технико-экономического обоснования необходимо осуществлять за счет средств заинтересованного инвестора.

#### Издержки для грузовладельца

Проезд по указанным дорогам является бесплатным и/или платным с учетом выбранного варианта реализации проектов.

#### Планы по расширению

Планируется расширение существующих дорог с 2 до 4 полос движения в рамках реконструкции.

В качестве альтернативы рассматривается вариант строительства параллельной платной автомобильной дороги с учетом повышенных нагрузок на ось.

Это позволит увеличить пропускную способность более чем на 15 млн. тонн в год.

#### Порт Зарубино

Находится в Хасанском районе Приморского края, бухта Троицы, Японское море (42°38' с.ш., 131°06' в.д.)

## Пропускная способность

Пропускная способность грузовых терминалов всего - 1,2 млн. тонн в год, в том числе:

сухие: 1,2 млн. тонн;

свободные мощности: 1,146 млн. тонн в год.

Мощности порта загружены на 4,5%.

## Издержки для грузовладельца

В соответствии с утвержденными тарифами порта.

Ставка перевалки 20-футового транзитного контейнера (TEU) 116 долларов США + 3000 рублей (оформление транзита).

Пропускная способность морского пункта пропуска (далее - МПП) Зарубино обеспечивает существующий грузопоток через действующий порт ООО "Морской порт в бухте Троицы".

## Планы по расширению

В порту Зарубино предполагается строительство зернового, контейнерного и бункеровочного специализированных перегрузочных комплексов в рамках развития морского порта Зарубино в бухте Троицы Приморского края общей мощностью до 60 млн. тонн в год.

## IV. Основные мероприятия и ключевые условия реализации Концепции развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2"

Существующее состояние МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" формирует низкую конкурентоспособность для грузоотправителей в северо-восточных провинциях Китайской Народной Республики по сравнению с действующими маршрутами через порты провинции Ляонин по ряду причин. К ним относятся: недостаточная пропускная способность транспортной инфраструктуры Приморского края; административные и таможенные ограничения, которые затрудняют быстрое пересечение государственной границы; ограничения на въезд китайских грузовых транспортных средств на территорию Приморского края.

В результате сравнительного анализа функционирующих МТК выявлены наиболее эффективные и удачные проекты с точки зрения организации и управления.

В качестве наиболее успешных коридоров отмечены международные транспортные коридоры Мапуту, Юкшину и Уолфиш-Бей. Их модель управления несет в себе самые важные и необходимые черты для качественного управления международными транспортными коридорами. Грамотно распределены источники средств, в состав правления входят наиболее заинтересованные представители бизнеса и государства. Это позволило предотвратить разногласия при принятии решений и сократить время для реализации различных мероприятий. На базе данных коридоров был создан так называемый "бесшовный" маршрут, что возможно только при полном взаимодействии всех сторон-участников.

Модель создания и управления указанными международными транспортными коридорами необходимо использовать при реализации проектов по развитию МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" в целях максимизации эффективности их функционирования.

Предпочтительным вариантом управления проектом развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" являются многоуровневая модель:

1. Проектный офис (рабочая группа) на уровне Правительства Российской Федерации.

Задачи: общая координация, выработка согласованных решений федеральных органов исполнительной власти, заинтересованных организаций. Решение регуляторных вопросов. Проведение работы на межправительственном уровне, привлечение зарубежных партнеров (на уровне договоренностей с органами государственной власти зарубежных государств).

2. Управляющая компания.

Задачи: определение параметров проекта, проектирование и разработка технических и технологических решений, создание объектов инфраструктуры МТК "Приморье-1" и "Приморье-2".

3. Оператор (операторы) проекта.

Задачи: обеспечение гарантированного грузопотока, заключение контрактов, привлечение финансирования.

Концепция построена на базе модели экономического равновесия, агентами которой выступают с одной стороны - грузоотправители (приобретатели логистических и транспортных услуг), с другой стороны - инфраструктурные, транспортные компании и инвесторы как продавцы транспортных услуг:



грузоотправители предъявляют спрос на логистические услуги, основным фактором для формирования которого выступает цена транспортировки до фиксированного пункта назначения;

предложение транспортных услуг со стороны логистических и инфраструктурных компаний формируется в зависимости от требуемых для проекта инвестиций и целевого показателя окупаемости. Предложение формируется как корзина тарифов, требуемая для окупаемости проекта при заданном грузопотоке.

В рамках финансово-экономической модели для МТК "Приморье-1" использованы действующие тарифы на перевозку железнодорожным и автомобильным транспортом, а также тарифы на услуги портов.

Возможность подключения дополнительного грузопотока, формируемого в странах Юго-Восточной Азии, целесообразно рассматривать на более поздних этапах.

Рекомендуемые тарифы на пользование вновь созданными инфраструктурными объектами МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" рассчитаны на основе принципа окупаемости для инвестора и внутренней нормы рентабельности на уровне 10%.

Равновесием в финансово-экономической модели является конфигурация тарифов на оказание транспортных услуг, объем грузопотока и объем инвестиций, которые, с одной стороны, позволяют грузоотправителям и перевозчикам извлечь экономическую выгоду (экономии) на транспортировке до конечного пункта назначения для данного объема грузов, а с другой - позволяют получить инвесторам целевую окупаемость для каждого инфраструктурного проекта при данном грузопотоке, тарифе на оказание логистических услуг и объеме инвестиций, достаточном для обеспечения необходимых мощностей.

В финансово-экономической модели Концепции отражена, а также предоставлена возможность вычисления при изменении исходных данных комбинация тарифов для каждого инфраструктурного объекта, которая удовлетворяет грузоотправителей с точки зрения экономии на логистике для равновесного грузопотока и с точки зрения инвесторов, которые достигают целевого показателя окупаемости.

Предлагается поэтапное развитие МТК "Приморье-1" и "Приморье-2".

Реализация Концепции будет осуществляться в 3 этапа:

I этап - 2016 - 2017 годы;

II этап - 2018 - 2019 годы;

III этап - 2020 - 2030 годы.

Первый этап (2016 - 2017 годы) предусматривает эксплуатацию МТК "Приморье-1" и проектирование МТК "Приморье-2".

Развитие МТК "Приморье-1" является приоритетным для целей реализации Концепции: данный МТК уже функционирует; инфраструктура данного МТК, его загрузка и эксплуатация позволяют обеспечить прохождение возрастающего объема грузопотока в количестве до 2 - 3 млн. тонн транзитных грузов в год без увеличения ее пропускной способности.

Базовый сценарий первого этапа реализации проекта предполагает оптимизацию регуляторных ограничений для транзитных грузов из Китайской Народной Республики, реконструкцию МАПП Пограничный и МАПП Краскино, развитие железнодорожной инфраструктуры участка Суйфэньхэ - Уссурийск - Находка-Восточная, реконструкцию автомобильной дороги Уссурийск - Пограничный - Госграница, развитие портовых мощностей порта Восточный, развитие железнодорожной инфраструктуры участка Махалино - Камышовая - Госграница с КНР, развитие железнодорожной инфраструктуры участка Барановский - Махалино и ст. Уссурийск, разработку проекта и начало строительства инфраструктуры МТК "Приморье-2".

На данном этапе предполагается подготовка технико-экономического обоснования по объектам транспортной инфраструктуры заинтересованными инвесторами, определение круга инвесторов, в том числе иностранных, заключение прединвестиционных соглашений (меморандумов).

Второй этап (2018 - 2019 годы) предусматривает эксплуатацию МТК "Приморье-1" и строительство инфраструктуры МТК "Приморье-2". При этом дополнительный грузооборот, обеспечиваемый МТК "Приморье-1" на втором этапе реализации проекта, составит 4 - 5 млн. тонн контейнерных грузов. На данном этапе предполагается развитие транспортной инфраструктуры МТК "Приморье-1" и "Приморье-2", в том числе продолжение развития железнодорожной инфраструктуры участков Суйфэньхэ - Уссурийск - Находка-Восточная, Махалино - Камышовая - Госграница с КНР, Барановский - Махалино и станции Уссурийск, продолжение реконструкции автомобильной дороги Уссурийск - Пограничный - Госграница.

Третий этап (2020 - 2030 годы) предусматривает полную эксплуатацию МТК "Приморье-1" и "Приморье-2". Базовый сценарий

третьего этапа реализации проекта включает завершение строительства специализированных перегрузочных комплексов в рамках развития морского порта Зарубино в бухте Троицы Приморского края общей мощностью до 60 млн. тонн в год, а также строительство автомобильной дороги от пгт. Зарубино до МАПП Краскино и железнодорожных путей Госграница с КНР - Камышовая (Махалино) - порт Зарубино.

Кроме того, вокруг объектов МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" ожидается проявление мультипликативного эффекта в форме создания и развития связанных бизнесов, в основном сервисных.

Организационный план реализации концепции предполагает выполнение федеральными органами исполнительной власти и заинтересованными организациями следующих мероприятий:

1. Заключение Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о развитии МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" в целях обеспечения инвестиций в инфраструктуру для развития указанных транспортных коридоров за счет зарубежных партнеров, а также возможности создания управляющей компании.

2. Разработку плана-графика создания и (или) модернизации инфраструктуры, необходимой для развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" и представление его в Правительство Российской Федерации. Разработку плана-графика федеральный орган исполнительной власти осуществляет совместно либо по согласованию с Администрацией Приморского края.

3. Разработку мер по обеспечению международной конкурентоспособности транспортных коридоров в части таможенных процедур, в том числе электронное декларирование товаров и упрощение оформления транзитных грузов, внесение изменений в нормативно-правовые акты, регулирующие перемещение грузов через пункты пропуска МТК "Приморье-1" и "Приморье-2".

#### V. Финансовое обеспечение концепции развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2"

Финансирование первого этапа развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" предлагается осуществлять преимущественно за счет внебюджетных средств, средств институтов развития и финансовых организаций на условиях государственно-частного партнерства с возможностью привлечения бюджетного финансирования.

Финансирование второго и третьего этапов развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" предлагается осуществлять за счет средств частных инвесторов, институтов развития и финансовых организаций на основании инвестиционных и концессионных соглашений.

Решение о применении мер господдержки, включая гарантии, субсидии, трансферты, обязательства концедента, принимаются дополнительно Правительством Российской Федерации с учетом оценки эффективности проектов, рисков их реализации и бюджетных ограничений.

Строительство транспортной, коммунальной и иной инфраструктуры в рамках МТК "Приморье-1" осуществляется в пределах ассигнований в рамках мероприятий государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых программ и государственных программ Приморского края с применением механизмов государственно-частного партнерства.

Реализация основных направлений настоящей Концепции осуществляется федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа, и органами местного самоуправления, а также специально созданным органом управления МТК "Приморье-1" и "Приморье-2".

Реконструкция МАПП Пограничный и МАПП Краскино предусмотрена за счет средств ФЦП "Государственная граница Российской Федерации (2012 - 2021 годы)".

Реконструкция автомобильной дороги А-370 "Усури" на участках км 703,1 - км 715,6 и км 715,6 - км 725 планируется за счет средств, предусмотренных федеральным бюджетом в рамках реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)".

Реконструкция автомобильной дороги Уссурийск - Пограничный - Госграница предусмотрено за счет средств государственной программы Приморского края "Развитие транспортного комплекса Приморского края" на 2013 - 2021 годы.

Развитие железнодорожной инфраструктуры, за исключением инфраструктурных участков в рамках МТК "Приморье-2" требующих дополнительной проработки и привлечения частных инвестиций, предусмотрено в рамках комплексного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской

железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей".

Разработка комплексного технико-экономического обоснования по выбору варианта развития транспортной инфраструктуры на направлении Госграница с КНР - Камышовая (Махалино) - порт Зарубино, а также строительство железнодорожных путей необщего пользования по указанному маршруту предполагается в рамках государственно-частного партнерства с привлечением внебюджетных источников. Срок реализации 2017 - 2025 годы.

Реконструкция или строительство платной автомобильной дороги от пгт. Зарубино до МАПП Краскино предполагается в рамках государственно-частного партнерства с привлечением внебюджетных источников. Срок реализации 2017 - 2020 годы.

Строительство специализированных зернового, контейнерного и бункеровочного терминалов с заявленной (прогнозной) мощностью до 60 млн. тонн в год предполагается за счет частных инвестиций.

Оценка реалистичности указанных проектов реконструкции и развития железнодорожной, автомобильной и портовой инфраструктуры, включая оценку готовности частных инвесторов полностью инвестировать в данную инфраструктуру, проводится в рамках технико-экономических обоснований проектов частных инвесторов.

#### VI. Инвестиционная привлекательность МТК "Приморье-1" и "Приморье-2". Риски развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" и механизмы их смягчения

Проект является привлекательным с точки зрения ожидаемой внутренней нормы доходности, которая составляет 10 - 15% в зависимости от структуры финансирования. Риски для инвесторов умеренные, поскольку данный проект является приоритетным для Приморского края и имеет высокое значение для провинций Хэйлуцзян и Цзилинь Китайской Народной Республики.

Также существует возможность повышения прибыльности проекта благодаря увеличению потока грузов за счет развития провинций Китайской Народной Республики и Приморского края. Государственное участие в финансировании проекта позволит повысить доходность на акционерный капитал частных инвесторов.

При реализации Концепции необходимо учитывать риски, которые могут повлиять на достижение заявленной в ней цели. Такие риски можно объединить в три группы: внешние, регуляторные и экономические.

## 1. Внешние риски

Наличие внешнеполитических и внешнеэкономических рисков обусловлено международным значением проекта развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" и участием в нем иностранных инвесторов.

Продолжающаяся интеграция экономики Российской Федерации в АТР, рост товарооборота с Китайской Народной Республикой и туристического потока способствуют повышению качества взаимоотношений двух государств. Продолжающееся укрепление духа добрососедства и взаимовыгодного сотрудничества России и Китайской Народной Республики обуславливает минимизацию внешнеполитических рисков для проекта. Реализация Концепции должна способствовать дальнейшему укреплению связей между двумя государствами.

В целях эффективной реализации проекта необходимо сформулировать предварительные договоренности между правительствами Российской Федерации и Китайской Народной Республики, создать выгодные условия для иностранных грузоотправителей, определить деятельность управляющей компании как абсолютно прозрачную.

Валютные риски имеют значение в том случае, если активы и обязательства, а также выручка и затраты инвестиционных проектов номинированы в различных валютах. В этом случае риск выражается в неблагоприятном изменении курсов валют, что может привести к уменьшению приведенной стоимости проектов. Для предотвращения и минимизации последствий наступления указанных рисков целесообразно использование фиксированной стоимости проектов в рублях Российской Федерации или юанях Китайской Народной Республики, либо использование инструментов хеджирования валютных рисков, что должно быть отражено в соответствующих инвестиционных соглашениях.

## 2. Регуляторные и экономические риски

Существует вероятность невозможности привлечения прогнозируемых грузопотоков. В целях минимизации влияния этого фактора необходимо осуществлять поэтапную реализацию проекта; ввод первого этапа МТК "Приморье-1" по существующей инфраструктуре;

привлечение китайских грузоотправителей, грузоагрегаторов и инфраструктурных компаний в качестве инвесторов; заключение соглашений и долгосрочных контрактов на ранних стадиях реализации проекта.

Существует риск роста капитальных затрат с увеличением сроков реализации проекта. С целью минимизации этого риска необходима реализация предложенной модели управления для координации работ, разработка административных решений и их согласование; реализация инвесторами функций заказчика проектных и строительных работ в области своей компетенции.

С целью минимизации риска изменения политической и экономической конъюнктуры прорабатывается схема взаимодействия с партнерами из других стран, в частности Республики Корея, Японии и других стран АТР, с использованием различных международных площадок и институтов, в том числе РТИ.

Существует риск нереализуемости проектов развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" в случае внесения изменений в законодательство Российской Федерации в части возврата к государственному регулированию погрузо-разгрузочных работ, хранению и буксировке с установлением верхнего предельных соотношений выручки к ЕВТДА с фиксацией тарифов в портах в рублях.

## VII. Ожидаемые результаты реализации Концепции развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2"

Совместное развитие МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" является оптимальной конфигурацией проекта, так как предполагает возможность привлечения максимального грузопотока, возможность запуска первого этапа уже в 2016 году за счет существующей инфраструктуры МТК "Приморье-1", возможность использования части объектов МТК "Приморье-1" для российских грузопотоков и таким образом получаемое снижение рисков проекта, а также максимальный вклад в экономику Приморского края, который к 2030 году приведет к увеличению реального ВВП (в ценах 2015 года) на 30 млрд. рублей в год, росту налоговых поступлений на 5 - 6 млрд. рублей в год и создаст до 4 тыс. новых рабочих мест.

Целевая модель развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" предполагает ежегодный грузопоток к 2030 году по МТК "Приморье-1" в размере 7 млн. тонн, по МТК "Приморье-2" - 38 млн. тонн. Данный объем позволит загрузить свободные перевалочные мощности в Приморском

крае, а также создать новую инфраструктуру на выгодных для частного бизнеса условиях (целевая доходность 10 - 15%).

Оценка эффекта на ВВП проводилась на основании мультипликаторов в соответствии с методологией организации ОЭСР. Мультипликаторы позволяют оценить эффект на 1 рубль инвестиций (во время строительства) и на 1 рубль генерируемой проектом выручки (после начала работы). Согласно проведенным ОЭСР исследованиям для множества стран мультипликаторы составляют 1,3 руб./руб. инвестиций и 1,22 руб./руб. генерируемой выручки. При этом каждый мультипликатор делится на 3 категории, отражающие прямой, косвенный и опосредованный эффект на экономику Российской Федерации и Приморского края.

Таблица 1

Мультипликаторы для оценки эффекта от реализации проектов  
МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" на ВВП

Показатель	Единицы измерения	Инвестиции	Выручка
Эффект на ВВП, в т.ч.	Руб./Руб.	1,30	1,22
Прямой	Руб./Руб.	0,63	0,69
Косвенный	Руб./Руб.	0,23	0,20
Опосредованный	Руб./Руб.	0,44	0,33

Прямой эффект предполагает рост экономики за счет непосредственных инвестиций и функционирования создаваемых транспортных объектов. Косвенный эффект отражает рост экономики за счет вовлечения в проект сторонних организаций (подрядчики, поставщики, производители оборудования, сервисные компании и др.). Опосредованный эффект достигается за счет роста экономической активности населения, которое при наличии нового заработка своим спросом стимулирует развитие других предприятий.

Совокупный эффект на ВВП от инвестиций в реализацию проекта на время строительства составит около 58 млрд. рублей/год, из которых 28 млрд. рублей - прямой эффект, 10 млрд. рублей - косвенный эффект и 20 млрд. рублей - опосредованный эффект.

После выхода на проектную мощность в 2030 году выручка организаций, участвующих в эксплуатации МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" (инфраструктурные компании, терминалы, перевозчики и др.), ожидается около 40 млрд. рублей (19 млрд. рублей в ценах 2015 года).





Учитывая льготные условия, кумулятивный объем дополнительных налоговых поступлений при реализации проекта МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" до 2030 года составит около 20 млрд. рублей в текущих ценах, из которых 18,2 млрд. рублей попадут в бюджет Приморского края, 1,5 млрд. рублей - в федеральный бюджет и 0,2 млрд. рублей - в муниципальные бюджеты Приморского края.

В связи со вступлением в силу с 1 октября 2016 г. статьи 22 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ "О свободном порте Владивосток" в пунктах пропуска свободного порта Владивосток (включая пункты пропуска, входящие в МТК "Приморье-1" и "Приморье-2") при осуществлении таможенного и иных видов контроля реализуется механизм "единого окна", т.е. таможенные органы осуществляют санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный контроль (надзор) товаров и транспортных средств.

Время работы государственных контрольных органов в пунктах пропуска свободного порта Владивосток должно устанавливаться с учетом обеспечения возможности круглосуточного и бесперебойного пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации.

Введение механизма "единого окна" и представления предварительной информации о ввозимых товарах в таможенные органы приведет к сокращению времени оформления таможенной процедуры таможенного транзита.

Развитие МТК "Приморье-1" и "Приморье-2" также окажет благоприятное воздействие на развитие бизнеса в Приморском крае, обеспечив современную транспортную инфраструктуру и выход на экспортные рынки стран АТР. Российские грузоотправители получают уникальные для российского рынка ценовые условия на услуги стивидорных компаний, которые будут продиктованы прямой конкуренцией с терминалами в Китайской Народной Республике. Значительный рост объемов морского грузооборота позволит привлечь в российские порты крупнейшие мировые морские линии, обеспечив приток иностранных судов и дополнительные доходы от вспомогательных услуг (бункеровка, проводка и др.). В целевом варианте реализация проекта должна повысить привлекательность ведения бизнеса в Приморском крае, что станет стимулом к дополнительному притоку капитала, созданию промышленных кластеров и индустриальных парков. Развитие транспортной инфраструктуры позволит разместить на прибрежной территории новые перерабатывающие мощности и сельскохозяйственные производства.

Дополнительное привлечение зарубежных партнеров помимо Китайской Народной Республики (Республика Корея, Япония, страны Юго-Восточной Азии) будет способствовать увеличению указанного ежегодного грузопотока и повышению экономического эффекта от реализации концепции развития МТК "Приморье-1" и "Приморье-2".

Таким образом, Концепцией предусмотрено:

в качестве приоритетного направления - развитие МТК "Приморье-1";  
реализация мероприятий в пределах объемов бюджетных ассигнований, предусмотренных в рамках государственных программ;

применение механизмов государственно-частного партнерства, с привлечением частного и/или иностранного капитала;

взаимоувязка сроков реализации этапов Концепции и мероприятий инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей";

развитие транспортной инфраструктуры в целях повышения пропускной способности для обеспечения возрастающего объема грузопотока;

оценка целесообразности реализации развития портовых мощностей с учетом использования модели государственно-частного партнерства, а также готовности частных инвесторов инвестировать в полном объеме в инфраструктуру автомобильных и железнодорожных подходов к портам.

---