

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ (МТК) «ПРИМОРЬЕ-1» И «ПРИМОРЬЕ-2» В ПРОЕКТЕ «ПОЯСА И ПУТИ»

Голов Сергей Викторович

Магистр 1-го курса обучения

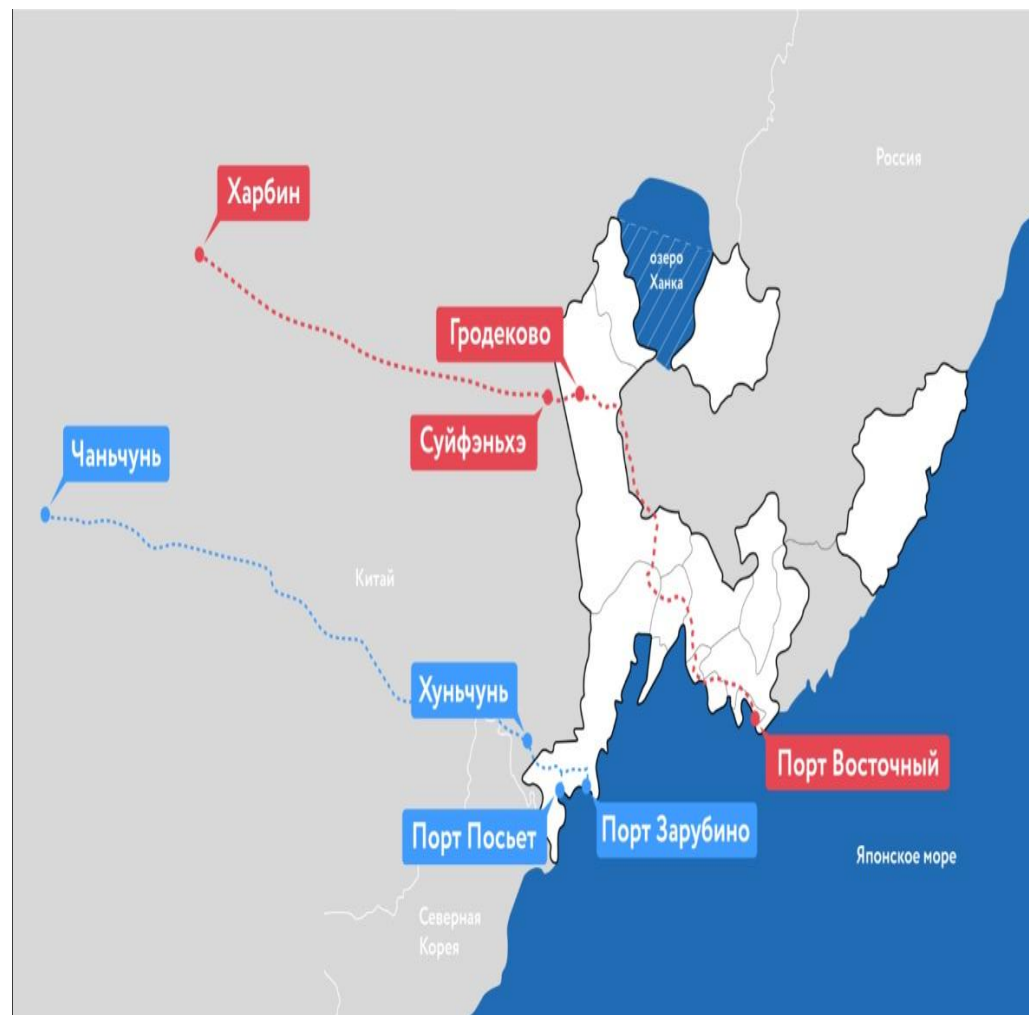
Уральского федерального университета

Направления: Глобальная и региональная безопасность и урегулирование конфликтов

Email: [job.golov\\_sv@mail.ru](mailto:job.golov_sv@mail.ru)

VK: [https://vk.com/golov\\_sv](https://vk.com/golov_sv)

Транспортный и логистический потенциал российского Дальнего Востока во многом связан с международными транспортными коридорами (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Необходимость интенсивного развития этих транспортных путей обсуждалась еще с начала 1990-х годов, но конкретная работа по ним началась лишь недавно – в рамках реализации глобального экономического проекта «Один пояс, один путь» [1].

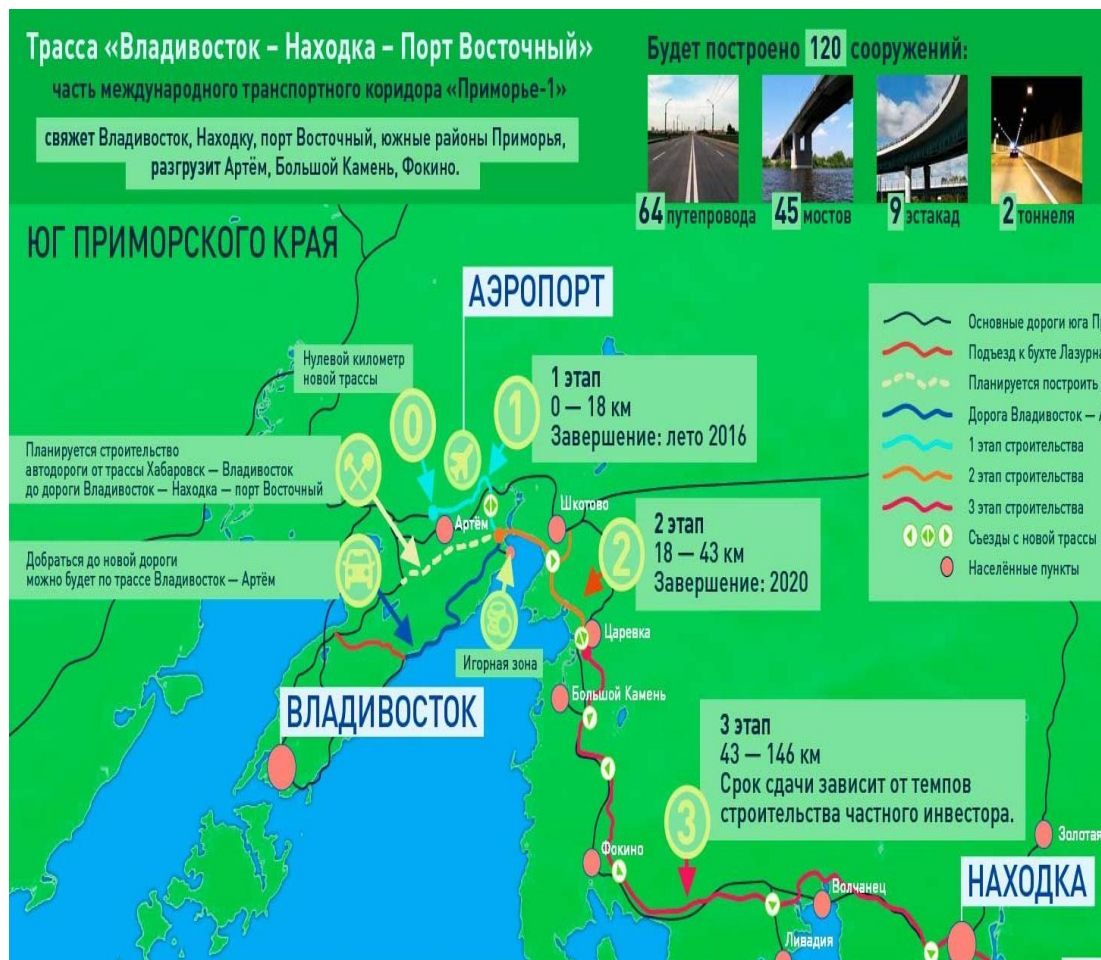


- ⋯ МТК Приморье-1
- ⋯ МТК Приморье-2

Растущий интерес китайской стороны к развитию дальневосточных МТК обусловлен двумя факторами. Во-первых, возможностью соединить северо-восточные провинции КНР (прежде всего, Хэйлунцзян) с незамерзающими морскими портами Находка и Владивосток и, как результат, обеспечить стабильный круглогодичный транзитный грузооборот по морю [2].



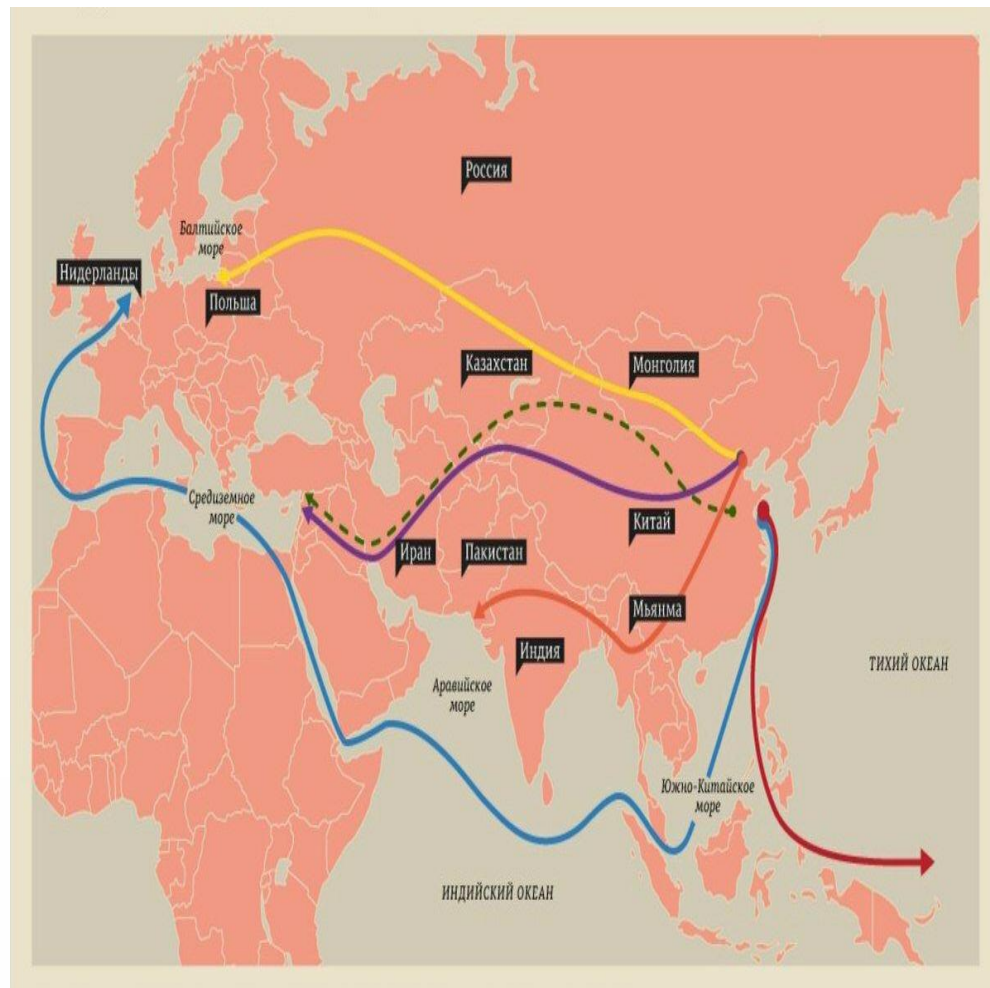
Вторая причина – сокращение транспортного плеча перевозок на 250 – 400 км., что позволяет уменьшить итоговую стоимость товара, а также сократить время его доставки [3]. По этой причине китайская сторона готова выделять значительные средства для развития и модернизации российских участков МТК [3].



Важно отметить, что данный процесс получил неоднозначную оценку в РФ. С одной стороны, многие политические деятели положительно характеризуют вовлеченность КНР в развитие инфраструктурной составляющей Дальнего Востока. Например, глава Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов заявил в сентябре 2019 г., что китайское участие в модернизации российских МТК – залог долгого и продуктивного сотрудничества в рамках «Пояса и пути» [4].

С другой стороны, некоторые эксперты склонны считать, что развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» (особенно в контексте текущей международной обстановки) не является для КНР приоритетной задачей. Напротив, с середины 2019 г. все большее внимание в рамках ОПОП предлагается уделять маршрутам, проходящим по Центральной Азии и странам Ближнего Востока [2].

В таком контексте весьма вероятной становится перспектива уменьшения потока китайских инвестиций в вышеуказанные проекты, а также увеличение сроков выполнения отдельных этапов модернизации.



## Литература

- 1. Гемуева К. Реалии экономического сотрудничества России и Китая — основания для оптимизма? // Российский совет по международным делам. 28.12.2017. URL: [https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/realii-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya-osnovaniya-dlya-optimizma/?sphrase\\_id=34521894](https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/realii-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya-osnovaniya-dlya-optimizma/?sphrase_id=34521894) (дата обращения: 18.02.2020).
- 2. Степанов И. Арктика и Дальний Восток — вместе. Всерьез и надолго? // Российский совет по международным делам. 16.07.2019. URL: [https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/arcticpolicy/arktika-i-dalniy-vostok-vmeste-vserez-i-nadolgo/?sphrase\\_id=34521894](https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/arcticpolicy/arktika-i-dalniy-vostok-vmeste-vserez-i-nadolgo/?sphrase_id=34521894) (дата обращения: 18.02.2020).
- 3. Китайский пограничный г. Хуньчунь активизирует строительство международного транспортного коридора «Приморье-2» // Жэньминь жибао. 15.01.2020. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2020/0115/c31518-9648831.html> (дата обращения: 18.02.2020).
- 4. Китай готов достроить транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» // ИА «Prima-media». 03.09.2019. URL: <https://primamedia.ru/news/849730/> (дата обращения: 18.02.2020).