

# МТК ПРИМОРЬЯ: КАКОВ РЕАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ?

**«Мы не имеем расчетов — мы имеем мнения экспертов».**

**Из выступления одного из спикеров на круглом столе по реализации Закона «О свободном порте Владивосток» 2 октября 2015 года, ДВФУ, о. Русский.**



ОЦЕНКИ КОНТЕЙНЕРНОГО ТРАФИКА ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ (МТК) «ПРИМОРЬЕ-1» И «ПРИМОРЬЕ-2» НА 2020 И 2030 ГОД С НЕБОЛЬШИМИ ВАРИАЦИЯМИ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ПРИ ОБЩЕМ ОБСУЖДЕНИИ ТЕМЫ МТК ПРИМОРЬЯ ДО НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ. ОДНАКО, КОГДА РЕЧЬ ЗАХОДИТ О КОНКРЕТНЫХ ПАРАМЕТРАХ ЭТИХ ПРОЕКТОВ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ ЭКСПЕРТНЫХ МНЕНИЙ ЯВНО НЕДОСТАТОЧНО — НЕОБХОДИМ БОЛЕЕ ПРАГМАТИЧНЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ ИХ ОРГАНИЗАЦИИ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ.

**СЕРГЕЙ ОСТРОПОЛЬЦЕВ, ДИРЕКТОР ООО «АССО-ИНВЕСТ КОНСАЛТИНГ», ВЛАДИВОСТОК**

## МНЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ О ПОТЕНЦИАЛЕ МТК ПРИМОРЬЯ

Идея создания международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2» возникла в середине 90-х годов в рамках концепции Института экономических исследований стран Северо-Восточной Азии (ERINA, Япония). В основе идеи, которая нашла отражение в «Стратегии социально-экономического развития Приморского края на

2004–2010 годы», лежит «перехват некоторой части контейнеропотока трансконтинентального азиатско-американского транспортного коридора «Восток — Запад», объединяющего северо-восточные провинции Китая и западное побережье США». Различие коридоров заключается во включении в их схему разных портов перевалки: для МТК «Приморье-1» — это порты Владивосток и Находка, для МТК «Приморье-2» — порты Посыет и Зарубино. Ключевые факторы, указанные в качестве обоснования привлекательности предлагаемых коридоров: а) сокращение транзитного времени доставки контейнера и б) короткий «морской» доступ северных китайских провинций в страны АТР.

Предпринятая в 2010 году секретариатом «Расширенной Туманганской инициативы» (РТИ) попытка оценить транзитный потенциал морского порта Зарубино представляет собой обобщение мнений 15 экспертов (из них только 10 — представители стран, генерирующих или поглощающих потенциальный трафик контейнеров) относительно перспектив потенциального грузопотока (см. «Потенциал бухты Троицы в Приморском крае», «МП» №5-2011). С учетом обозначенных в статье географических границ потенциальной грузовой базы представленные мнения относятся не только к порту Зарубино, но и в целом к МТК Приморья.

Более того, конкурентами за потенциальную грузовую базу автономного района Внутренняя Монголия (Китай) и собственно Монголии, помимо портов Приморья, являются более выгодные с точки зрения логистики шесть морских портов провинции Ляонин и Хэбэй. Суммарный контейнерооборот этих портов в 2012 году, по данным лондонской консалтинговой компании Drewry Shipping Consultants, составил 27,6 млн TEU.

ТАБЛ. 1. ДОЛИ КОНТЕЙНЕРОБОРОТА В АТР НА РАЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ПЕРЕВОЗОК

| НАПРАВЛЕНИЯ                          | ДОЛЯ В АТР,<br>% |
|--------------------------------------|------------------|
| ТРАНСТИХООКЕАНСКОЕ                   | 16,6             |
| ЕВРОПА — ДАЛЬНИЙ ВОСТОК              | 14,9             |
| СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА — СРЕДНИЙ ВОСТОК    | 0,8              |
| ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — СРЕДНИЙ ВОСТОК      | 4,6              |
| СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА — ЮЖНАЯ АЗИЯ        | 1,1              |
| ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — ЮЖНАЯ АЗИЯ          | 3,8              |
| СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА — ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА | 3,6              |
| СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА — АФРИКА            | 0,6              |
| СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА — АВСТРАЛИЯ         | 0,5              |
| ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА   | 3,3              |
| ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — АФРИКА              | 3,1              |
| ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — АВСТРАЛИЯ           | 3,4              |
| РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРАФИК АЗИИ             | 42,5             |
| РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРАФИК СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ | 1,2              |

Источник: Drewry Shipping Consultants.



Обработанные секретариатом РТИ мнения экспертов относительно МТК Приморья были сведены к двум цифрам контейнерного трафика: к 2020 году — порядка 2,5 млн TEU, к 2030 году — до 6,5-7,0 млн TEU, с общим разбросом мнений от 1,5 млн до 10 млн TEU. При этом авторы опроса прямо указали, что «представленный результат является лишь экспертной оценкой потенциала».

Эти оценки трафика с небольшими вариациями используются при общем обсуждении темы приморских МТК до настоящего времени. Однако, когда речь заходит о конкретных проектах, представленных экспертных мнений явно недостаточно — необходим более прагматичный взгляд на проблему.

### КОНТЕЙНЕРООБОРОТ В АТР

Суммарный контейнерооборот, генерируемый и поглощаемый в АТР, в 2012 году, по оценкам Drewry, составил примерно 132 млн TEU. Величина впечатляет, однако она весьма неоднородна (см. табл. 1. Доли контейнерооборота в АТР на разных направлениях перевозок).

Среди перечисленных в таблице 1 направлений для нас интересны только два — транстихоокеанское и региональный трафик Азии, поскольку только они имеют возможность использования потенциальных преимуществ МТК Приморья.

Статистика Drewry по указанным направлениям представлена в таблице 2. По данным экспертов Drewry, региональный трафик Азии включает в себя и каботажные контейнерные перевозки Китая. То есть фактически мы имеем три направления, каждое из которых необходимо рассматривать отдельно.

В данной статье мы подробно рассмотрим одно — транстихоокеанское направление. Отметим только коротко объемы и привязку к Приморью другого — регионального трафика Азии. Так, суммарный морской контейнерооборот внутри Азии по итогам 2012 года составил 33,3% от общего объема контейнерных перевозок в мире и достиг 56,1 млн TEU, в том числе каботажный контейнеропоток Китая составил 20 млн TEU.

ТАБЛ. 2. ТОРГОВЫЕ МАРШРУТЫ АТР С ПОТЕНЦИАЛОМ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ МТК ПРИМОРЬЯ, 2012 Г.

| НАПРАВЛЕНИЯ              | ТЕУ x 1000 |          |       |
|--------------------------|------------|----------|-------|
|                          | Восточное  | Западное | Всего |
| ТРАНСТИХООКЕАНСКОЕ       | 14421      | 7498     | 21919 |
| РЕГИОНАЛЬНЫЙ ТРАФИК АЗИИ | -          | -        | 56126 |

Источник: Drewry Shipping Consultants.

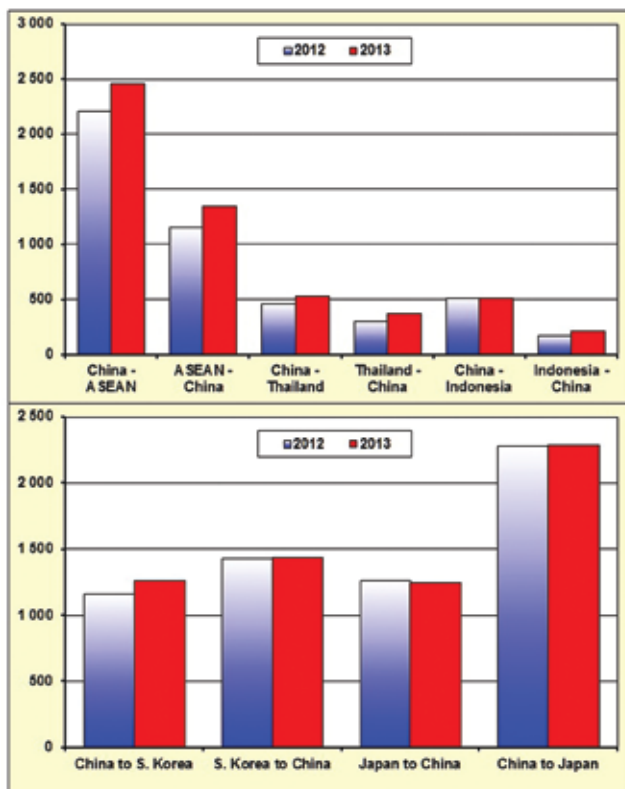


РИС. 1.



РИС. 2.

Статистика Drewry, приведенная на диаграмме (рис. 1), позволяет выделить из общего объема регионального трафика те компоненты контейнеропотока, которые генерируются или поглощаются Китаем и имеют возможность воспользоваться потенциальными преимуществами МТК Приморья, в частности это направления Китай – страны АСЕАН, Китай – Индонезия, Китай – Южная Корея и Ки-

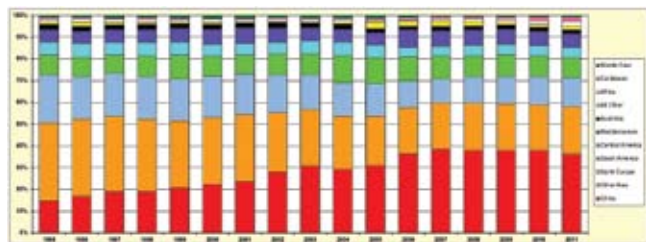


РИС. 3.



РИС. 4.

тай – Япония. Совокупный трафик по этим направлениям в 2013 году составил около 10,7 млн TEU.

## ТРАНСТИХООКЕАНСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ. КИТАЙСКАЯ СТОРОНА

Контейнерный трафик транстихоокеанского направления, помимо Китая, наполняется в портах еще шести стран АТР. Кроме того, необходимо учитывать, что генерация контейнеропотока на Северную Америку по побережью Китая неравномерна – вклад южных портов существенно более весом (рис. 2. Источник: ООО «АССО-Инвест Консалтинг», Zepol. «Топ-10 китайских портов-экспортеров в США», август 2015).

На противоположной стороне Тихого океана условно единый поток снова дезинтегрируется. Сначала на западное, восточное и южное побережья Северной Америки. Далее поток, входящий на западное побережье, разделяется еще на три неравные составляющие – западное побережье США, западное побережье Канады и западное побережье Мексики.

Соответственно, в анализе потенциала МТК Приморья необходимо последовательно отсеять от совокупного транстихоокеанского потока те составляющие, которые никогда не появятся в Приморье.

В статистике Drewry условный район «Дальний Восток» включает в себя, помимо Китая, следующие страны: Гуам, Гонконг, Японию, Россию, Южную Корею и Тайвань. В 2014 году доля контейнеров китайского происхождения в портах западного побережья США составила 62,8%<sup>1</sup>.

Доля импорта из Китая в портах США не статична (рис. 3. Источник: Martin Associates, Changing Trade Patterns, Jan. 2013). Если до 2006 года доля китайского импорта в США имела ярко выраженную тенденцию к росту, то в 2007 году параметр относительно стабилизировался и в настоящее время имеет небольшую тенденцию к снижению. Одна из причин – удорожание рабочей силы Китая и перенос производств во Вьетнам, Малайзию и другие страны АТР, постепенно перехватывающих у Китая часть его экспортного потока на США. Кроме того, необходимо принять во внимание недавно подписанное США и двенадцатью странами АТР соглашение о транстихоокеанском партнерстве (ТТП), по мнению ряда экспертов, имеющее ярко выраженный акцент противопоставления Китаю.

На тихоокеанском побережье Китая расположено 26 крупных портов, включая Гонконг. Промышленный потенциал, генерирующий контейнеризируемый экспорт Китая, расположен весьма неравномерно (рис. 4. Источник: Industrial Clusters in China: Policy tools for further and more balanced development, Federico Frattini, University of Ferrara, 2013).

Как видно, потенциальная зона генерации контейнеропотока для МТК Приморья, северо-восточные провинции Китая (СВК) Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин далеко не лидеры. В качестве предварительного ориентира можно отметить, что доля СВК во внешнеторговом обороте Китая по итогам 2012 года составила 4,3%<sup>2</sup>. Необходимо также учесть, что в СВК локализовано производство, продукция которого имеет сравнительно меньший потенциал контейнеризации, что уменьшает относительную долю СВК в генерации контейнеропотока для транстихоокеанского направления.

Отмеченные выше факторы также не статичны. В частности, смещение акцентов в размещении производствен-

<sup>1</sup> ООО «АССО-Инвест Консалтинг», Zepol. «Топ-20 океанских портов США», 2014.

<sup>2</sup> Северо-Восток Китая в 2012 г.: политика, экономика и социально-демографическое развитие, ИИАЭ ДВО РАН, Информационно-аналитический бюллетень №30(228).

ного потенциала Китая в период 2000–2013 годов, а также развитие портов Бохайской зоны привело к постепенному росту контейнерного трафика (все направления) портов береговой линии провинции Ляонин с 3% до примерно 8% в общем трафике. Несмотря на отмеченный рост, доля порта Далянь в транстихоокеанском направлении на середину 2015 года составила всего 1,45% в общем трафике контейнеров на порты западного побережья США.

Потенциал трех северо-восточных провинций Китая с точки зрения использования преимуществ МТК Приморья далеко не равнозначен. Например, в отличие от провинции Хэйлунцзян, ее южные соседи — провинции Цилинь и Ляонин — имеют достаточно разветвленную железнодорожную сеть как меридионального, так и широтного направления, сформированную вокруг центрального двухпутного электрифицированного хода Далянь — Харбин с параллельной пассажирской высокоскоростной линией, что позволяет частично разгрузить сеть общего пользования под грузовые перевозки.

Кроме того, провинция Ляонин имеет протяженную береговую линию, на которой расположено четыре морских порта. С учетом порта Циньхуандао, находящегося вблизи границы провинции Ляонин, промышленность провинции имеет по факту пять доступных морских портов, суммарный контейнерооборот которых по итогам 2012 года составил 15,3 млн TEU.

Иными словами, потенциальные отправители контейнеров в Северную Америку из провинции Ляонин и значительной части провинции Цилинь могут воспользоваться адекватной схемой логистики на основе внутренней системы железных и автомобильных дорог (до 500–700 км) на юг, до портов Корейского и Ляодунского заливов.

МТК Приморья потенциально интересны грузоотправителям провинции Хэйлунцзян и частично северных районов провинции Цилинь. Вместе с тем доля провинции Хэйлунцзян в ВВП Китая на 2012 год составила порядка 2,6%, при этом структура используемого сырья и производимой продукции в провинции формирует преимущественно неконтейнеризируемую грузовую базу. Оценивая перспективы грузовой базы провинции, отметим еще одно обстоятельство — доля ВРП провинции Хэйлунцзян в ВВП Китая демонстрирует постепенную тенденцию к снижению — с 3,17% в 2000 году до 2,64 % в 2012 году.

### ТРАНСТИХООКЕАНСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ. СЕВЕРОАМЕРИКАНСКАЯ СТОРОНА

Перспективы контейнеропотока через МТК Приморья определяются не только отмеченными выше особенностями на китайской стороне транстихоокеанского направления. Свое влияние оказывает и специфика североамериканского рынка, поглощающего генерируемый в Китае грузопоток.

Прежде всего необходимо обратить внимание на неравномерное распределение населения по территории США и Канады. В частности, на территории условного района «Запад» проживает чуть более 20% населения США. По оценке Mercer Management Consulting, к 2025 году доля проживающего здесь населения несколько возрастет, однако общую картину это принципиально не изменит.

Схожая картина распределения населения характерна и для Канады. В целом можно утверждать, что наиболее емкая часть рынка как США, так и Канады локализована вдоль атлантического побережья. Например, порт Нью-Йорк обеспечивает немедленный доступ к 21 млн потребителей, при этом 1 день доставки груза увеличивает охват до 100 млн потребителей.

Данное обстоятельство создает определенные трудности с точки зрения организации поставки товаров из Китая в



РИС. 5.

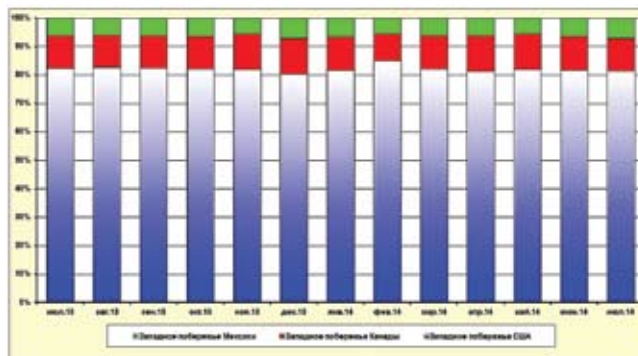


РИС. 6.

США и является причиной, по которой контейнеропоток на данном направлении идет не только в порты тихоокеанского побережья Америки, но и в порты Атлантического океана и Мексиканского залива. С учетом сложившихся систем распределения грузовых потоков и локализации наиболее емких сегментов американского рынка общая схема доставки китайских контейнеров в США имеет вид, близкий к схеме, показанной на рисунке 5.

Соответственно, транстихоокеанский контейнеропоток на Северную Америку формируется из трех: Дальний Восток — западное побережье, Дальний Восток — восточное побережье через Панамский канал и Дальний Восток — восточное побережье через Суэцкий канал. Иными словами, помимо прямого контейнеропотока из Китая непосредственно в порты тихоокеанского побережья Америки, используются сервисы на порты Мексиканского залива и атлантического побережья. В 2013 году распределение по еженедельным сервисам этих направлений имело в среднем следующую конфигурацию — 65%, 24,4% и 10,6% соответственно.

По данным Drewry, на начало 2000-х годов доля западного побережья США в обработке азиатского контейнеропотока составляла 84% против 16% для восточного побережья. В настоящее время доля восточного побережья фактически удвоилась. Стоит также отметить, что на протяжении последних лет соотношение контейнеропотоков восточного и западного плеча транстихоокеанского направления сохраняется стабильным — примерно на уровне 1,9–2,0.

Смещение акцентов было вызвано различными факторами, в том числе «долгоиграющими», которые начали и продолжают оказывать воздействие на распределение контейнеропотока по портам США в недалеком будущем: а) завершение реконструкции Суэцкого канала (август 2015 г.), б) ожидаемое завершение реконструкции Панамского канала (апрель 2016 г.), в) «каскадный» эффект за счет ввода в эксплуатацию мегаконтейнеровозов (в действии, с перспективой усиления эффекта до 2020–2022 годов).

>>>

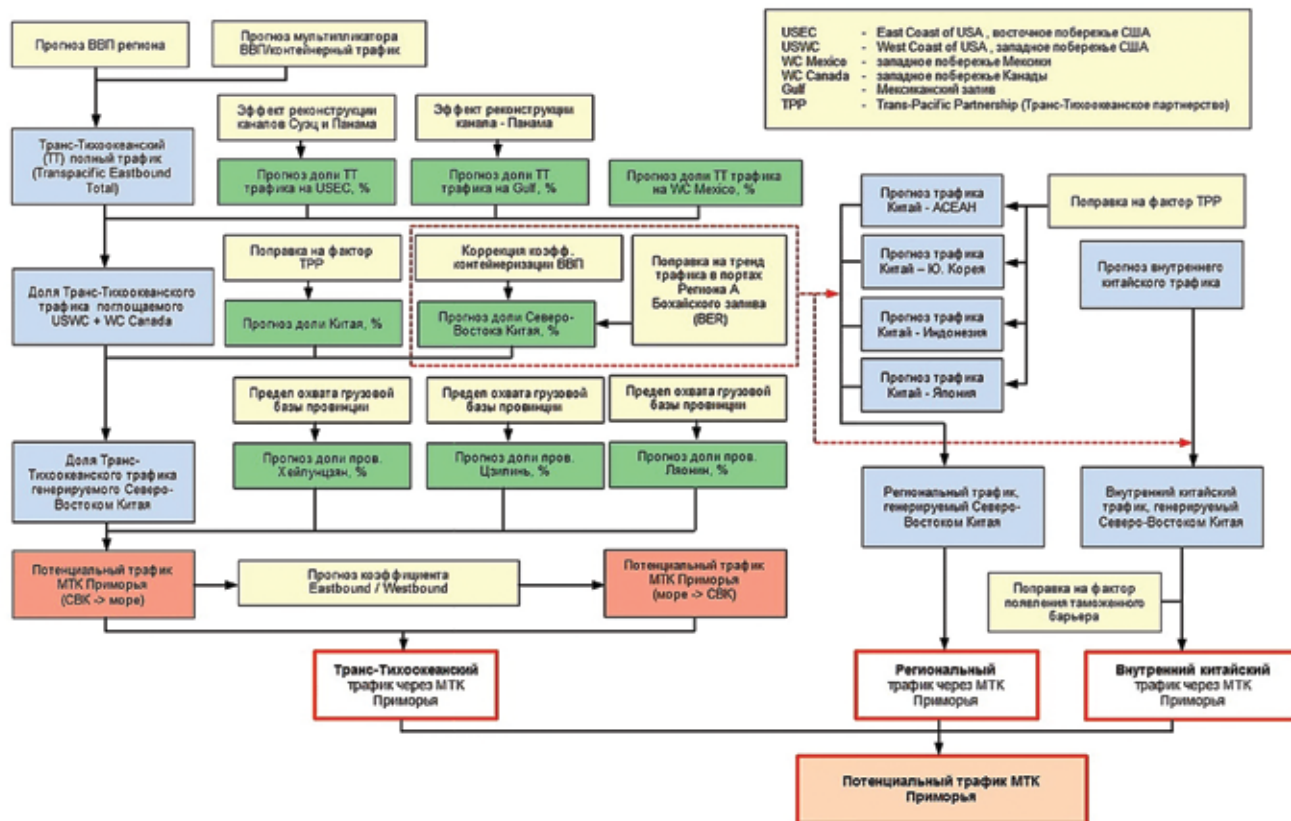


РИС. 7.

Значительный азиатский контейнеропоток в США по очевидным причинам вызывает желание смежных стран — Канады и Мексики — заработать, предоставляя транзитные услуги. Статистика Drewry свидетельствует, что доля Канады в перехвате контейнерного трафика на текущий момент составляет порядка 12,5-13%, доля Мексики — 7-7,5% (рис. 6. Источник: Eastbound Asia to WCNA Container Traffic, Drewry Container Insight, 09/2014).

Частичной потерей контейнеропотока через смежные страны в 2012 году озаботилась Федеральная морская комиссия США, которая провела специальное исследование и в июле 2012 года выпустила доклад, в котором детально рассмотрены преимущества и недостатки, включая налоговые, морских портов западного побережья США в сравнении с портами Канады и Мексики.

Один из выводов комиссии имеет прямое отношение к оценке перспектив МТК Приморья — несмотря на очевидный выигрыш на морском плече, общее время транзита контейнера до Чикаго или Мемфиса при использовании канадского транзитного коридора не дает значимого выигрыша, а в некоторых ситуациях приводит к росту общего времени доставки.

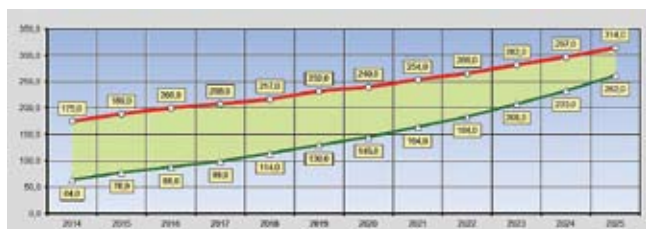


РИС. 8.

## ПОТЕНЦИАЛ МТК ПРИМОРЬЯ — РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА

Для оценки потенциального объема контейнерного трафика через МТК Приморья подготовлена эконометрическая модель, учитывающая представленный выше широкий спектр факторов и связанных с ними ограничений и трендов. Общая логика модели понятна из представленной схемы (рис. 7), отметим только следующее обстоятельство.

Вместо блока выбора маршрута для потенциальных отправителей провинций Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин используется упрощенный подход предельных значений охвата грузовой базы. Это позволяет очертить верхнюю границу максимальной загрузки МТК, оставляя нижнюю свободно плавающей, в зависимости от индивидуальных предположений о глубине охвата потенциальной грузовой базы и продолжительности периода поглощения рынком предлагаемого транзитного потенциала.

В нашем расчете верхняя граница коридора определяется следующими параметрами: потенциал МТК Приморья способен заинтересовать (как предел) 85% потенциальных отправителей провинции Хэйлунцзян, 45% — провинции Цилинь для транстихоокеанского направления и регионального трафика. Для каботажного трафика предельное поглощение предполагается на уровне 65% отправителей в обеих провинциях.

Анализ на основе представленных выше параметров свидетельствует, что потенциал МТК Приморья на горизонте 2020-2022 годов составляет порядка 240-260 тыс. TEU (рис. 8) против прогнозного потенциала в 2,5 млн TEU, основанного на усредненном мнении экспертов.

Нижняя граница на графике отражает наше мнение касательно перспектив глубины охвата потенциальной грузовой базы и продолжительности периода поглощения рынком транзитного потенциала МТК Приморья.

Для представления масштабов совокупной грузовой базы двух провинций — Хэйлунцзян и Цилинь — можно увеличить перечисленные выше параметры охвата грузовой базы до 100%. В такой ситуации на горизонте 2020–2022 годов мы получаем объем трафика порядка 480–515 тыс. TEU.

Как мы видим, результат анализа не совпадает с усредненными экспертными оценками. Разрыв более чем значителен. Что же в большей степени соответствует реальности?

Посмотрим на статистику Zepol, опубликованную в августе 2015 года, — топ-10 китайских портов, перерабатывающих экспортный контейнерный трафик на США. В период с 01.01.2015 г. по 08.05.2015 г. порт Далянь обработал 78,7 тыс. TEU на США. Подчеркнем, что порт Далянь входит в условную группу «А» портов Бохайской зоны, которая целенаправленно сфокусирована на ось север — юг между провинциями Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин<sup>3</sup>.

Спроецировав этот фактический результат на ожидаемый годовой объем перевалки и приняв во внимание относительно устойчивую сезонность загрузки сервисов на данном направлении, любой желающий получит ответ на поставленный выше вопрос — грузовая база СВК (провинции Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин) на транстихоокеанском направлении в 2015 году может составить порядка 270–300 тыс. TEU. Какую долю из этого объема планирует захватить МТК Приморья?

## В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безусловно, полученный нами результат анализа не отменяет идею международных транспортных коридоров в



Приморье. Однако их масштаб, соответствие инвестициям и ожидаемой отдаче, масштабы ожидаемого вклада МТК в развитие Приморского края, в том числе в реализацию проекта «Свободный порт Владивосток», должны быть скорректированы. ■

<sup>3</sup> The Port System in Northern China, Lin Feng, Dalian Maritime University China and Theo Notteboom, ITMMA, University of Antwerp, Belgium, PTI 61 February 2014.