**“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊发展构想**

*（参考译文）*

**一、总则**

鉴于俄罗斯地处亚太地区的地缘政治属性及持续融入亚太地区经济和地缘政治空间的背景，强化俄罗斯在亚太地区的地位具有特殊意义。

根据2012年5月7日俄联邦总统第605号令《关于落实俄罗斯联邦外交方针措施的命令》和2013年2月12日俄联邦总统批准的《俄罗斯对外政策构想》，俄应积极参与亚太地区一体化进程。

“滨海1号”、“滨海2号” 国际运输走廊（以下简称国际运输走廊）是挖掘俄远东运输潜力的重要举措。开发该走廊不仅同俄罗斯对外政策发展密切相关，也同该走廊所处的特殊地缘经济地位及其相关的国际联系、国际一体化、边境合作的特殊性紧密相联。

《“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊发展构想》（以下简称《构想》）中使用的术语定义如下：

“国际运输走廊”—交通运输线总称（包括现有的和新建的），这些线路途经若干国家（包括多种运输方式），保证国际运输线上的客货运输。

国际运输走廊的概念包含基础设施、调控措施和制度规范等组成部分。

“滨海1号”国际运输走廊：“哈尔滨—牡丹江—绥芬河/波格拉尼奇内，绥芬河/格罗杰科沃，东宁/波尔塔夫卡—乌苏里斯克—符拉迪沃斯托克港/东方港/纳霍德卡港”—海上航线；

“滨海2号”国际运输走廊：“长春—吉林—珲春/克拉斯基诺，珲春/马哈利诺（卡梅绍瓦亚）—扎鲁比诺港—海上航线。

“滨海1号”和“滨海2号”国际运输走廊的线路根据综合研究大图们江地区运输走廊基础设施和过境便利化措施的工作报告确定。该报告在中国、蒙古、韩国和俄罗斯四国《大图们江倡议》（该倡议由联合国开发计划署1991年7月根据东北亚国家地区援助计划制定）政府间合作交通委员会第二次会议（2012年，束草市，韩国）审议，并在2013年8月1日第三次会议上通过。

包括建设和改造“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊基础设施及相关法律和组织工作，旨在促进经俄国际货物运输的持续增长。

考虑到俄罗斯持续融入亚太地区一体化，要求持续开发“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊综合项目。这些项目包括：

基础设施：俄边境口岸；公路和铁路；港口附近车站和过境站点；港口（集装箱码头）吞吐能力；

调控措施：消除行政壁垒，优化过境俄的国际货运运输；签署俄中政府间协议，确定双方政府部门合作的程序和条件；

制度化举措：确定“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊管理机构（以下称项目办公室）的工作种类、形式、范畴，运营原则和人员构成。

制定和实施《构想》旨在促进国家和地区经济持续增长，保证远东地区社会稳定，形成和发展途经地区的竞争优势。

《构想》确定了国家实施“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊政策的目标、任务、机制和基本方向。

建设“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊旨在巩固相关国家经济合作，加快俄罗斯参与亚太国家经济一体化进程，促进相关地区，首先是远东和贝加尔地区的经济社会发展。

建设“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊的任务包括：提高运输效率，降低风险和运费，确保货物完好及时送达。将通过建设、升级和改造基础设施、提高过货能力、优化供货模式、建设现代化物流中心和消除行政壁垒等措施，提高货物运输效率。

该《构想》 的制定参照了俄远东发展部进行的 “滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊研究工作及相关财经模型。

中国发货方将是“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊的重要货源。大图们江倡议交通委员会工作框架下已确认其他国家参与该项目的可能性。

根据对中国东北省份和远东（包括俄中之间）商品货运量特性的研究和分析，货源被分为5类。

1. **经滨海边疆区各港口的国内货运。**

 此类货运包括俄进出口货运以及在欧洲和亚洲之间的中转货运。2015年，货运量超过1亿吨，到2020年可增至1.2亿至1.6亿吨。俄远东原料基地开发是本地区货运量增长的关键因素。据预测，到2020年远东煤炭、铁和金属矿石开采量可达5500万吨。开采的矿产原料将主要在纳霍德卡港、东方港、瓦尼诺港、中国和蒙古国集中转运。

　　与此同时，俄远东地区出口货物主要经海路运输，包括运往欧洲和亚洲的过境货物。运输途经的陆路口岸在“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊范围之内。

尽管上述货流不是“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊的目标货源，但在规划国际运输走廊项目基础设施过货能力时必须考虑到这部分货运量。

上述货源自乌苏里斯克至纳霍德卡段运输中有使用“滨海1号”部分路段的可能。除此区域外的运输走廊对上述货流不具吸引力。

1. **中俄陆路货运。**

中俄在远东地区的贸易往来主要是俄对华出口原料、建筑材料和化肥。开发“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊可以改善俄中之间的货物运输条件，但无法大幅增加此类货物贸易额。即便考虑到开发国际运输走廊的因素，预计截至到2020年此线路的货运量可增长到3500万吨/年。

1. **中国东北地区同其他国家的外贸货运。**

中国东北地区向亚太国家的进出口货物主要通过辽宁省港口转运。据不同统计，2015年货运量为700万吨/年至1000万吨/年，且有巨大发展潜力。在俄境内中转如此规模的货物，必须提高本地区的公路、港口过货能力，并为货物过境滨海边疆区建立简便快捷的运输制度。

1. **经中国至中亚的过境货运、中国向亚太国家转口或运往无出海口中亚国家的货运。**

2015年此类货物运量有限，约1000万吨，但品目繁多、产地复杂和运输地广泛。

**５、中国东北地区（黑龙江、吉林、辽宁）到中国中部和南部省份之间的国内货运。**

此类货运主要经辽宁省海港和连接东北和中部省份的铁路运输。2015年货运量为2.5亿至3亿吨。从东北省份（吉林、黑龙江）运至南部和中部省份的货物量为2.5亿吨/年至3亿吨/年。铁路运力已饱和，未来货流主要经辽宁省港口（大连、营口等）运输。据分析，过去25年，中国铁路货运量年增幅为5%至6%，而铁路运力增长不足。中国铁路平均货运强度达到了3045万吨/公里，居世界首位。相关省份城市到港口的平均距离超过1000公里，因此物流费用很高。取道滨海边疆区货运路线，作为替代线路具有吸引力，将把陆路货运距离缩短200公里至500公里，运费降低10%至40%。

基于上述，可以得出结论，到2030年通过“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊转运的货运量可达4500万吨/年，其中经“滨海1号”运输700万吨集装箱货物，经“滨海2号”运输2300万吨粮食（小麦、大豆、稻米）和1500万吨集装箱货物。承载如此规模货运量将最大限度地开发俄远东地区各港口、铁路和其他物流基础设施的运力。

可以看出，俄滨海边疆区港口对中国地区货运具有吸引力，并可确定国际运输走廊的整体运力指标。与公路和铁路运输不同，滨海边疆区海港货运的吸引力在于发货地到港口的距离、运输公司费率和沿线相关设施的费用。一般来说，对短途（500公里）运输而言，因无需转运即可将货物直接运达指定目的地，公路比铁路有利。但长途运输铁路更为便宜。为提高计算转运规模的精确度，根据所使用运输方式的不同（铁路或公路），将中国东北省份的发货商进行分类。在核算货物由始发地到目的地合理支出的基础上，对货物分拨做出分析。通过比较中国东北各大城市通过大连和通过滨海边疆区港口各种运输方式的价格比较，可以看出滨海边疆区港口运输的辐射区域。

中国相关省份可以划分为三类区域：第一类区域（完全辐射区），包括同俄罗斯毗邻的黑龙江省和吉林省的城市。无论铁路还是公路运输，从这些城市经俄罗斯港口运输都比经大连便宜；第二类区域（局部辐射区），该区域只有通过公路运输才更便宜；第三个区域（国际交通走廊），各种方式运输都要落后于大连港。

根据货流规模预测，到2020年辽宁省港口运力拟提高40%。据专家分析和运费成本比较，辽宁省港口满负荷运营后，位于完全辐射区和部分辐射区的80%的货运将通过“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊转运。

2015年7月13签署的第212号《关于符拉迪沃斯托克自由港制度的联邦法律》生效对开发 “滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊具有实质性的积极影响。

**二、 实施“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊**

**发展构想的基础和原则**

**构成《构想》的基础：**

1、 2009年12月28日批准的，俄联邦政府第2094号令《俄罗斯联邦关于远东和贝加尔地区2025年前经济社会发展战略》；

2、2016年5月25日，俄政府总理梅德韦杰夫就远东及贝加尔地区经济社会发展问题政府委员会会议成果的第6号授权令；

3、2016年5月20日，俄政府副总理德沃尔科维奇就政府交通委员会会议成果的第3号授权令；

1. 俄政府副总理、俄总统驻远东联邦区全权代表特鲁特涅夫2015年8月12日第9号授权令第32项和2016年3月23日第9号授权令第17项。

**实施《构想》的最主要原则：**

同参与方开展多种形式的国际合作，既包括同国际运输走廊途经国家的合作，也包括同货主、发货方、物流运营商的合作；

实施《构想》优先依靠私人投资，不采取国家支持措施；

在实施有关国家规划财政拨款的范围内实施本《构想》；

广泛采用公私合作机制（PPP），使用私人和（或）外资。

鉴于中国实施“一带一路”项目的积极性，上海合作组织（上合组织）是制定和实施相互合作的最重要机制。但是作为最被接受的谈判平台，必须研究大图们江倡议这一模式，其相关共识已被纳入《俄罗斯、中国、韩国、蒙古政府间意向合作协议》和《联合国开发计划署关于大图们江倡议》之中。

已确定的大图们江倡议框架下的主要合作方向包括：积极吸引外资建立和发展交通、工业和旅游基础设施；在区域内组织国际旅客和货物过境运输；发展地区贸易和科技联系；将大图们江地区纳入亚太国家经济联系范畴。

**三、“滨海1号”、“滨海2号”国际运输走廊的**

**的总体特征和状况**

“滨海1号”国际运输走廊主要项目：

波格拉尼奇内多边公路口岸（МАПП）；

波尔塔夫卡双边公路口岸（ДАПП）；

格罗杰科沃火车站；

波格拉尼奇内铁路口岸（ЖДПП）；

铁路线（国境线—格罗杰科沃—符拉迪沃斯托克；纳霍德卡港—东方港）；

公路线（国境线至符拉迪沃斯托克、纳霍德卡和东方港）；

符拉迪沃斯托克、纳霍德卡和东方港的集装箱码头和海运港口；

“滨海2号”国际运输走廊主要项目：

克拉斯基诺多边公路口岸（МАПП）；

扎鲁比诺海运口岸；

马哈利诺铁路口岸（ЖДПП）；

铁路线（国境线—扎鲁比诺）；

公路线（国境线—扎鲁比诺港）；

扎鲁比诺港现有的集装箱、鱼产品和普通货物转运港和拟兴建的粮食和集装箱港。

**（一）“滨海1号”国际运输走廊项目说明**

**波格拉尼奇内多边公路口岸**（МАПП）

位于“滨海1号”国际运输走廊滨海边疆区波格拉尼奇内村至中国黑龙江省绥芬河市方向，所在地：滨海边疆区，А184公路，长7公里。

**配套和技术参数**

口岸共6条车道：4条货车通道，2条客车通道。

**过货能力**

口岸设计（实际）日过货能力：

货运—130（86）辆货车；

客运—44（60）辆汽车，乘客2500（3000）人次。

20英尺标准集装箱平均配货毛重12吨。

按货车配重12吨计算，口岸过货能力为：130辆货车/天×12吨×365天=60万吨/年。

目前公路口岸负荷为50万吨/年，每年还有10万吨冗余过货能力。

**货主费用支出**

免费。

**扩建计划**

根据《俄联邦国家边界总体规划（2012—2021年）》，拟兴建竣工新的波格拉尼奇内多边公路口岸，过货能力1300辆车/天，其中，货车500辆，大客车200辆，轿车600辆。

口岸双向5车道，入境5条，出境5条，18个护照查验窗口。工作制度：每天23小时，技术休整1小时，员工283人，每班240人。

按货车配重12吨计算，口岸过货能力为：500辆货车/天×12吨×365天=220万吨/年。

在货运量扩大条件下，为保证口岸稳定运行必须考虑将边境查验纳入俄联邦电子网络系统及相关措施的财政资金来源。纳入俄联邦电子网络系统的费用未纳入《俄联邦国家边界总体规划（2012—2021年）》。

**波尔塔夫卡双边公路口岸**（ДАПП）

位于滨海边疆区十月区“波尔塔夫卡—扎斯塔瓦”公路段，长6公里，起辅助作用，弥补波格拉尼奇内公路口岸客运过货能力不足。

**配套和技术参数**

口岸有7条通道：

4条入境通道：1条客运通道，3条货运通道；

3条出境通道：1条客运通道，2条货运通道。

**过货能力**

口岸设计（实际）日过货能力：

货运—200（200）辆货车；

客运—72（72）辆汽车，乘客2500（2500）人次。

20英尺标准集装箱平均配货毛重12吨。

按货车配重12吨计算，口岸过货能力为：200辆货车/天×12吨×365天=90万吨/年。

据专业数据和公开消息显示，目前口岸负荷为60万吨/年，每年还有30万吨冗余过货能力。

**货主费用支出**

经波尔塔夫卡多边公路口岸通过俄中边境收费标准为：3000卢布/辆货车。

**扩建计划**

由于桥梁现况不佳，拟在波尔塔夫卡公路口岸跨格拉尼特内河上修新桥，费用由私人投资承担。

**格罗杰科沃火车站和波格拉尼奇内铁路口岸**

远东铁路局格罗杰科沃火车站位于滨海边疆区波格拉尼奇内区。

**货主费用支出**

免费。

**扩建计划**

为提高波格拉尼奇内（格罗杰科沃）铁路口岸的运输和再加工能力，改造格罗杰科沃综合枢纽方案已纳入俄罗斯铁路公司投资项目框架，将利用私人投资实施。

项目包含：

升级装卸场，完成临时存储库（7100平方米）、2号扣押品存储库（362平方米）及行政大楼（1160平方米）的建造及组装工作。项目实施将提高对自亚洲国家经停、转运（从1435毫米轨距的车厢转运到1520毫米轨距的车厢）集装箱的处理和存储规模；提高对成套货物的加工、储存和清关能力。

集装箱场地的配套建筑工程将由相关方投资，格罗杰科沃和索斯诺瓦亚—巴蒂火车站的基础设施建设亦如此。

口岸的基础设施建设（列车深入检查点，卫生角，检查系统（简称IDC），行政大楼，过境、海关及其他检查点）需要发展配套的交通（铁路）基础设施。为提高效率，口岸项目的设计和建造应遵循俄联邦法律对监督机构的有关要求并考虑到交通枢纽（火车站）的工作特点。

**铁路线（国境线—格罗杰科沃—纳霍德卡港）**

包括格罗杰科沃至乌苏里斯克铁路段，乌苏里斯克至纳霍德卡铁路站段。

**货主费用支出**

根据俄法律，执行俄罗斯铁路公司有关国际运输费率及收费标准。

**扩建计划**

发展国际运输走廊“滨海1号”预计的部分工程将由俄罗斯铁路公司根据核定的具体投资方案计划实施，即在“贝加尔—阿穆尔和跨西伯利亚大铁路基础设施现代化改造和提高通行和运输能力”投资项目框架下通过联邦预算融资实施。

计划建设和改造火车站、会让站、主路延伸线、装有自动闭塞装置的铁路和牵引站，实施大中型人工设施改造，对铁路进行改造和现代化。

需要大量投资的项目包括：开发斯莫利亚尼诺沃—纳霍德卡铁路段基础设施，建设纳霍德卡站—东方港和乌苏里站。

从俄中边境到符拉迪沃斯托克、纳霍德卡及东方港的公路线包括：乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线（长112.34公里）；乌苏里斯克市北翼绕城公路（米哈伊洛夫卡村—乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线，预计长度22.5公里）；绕拉兹多利诺耶村公路（长15.92公里），哈巴罗夫斯克—符拉迪沃斯托克公路（80公里）；阿尔乔姆—纳霍德卡—东方港部分路段（长20.5公里）；符拉迪沃斯托克—纳霍德卡—东方港（总长143.15公里）；波克洛夫卡—乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线（长13.32公里）；波克洛夫卡—新格奥尔吉耶夫卡（总长22.63公里）；加连基—新格奥尔吉耶夫卡—波尔塔夫卡—扎斯塔瓦路段（长15公里）。

**配套和技术参数**

乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线：地区公路，全长112.34公里。

需改造72公里至96公里段，从三级公路改造为二级公路，全长23.9公里。

需维修路段：0至13公里段，全长13公里，以确保乌苏里斯克市北翼绕城公路施工期的过境货运的通行；96公里至112.34公里段，全长16.34公里。

乌苏里斯克市北翼绕城公路（米哈伊洛夫卡村—乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线）：需要修建公路，从乌苏里斯克市内道路网将过境货运分流至居民点之外。预计全长：22.5公里。

绕拉兹多利诺耶村公路：地区公路，全长15.92公里，需大修。

A—370哈巴罗夫斯克—符拉迪沃斯托克“乌苏里”670公里至750公里段：联邦公路，需改造703.1公里至715.6公里段及715.6公里至725公里段。

符拉迪沃斯托克—纳霍德卡—东方港公路：地区公路，全长143.15公里。

滨海边疆区政府通过了关于修建1B级4车道高速公路的决议，与现有的阿尔乔姆—纳霍德卡—东方港4级2车道公路相吻合。目前，已有16.5公里投入使用，二期将建设阿尔乔姆绕城公路段。

三期于2016—2020年施工，修建绕什科托沃、斯莫利亚尼诺沃区居民点的公路（18公里至43公里段），保证通往大卡缅的货车顺利通行。

四期是修建绕彼得罗夫卡、大卡缅、佛吉诺、沃尔恰涅茨、纳霍德卡、弗兰格尔居民点至东方港的公路（43.474公里至146.197公里段，长105公里），包括修建桥梁、天桥、高架桥和隧道。

在确保有可供选择的道路免费通行的前提下，在建公路部分路段拟在收费条件下投入使用。

阿尔乔姆—纳霍德卡—东方港部分路段（148公里至168.5公里段，长20.5公里）：地区公路，直达东方港，需维修。

波克洛夫卡—乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线，全长13.32公里，需改造。

加连基—新格奥尔吉耶夫卡—波尔塔夫卡—扎斯塔瓦：地区公路，35公里至50公里段需改造，全长15公里。

**过货能力**

据专家测算，俄中国境线到符拉迪沃斯托克，纳霍德卡和东方港的公路的年运输能力约1260万吨（每30秒过一辆载重12吨的货车：60×2×24×365×12=1260万吨）。公路负荷超过80%，受居民点的限制，货运量最多年增长200—300万吨。

**货主费用支出**

当前，经俄中国境线到符拉迪沃斯托克海港，纳霍德卡和东方港的公路不收费。在确保有可供选择的道路免费通行的前提下，在建成的符拉迪沃斯托克—纳霍德卡—东方港公路段可能收费。

**扩建计划**

实施规划工程将增强公路运力，公路的技术和使用条件将更符合通行标准。

**符拉迪沃斯托克港**

位于日本海西北岸，金角湾、代奥米德、尤利西斯、阿穆尔和乌苏里斯克湾、安德烈耶夫湾沿岸（北纬43度05分，东经131度54分）。

**配套和技术参数**

货物运载能力2127万吨/年，其中：

液货：323.3万吨

固货：1803.7万吨，其中集装箱727.2万吨（72.72万标准箱/年）。

装载能力和集装箱转运达到满负荷的32.5%和64.9%，装载和集装箱转运还分别有197万吨/年和255万吨/年的余力。

**货主费用支出**

根据港口核定费率。

20英尺标准集装箱的转运费用250美元另加3000卢布（办理手续）。

**公司意向**

“符拉迪沃斯托克海洋商业港”投资项目旨在通过改善符拉迪沃斯托克港的转运结构和仓储能力，提高货物处理和转运能力。

**东方港**

位于滨海边疆区，日本海的弗兰格尔湾（北纬42度46分，东经133度03分）。

**过货能力**

码头转运能力6339万吨/年，其中包括：

液货：3130万吨；

固货：3209.1万吨，其中集装箱579万吨（57.9万标准箱/年）。

装载能力已达到满负荷的113%，集装箱转运达到满负荷67.82%，还有186万吨/年的余力。

**货主支出费用**

根据港口核定费率。

20英尺标准集装箱的转运费用250美元另加3000卢布（办理手续）。

**公司意向**

根据联邦海洋和河流运输署资料，计划在东方港发展基础设施，以提高港口集装箱转运能力：

“改造东方港第31—35号码头和第34—35号码头的通行水道，以确保停泊自重25000吨船只”项目（改造后能力提高至400万标准箱）。

“为了保证超巴拿马型船只的通过和停锚，改造通行水道和第5—6号码头”项目（改造后能力提高至100万标准箱）。

“东方港”股份公司建设第三个煤炭码头项目正在积极筹备当中，将采用私人投资实施，旨在2017年前将其能力提高至2900万吨，2019年前提高至3900万吨。“东方港”股份公司建造煤炭码头项目还包括相关的纳霍德卡—东方港站火车站的基础设施建设。

**纳霍德卡港**

位于滨海边疆区，日本海西北岸（北纬42度27分，东经132度52分）。

**过货能力**

过货能力2902.5万吨/年，其中包括：

液货：786万吨；

固货：2116.5万吨，其中集装箱25.5万吨（每年2.55万标准箱/年）。

装载能力已达到满负荷的66.2%，集装箱转运1000吨，还有509.6万吨/年的余力。

**货主支出费用**

根据港口核定费率。

20英尺标准集装箱的转运费用250美元另加3000卢布（办理手续）。

**（二）“滨海2号”国际运输走廊交通项目说明**

**克拉斯基诺多边公路口岸（МАПП）**

位于俄联邦滨海边疆区克拉斯基诺村和中国吉林省珲春市之间，是吉林省对俄唯一运行的口岸。

**配套和技术参数**

口岸有4个车道：

货运通道：入出俄境各1条

客运通道：入出俄境各1条

**运载能力**

口岸设计（实际）日过货能力：

货运—48（52）辆货车；

客运—40（48）辆公共汽车，乘客1440（1770）人次。

按货车配重12吨计算，口岸过货能力为：52辆货车×12吨×365天=20万吨/年。

目前口岸负荷为15万吨/年，每年还有5万吨冗余过货能力。

**货主支出费用**

免费。

**扩建计划**

完成新建克拉斯基诺多边公路口岸被列入《俄联邦国家边界总体规划（2012—2021年）》，新口岸昼夜通车能力250辆，其中包括150辆货车、50辆客车和50辆轿车。

新口岸双向5车道，入出境各5条，10个护照查验窗口。工作制度：每天23小时，技术休整1小时，员工280人，每班160人。

按货车配重12吨计算，口岸过货能力为：150辆货车/天×12吨×365天=66万吨/年。

**铁路线（国境线—马哈利诺/卡梅绍瓦亚—扎鲁比诺铁），**

**马哈利诺火车站和马哈利诺铁路口岸**

远东铁路局马哈利诺铁路站位于“滨海2号”国际运输走廊上，中国一侧临近火车站为珲春站。

**货主支出费用**

经该通道过境免费。

根据俄法律，执行俄罗斯铁路公司有关国际运输费率及收费标准。

**扩建计划**

现有货运量及货主所表现出的兴趣都要求马哈利诺铁路口岸长远发展。

根据俄中双方评估，马哈利诺铁路口岸货运量可达到800万吨/年，而据中方东北亚股份公司的预测，到2020年货运量将达到1000万吨。

考虑到自中国到俄罗斯货运量及俄过境运输量的增长，马哈利诺铁路口岸的长远发展需做到：

将马哈利诺铁路口岸纳入俄罗斯输入指定商品（俄联邦政府2011年6月3日第442条决议，2008年2月21日第109条决议，2013年6月21日第557条决议等）及输出特定商品货物出境（俄联邦政府2010年7月15日第521条决议）的特殊口岸清单。

应根据国家对监督机构的相关要求实施对马哈利诺铁路口岸的改造。

同时，为吸引更多货物规模，马哈利诺铁路口岸需同步发展口岸基础设施。目前正在制定发展卡梅绍瓦亚火车站运输仓储基础设施方案，增加经马哈利诺铁路口岸转运货物的种类。

为提高发展国际运输走廊“滨海2号”项目的管理效率，同时论证遴选有关运输和能源基础建设方案，需要通过评估对建设珲春—马哈利诺—扎鲁比诺铁路线有关综合技术经济问题进行论证，相关费用由对项目感兴趣的投资者承担。

**公路（国境线—扎鲁比诺港）**

国境线至扎鲁比诺港公路为区级公路，包括：拉兹多利内—哈桑—扎鲁比诺（总长10.91公里），拉兹多利内—哈桑（140公里至170公里路段），克拉斯基诺绕城公路（约12.82公里），克拉斯基诺—国境线（总长25.66公里）。

目前，现有公路（国境线—克拉斯基诺镇—扎鲁比诺镇）通过能力为每昼夜2000至6000辆车。

需进行改造，将公路通过能力提高至每昼夜14000辆车，路面承载能力提高至11.5吨，2车道拓宽为4车道，建设克拉斯基诺绕城公路，分流经过居民点的运输车流。

修建平行收费公路的方案尚在研究中。需要对修建收费公路进行综合技术经济论证，费用由对项目感兴趣的投资者承担。

**货主支出费用**

通行免费和（或）根据实施方案情况收费。

**扩建计划**

将现有2车道拓宽为4车道。

考虑到车辆载重量增加，作为替代方案，将研究修建平行的收费公路。这将使公路运力每年增加1500万吨。

**扎鲁比诺港**

位于滨海边疆区哈桑区日本海三角湾（北纬42度38分，东经131度06分）。

**过货能力**

过货能力120万吨/年，其中：

干货：120万吨

冗余能力：114.6万吨/年

港口负载率：4.5%

**货主支出费用**

根据港口核定费率。

20英尺标准集装箱的转运费用116美元另加3000卢布（办理手续）。

扎鲁比诺港过货主要是“特洛伊茨湾海港”股份有限公司承接的货物。

**扩建计划**

在滨海边疆区三角湾扎鲁比诺港框架下拟建设粮食、集装箱和燃料专业转运综合体，运力6000万吨/年。

**四、实施“滨海1号”“滨海2号”发展构想的**

**主要措施和条件**

对中国东北省份的发货方而言，目前“滨海1号”和“滨海2号”国际运输走廊较通过辽宁省港口既有线路相比竞争力低，原因是多方面，包括：滨海边疆区交通运输基础设施通过能力不足，行政和海关限制阻碍快速通关以及对中国货运进入滨海边疆区的限制。

通过对现有国际运输走廊的对比分析，从组织和管理角度找到最高效和成功的项目。

Мапуту（马普托）—Юкшину（尤克申）—Уолфиш　Бей（武尔费什湾）线是最为成功的国际运输走廊，其管理模式符合高水平国际运输走廊的最重要和必要的特征。合理资金分配、将相关的国家和商界代表纳入理事会。这有效避免了在做决定时产生分歧，缩短了落实各项措施的时间。只有在相关方完全协作条件下，方能实现运输走廊的“无缝”连接。

在实施“滨海1号”和“滨海2号”时应采用上述国际运输走廊的建立和管理模式，最大限度地提高运行效率。

多层级模式是“滨海1号”和“滨海2号”最佳管理方案：

1. 俄罗斯联邦政府层面的项目办公室（工作组）

任务：总协调，制定联邦执行机关的统一决策；解决协调性问题；在政府间层面开展工作，吸引外国合作伙伴（在同外国政府机关达成协议的基础上）。

1. 管理公司

任务：确定项目参数，设计、制定技术解决方案，建立基础设施项目。

1. 项目执行者

任务：保证货源、签订合同、吸引投资。

构想建立在双方经济平衡模式基础之上，发货方（物流和运输服务使用者）作为一方，基础设施、运输公司、投资者作为运输服务提供者是另一方。

发货方基于到达指定目的地的运输价格，提出物流服务需求；

物流公司根据项目投资和投资回收率提供运输服务，并制定一揽子费率。

在“滨海1号”的财务资金模式框架内，采用现有铁路和公路运费及港口服务费标准。

在更远的阶段，可考虑吸纳运往东南亚国家的货源。

升级后的“滨海1号”“滨海2号”基础设施项目建议收费标准将按投资者投资回收率和10%的利润率计算。

通过调节服务费、货源量和投资额实现平衡经济模式，即：一方面使发货方和承运方在运送货物时从中获利或节约成本，另一方面使投资者在投资项目在保证货源、物流费、投资规模情况下获得回报。构想经济模型可在上述组合实际数据发生变化时为具体项目计算新的费率组合。

“滨海1号”、“滨海2号”将分3期实施：

第一期：2016—2017年

第二期：2018—2019年

第三期：2020—2030年

第一期（2016—2017年）计划使“滨海1号”投入运营，对“滨海2号”进行设计规划。

发展“滨海1号”是实施构想的优先目标：该运输走廊在运行中；依靠现有基础设施、负载能力及功能，即便不提高其过货能力，也可承担每年200至300万吨货运增量。

项目实施的第一期是对自中国过境物流的限制进行合理化，改造波格拉尼奇内公路口岸、克拉斯基诺公路口岸，升级绥芬河—乌苏里斯克—纳霍德卡—东方港段铁路基础设施，改造乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线公路段，升级东方港吞吐能力；升级马哈利诺—卡梅绍瓦亚—国境线段铁路基础设施，升级巴拉诺夫斯基—马哈利诺和乌苏里斯克站的铁路基础设施；制定方案并开建“滨海2号”基础设施。

在现阶段，将由投资者对交通基础设施项目进行经济技术论证，确定投资（包括外资）范围，签订预投资协议（备忘录）。

第二期（2018—2019年）：运营“滨海1号”，建设“滨海2号”基础设施。“滨海1号”实施二期将吸引补充货源400至500万吨集装箱货物。同时，将发展“滨海1号”“滨海2号”交通基础设施，包括续建绥芬河—乌苏里斯克—纳霍德卡—东方港铁路基础设施，马哈利诺—卡梅绍瓦亚—国境线，巴拉诺夫斯基—马哈利诺和乌苏里斯克站的铁路基础设施，继续改造乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线段公路。

第三期（2020—2030年）计划完全运营“滨海1号”和“滨海2号”。在滨海边疆区特洛伊茨湾扎鲁比诺港升级框架下，建成专业化转运综合体，使其吞吐能力达6000万吨/年；建设自扎鲁比诺港至克拉斯基诺口岸的公路、国境线—卡梅绍瓦亚（马哈利诺）—扎鲁比诺港的铁路。

此外，围绕“滨海1号”“滨海2号”预计将形成以商务服务为主的外溢效应。

联邦政府和相关组织将完成以下工作：

1. 签订《中国政府和俄罗斯政府间关于发展“滨海1号”“滨海2号”的协定》，以保证吸引外资投资建设交通运输走廊并组建管理公司。
2. 制定“滨海1号”“滨海2号”新建或基础设施改造计划表，并向俄联邦政府提交。该计划表将由联邦政府执行机关共同或会商滨海边疆区政府制定。
3. 制定有关保障交通运输走廊国际竞争力的措施，包括海关程序，商品电子报关、简化运输手续、对涉及“滨海1号”“滨海2号”转运货物的法律规定进行修改。

五、“滨海1号”“滨海2号”发展构想的融资保障

“滨海1号”、“滨海2号”第一期融资优先考虑预算外资金，PPP（公私合营）模式下的发展基金和金融机构资金，并争取国家预算融资。

第二期和第三期通过私人投资、投资和租借协议基础上的发展基金和金融机构资金予以实施。

关于国家支持措施，包括担保、补贴、拨款，由俄联邦政府在对项目实施效率、风险和预算限制等评估后另行做出。

在“滨海1号”、“滨海2号”框架下，被纳入俄罗斯联邦国家规划、联邦整体规划、滨海边疆区国家发展规划，由财政拨款的交通、市政等基础设施项目采取公私合营方式。

实施本纲要的主体是：联邦执行机关、俄远东联邦区联邦主体执行机关、地方机关以及为实施“滨海1号”“滨海2号”专门成立的管理机构。

改造波格拉尼奇内和克拉斯基诺口岸的资金在《俄联邦国家边界（2012—2021年）总体规划》项下解决。

改造“乌苏里”A370公路703.1公里至715.6公里路段，715.6公里至725公里路段资金在《俄罗斯交通系统联邦总体发展规划（2010—2020年）》“公路”子项下解决。

改造乌苏里斯克—波格拉尼奇内—国境线公路的资金在滨海边疆区“发展滨海边疆区交通综合体（2013—2021年）”国家计划下解决。

升级铁路基础设施，除“滨海2号”框架下铁路段基础设施需进一步研究和吸引私人投资外，在“对贝加尔—阿穆尔和跨西伯利亚大铁路运能进行现代化改造”综合项目下实施。

进行经济技术综合论证，选择最佳方案升级自国境线—卡梅绍瓦亚（马哈利诺）—扎鲁比诺港的交通基础设施，以及修建上述线路的非公共铁路，在PPP机制下吸引国家预算外资金，项目实施期为2017—2025年。

改造或建设自扎鲁比诺港至克拉斯基诺口岸的收费公路，应在PPP机制下吸引国家预算外资金，项目实施期为2017—2020年。

建设设计运力为6000万吨/年的专业粮食、集装箱、燃料转运港，由私人投资实施。

上述铁路、公路和港口基础设施的改造和升级的可行性评估，包括评估私人投资者是否愿意完全投资上述基础设施项目，均由私人投资者进行经济技术论证。

1. “滨海1号”、“滨海2号”投资吸引力、

风险及其弱化机制

从国内资产收益率标准看，预计收益率为10%—15%的具有吸引力。鉴于该项目是滨海边疆区的优先发展项目，对中国黑龙江省、吉林省具有重要意义，投资风险是适度的。

同时，得益于中国省份和滨海边疆区经济发展带来的货源增长，项目利润有进一步增加的可能。国家参与项目融资将使私人股份资本收益率提高。

在实施构想时必须考虑到影响实现项目目标的风险。风险可分为三类：外部风险，调控政策风险和经济风险。

**（一）外部风险**

因外国投资者的参与和项目所具有国际意义，项目存在外部经济和政治风险。俄经济持续融入亚太地区，同中国的贸易额和旅游人数增长将提高两国关系水平。中俄睦邻和互利合作不断巩固，使外部政治风险最小化。本构想的实施将进一步巩固两国关系。

为高效实施项目，俄中两国政府须预先达成初步共识，为外国发货方创造优惠条件，确保管理公司的活动完全透明。

如投资项目的资本、债务、收入、开支以外汇结算，则存在汇率风险。在此情况下，汇率变动可能导致项目价值缩水。为防止或降低上述风险，宜使用卢布或人民币对项目进行估值，或采用汇率风险控制工具，并在相应投资协议中予以体现。

**（二）调控政策和经济风险**

存在不能吸引到预期货源的可能。为使该因素影响最小化，须分阶段实施项目；在现有基础设施条件下实施“滨海1号”一期，吸引中国供货方、运营商、基建公司作为投资者；在项目实施初期即签订协议和长期合同。

随着项目工期拉长，存在基本支出增加的风险。为使该风险最小化，必须实施管理协调模式，制定行政决策及其协商机制；由投资者在职责范畴内履行其设计和建设发包方的功能。

为将政治经济局势变动引发的风险最小化，应利用大图们江倡议等多边机制平台，制定同其他国家相互协作的计划，包括韩国、日本及其他亚太国家。

如俄联邦法律进行修订，部分将运输装卸、货物存储和拖拽等进行国家调控，依据（EBITDA=税息[折旧](http://baike.baidu.com/view/136418.htm%22%20%5Ct%20%22http%3A//baike.baidu.com/item/EBITDA/_blank)及[摊销](http://baike.baidu.com/view/942923.htm%22%20%5Ct%20%22http%3A//baike.baidu.com/item/EBITDA/_blank)前利润）标准，对港口卢布收费做出上限限定，“滨海1号”“滨海2号”项目有难以实施的风险。

1. 实施“滨海1号”“滨海2号”发展构想的

预期成果

理想状况是同步实施“滨海1号”“滨海2号”，这将吸引最大货源、在利用“滨海1号”现有基础设施条件下2016年启动项目一期工程、将“滨海1号”部分设施用于俄罗斯货源并以此降低项目风险。项目实施将最大限度促进滨海边疆区经济发展，预计到2030年将使地区生产总值年增长300亿卢布（以2015年价格计算），年税收增加50—60亿卢布，创造近4000个就业岗位。

“滨海1号”、“滨海2号”发展目标：2030年前“滨海1号”过货量达700万吨/年，“滨海2号”达3800万吨/年。这不仅能充足利用滨海边疆区运输能力，还将为私人投资参与新建基础设施创造有利条件（期望收益率为10—15%）。

根据经济合作与发展组织（OECD）投资效益系数的分析方法，以１卢布为单位计算在项目建设期，运营期的投资效益系数（[国民收入](http://baike.baidu.com/view/18600.htm%22%20%5Ct%20%22http%3A//baike.baidu.com/_blank)增加额/同期投资额），经合组织对多国的投资效益系数是1.33卢布/1.22卢布。效益可分为直接效益、间接效益和外溢效益。

（表一）

“滨海1号”、“滨海2号”单位投资效益系数

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 指数 | 算式（[国民收入](http://baike.baidu.com/view/18600.htm%22%20%5Ct%20%22http%3A//baike.baidu.com/_blank)增加额/同期投资额） | 投资 | 收益 |
| 对GDP的效益 | 卢布/卢布 | 1.30 | 1.22 |
| 直接效益 | 卢布/卢布 | 0.63 | 0.69 |
| 间接效益 | 卢布/卢布 | 0.23 | 0.20 |
| 外溢效益 | 卢布/卢布 | 0.44 | 0.33 |

直接效益直指通过投资及项目运行对经济增长的影响。间接效益是指通过项目参与方（承包商、供货商、设备生产商、服务公司等）活动对经济增长的影响。外溢效益是指因项目实施促进相关企业活动而对经济增长的影响。

项目施工阶段，投资对GDP的综合贡献为580亿卢布/年，其中280亿为直接效益，100亿为间接效益，200亿为外溢效益。

项目投产后，预计到2030年参与“滨海1号”、“滨海2号”的相关方（基建公司、港口、运输商等）的收入为400亿卢布（按2015年价格计算为190亿卢布）。

相应的，基础设施建成并投入运营后，对GDP的长期贡献为300亿卢布（按2015年价格计算），其中直接效益贡献170亿卢布，间接效益50亿卢布，外溢效益80亿卢布。对俄罗斯经济效益的70%将体现在滨海边疆区。自2030年起，项目年为地区经济贡献约200亿卢布（按2015年价格计算）。

“滨海1号”“滨海2号”项目将与符拉迪沃斯托克自由港制度配套实施，在项目实施头10年为参与方提供税收优惠。如以2020年“滨海1号”“滨海2号”投入运行为计，则税收优惠期限至2029年。

（表二）

符拉迪沃斯托克自由港税率表

　　　　　　　（2020年－2030年）

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| **利润税** | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 12% | 12% | 12% | 12% | 12% | 20% |
| 联邦预算 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% |
| 地区预算 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% | 18% |
| 市级预算 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| **财产税** | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0.5% | 0.5% | 0.5% | 0.5% | 0.5% | 2% |
| 联邦预算 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 地区预算 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0.5% | 0.5% | 0.5% | 0.5% | 0.5% | 2% |
| 市级预算 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| **个人所得税** | 13% | 13% | 13% | 13% | 13% | 13% | 13% | 13% | 13% | 13% | 13% |
| 联邦预算 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 地区预算 | 11% | 11% | 11% | 11% | 11% | 11% | 11% | 11% | 11% | 11% | 11% |
| 市级预算 | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% | 2% |

考虑税收优惠条件，至2030年实施“滨海1号”“滨海2号”将增加税收200亿卢布（按当前价格计算），其中182亿为滨海边疆区预算收入，15亿为联邦预算收入，2亿为滨海边疆区下设地方政府预算收入。

2015年7月13日批准的第212号联邦法《符拉迪沃斯托克自由港》第22章于2016年10月1日生效（注：关于自由港通关条款，包括“滨海1号”、“滨海2号”框架下的通关口岸）。根据该条款，海关等部门在对车辆和货物进行卫生检疫、动植物检疫等海关和其他查验时实行统一窗口服务。

符拉迪沃斯托克自由港各口岸检验机关作息制度应保证人员、车辆、货物、商品、动物24小时无障碍通关。统一窗口服务及商品信息预先申报将缩短办理海关通关手续时间。

发展“滨海1号”“滨海2号”将带动滨海边疆区现代化交通基础设施建设，扩大对亚太国家的出口，进而对滨海边疆区商业发展进到积极推动作用。俄罗斯运输公司在本国将获得装卸公司优惠的服务价格，直接同中国港口竞争。港口货运量显著增加将吸引更多世界海洋运输企业利用俄罗斯港口，增加港口装卸、引航等服务收入。项目实施将提高滨海边疆区营商吸引力，进一步促进资本流入和产业工业园区建设。交通基础设施的发展将使滨海边疆区沿海地区释放新的加工工业和农业产能。

除中国外，将进一步吸引韩国、日本及东南亚国家合作伙伴，促进货运量增长，提高实施“滨海1号”“滨海2号”发展纲要的经济效用。

因此，本构想：

优先发展“滨海1号”；

项目应在国家纲要框架允许的预算条件内实施；

采用PPP机制，吸引外国和/或私人资本参与；

本构想各阶段实施期限应与“提升贝加尔—阿穆尔和跨西伯利亚大铁路运输能力现代化改造”综合项目期限挂钩；

发展交通基础设施以提高通过能力、确保货运量不断增长为目的；

结合采用PPP模式，对提高港口能力，私人投资者是否愿意全面参与公路和铁路基础设施进行评估。