

УДК 314.7

ББК 65.37

В235

А. С. Ващук

Владивосток, Россия

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «ПРИМОРЬЕ-2»:
ИДЕИ, ПРОЕКТЫ, РЕАЛИИ В РУСЛЕ
«ТИХООКЕАНСКОГО РАЗВОРОТА»**

На примере концепции Международного транспортного коридора в динамике представлен исторический сценарий отношения государства и бизнеса к дальневосточным территориям. Проанализирован характер участия администрации Приморского края в осуществлении Проекта Приморье-2, который может сыграть роль локомотива в развитии Хасанского района Приморского края. Он включает часть национальной транспортной системы, связывающей китайскую провинцию Цзилинь через Хуньчунь и Краскино с портами Зарубино, Посыет и Славянка. Оценка частного случая «тихоокеанского разворота» «Приморье-1» и «Приморье-2» представлена на основе метода сопоставления замыслов и их воплощения, а также фактора участия России в Расширенной Туманганской инициативе. Определены проблемы государственно-частного партнерства в дальневосточной новейшей истории.

Ключевые слова: Россия, КНР, Дальний Восток, Хасанский район, «Тихоокеанский разворот России», международные транспортные коридоры, проект «Приморье-2».

A. S. Vaschuk

Vladivostok, Russia

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR:” PRIMORYE-2” AS A CASE OF “THE PACIFIC DEVELOPMENT (RAZVOROT) OF RUSSIA”: FROM PROJECTS TO REALITIES

The article deals with a historical scenario of the relations between State and business to the Far Eastern territories on the base of the concept of International Transport Corridor (ITC) in dynamics. It analyzes the character of participating the administration of Primorsky krai in realizing Project Primorye-2 that could play a role of locomotive in the development of Khasansky region of Primorsky krai. It includes a part of national transport system connected with Chinese province Jilin through Hanchun and Kraskino with ports of Zarubino, Posiet and Slavianka. It presents an appreciation of a single case “Pacific development (razvorot)” “Primorye-1” and “Primorye-2” on the base of the method of comparison of designs and the character of its realization, and also the factor of participation of Russia in Greater Tumen Initiative (GTI). It determines the problems of state-private partnership in Far Eastern current history.

Key words: Russia, People’s Republic of China, Far East, Khasan region, “Pacific Development of Russia”, international transport corridors, project “Primorye-2”.

Постановка проблемы. Тему «тихоокеанского разворота» или «поворота России на Восток» сегодня можно назвать самой распространенной в повестке российских СМИ, научных конференций, форумов международного сотрудничества и других экспертных площадок [Стратегический глобальный Прогноз, 2011, с. 443, 449; Ларин, 2012, с. 17; Ларин, 2015, с. 8–11; Поворот на Восток, 2016; Тихоокеанская Россия, 2010, с. 450–475 и др.]. Надо заметить, что проблема освоения и развития Дальнего Востока в исторической науке не новая, а даже традиционная. Однако тема интеграции юга Дальнего Востока в международные транспортные коридоры (МТК) как часть региональной политики в историческом формате относится к малоизученным аспектам в отечественной литературе. Исторический анализ проектов МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» позволяет поставить вопрос об участии государства и формирующегося пред-

принимательства в хозяйственном развитии территории в конце XX – начале XXI в., о проблемах государственно-частного партнерства в контексте отечественной истории и международных отношений. Она дает возможность акцентировать внимание на особенностях, трудностях вхождения России в международную транспортно-логистическую систему с учетом политических и экономических факторов разного уровня.

Выгодное географическое положение Приморского края, в который раз в истории, выдвинуло его на передний план политической и экономической повестки и в число злободневных тем исследования. Для историка изучение недавнего вчерашнего, несмотря на малую исследовательскую дистанцию от событий, – задача восстановления общей картины, хотя есть большие трудности источникового характера. Если замыслы инициаторов новых проектов в лице федеральной и региональной власти можно отследить по официальным документам, то действия других заинтересованных субъектов, в частности, представителей бизнеса, пока представляется возможным исследовать по тем сведениям, которые они считают целесообразным дать обществу. В качестве источника можно считать и литературу, опубликованную специалистами — непосредственными участниками процесса разработки концепции МТК в рамках Расширенной Туманганской инициативы, в частности М. В. Холошой (начальник отдела развития транспорта ОАО «ДНИИМФ» г. Владивостока). Он один из первых начал освещать историю идей МТК «Приморье-2» [Холоша, 2013]. Среди источников следует выделить опубликованные материалы Р. В. Гулидова, занимавшего в 2009–2011 гг. пост старшего сотрудника секретариата Расширенной Туманганской Инициативы (РТИ) при Программе ООН (г. Пекин) [Холоша, Гулидов, 2011, с. 178–181; Гулидов, 2012, с. 90–108]. Среди исследователей значительный вклад в изучение истории Туманганского коридора внес В. Бурлаков [Бурлаков, 2007].

Учитывая актуальность проблемы и степень изученности, в статье поставлена цель – проследить историю инкорпорации концептуальной идеи МТК в государственную дальневосточную политику, определить позиции Центра и

властей Приморского края, бизнеса к проекту, характер трудностей, вставших на пути реализации планов и намерений участников процесса. При отборе фактического материала мы опирались на трактовку понятия МТК, существующую в современной литературе – это «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами. Включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [Винокуров, Джадралиев, Щербанин, 2009, с. 10].

Основные вехи в истории МТК «Приморье-2» в контексте международного сотрудничества России в АТР. Инициативы формирования международных транспортных коридоров в евразийском пространстве относятся еще к 1980–1990 гг. В Северо-Восточной Азии идею МТК очень активно продвигали политики и ученые из КНР. Правительство Китая в 1992 г. официально включило зону «Туманган» в долгосрочный план экономического развития до 2010 г., предоставив ей статус наибольшего благоприятствования.

Определенный интерес к проекту со стороны некоторых российских политиков и хозяйственников в Приморье обозначится сразу. «В феврале 1993 г. вице-губернатор Приморского края Г. Гордеец, глава администрации Хасанского района А. Мельниченко и генеральный директор акционерной компании «Хасанский морской коммерческий порт» (пос. Зарубино) А. Михайлов провели в Хуньчуне, Зарубино, Уссурийске и Владивостоке переговоры с представителями провинции Цзилинь, в ходе которых выяснилось, что государственные и коммерческие компании Северного Китая готовы принять участие в модернизации порта в Зарубино, строительстве железной дороги Краскино – Хуньчунь и обустройстве соответствующей социальной и производственной инфраструктуры» [Бурлаков, 2007, с. 130]. Но по разным причинам проект «Туманган» был закрыт [Гулидов, 2012, с. 95–103]. В 1995 г. российская политическая элита определила свое участие в проекте «Программа по развитию района реки Ту-

манная» [Бурлаков, 2007, с. 112–116; Гулидов, 2012, с. 95–102], с 2005 г. он стал называться «Расширенная Туманганская инициатива (РТИ)».

На региональном уровне научные предпосылки концепции МТК были озвучены еще в бытность губернатора Е. И. Наздратенко, когда специалисты готовили для него доклад о перспективах развития порта в б. Троицы (порт Зарубино) на российско-американскую конференцию [Холоша, 2010; Стратегия развития морской портовой инфраструктуры, 2011, с. 3–4, 12; Власенко, 2011]. 6–9 февраля 1996 г. Институт экономических исследований в Северо-Восточной Азии (Economik Research Institute for NortheastAsia – ERINA) и японская федерация экономических организаций (Кэйданрэн) в Ниигате провели конференцию по вопросам сотрудничества в СВА, на которую была приглашена делегация из Приморья. Существенным событием конференции стал доклад Е. И. Наздратенко «Об участии Приморья в международной программе развития реки Туманной». В нём отмечалось: «Приморский край в наибольшей степени заинтересован в развитии международного сотрудничества в рамках Программы развития бассейна реки Туманной, поскольку наши предложения о расширении границ зоны TREDА с включением в него не только части Хасанского района, как намечалось ранее, но и Владивостокской агломерации, свободной экономической зоны «Находка» и других территорий нашло понимание и поддержку как со стороны UNDP, так и со стороны стран, участвующих в Программе». На конференции прозвучала информация о том, что в администрации края созданы Координационный совет по реализации Программы и рабочая группа, более того, начаты работы по подготовке технико-экономического обоснования создания транзитного узла на базе Хасанского порта в поселке Зарубино и транспортных подходов к нему от российско-китайской границы [Nazdratenko, 1996, с. 1–4]. 15 июня 1999 г. во Владивостоке прошла встреча экспертов в рамках концепции «Транспортный коридор с Востока на Запад» [Бурлаков, 2007, с. 214].

Однако участие администрации Приморского края в реализации проекта уже с самого начала было обречено на затяжной и непоследовательный сцена-

рий. Хотя в 1990-е гг., в условиях слабости Центра, местные власти Приморского края обладали значительными полномочиями для ведения международной деятельности, они еще не были готовы к ней. По Конституции 1993 г., международное сотрудничество и внешнеэкономические связи в России были отнесены к сфере совместных полномочий центрального и региональных субъектов власти, но четкого разделения обязанностей не существовало. Кроме того, в Приморье складывалась специфическая ситуация: власть в большинстве случаев с помощью протекционистских мер стремилась сохранить сложившийся в регионе бизнес вместо работы с иностранными инвесторами и развития внешней торговли [Моисеева, Ващук, 2006, с. 263–314; Маммен, 2000, с. 76]. Такая политика временно обеспечивала социальную стабильность по линии власть – предприниматели. И как образно заметили А. Е. Савченко, С. А. Иванов, экономический ресурс границы в лучшем случае «проедался», что было связано со структурными проблемами экономики макрорегиона [Савченко, Иванов, 2012, с. 160–161]. Исполнительная власть в Приморье в лице губернатора Н. Е. Наздратенко использовала проблемы российско-китайских отношений в своей популистской риторике, критикуя Москву за «дружбу» с Пекином в ущерб национальным или дальневосточным интересам.

Время благих государственных намерений. С приходом нового губернатора в Приморье С. М. Дарькина, линия на приграничное сотрудничество с КНР усилилась. Однако в сфере интеграции в международно-транспортную систему коренных изменений не произошло, и здесь вновь на передний план вышел политический фактор: с начала 2000-х гг. в России начался процесс политической централизации [Каспэ, 2001, с. 5–24; Саква, 2005, с. 137–145]. С одной стороны, укрепление вертикали власти снизило желание региональной элиты использовать проблемы политического диалога России со странами Северной Пацифики в популистских целях, в дальнейшем уже не высказывали их [Ларин, 2006, с. 263–265]. Но с другой стороны, российское законодательство сужало полномочия и ресурсы исполнительной власти субъектов РФ. Формальным рубежом определения полномочий российских субъектов федерации стал 1999 г.,

тогда был принят закон «О координации международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации» [Федеральный закон, 1999, N 4-ФЗ]. Он юридически исключил возможность для субъектов федерации проводить самостоятельную внешнеэкономическую политику, и фактически перераспределил полномочия в этой сфере в пользу Центра. Хотя закон разрешил региональным властям устанавливать все виды международных связей (кроме военно-политических), но официальные соглашения могли быть заключены только с согласия Центра, иностранными партнерами субъекта федерации могли быть только субъекты иностранных федеративных государств и административно-территориальные образования иностранных государств. Иностранные корпоративные структуры и физические лица юридически не могли быть партнерами властей субъектов федерации, поэтому между ними не могут заключаться соглашения.

В это же самое время в идеологии оформления МТК происходили важные изменения, которые расширяли формальные основания участия России в РТИ. В 2000 г. международная команда специалистов России, Китая, Монголии, Южной Кореи и Японии под руководством института ERINA (Япония) сформулировала Концепцию коридоров Северо-Восточной Азии. В 2002 г. идею МТК также одобрили на Экономическом форуме стран СВА в Ниигате. С этого момента, пожалуй, можно говорить о признании роли территории края как площадки МТК, включая её части – «Приморье-1» (Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – порты Владивосток, Находка, Восточный – порты АТР) и «Приморье-2» (Чанчунь – Цзилинь – Хуньчунь – Махалино – Посьет – Зарубино – порты АТР) [Холоша, 2015]. В ноябре 2002 г. прошли первые консультации между правлением ОАО «Морской порт Зарубино» и Канцелярией развития района «Туманган» администрации провинции Цзилинь.

Таким образом, разработка проектов транспортных коридоров, актуальных для Приморского края, и начало переговоров с КНР по его важнейшей части совпало с политической централизацией, что внесло коррективы в результаты переговоров в 2003 г. Так, вопрос аренды находился в пределах компетенции

руководства АО, но задача обеспечения социально-политической безопасности администрацией края оказала определяющее значение. С. М. Дарькин на одной из пресс-конференций сказал, что «китайцам в аренде порта отказано». В интервью вице-губернатор В. Горчаков (курирующий транспорт) еженедельнику «Золотой Рог» дал следующие комментарии: «Свой экономический интерес китайцы смогут удовлетворить, если приобретут пакет акций и вложат в развитие Зарубино инвестиции. В решении этого вопроса мы должны учитывать и политику. Ведь Китай сделал все, чтобы вернуть себе Макао и Гонконг. Порт должен оставаться российской собственностью. Если мы сейчас отдадим его в аренду, встанет и вопрос о передаче в аренду им специального транспортного коридора [Китайцы хотят взять в аренду..., 2003]. Такая позиция была оправдана интересами населения и российского бизнеса.

Линия усиления Центра в управлении дальневосточными территориями с одной стороны придавала значение Приморью в российском пространстве как национальной контактной площадке, но с другой – увеличивало патерналистские настроения у руководства Приморья, что и проявилось в годы подготовки Саммита АТЕС 2012 г. во Владивостоке. Ярким свидетельством благих намерений Центра также является совещание, прошедшее г. Хабаровске (2 июля 2010 г.) с участием Д. А. Медведева, занимавшего тогда пост Президента РФ [Стенограф. отчёт, 2010]. Хотя доклад министра регионального развития В. Ф. Басаргина был раскритикован Президентом, всё-таки упоминание о злободневности создания каркаса транспортной инфраструктуры («сегодня приоритетами становятся: транспортный коридор Китай–Евразия, как катализатор роста грузопотоков») в нем можно найти. В целом активность России в этом направлении международного сотрудничества оказалась до 2010 г. невысокой, её позицию можно охарактеризовать тактикой намерений, обсуждений, консультаций и определить её содержание как бюрократическое.

Тем не менее, исторический сценарий усиления роли Центра все-таки традиционно дал определенный толчок развитию Приморского края, и даже способствовал вкладу участия дальневосточных специалистов в разработку кон-

цепции Международных транспортных коридоров в рамках РТИ. В 2010 г. Россия предложила актуализировать транспортную стратегию РТИ, ведь её Туманганский коридор не решал всех задач, «да и географический мандат РТИ гораздо шире: он охватывает провинции Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин и Внутреннюю Монголию КНР, три восточных аймака Монголии (Дорнод, Хентии и Сухбаатар), восточные порты Республики Корея и территорию Приморья» [Холоша, 2015].

Судьба проектов «Приморье-1» и «Приморье-2» во многом зависела от общей позиции России в международных делах в Северо-Восточной Азии, которая находилась под влиянием всей общей расстановки политических сил в Северо-Восточной Азии (СВА). Мы опираемся на подробный и глубокий анализ российских ученых [См. подробно: Песцов, 2012, с. 37–53]. Единственная форма регионального политического сотрудничества здесь – Шестисторонние переговоры – пока не сложилась в полноценный политический институт [Забровская, 2012, с. 8]. Кроме того, в отличие от государств Юго-Восточной Азии, страны СВА достаточно осторожно подходили к проблеме всесторонней экономической интеграции в регионе в качестве приоритетной. Основное внимание всегда уделялось развитию двусторонних контактов или сотрудничеству в рамках реализации каких-либо международных проектов [Бурлаков, 2007, с. 112–116].

Таким образом, история участия России в проектах, связанных с международными транспортными коридорами определяется итогом сложного и порой противоречивого переплетения внешних факторов и внутренних политических обстоятельств. А сам «поворот на Восток» обозначившийся, прежде всего, в целях безопасности через объявление идеи политическим руководством страны – расширить государственное участие в организации территориального развития, в том числе и приграничных районов, – был зафиксирован в ряде стратегических документов. Когда российское правительство в 2001 г. принимало Целевую Программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», оно признавало вероятность ослабления позиций России на Дальнем Востоке,

считая, что успешная реализация геостратегических интересов в значительной степени будет зависеть от развития транспортной системы и решения задачи связанности субъектов РФ с центральной частью страны. Основными проблемами обеспечения конкурентных преимуществ России на мировом рынке были определены следующие: недоиспользование транзитного потенциала; несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли; низкая конкурентоспособность российских перевозчиков на мировом рынке. В 2001 г. транзит через территорию России составлял менее 1 % товарооборота между странами Европы и Азии, то есть использовались только 5–7 % её транзитного потенциала. Развитие крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (с использованием Транссиба) рассматривалось как часть общей транспортной стратегии, так и в целом дальневосточной политики. МТК «Приморье-2» и Транссибирская магистраль были названы в числе главных площадок [Постановление правительства РФ от 5.12.2001]. Национальное значение территории юга Дальнего Востока также было отражено в Проекте Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». Тогда перспективы приграничного района были представлены инвестиционным проектом «Строительство Большого морского порта Зарубино» [Федеральная целевая программа. Проект. 2014]. Развитие порта Зарубино входило также в проект Программы Приморского края «Социально-экономического развития на 2013–2017 гг.» [Проект «Программы социально-экономического развития...»]. В документе была сформулирована цель – «развитие морской, автодорожной и железнодорожной инфраструктуры МТК «Приморье-2» для осуществления региональных и трансконтинентальных транзитных международных грузовых и пассажирских перевозок без ущерба для экспортно-импортных грузовых и пассажирских перевозок, активное развитие международного сотрудничества и быстрое вхождение в международный транспортно-логистический рынок. Прогнозировалось, что к 2017 г. объем грузовых перевозок по МТК составит 10 млн тонн в год, объем пассажирских перевозок – 60 тыс. чел. в год. Были определены и источ-

ники финансирования: «Дорожное строительство будет осуществляться с привлечением частных средств на основе государственно-частного партнерства». Затем Проект, наряду с «Приморьем-1», был включен в «Государственную Программу Приморского края "Экономическое развитие и инновационная экономика Приморского края на 2013–2017 годы"» [Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 N 382-па].

На пути от идей к их полномасштабной реализации, кроме политических причин, возникла ситуация, связанная с противоречиями становления государственно-частного партнерства в России в транспортной отрасли. «Спутником» реализации проекта оказался конфликт интересов между частной и государственной компаниями. В качестве инициатора осуществления одного из первых модернизационных проектов на территории стала частная железнодорожная компания ОАО «Золотое звено», созданная 3 июня 1992 г. для строительства и эксплуатации пограничного перехода Камышовая (Россия) – Хуньчунь (Китай)*. Компания быстро построила первую частную железную дорогу в России от ст. Камышовая в б. Троица до границы. Через переход было перевезено 40,3 тыс. т грузов (или 762 вагона). Но невыполнение обязательств компанией ОАО «Золотое звено» перед контрольными органами по окончательному обустройству пункта пропуска повлекло приостановку работы пограничниками и таможни и прекращение движения поездов.

Руководство Российских железных дорог (ОАО «РЖД»), будучи монополистом, решило выкупить дорогу, но правление «Золотого звена» отказалось от сделки. Судебные тяжбы завершились победой РЖД в 2010 г. Сами разбирательства стали одной из причин простаивания транспортного коридора. Приход ОАО «РЖД» в проект развития транзита привнес новый стиль управления. После смены собственника погранпереход стал упоминаться под именем Махалино — Хуньчунь [ДВЖД предложила..., 2013].

Некоторые итоги 2000–2012 гг. В число факторов, ограничивающих возможности осуществления проекта «Приморье-2», можно включить и чисто территориальную причину: отставание развития социально-бытовой инфраструк-

туры, сдерживающей приход инвесторов. С трудом преодолевались правовые и организационные пробелы в обеспечении организации МТК в Приморском крае [Integrated Transport Infrastructure..., 2013]. Это не позволяло привлекать в их обустройство внешние инвестиции. По оценкам экспертов United Nations Industrial Development Organization (ЮНИДО), Приморский край ежегодно терял инвестиций от 120 до 150 млн долларов. Во-вторых, очень медленно развивалась инфраструктура пограничных и таможенных пунктов пропуска, что ограничивало возможности в полном объеме привлечь в транспортную сеть Приморского края грузовую базу северо-восточных провинций Китая.

Безусловно, имелся фактор, который поддерживал внимание администрации Приморского края в целом к хозяйственно-экономическому ресурсу Хасанского района: территория находится в зоне влияния агломерации, с центром во Владивостоке. Туманганский коридор с российской стороны обеспечивается работой трех портов: Зарубино, Посыет и Славянка, а также построенной дорогой Хуньчунь (КНР) – Зарубино (РФ), и железнодорожным пограничным переходом Махалино–Хуньчунь. В портах Зарубино и Посыет действуют пограничные переходы, а от них к погранпереходу Хуньчунь создана международная линия перевозок. Построена шоссейная дорога, соединяющая Владивосток и Хуньчунь. В 2003 г. был открыт железнодорожный погранпереход Хуньчунь (КНР) – Камышовая (РФ). В увеличении грузоперевозок через пограничные переходы Махалино — Хуньчунь и Хасан — Туманган заинтересованы операторы морского порта Посыет и морского терминала Славянка (Группа компаний «Транзит-ДВ», ЗАО «Востокбункер», ОАО «Славянский судоремонтный завод» и ОАО «Международный морской перегрузочный терминал»).

Перевозки составляют до 3 млн т грузов в год. В 2008 г. был открыт регулярный сухопутно-морской транспортный маршрут, который начинается в г. Хуньчуне и по суше достигает порта Зарубино (Морской порт в бухте Троица), порта Сокчо (республика Корея) и г. Ниигата (Япония). По транспортному коридору на доставку грузов из Северо-Восточного Китая требуется не более двух дней.

Благодаря участию России в туманганском коридоре появился транспортный путь от Хуньчуня и Зарубино к южно-корейскому порту Пусан и японскому порту Акито. В августе 2010 г. было образовано совместное российско-китайское предприятие «Международный порт Зарубино», в котором 51 % акций принадлежит ОАО «Морской порт в бухте Троицы», 49 % – логистической группе «Чань-Цзи-Ту» (КНР) [Текущий архив, 2010–2014]. Был пройден этап создания условий для переключения транзитных торговых потоков на российский морской порт (ключевая идея этого проекта) и для создания дополнительной грузовой базы для Транссиба (это вторая задача).

Новые тенденции в планах развития МТК. С 2012 г. наблюдается активизация бюрократической деятельности Центра по развитию двух международных транспортных коридоров, и это было связано с созданием Министерства развития Дальнего Востока. Дальневосточная политика неминуемо начала подвергаться корректировке в сторону уменьшения амбиций политиков-регионалов. После завершения строительства основных объектов Саммита 2012 во Владивостоке на пути осуществления Государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», утвержденной 13 марта 2013 г., обострились долговременные проблемы финансовой обеспеченности и демографического потенциала региона. В. В. Путин принимает превентивные меры для предотвращения провала Программы: 31 августа 2013 г. он объявил об отставке В. И. Ишаева, дальневосточного политика – государственника, «тяжеловеса» с постов Представителя Президента в Дальневосточном федеральном округе и Министра по развитию Дальнего Востока, который предпочитал идти традиционным, опробованным путём ещё с 1990-х гг., пробивая мега-проекты с неопределенным сроком окупаемости. Место полпреда занял Ю. П. Трутнев – в свое время он был помощником президента России. Выведение В. И. Ишаева из большой политики – это проявление давней политической линии на укрепление влияния Москвы на территории, и превращение региональных правителей в проводников воли высшего руководства. Назначение А. С. Галушки, человека из команды Прези-

дента, министром по развитию Дальнего Востока – важный личностный фактор, для изменений в реализации концепции МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». С приходом рыночно ориентированных чиновников объявили новый конкурс на разработку концепции: эксперты занялись ревизией опыта развития МТК, текущего состояния и потенциала МТК края и всего Дальнего Востока России. В итоге, некоторые документы, принятые раньше, оказались уже в багаже истории.

Кроме того, в это же время на Дальнем Востоке появляется со своими интересами и новая частная кампания группа «Сумма» З. Магомедова. Эксперты сразу же поспешили обозначить «Сумму» как одного из «якорных инвесторов» в развитии региона. Группа, у которой есть особый козырь – партнерство с российскими властями, заявила о намерении инвестировать в проекты на Дальнем Востоке \$1 млрд в течение трёх–четырёх лет. Как показывает анализ хроники событий, многие озвученные планы перманентно находятся в процессе корректировки, хотя официально «Сумма» не отказывается от строительства новых портовых мощностей в регионе.

24 июня 2014 г. на совещании под председательством вице-преьера и полпреда президента в ДВФО Ю. Трутнева было принято решение развивать трансграничную логистику за счет привлечения средств иностранных инвесторов [Китайский транзит, 2015]. 10 ноября 2014 г. в Пекине, в ходе Саммита АТЕС, было подписано соглашение о намерениях по сотрудничеству между группой «Сумма», которая владеет портом Зарубино и компанией China Merchants Group [Лабюк А. И., 2015, с. 47–53; Варакина, 2014]. В 2014–2015 гг. прошла новая волна обсуждений формирования коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» – с учетом государственной политики России, но воплощенной уже в Законе «О Свободном порте Владивосток», вступившим в силу 13 октября 2015 г. [Федеральный закон от 13.07.2015 N 212-ФЗ]. Курс на вовлечение иностранных инвестиций подтвердил 1-й Восточный экономический форум: состоялась презентация проектов «Приморье-1», «Приморье-2» (сентябрь 2015 г.). Однако Форум не смог положить конец «эпохе намерений», отлич-

тельной чертой которой стала парадоксальная ситуация: Россия не могла финансировать создание транспортных коридоров, а КНР – пока окончательно не пришла к своему варианту участия [Китайский транзит, 2015]. О разном векторе интересов, как доминирующем сдерживающем факторе, говорит и экспертное мнение представителя администрации Хасанского района «...переговоров и намерений было много, но вкладываться в развитие социально-бытовой инфраструктуры мало желающих. Отношение КНР к инвестированию на территории района однобокое...» [Интервью, 2014].

Восточный экономический форум оказался более успешным для «Приморья-1» в плане приобретения инвесторов. Средства на проект «Приморье-2» пока не выделены, несмотря на начальную заинтересованность со стороны Российского государства и китайских бизнесменов. Компания групп «Сумма» публично лишь обозначила свои намерения по строительству порта. По словам З. Магомедова, общая стоимость проекта заявлена примерно в 3 млрд долл. США. Собственных средств группа готова вложить 1–1,5 млрд, остальное – «за счет привлечение кредита и господдержки для создания инфраструктуры». При этом руководство компании считает, что реализация проекта транспортных коридорах возможна только при существенной государственной поддержке. Кроме того, расширенное совещание по развитию международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» между пограничными провинциями Северо-Восточного Китая и Приморским краем, состоявшееся в Москве в феврале 2016 г. [Международные транспортные коридоры, 2016], показало, что разногласия между заинтересованными сторонами до конца также не преодолены [Китайский транзит, 2015].

Заключение. Современный исследовательский горизонт позволяет утверждать: реализация тихоокеанской стратегии, включающая развитие приграничья, пока находится в поле координат, которые свидетельствуют о наличии временного разрыва между благими намерениями российской политической элиты, предпринимателей и реалиями. История частного примера «поворота России на Восток» показывает, что в этих целях принимались и дополнялись

программы развития региона, вкладывались немалые деньги в проекты, давшие пока дали больше демонстрационный эффект Центра интегрировать Россию, чем социально-экономический эффект. За фактически 20-летний период позиции разных составов Приморской администраций на сотрудничество с Китаем в области транспортного коридора «Приморье-2», находясь под влиянием целого комплекса политических обстоятельств, хотя и медленно, но менялись в сторону прагматического решения. В реализации проекта были заинтересованы различные акторы, которые проявляли чаще всего тактику намерений, именно ей и соответствует масштаб введенных новых объектов и новых технологий. Проблема формирования государственно-частного партнерства на Дальнем Востоке по-прежнему остается сдерживающим фактором «Тихоокеанского разворота» в целом и участия в проекте МТК. В то же время проекты дали путевку частному капиталу в транспортно-логистическом кластере Приморья.

Примечания

*В состав учредителей ОАО вошли Фонд имущества Приморского края, Дальневосточная железная дорога, администрация Хасанского района и ОАО «Трансвязьстрой». Со стороны Китая в провинции Цзилинь железнодорожную линию до госграницы взялась обслуживать акционерная компания – «Северо-Восточная Азия», строившая дорогу одновременно с «Золотым звеном». Первый поезд прошёл здесь 25 февраля 2000 г.

Библиографический список

1. *Бурлаков В. А.* Проект «Туманган» и игра геополитических интересов в Северо-Восточной Азии в 90-е годы XX века. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2007. 224 с.
2. *Варакина Е.* Китайские инвесторы обсудили строительство «Большого порта Зарубино» // [Электронный ресурс]. – 2014. URL: <http://primorsky.ru/news/common/78018/> (дата обращения: 12.01.2016).
3. *Винокуров Е.* Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше / Е. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. Отраслевой обзор. Алматы: Евразийский Банк Развития, 2009. 58 с.
4. *Власенко Н.* Коридоры в страны АТР // Золотой Рог. 01.02.2011. [Электронный ресурс]. URL: http://www.zrpress.ru/business/dalnij-vostok_01.02.2011_40823_koridory-v-strany-atr.html (дата обращения 12.04.2015).

5. Гулидов Р. В. «Проект «Гуманган»: вымысел и реальность // Пространственная экономика. 2012. № 1. С. 90–108.
6. ДВЖД предложила для экспорта леса в Китай использовать возможности пограничного перехода Махалино – Хуньчунь // [Электронный ресурс]. – 2013. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnye-gruzoperevozki/dvzhd-predlozhila-dlia-ieksporta-lesa-v-kitai-ispol%27zovat%27-vozmozhnosti-pogranichnogo-perekhoda-makh/> (дата обращения: 09.04.2014).
7. Забровская Л. В. Шестисторонние переговоры: будет ли продолжение? // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2012. № 1. С. 7–16.
8. Интервью А. С. Ващук с работниками Администрации муниципального образования Хасанский район, Славянка. 14 июля 2014 г.
9. Каспэ С. И. Центр и вертикаль: политическая природа путинского президентства // Полития. 2001. № 4. С. 5–24.
10. Китайский транзит через МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» остается под денежным вопросом // [Электронный ресурс]. – 2015. URL: <http://primamedia.ru/news/economics/10.09.2015/459897/kitayskiy-tranzit-cherez-mtk-primore-1-i-primore-2-osta.html> (дата обращения: 05.02.2016).
11. Китайцы хотят взять в аренду дальневосточный порт Зарубино // Золотой Рог. 2003. 19 марта // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/press/261809/> (дата обращения: 12.02.2016).
12. Лабюк А. И. Изменения в транспортно-логистической системе Приморского края: ТОР Зарубино и проект Свободного порта Владивосток // Первый круглый стол по вопросам экономического сотрудничества провинции Цзилинь Китая и Тихоокеанской России 31 августа 2015 г. Чанчунь (Китай), 2015. С. 47–53.
13. Ларин В. Л. В тени проснувшегося дракона: Российско-китайские отношения на рубеже XX–XXI веков. Владивосток: Дальнаука, 2006. 424 с.
14. Ларин В. Л. Векторы желаемого и пределы возможного: Некоторые замечания к разработке стратегии России в АТР в первой половине XX в. // Тихоокеанская Россия в системе международных отношений и обеспечения безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе: опыт последних лет и грядущие перспективы. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2012. С. 13–36.
15. Ларин В. Л. О перспективах вовлечения Тихоокеанской России в проект «Экономического пояса нового шёлкового пути» // Первый круглый стол по вопросам экономического сотрудничества провинции Цзилинь Китая и Тихоокеанской России 31 августа 2015 г. Чанчунь (Китай), 2015. С. 8–11.

16. *Маммен А.* Заявка Путина на власть: конец российского федерализма? // Полис. Политические исследования. 2000. № 5. С. 70–80.
17. Международные транспортные коридоры привяжут к Владивостоку // [Электронный ресурс]. – 2016. URL: <http://vladnews.ru/3890/aktualno/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-privyazhut-k-vladivostoku.html> (дата обращения: 10.03.2016).
18. *Моисеева Л. А.* История предпринимательства на Дальнем Востоке России (конец XX – начало XXI в.) / Л. А. Моисеева, А. С. Ващук. Владивосток, Дальнаука, 2006. 348 с.
19. *Песцов С. К.* Азиатско-Тихоокеанский регионализм: институциональная архитектура формирующегося регионального сообщества // Тихоокеанская Россия в системе международных отношений и обеспечения безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе: опыт последних лет и грядущие перспективы. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2012. С. 37–53.
20. Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России / отв. ред. И. А. Макаров. М.: Международные отношения, 2016. 448 с.
21. Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 N 382-па «Об утверждении Государственной Программы Приморского края «Экономическое развитие и инновационная экономика Приморского края на 2013 – 2017 годы» // [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/494218965> (дата обращения: 10.12.2015).
22. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (с изменениями и дополнениями) // [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru/1587083/1/#ixzz3X8qJLnOd> (дата обращения: 12.04.2015).
23. Проект «Программы социально-экономического развития Приморского края на 2013–2017 годы» // [Электронный ресурс]. URL: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/economics/program-of-socio-economic-development-of-the-primorsky-territory-for-5-years-2013-2017.php> (дата обращения: 10.02.2016).
24. *Савченко А. Е.* Эффективность государства как проблема новейшей истории России и Китая: сравнительный анализ / А. Е. Савченко, С. А. Иванов // Россия и АТР. 2012. № 1. С. 155–165.
25. *Саква Р.* Путин выбор России. М.: ОЛМА ПРЕСС, 2005. 480 с.
26. Стенограф. отчёт о совещании по социально-экономическому развитию Дальнего Востока и сотрудничеству со странами Азиатско-Тихоокеанского региона // [Электронный ресурс]. – 2010. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/8234> (дата обращения: 01.12.2015).

27. Стратегический глобальный Прогноз 2030. Расширенный вариант /под ред. акад. А. А. Дымкина. ИМЭМО. М.: Магистр, 2011. 480 с.
28. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030. М.: Государственное унитарное предприятие «РОСМОРПОРТ», 2011. 218 с.
29. Текущий архив стивидорной компании ОАО «Морской порт в бухте Троицы». 2010–2014 гг.
30. Тихоокеанская Россия 2030: сценарное прогнозирование регионального развития /под ред. П. А. Минакира. Хабаровск: ДВО РАН, 2010. 560 с.
31. Тихоокеанская Россия. Стратегия социально-экономического развития Приморского края на 2004-2010 гг./ под общ. ред. С. М. Дарькина. Владивосток: Дальнаука, 2003. 45 с.
32. Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». Проект. 21.05.2014 // [Электронный ресурс]. URL: www.minvostokrazvitia.ru/upload/iblock/75a/DVBR2025.pdf (дата обращения: 10.03.2016).
33. Федеральный закон от 13.07.2015 N 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» // [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596 (дата обращения: 12.12.2015).
34. Федеральный закон от 4 января 1999 г. N 4-ФЗ «О координации международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // [Электронный ресурс]. URL: <http://constitution.garant.ru/act/federative/179963> (дата обращения: 15.01.2015).
35. *Холоша М. В.* Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал / М. В. Холоша, Р. В. Гулидов // *Пространственная экономика*. 2011. № 2 (26). С. 178–181.
36. *Холоша М.* МТК в Приморье требуют многостороннего международного сотрудничества // [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/society/22.06.2015/445227/mtk-v-primore-trebuyut-mnogostoronnego-mezhdunarodnogo-sotrudnichestva-mihail-ho.html> (дата обращения: 10.02.2016).
37. *Холоша М.* Российский транзит под разными углами зрения: или дальневосточные аспекты развития транзита в России // *Морские порты*. 2010. № 6 (87). С. 38–44 // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dniimf.ru/ru/russian-transit> (дата обращения: 12.04.2015).
38. *Холоша М. В.* Возможности развития международного транспортного пространства Северо-Востока Азии с участием Приморского края // *Проблемы транспорта Дальнего Востока. Пленарные доклады юбилейной десятой международной научно-практической конференции, посвященной 200-летию адмирала Г. И. Невельского*. 2–4 октября 2013 г. Владивосток: ДВО Российской Академии транспорта, 2013. 88 с.

39. Integrated Transport Infrastructure And Cross-border Facilitation Study For the Trans-GTR Transport Corridors. Individual Country Report Russian Federation. Greater Tumen Initiative. 2013. URL: <http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/pdf/GTI%20corridors%20Study%20Russia%20final%20report%20small.pdf> (дата обращения: 20.02.2016).

40. Nazdratenko Evgenii I. Participation of the Primorsky Territory in the Tumen River Area Development Project // Материалы конференции по проекту на реке Туманной стран-участниц проекта. 7–9 февраля 1996 г. Ниигата, 1996. С. I-2-3–I-2-4.