

Китай на нашей стороне

В конце декабря прошлого года пограничный переход Махалино – Хуньчунь между Россией и Китаем был официально запущен в эксплуатацию. Демонстрационный поезд, груженный углем, прошел через границу уже 1 августа, так что можно говорить о некоторых итогах и дальнейших планах по работе перехода. ОАО «РЖД» намерено превратить его в один из основных пунктов пропуска между двумя странами, что актуально в условиях роста экспортных потоков.

Основное преимущество – уникальное местоположение

Пограничный переход Махалино – Камышовая – Хуньчунь протяженностью 20 км, который был построен в 1999-м, функционировал с 2000 по 2004 год. В этот период он принадлежал ОАО «Золотое звено». Проблемы с системами освещения и видеонаблюдения и несоответствие требованиям государственных органов власти привели к тому, что его функционирование было приостановлено. Последующие 9 лет переход был закрыт, оставаясь незадействованным в перевозках. Долг компании-собственника рос, в 2010 году ее признали банкротом, участок по решению суда перешел к ОАО «РЖД», и компания занялась разработкой плана его реконструкции.

Основная проблема для нового собственника заключалась в том, что за годы простоя участок пришел в запустение. Безусловно, для состоявшегося 1 августа 2013-го демонстрационного пропуска поезда инфраструктуру частично восстановили, на что ушло 3 месяца, однако уже очевидно, что для организации регулярных перевозок придется затратить больше времени и сил. В первую очередь было необходимо обустроить пункт пропуска в соответствии с требованиями Росграницы для обеспечения деятельности государственных контрольных органов, что и было выполнено в довольно короткий срок – до 17 декабря, даты официального начала работы.

Очевидно, что потребуются и немалое финансирование для развития проекта. По последним подсчетам, необходимый объем капитальных инвестиций составляет около 2,5 млрд рублей. Затраты весомые, поэтому уверенность в востребованности коридора и его окупаемости должна быть твердой. Представители

Дальневосточной железной дороги заявляют, что на сегодняшний день переход обладает всей необходимой инфраструктурой, позволяющей осуществлять экспортные перевозки. Пока что прогнозируемые объемы составляют всего 2 млн т угля в год, хотя его пропускная способность позволяет перевалить и 3 млн. После того как будут построены складские помещения и площадки для проведения таможенного контроля импортных грузов, можно будет говорить о перевозках грузов из КНР в Россию и о китайском транзите через порты юга Приморья. В дальнейшем это позволит развить пропускную способность до 15 млн т в год.

Что касается номенклатуры, то на первом этапе это будет российский уголь, в дальнейшем речь может идти о лесе, руде и удобрениях. Из Китая ожидаются транзитные перевозки грузов в контейнерах, транзит из северных провинций КНР через Россию и Северную Корею, а именно порт Раджин, и далее на юг Китая.

Перевозки по маршруту Нингата – Сокчо (Республика Корея) – Зарубино – Камышовая – Хуньчунь с использованием морского парама также входят в планы ДВЖД. Особенно если учитывать открытие еженедельного интермодального сервиса Сокчо – Зарубино – Хуньчунь в марте этого года.

Планируется осуществление и пассажирских перевозок, в развитии которых уже проявляет заинтересованность китайская сторона. Заместитель генерального секретаря народного правительства провинции Цзилинь Джан Бао Тянь обещал оказать этому содействие. Представители ДВЖД подтверждают, что согласно постановлению правительства РФ переход Махалино – Хуньчунь является грузопассажирским, при



Планируется осуществление и пассажирских перевозок, в развитии которых уже проявляет заинтересованность китайская сторона

необходимости и соответствующем обустройстве пассажирский поезд вполне может быть запущен. Но пока такой необходимости нет.

Экспедиторы проявляют интерес

Конечно, вопрос о возвращении Махалино – Хуньчунь к работе возник не раз, сейчас далеко не все компании готовы делать какие-то прогнозы на будущее. Но и важность перехода пока тоже не отрицают.

По мнению вице-президента торгово-промышленной палаты Приморского края Сергея Щербакова, возобновление работы перехода на сегодняшний день носит в большей степени политический, нежели экономический характер. «Это благоприятно отразится на взаимоотношениях с Японией и Кореей – как Северной, так и Южной. Япония рассматривает этот маршрут как одну из возможностей выхода на внутренний рынок Китая, а в дальнейшем и Европы. А Северная и Южная Корея

не забывают о планах по созданию Транскорейской магистрали», – поясняет он.

В любом случае, отмечает С. Щербаков, это тоже пойдет на пользу Дальневосточному региону. Хотя бы с точки зрения взаимодействия с морскими портами, а также в плане развития отношений с китайской стороной.

Вице-президент Дальневосточной торгово-промышленной палаты Андрей Буданов отмечает, что для китайской стороны этот переход не менее важен, чем для российской. Если учесть, что сейчас планируется активно развивать северо-восточные территории КНР, то в связи с возобновлением работы коридора у севера Китая появляется доступ к российским портам.

Участники рынка также смотрят на работу перехода с оптимизмом. В частности, специалист отдела проектных и мультимодальных перевозок компании «ЛогЛаб» Дмитрий Кровяков отмечает, что это как минимум способствует разработке различных схем перевозки. «Наличие альтернативных путей сообщения в любом случае положительно сказывается на транспортной ситуации в регионе. Это дает разнообразие выбора логистических схем для конечного получателя, сокращает загруженность путей, что, в свою очередь, выливается в сокращение транспортных издержек и транзитного времени», – поясняет он. И делает акцент на локации перехода, которая является его основным преимуществом. «Преимуществом Махалино – Хуньчунь является его близкое местоположение по отношению к российским дальневосточным портам. Возобновление его работы было лишь вопросом времени после банкротства ОАО «Золотое звено» и появления нового собственника», – поясняет Д. Кровяков.

Особенности географии отмечает и генеральный директор компании Optim Consult Евгений Колесов. «Только то, что Хуньчунь находится на стыке Китая, России и Северной Кореи, уже подразумевает, что этот участок даже в силу своего географического положения будет иметь значение для многосторонней торговли. Понятно, что большей частью экономическое сотрудничество касается Китая и Дальнего Востока, тут кроется

огромный потенциал, а объем двусторонних торговых операций неустанно увеличивается», – поясняет он.

Е. Колесов заметил, что, согласно данным Главного таможенного управления КНР, только за первые три квартала прошлого года товарооборот между Яньбянь-Корейским автономным округом китайской провинции Цзилинь и Приморьем достиг \$430 млн, увеличившись при этом на 7,6% по сравнению с тем же периодом 2012 года.

При постоянно растущем объеме перевозок через Забайкальск и Гродеково возобновление работы Махалино будет воспринято среди операторов с воодушевлением

Несмотря на то, что ДВЖД пока не видит необходимости в развитии пассажирских перевозок на данном участке, представители рынка считают, что это может способствовать укреплению отношений между Россией и Китаем. «Как известно, программа развития экономического взаимодействия в связи с возобновлением работы перехода после 9-летнего перерыва подразумевает не только перевозки транзитом, скоростные контейнерные перевозки и формирование совместных предприятий, но и пассажирские перевозки, что также является важным моментом, способствующим укреплению отношений между нашими странами. По статистике, в Хуньчуне в прошлом году побывали более 150 тыс. россиян», – пояснил Е. Колесов.

Также он обратил внимание на тот факт, что в Хуньчуне начато строительство международного грузового хаба с объемом капиталовложений в проект более \$85 млн в рамках реализации генерального плана по грузовым перевозкам национальных шоссе КНР, что еще раз подчеркивает экономическую важность района.

Возобновление работы перехода Махалино – Хуньчунь представляется своевременным еще и в условиях сильной загрузки других пунктов пропуска. Д. Кровяков подтверждает это. «При постоянно растущем объеме перевозок через Забайкальск и Гродеково возобновление работы Махалино будет воспринято с воодушевлением среди операторов. Также будет удобнее доставлять грузы из северо-восточной части Китая по железной дороге, чем морским сообщением.

И в целом появилась альтернатива для перевозок китайских грузов, если возникнут форс-мажорные ситуации с дальневосточными портами», – поясняет он.

Конечно, не все компании планируют бросаться с места в карьер и сразу перевозить грузы по вновь открытому коридору, в частности, компания AsstrA на данный момент не планирует везти грузы через переход, но и не отрицает, что в дальнейшем это вполне может случиться. Директор управ-

ления морских и железнодорожных перевозок Сергей Омелянюк отмечает, что на сегодняшний день компания доставляет грузы на погранпереход Достык – Алашанькоу, но в связи с его постоянной загруженностью в будущем такая альтернатива, как Махалино – Хуньчунь, может быть рассмотрена.

В компании Optim Consult также считают организацию перевозок вероятной, но с оговорками на проверку на практике. «Переход Махалино – Хуньчунь будет удобным маршрутом для отправок товаров в Приморье, на Дальний Восток. Думаю, наибольшей популярностью исходя из экономической специфики провинции будут пользоваться такие товары, как текстиль, одежда, мебель, стройматериалы, изделия из пластика. Чтобы говорить об объемах, нужно попробовать это направление фактически, тут могут быть подводные камни, найти которые позволит лишь практическая работа. Зная возможные проблемы на этом направлении, уже можно будет называть конкретные цифры», – говорит Е. Колесов.

Пограничный переход Махалино – Хуньчунь на сегодняшний день вызывает большой интерес и как способ наладить торговые отношения с Китаем, и как возможность разгрузить другие погранпереходы. Конечно, не следует ожидать, что участники рынка резко изменят наработанные маршруты и встанут в очередь на перевозку, но многие рассматривают данный переход как перспективный и удобный способ доставить грузы в Китай.

АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ 