

Транспортная стратегия КНР в Юго-Восточной Азии

© 2016

С.Л. Сазонов, К.А. Петрунько, У Цзы

Китай является крупнейшим внешнеторговым партнером стран АСЕАН и основным донором развития региональной инфраструктуры. Основные магистрали, построенные с помощью китайских инвестиций в странах ЮВА, будут соединяться с основными региональными портами. Это позволит увеличить поток экспортных грузов из КНР и стран ЮВА в страны АСЕАН, Ближнего Востока и Африки.

Ключевые слова: Китай, АСЕАН, железные дороги, порты, транзит, Юго-Восточная Азия, Евроазиатская транспортная магистраль.

В течение прошедших 20 лет в Азии был создан целый ряд объединений, движущей силой которых выступает Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), объединяющая 10 государств¹. Региональное сотрудничество в рамках АСЕАН предполагает подписание соглашений между отдельными странами на двусторонней или многосторонней основе. Заключенные с Китаем в 2010 г. соглашения «Зона свободной торговли Китай — АСЕАН» и «Соглашение об экономической интеграции» регламентируют проекты совместного развития трансграничной транспортной инфраструктуры Китая и стран АСЕАН. В 2013 г. Китай стал крупнейшим торговым партнером АСЕАН, а Ассоциация превратилась в 3-го крупнейшего внешнеторгового партнера КНР. Объем взаимных инвестиций за последнее десятилетие вырос в три раза и в 2015 г. превысил 150 млрд долл. США. Объем взаимной торговли увеличился с 55 млрд долл. США в 2002 г. до 480,4 млрд долл. США в 2014 г.² В 2014 г. на саммите АСЕАН (Мьянма, 2014 г.) премьер Госсовета КНР поставил цель к 2020 г. довести объем взаимной торговли до 1 трлн долл. США, а объем взаимных инвестиций до 150 млрд долл. США³.

На рубеже XXI в. внешняя торговля стала играть важную роль в развитии экономик стран АСЕАН и постепенно сформировалась экспортно-ориентированная модель экономического роста. Но после финансового кризиса 2008 г. спрос на их продукцию в США и странах ЕС упал, основные азиатские экономические субъекты перешли к трансформации модели экономического развития, заключающейся в переходе на расширение внутреннего и регионального спроса, вместо ориентации на экспорт. В этих условиях инвестиции в развитие региональной инфраструктуры были признаны главным стимулом экономического развития в Азии. Вопросы развития региональной транспортной интеграции в рамках АСЕАН впервые были закреплены в Декларации Себу на 12-м саммите стран АСЕАН (Филиппины, 2007 г.). На саммите АСЕАН (Бруней, 2013 г.) был принят

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ИДВ РАН. E-mail: sazonovch@mail.ru.

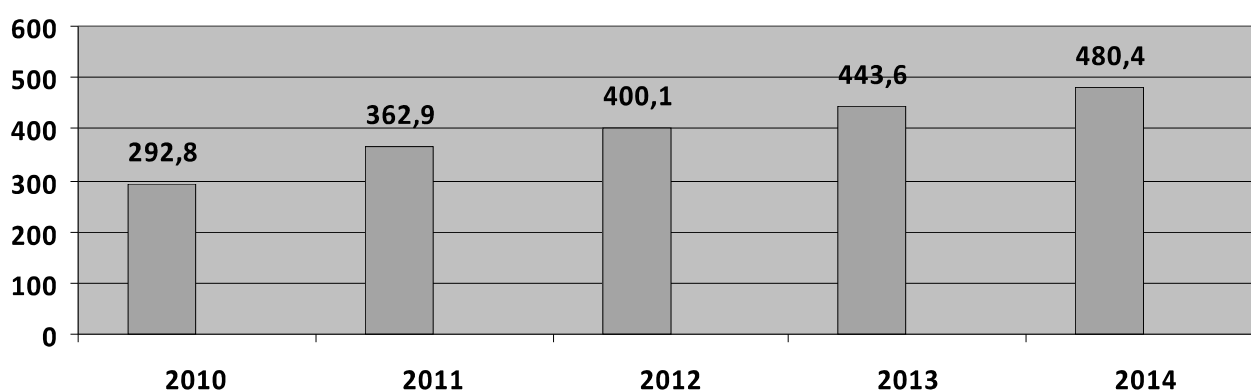
Петрунько Ксения Александровна, аспирант ИДВ РАН. E-mail: petrunko-ksenia@yandex.ru.

У Цзы (КНР), аспирант ИДВ РАН. E-mail: wendywu828@yandex.ru.

Генеральный план развития транспортных связей стран АСЕАН. План предусматривает «развитие инфраструктурного сотрудничества, способствующего сокращению разницы в уровне экономического развития между членами АСЕАН». Выступая на 17-м саммите АСЕАН в Нейпидо (Мьянма, ноябрь 2014 г.) премьер Госсовета КНР Ли Кэцян подчеркнул, что развитие экономических отношений с азиатскими странами является приоритетной задачей для Китая. Китай собирается предоставить странам АСЕАН льготный кредит на расширение национальных транспортных сетей, которые обеспечивают экономический рост в странах АСЕАН и укрепляют региональную экономическую интеграцию⁴.

Рисунок 1

Объем взаимной торговли КНР — страны АСЕАН (млрд долл. США)



Источник: Deng Yaqing. *EXPOnential Growth. China and ASEAN prepare to upgrade economic ties and intensify connectivity* URL: http://www.bjreview.com/business/txt/2014-09/25/content_642353_2.htm; *The rise of Southeast Asia and the challenges ahead* URL: http://europe.chinadaily.com.cn/opinion/2015-11/24/content_22513261.htm.

Согласно прогнозу экспертов Всемирного банка (ВБ) и Организации экономического сотрудничества и развития, с 2010 по 2030 гг. на развитие мировой транспортной инфраструктуры потребуются инвестиции общим объемом 55 трлн долл. США, а по расчетам экспертов Азиатского банка развития (АБР), в период 2010–2020 гг. странам Азии для поддержания нынешнего уровня экономического развития необходимо вложить в строительство национальных транспортных сетей около 8 трлн долл. США. Причем 68% этой суммы будет направлено на создание новых инфраструктурных объектов, 32% — на ремонт и обслуживание уже имеющейся инфраструктуры⁵. Аналитики ВБ прогнозируют, что для ликвидации инфраструктурных ограничений страны Южной Азии в течение ближайших десяти лет должны ежегодно инвестировать 250 млрд долл. США в развитие своих транспортных сетей, а страны Восточной Азии — 600 млрд долл. США⁶. Однако ни ВБ, ни АБР не могут оказать странам этих регионов соответствующую финансовую помощь, выделяя не более 20 млрд долл. США на развитие азиатской инфраструктуры и концентрируя свои усилия на менее масштабных инвестициях в страны с низким уровнем доходов с целью борьбы с бедностью. Основанный в Маниле в 1966 г. и объединяющий 67 стран-членов АБР утроил объем своих капиталов с 55 млрд долл. США до 165 млрд долл. США в 2009 г. На развитие инфраструктуры в Азии АБР ежегодно может позволить себе выдачу кредитов в объеме лишь 13 млрд долл. США⁷. Активы ВБ, объединяющего 188 стран-членов, составляют 223 млрд долл. США, а ежегодно он может позволить выделять лишь 7 млрд долл. США на развитие инфраструктуры в Азии⁸.

Международные аналитики признают, что в ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум — ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства будут составлять 7–8%. В 2025 г. капиталовложения в

создание азиатской инфраструктуры достигнуто 5,3 трлн долл. США, составив 60% инвестиций в развитие мирового рынка инфраструктурного строительства. *Причем 50% капиталовложений в развитие этого рынка (2,65 трлн долл.) будет инвестировано Китаем*⁹. На 21-й встрече лидеров АТЭС (Бали, 2013 г.) Председатель КНР Си Цзиньпин выступил с предложением о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). По мнению руководства Китая, подобный финансовый институт позволит придать новый импульс региональному инфраструктурному строительству, сократить отток капиталов из Азии, активизировать экономический рост не только в странах региона, но и во всем мире. Выступая на Беооском форуме (2014 г.) премьер Госсовета КНР Ли Кэцян отметил, что АБИИ с начальным уставным капиталом в 100 млрд долл. будет сугубо коммерческим институтом, открытым и для стран, не входящих в регион. Он подчеркнул, что «АБИИ будет отличаться от АБР и ВБ, которые являются политизированными институтами и выступают в качестве государственных агентов. Предоставление кредитов со стороны АБИИ не будет обуславливаться выполнением целого ряда требований, как это делают упомянутые банки»¹⁰. Активы АБИИ будут составлять 2/3 размера активов АБР и 2/5 активов ВБ.

В октябре 2014 г. представители 21 азиатской страны в Пекине подписали меморандум о создании АБИИ. Среди них были Лаос, Кампучия, Мьянма, Таиланд, Вьетнам, Малайзия, Сингапур, Бруней, Филиппины, Индонезия, Казахстан, Узбекистан, Кувейт, Непал, Оман, Южная Корея, Монголия, Индия, Пакистан, Шри Ланка, Бангладеш (10 стран являются членами АСЕАН). В январе 2015 г. количество членов АБИИ увеличилось до 26, когда Новая Зеландия, Саудовская Аравия, Таджикистан, Мальдивская Республика выразили желание вступить в АБИИ. К 15 апреля 2015 г. (когда истекал срок подачи заявок на вступление в АБИИ) 57 государств заявили о желании стать странами-учредителями АБИИ, среди которых было 37 стран Азии и 20 стран других регионов¹¹.

В итоге 29 июня 2015 г. в Пекине вместе собрались 57 потенциальных стран-учредителей, а 50 из них поставили подписи под «Соглашением о создании АБИИ». Не подписали «Соглашение о создании АБИИ» Кувейт, Филиппины, Таиланд, Малайзия, Польша, Южная Африка и Дания, хотя в дальнейшем у них имеется возможность вступить в банк. В «соглашении о создании АБИИ» в общей сложности насчитывается 11 глав и 60 статей, детализирующих режим работы АБИИ, принципы распределения акций среди государств-учредителей, механизм избрания руководящего состава и т.д. В соответствии с «Соглашением», все права банка принадлежат Совету управляющих, который правомочен избирать директора банка, определять и принимать в банк новых стран-участниц.

В соответствии с «Соглашением о создании АБИИ», уставной капитал АБИИ составляет 100 млрд долл. США и делится на 1 млн акций стоимостью 100 тыс. долл. США каждая. В состав членов АБИИ входят не только страны азиатского региона, но и государства, расположенные за его пределами. Распределение долей стран-участниц происходит в первую очередь с учетом географических различий между членами. В соответствии с принятым порядком, доля азиатских стран и неазиатских распределяется в пропорции 75% и 25% соответственно. А затем на этой основе дальнейшее распределение акций АБИИ происходит согласно размеру ВВП страны-участницы.

Для формирования своего уставного капитала Китай закупил акций на сумму 29,7804 млрд долл. США, что составило 30,34% от общей суммы¹². Таким образом, Китай стал крупнейшим владельцем акций АБИИ. В итоге на долю Китая приходится 26,06% голосов¹³, и если КНР не поддержит какой-либо проект, то он не будет принят. «Соглашение о создании АБИИ» предусматривает, что при голосовании по особо важным вопросам необходимо набрать 75% голосов, и поэтому КНР обладает правом вето. За Китаем следуют Индия (уставной капитал определен в 8,3 млрд долл. США), Россия (уставной капитал — 6,536 млрд долл. США), Германия (4,5 млрд долл. США), Респуб-

лика Корея (3,75 млрд долл. США).¹⁴ Другими значительными соучредителями АБИИ являются Великобритания, Австралия и Индонезия¹⁵. Понимая, что АБИИ в перспективе будет угрожать гегемонии ВВ и, соответственно, интересам США, американская администрация провела большую кампанию по противодействию вступлению в банк некоторых стран. В итоге воздержались от присоединения Япония и Канада.

25 декабря 2015 г. официально вступило в силу «Соглашение о создании АБИИ», ознаменовав тот факт, что банк получил свое оформление с юридической точки зрения. Штаб-квартира банка располагается в Пекине. Предполагается, что с ростом операций АБИИ планируется открыть структуры и представительства в других городах КНР и в городах других стран-участниц. В начале 2016 г. штат сотрудников АБИИ насчитывал 50 человек. Руководство банка полагает, что в течение года количество квалифицированных сотрудников банка возрастет до 100–150 человек. В соответствии с «Соглашением о создании АБИИ» первый президент банка избирался Советом Управляющих исходя из принципа абсолютного большинства и из числа представителей азиатских стран-участниц. Срок его полномочий составляет 5 лет и допускается возможность переизбрания его еще на один пятилетний срок. Первым президентом АБИИ стал генеральный секретарь временной многосторонней комиссии АБИИ Цзинь Лицунь. По его заявлению, в ближайшие 5–6 лет из средств банка планируется ежегодно выделять 10–15 млрд долл. США на кредитование развития инфраструктуры в рамках Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП).

Учреждение АБИИ является важным шагом реализации стратегической программы «одного пояса и одного пути», нацеленной на активизацию инфраструктурного развития Азии, углубление регионального и международного сотрудничества. Это отмечено в преамбуле Соглашения о создании АБИИ: «...Уверены в том, что, будучи многосторонним финансовым учреждением для активизации инфраструктурного развития, АБИИ сможет мобилизовать больше денежных средств в пределах Азии, а также вне ее, разрешить проблемы финансирования, с которыми сталкиваются многие страны». Эти задачи всецело отвечают потребностям РФ в повышении уровня развития инфраструктуры ДФО, а также совпадают с целью укрепления региональной интеграции, которую всемерно поддерживает Евразийский экономический союз. РФ и КНР имеют возможность на основании ныне существующих механизмов двустороннего сотрудничества активизировать взаимодействие с АБИИ и другими финансовыми структурами. Например, Российско-китайский инвестиционный фонд может принять участие в проектах АБИИ, либо привлекать кредиты АБИИ в свои проекты.

В рамках «Зоны свободной торговли Китай — АСЕАН» активно развивается сотрудничество в области транспорта на субрегиональном уровне: «Два китайско-вьетнамских коридора и одно кольцо» (экономический коридор Куньмин — Лаоцзе — Ханой — Хайфон — Гуаньнин, экономический коридор Наньнин — Ляошань — Ханой — Хайфон — Гуаньнин, экономическая зона залива Бэйбу), экономическая зона в бассейне р. Меконг и экономический коридор Наньнин — Сингапур.

По инициативе АБР с 1992 г. стал разрабатываться проект создания субрегиональной экономической зоны «Большой Меконг» (The Greater Mekong Subregional Economic Zone — GMSEZ), который под названием «Шестисторонняя зона экономического сотрудничества» был оформлен в 2004 г. Субрегион «Большой Меконг» включает шесть стран, примыкающих к бассейну реки Меконг: Таиланд, Вьетнам, Лаос, Мьянма, Камбоджа и КНР (провинция Юньнань), население которых превышает 240 млн человек¹⁶. Одна из основных задач создания этой экономической зоны заключалась в развитии региональной транспортной инфраструктуры. Решение этой задачи позволяет КНР активизировать развитие приграничных городов провинции Юньнань, имеющей общую сухопутную границу протяженностью 4 тыс. км с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом, и Гуанси-Чжуаньским автономным районом (ГЧАР), являющимся единственным районом КНР,

имеющим общую морскую и сухопутную границу со странами АСЕАН. К началу 2015 г. страны субрегиона «Большой Меконг» реализовали более 180 совместных проектов общей стоимостью более 17 млрд долл. США. Из них 50 проектов были направлены на развитие региональной транспортной инфраструктуры общей стоимостью 6,7 млрд долл. США¹⁷. В 2013 г. в Лаосе состоялось 19-е совещание стран GMSEZ по экономическому сотрудничеству на уровне министров, в котором приняли участие представители Китая, Камбоджи, Лаоса, Мьянмы, Таиланда и Вьетнама, АБР и других международных организаций. На совещании был принят «План развития субрегиона «Большой Меконг» на 2013–2022 гг.». Совещание также одобрило план создания «Железнодорожного союза стран субрегиона «Большой Меконг». План предусматривает «превращение провинции Юньнань в транспортный канал сотрудничества КНР со странами ЮВА и локомотив социально-экономического развития окраинных регионов южного Китая». Было подчеркнуто, что создание союза имеет исключительное значение для объединения железнодорожных магистралей и создания благоприятных условий для трансграничного перемещения грузов и пассажиров¹⁸. В 2014 г. шесть коммерческих банков провинции Юньнань подписали соглашения с банками стран ЮВА о совместном финансировании инфраструктурного строительства в субрегионе «Большой Меконг».

В период 24–27 ноября 2014 г. в Ханое (Вьетнам) прошла 36-я конференция по вопросам развития железнодорожного сообщения стран АСЕАН¹⁹, которая рассмотрела и утвердила строительство ряда железнодорожных магистралей в Южной и Юго-Восточной Азии, призванных «улучшить связность национальных железнодорожных сетей и совершенствовать региональную логистику». На конференции были утверждены планы строительства трех новых железных дорог: Пномпень—Сем РипСисофон (Камбоджа), Кратъэх (Камбоджа) — граница Лаоса и Бат Дэнг (Камбоджа) — Лок Нинг (Вьетнам)²⁰.

Прошедшее в ноябре 2015 г. в г. Цзинхун (Юньнань) 20-е совещание стран GMSEZ по экономическому сотрудничеству на уровне министров стало отправной точкой создания паназиатской сети, которая к 2018 г. объединит железные и автомобильные дороги стран ЮВА. Магистраль будет состоять из трех железнодорожных/автомобильных маршрутов восточного, центрального и западного направлений. Западная ветка соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Пномпень, Хошимин, Ханой и Куньмин. Центральная ветка объединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Вьентьян, Шаньон и Куньмин. Восточный маршрут соединит Сингапур, Куала-Лумпур, Бангкок, Янон, Жуйли и Куньмин. Транспортная сеть охватит территории Китая, Вьетнама, Лаоса, Мьянмы, Таиланда, Камбоджи, Малайзии и Сингапура, а ее общая протяженность составит более 5,5 тыс. км. Объединение железнодорожной сети провинции Юньнань²¹ с железными дорогами ЮВА предоставит Китаю выход к Индийскому океану²². С открытием сообщения на всем протяжении сети станут возможны ежегодные перевозки почти 9 млн т грузов с перспективой увеличения этого объема до 26 млн т к 2025 г.²³

В ноябре 2014 г. был введен в эксплуатацию участок Юси — Мэнцзи 460-километровой железнодорожной магистрали Куньмин — Хэкоу, которая связывает провинцию Юньнань с железнодорожной сетью стран ЮВА. Из Куньмина магистраль проходит через города Юси, Мэнцзи, Хэкоу (пограничный пункт) и соединяется с железнодорожными сетями Вьетнама, Лаоса, Таиланда и Сингапура. Стоимость строительства 141-километрового участка Юси — Мэнцзи составила 4,5 млрд юаней (709,8 млн долл. США), а большая его часть (77 км) проходит через 35 туннелей и 61 мост²⁴. Спроектированная для движения поездов со скоростью 120 км/час, магистраль вносит заметный вклад в развитие китайско-вьетнамской железнодорожной интеграции. Она стала достойной заменой построенной французами еще сто лет назад старой 854-километровой железной дороги Куньмин — Хайфон, поезда по которой двигались со скоростью лишь 30 км/час. Старая магистраль являлась «самой протяженной в мире узкоколейкой», поскольку ширина ее колеи составляла всего 1 м, а не стандартные 1435 м. В 2013 г. началось строи-

тельство 257-км участка, соединяющего Вьетнам и Камбоджу (Пномпень), а окончание работ запланировано на конец 2015 г.²⁵ В мае 2015 г. были завершены работы по строительству последнего приграничного с Китаем 19-километрового участка 245-километровой железнодорожной магистрали, соединяющей Ной Бай (район Ханоя) с городом Ким Тан (северная вьетнамская провинция Лао Цай), расположенного рядом с приграничным китайским Хэкоу. Объединенная железнодорожная магистраль Куньмин — Хэкоу — Ким Тан — Ной Бай позволит осуществлять перевозки со скоростью более 100 км/час²⁶.

В 2014 г. началось сооружение самого протяженного в Азии 30-километрового железнодорожного туннеля в горе Гаолигун и продолжались работы по возведению моста через р. Нуцзян, которые являются важными составными частями железнодорожной магистрали Дали — Жуйли²⁷. Эта 330-километровая железная дорога позволит соединить Китай с соседней Мьянмой. На некоторых участках магистрали поезда смогут передвигаться со скоростью 250 км/час, на некоторых — не более 180 км/час²⁸. В рамках проекта расширения и перестройки 175-километрового китайского участка Гуантун — Дали электрофицированной железной дороги Китай — Мьянма в марте 2016 г. начались работы по прокладке полотна магистрали. После введения в эксплуатацию этого участка в 2018 г. средняя скорость движения поездов составит 200 км/час, а время поездки между Куньмином и Дали сократится до двух часов. Рельеф участка Гуантун — Дали весьма сложен — на мосты и туннели приходится 109,88 км дороги; проектная скорость — 200 км/ч²⁹.

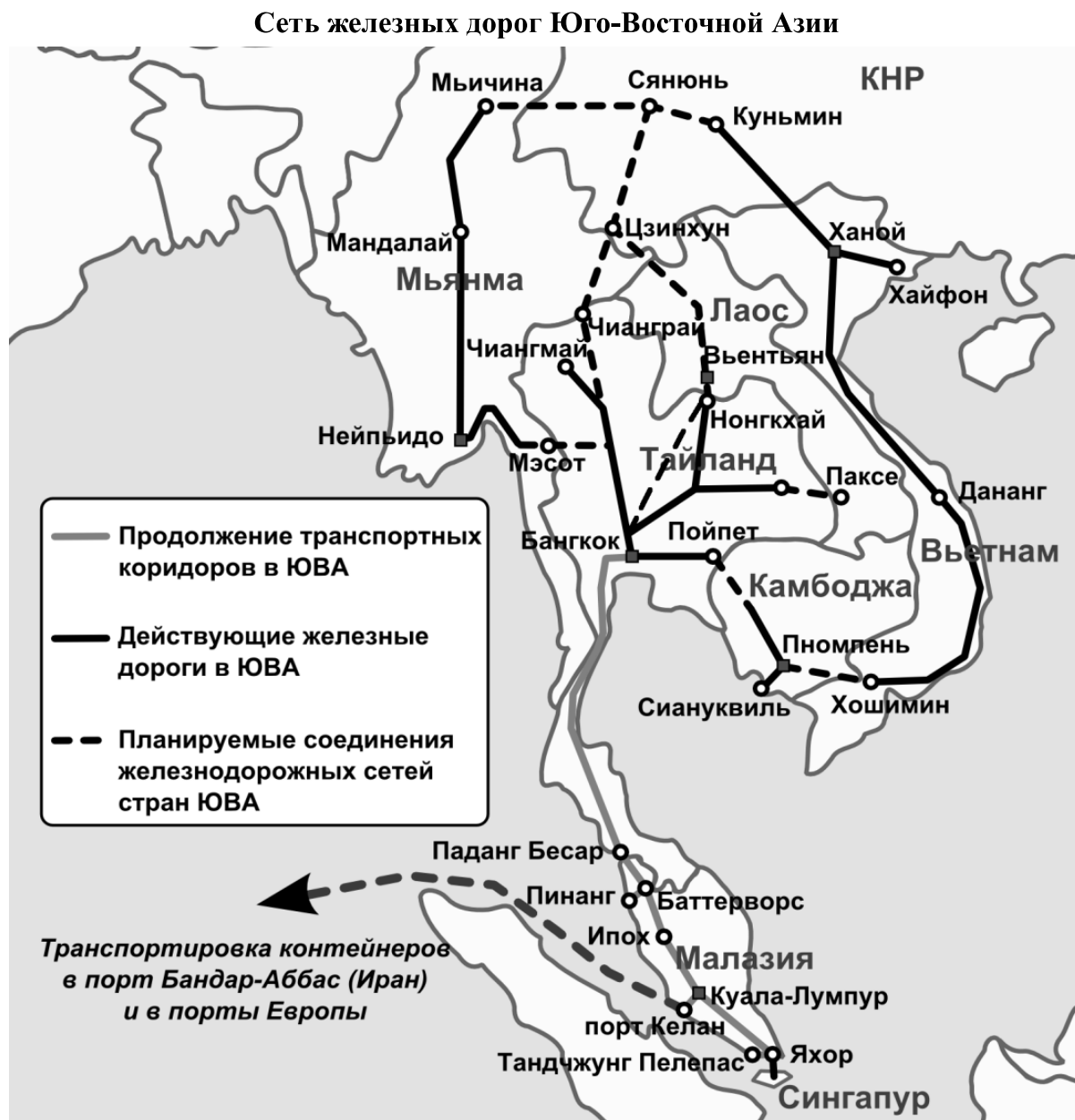
Сегодня в Лаосе существует лишь одна железнодорожная магистраль, открытая в 2009 г., которая соединяет столицу страны Вьентьян с г. Нонгкхай в Таиланде. С целью улучшения транспортной инфраструктуры Лаоса и превращения его в важное звено региональных транзитных перевозок в ноябре 2015 г. руководители железнодорожных ведомств Китая и Лаоса подписали соглашение о начале строительства современной 418-километровой железной дороги из Куньмина до Вьентьяна (Куньмин — Цзинхун — Мохань (КНР) — Ботэн — Луан Прабанг — Ван Вьенг — Вьентьян (Лаос). Железная дорога будет представлять собой грузопассажирскую магистраль, а средняя скорость движения составит 160 км/час. Китай согласился профинансировать 70% стоимости проекта прокладки магистрали, которая составляет 40 млрд юаней (6,27 млрд долл. США). В декабре 2015 г. Лаос приступил к строительству своего участка железной дороги, а вся магистраль будет запущена в эксплуатацию в 2020 г.³⁰

В ноябре 2015 г. Таиланд и Китай приступили к строительству двух участков железных дорог, протяженностью 873 км. Это магистрали Нонгкай — Сарабури — Районг и Сарабури — Бангкок, которые в будущем будут соединены с железнодорожной магистралью Китай (Юньнань) — Лаос (Вьентьян). Эти железные дороги станут первыми в Таиланде железными дорогами с шириной колеи 1435 мм, а общий объем инвестиций в строительство составит 350 млрд тайских батов (10,6 млрд долл. США)³¹. В конце 2015 г. шестая по величине активов китайская государственная корпорация China Railway International, занимающаяся строительством железнодорожных путей, предоставила Министерству транспорта Камбоджи план строительства железных дорог в этой стране для последующего одобрения Советом по развитию Камбоджи.

С 2015 г. Китай и страны ЮВА приступили к активному строительству центральной магистрали ВСЖД протяженностью 3 тыс. км по маршруту Юньнань (Куньмин) — Лаос — Вьетнам — Камбоджа — Таиланд — Малайзия — Сингапур, которая сформирует скоростной маршрут Китай — ЮВА. От центральной магистрали планируется построить ответвления Юньнань — Мьянма и Мьянма — Таиланд. В рамках заключенного трехстороннего соглашения о сотрудничестве в сфере строительства ВСЖД ведущая китайская корпорация по строительству железных дорог CRCC приступила к прокладке линий ВСЖД в Таиланде, Мьянме и Лаосе, которые свяжут три страны и впоследствии протянутся дальше и достигнут Сингапура. Хотя стоимость проекта составля-

ет 75 млрд долл. США, китайские экономисты утверждают, что Паназиатская ВСЖД позволит в будущем увеличить ВВП Китая и стран ЮВА на 375 млрд долл. США³².

Рисунок 2



Источник: Разработано авторами на основе *Railway linking China, ASEAN becomes operational*. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8140838.html>.

В конце 2015 г. вступила в эксплуатацию ВСЖД Куала-Лумпур — Ипох, которая была построена китайскими специалистами. Скоростная 200-километровая магистраль сокращает время поездки из столицы Малайзии до крупнейшего туристического курорта до менее часа, а корпорация CSR поставила подвижной состав для ВСЖД. С 2016 г. начнется прокладка 1292-километровой ВСЖД проектной стоимостью 25,6 млрд долл. США, которая свяжет Китай со столицей Таиланда Бангкоком и промышленным центром Районг на востоке страны. Дорога пройдет через территорию северной части Лаоса. На первом этапе будут построены два отрезка ВСЖД в Таиланде, протяженностью 737 км и 655 км, которые будут введены в эксплуатацию в 2021 г. Поезда по колею шириной 1435 мм смогут развивать скорость в 160–180 км/час³³. Поскольку скорость движения по этим ВСЖД более низкая, чем по китайским высокоскоростным магистралям, на всем их

протяжении количество остановок будет увеличено. С введением в эксплуатацию этих магистралей Таиланд станет первой страной АСЕАН, которая будет предоставлять весь спектр услуг высокоскоростного железнодорожного транспорта по своей территории.

Во время саммита АТЭС (Бали, Индонезия, октябрь 2013 г.) Председатель КНР Си Цзиньпин с целью оказания помощи в развитии региональной инфраструктуры выступил с инициативой о создании Морского шелкового пути XXI в. (МШП-XXI в.), который позволит состыковать объединенную железнодорожную и автомобильную транспортную сеть южных провинций Китая и стран ЮВА с основными портами региона. Затем МШП-XXI в. объединит морские порты стран АСЕАН³⁴ и продлится по маршруту Желтое море — Восточно-Китайское море — Южно-Китайское море — Тихий океан и Индийский океан и даже далее до портов стран южной части Тихого океана, Южной Азии и Восточной Африки. Численность населения стран, расположенных вдоль маршрута МШП-XXI в., превышает 4,4 млрд человек, их совокупный ВВП равен 21 трлн долл. США, что составляет 63% и 29% от соответствующих мировых показателей³⁵. В перспективе новый морской транспортный мост в меридиональном направлении может объединиться с российским Северным морским путем и дойти до Европы.

В 2015 г. Китай продолжал переговоры о строительстве высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 5 тыс. км с 28 странами, большинство из которых были расположены вдоль маршрутов ЭПШП и МШП-XXI в. В 2015 г. оборот торговли Китая со странами, расположенными вдоль маршрутов ЭПШП и МШП-XXI в.³⁶ превысил 1,15 трлн долл. США и составил около 25% от общего объема внешнеторгового оборота Китая. В 2015 г. объем китайских ПЗИ по сравнению с предыдущим годом вырос на 13,7% и превысил 13,2 млрд долл. США. Основными реципиентами кредитов стали Сингапур, Казахстан, Лаос, Индонезия и Россия³⁷. В ближайшие 5 лет КНР намерена импортировать товары из стран Азии и Европы на сумму 8 трлн долл. США, а общий объем инвестиций в страны этих регионов превысит 450 млрд долл. США³⁸.

Панзиатская ВСЖД, соединяющая важнейшие морские порты ЮВА, имеет непосредственное отношение к реализации плана Председателя КНР Си Цзиньпина о создании МШП-XXI в. Отправной точкой МШП-XXI в. станет экономическая зона залива Бэйбу³⁹. Экономическое сотрудничество в субрегионе объединяет такие страны, как Китай, Вьетнам, Малайзия, Сингапур, Индонезия, Филиппины и Бруней, а более 80% торговли между странами экономической зоны залива Бэйбу осуществляется морским транспортом. В августе 2014 г. в Наньнине (ГЧАР) состоялся 8-й Форум по экономическому сотрудничеству в районе залива Бэйбу. Участники Форума отметили «исключительную важность укрепления транспортных связей стран ЮВА путем строительства и соединения железнодорожных, автомобильных и морских путей в регионе»⁴⁰.

С целью создания единой региональной сети сухопутного сообщения, соединяющей КНР с Сингапуром, расширяется инфраструктура автомобильного транспорта. В 2013 г. было закончено строительство четвертого моста через р. Меконг, который позволил открыть прямое сквозное сообщение по автомобильной магистрали Куньмин — Бангкок (Юньнань — Лаос — Таиланд), увеличить грузопоток и снизить себестоимость перевозок⁴¹. Сооружаемый на территории ЮВА в рамках GMSEZ автомобильный транспортный коридор Восток — Запад протяженностью 1450 км должен связать КНР, Вьетнам, Лаос, Таиланд, Камбоджу и Мьянму. Объединенная транспортная сеть в будущем соединит Тихий океан с Индийским, сократит время транспортировки, снизит себестоимость грузоперевозок и придаст мощный импульс развитию прилегающих территорий.

В 2013 г. была сдана в эксплуатацию 53-километровая скоростная автомагистраль Синьань—Гуйлинь (ГЧАР), которая позволила открыть движение на всем протяжении скоростной автострады, соединяющей Наньнин (ГЧАР) с Пекином. Автомагистраль Синьань — Гуйлинь в качестве составной части скоростных автодорог Цюаньчжоу (Фуцзянь) — Наньнин (ГЧАР) и Сямэнь (Фуцзянь) — Чэнду (Сычуань) снизит

нагрузку на автодороги, ведущие из южных районов КНР на север, позволит сократить расстояние транспортировки между районами Центрального и Юго-Западного Китая и странами ЮВА⁴².

26 декабря 2015 г. была сдана в эксплуатацию скоростная автомагистраль Малювань — Чжаотун, позволившая сформировать скоростной 1032-километровый автомобильный коридор, пересекающий провинцию Юньнань⁴³ с севера на юг. До 2015 г. уже было построено 732,7 км магистрали, а в этом году были достроены оставшиеся 299,3 км скоростной магистрали. Этот коридор начинается на севере в районе порта Шуйфу на р. Янцзы (граница провинций Юньнань и Сычуань) и заканчивается на юге в районе порта Фунин на р. Чжуцзян (граница провинции Юньнань и ГЧАР). Магистраль проходит через города Чжаотун, Цюйцзин, Куньмин, Хунхэ и Вэньшань. Данный проект будет способствовать развитию юго-западных районов Китая, укрепит интеграционные связи провинции Юньнань с экономической зоной залива Бэйбу и активизирует транспортное сообщение со странами АСЕАН⁴⁴.

Расположенный в Наньнине (недалеко от границы с Вьетнамом) региональный аэропорт Уси превращается в международный авиационный узел по развитию инфраструктурного сотрудничества со странами АСЕАН. Авиакомпания Guangxi Beibu Gulf Airlines (BBG Air) пополнила свой авиапарк 10 самолетами ERJ-190 и в рамках плана ЭПШП с 2016 г. откроет два международных рейса в страны АСЕАН⁴⁵.

В 2014 г. на юго-западном направлении завершилось строительство нефтепровода из Мьянмы в Китай. Протяженность нефтепровода по территории Мьянмы составляет 771 км, КНР — 1631 км. Общий объем инвестиций в строительство составил 3 млрд долл. США, а после выхода нефтепровода на полную мощность в 2015 г. ежегодные объемы транспортировки нефти в КНР превысили 22 млн т⁴⁶. В начале 2015 г. на острове Мадай, расположенном на побережье Мьянмы, вступил в строй начальный пункт нефтепровода из Мьянмы в Китай — был открыт порт по приемке нефти и первый танкер отгрузил в нефтепровод 300 тыс. т нефти⁴⁷. Сегодня 80% импортируемой Китаем нефти транспортируется через беспокойный Малаккский пролив, расположенный между Малайзией и Индонезией. Строительство нефтепровода из Мьянмы позволило Китаю на 1,2 тыс. км сократить расстояние транспортировки нефти из стран Ближнего Востока и Африки, минуя Малаккский пролив.

В рамках «Зоны свободной торговли Китай — АСЕАН», субрегиональных экономических зон, планов создания ЭПШП и МШП-XXI в.⁴⁸ Китай реализует проект 2-й Евроазиатской трансконтинентальной магистрали (ЕТМ-2)⁴⁹. Согласно плану, ЕТМ—2 начнется в портовых городах дельты р. Чжуцзян и пойдет на запад до провинции Юньнань и ГЧАР. Затем магистраль соединит Лаос, Вьетнам, Камбоджу, Таиланд, Малайзию, Сингапур (южная часть маршрута, идея которого была разработана еще в 1960-х годах). Далее магистраль протянется через Бангладеш, Индию, Пакистан, Иран, Турцию и дойдет до Роттердама (Голландия). Общая протяженность маршрута составит 14 тыс. км, а магистраль будет пересекать территорию 18 стран. Ответвление от основной трассы начнется в Турции, протянется по территории стран Ближнего Востока и закончит путь в Египте, активизируя транспортные потоки из Китая в Африку. Протяженность ЕТМ-2 станет на 6 тыс. км короче альтернативного морского маршрута⁵⁰.

Новый маршрут транспортировки нефти в КНР через Мьянму



Источник: Разработано авторами на основе: Pipeline boosts energy security. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/29/t20150129_4461927.shtml.

Экономические и геополитические аспекты создания ЕТМ-2 и МШП-XXI в. очевидны — Китай стремится активизировать экономические связи со странами ЮВА и АСЕАН, закрепить свое присутствие на рынках других стран. Эта политика совпадает с твердым намерением руководства КНР выстроить новую модель экономического развития, базирующуюся на стимулировании роста китайских зарубежных инвестиций и увеличении экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью. Нарастивая свои капиталовложения в инфраструктуру стран ЮВА, Китай дает дополнительный импульс к интенсивному развитию своей региональной экономики. Китайские зарубежные инвестиции, направляемые на создание и модернизацию транспортных сетей стран ЮВА, позволяют КНР развивать свои производственные мощности и загружать долгосрочными заказами свой машиностроительный комплекс. Следует отметить, что инвестиции предоставляются Китаем на исключительно льготных условиях и только под обязательство использовать китайское оборудование, технологии и технику с привлечением для их обслуживания и эксплуатации квалифицированных специалистов из КНР. Создаваемая за рубежом транспортная сеть позволит ускорить экономическое развитие центральных и южных провинций Китая, а за счет увеличения континентальных перевозок будет стимулироваться рост объемов всей внешней торговли КНР. Реализация проектов ЕТМ-2 и МШП-XXI в. также будет активизировать экономическое развитие стран, расположенных вдоль этих маршрутов, и способствовать укреплению транспортной интеграции на региональном и субрегиональном уровнях.

1. АСЕАН (Association of South East Nations, ASEAN) — региональная организация стран ЮВА, образованная в 1967. Ассоциация включает 10 стран: Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины, Бруней (1984 г.), Вьетнам (1995 г.), Лаос (1997 г.), Мьянма (1997 г.) и Кампучия (1999 г.).
2. The rise of Southeast Asia and the challenges ahead. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/opinion/2015-11/24/content_22513261.htm.

3. Li urges further cooperation within East Asia. URL: http://www.china.org.cn/world/2014-11/14/content_34045771.htm.
4. Highlights of premier's speeches at Asia summits. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2014-11/15/content_18918569.htm.
5. *Ю Шаньшань*. АБИИ и новые надежды Азии // Китай. 2015. № 5. С 28.
6. China, ASEAN discuss new Maritime Silk Road. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/0917/c90883-8783570.html>.
7. *Chen Ran*. Empowerment Through Infrastructure. URL: http://www.bjreview.com.cn/special/2014-07/21/content_631262.htm.
8. *Ю Шаньшань*. АБИИ и новые надежды Азии // Китай. 2015. № 5. С 29.
9. Asia infrastructure boom boon for China URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/17/t20141117_3918646.shtml.
10. *Bai Shi*. Free Trade for the Future. APEC leaders' Beijing meeting is expected to further propel regional economic integration. URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2014-10/31/content_648428_4.htm.
11. *Ю Шаньшань*. АБИИ и новые надежды Азии // Китай. 2015. № 5. С 30.
12. AIIB to lend up to \$15b every year, says top official. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/02/content_22598637.htm.
13. В ВБ доля США составляет 16,3%, Китая — 4,9%; в МВФ доля США равна 16%, КНР — 6%; в АБР доля Японии составляет 12,8%, США — 12,7%, Китая — 5,5%.
14. Germany becomes AIIB's largest non-regional shareholder. URL: <http://en.people.cn/n/2015/1221/c90000-899351.html>.
15. AIIB shows center of world economic gravity moving east. URL: <http://en.people.cn/business/2015/0630/c90778-8913240.html>.
16. China, neighbors boost cross-border logistics. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-06/25/content_17614696_1.htm.
17. China, ASEAN push to team up on infrastructure. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201509/19/t20140919_3562539.shtml.
18. Officials gather in Laos for Greater Mekong Subregion Ministerial Conference. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2013-12/10/content_30858052.htm.
19. ASEAN railway conference aims to boost connectivity among region. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2014-11/18/content_18937529.htm.
20. Cambodia Presents 5 Rails Projects to 8th Pan-beibu Gulf (PBG) Economic Cooperation Forum. URL: <http://www.akp.gov.kh/?p=45471>.
21. В 2014 г. в провинции Юньнань было проложено 1,5 тыс. км новых железнодорожных путей и к началу 2015 г. общая протяженность провинциальной железнодорожной сети составила 4 тыс. км.
22. GMS economic corridors set to yield more jobs, investment. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-12/08/content_33185967.htm.
23. China, ASEAN discuss new Maritime Silk Road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/2014-09/16/content_18609325_2.htm.
24. *Guo Anfei, Hu Yongqi. (China Daily)*. Railway line heralds new trading dawn. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171562.html>.
25. Interview: Cambodia seeks money for railroad. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2013-10/23/content_30384036.htm.
26. Vietnam inaugurates final section of expressway linking to China. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-05/18/content_35599997.htm.
27. New fund finances modern Silk Road. URL: <http://www.ecns.cn/2014/11-07/141840.shtml>.
28. China to speed up construction of Silk Road. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/06/content_18880108.htm.
29. На китайском участке Гуантун–Дали международной железной дороги Китай–Мьянма начаты прокладочные работы. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-03/17/content_38045177.htm.
30. China, Laos sign railway deal. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-11/15/content_37067417.htm.

31. Thailand-China railway cooperation a boon for both. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-12/04/content_22629137.htm.
32. Chinese official urges Pacific transport cooperation URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-05/16/content_17512935.htm.
33. High-speed railways between China and Thailand approved. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201408/05/t20140805_3294543.shtml.
34. В 2014 г. более 65% торговли между КНР и странами АСЕАН осуществлялось морским флотом.
35. Spotlight: Maritime Silk Road to boost regional prosperity: overseas experts. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0214/c90778-8850812.html>.
36. Сегодня население развивающихся стран, прилегающих к маршрутам ЭПШП и МШП-XXI в. в сумме составляет 4,4 млрд человек, а совокупный ВВП превышает 2,2 трлн долл. США.
37. «Belt and Road» plan drives China's ODI to rise 16.3%. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-11/17/content_37083907.htm.
38. APEC economies pledge flexible fiscal policies, stress infrastructure investment. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/1023/c90883-8798513.html>.
39. Залив Бэйбу расположен на северо-западе Южно-Китайского моря, его площадь составляет около 130 тыс. км². В 2008 г. китайское правительство приступило к реализации «Программы развития экономической зоны залива Бэйбу ГЧАР», которая была официально включена в комплексную стратегию развития страны. Была поставлена задача «превратить экономическую зону залива Бэйбу в базу грузоперевозок и торговли, создать один из важнейших районов международного регионального экономического сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН».
40. Maritime Silk Road to Strengthen China-ASEAN Ties. URL: <http://english.cri.cn/6826/2014/05/16/191s826690.htm>.
41. Thai cabinet approves draft MoU on Sino-Thai rail co-op. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-11/26/content_18979522.htm.
42. Открытие движения на всем протяжении скоростной автодороги Наньнин—Пекин. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-04/02/content_28431519.htm.
43. В период 12-й пятилетки в провинции Юньнань в строительство автомобильных дорог было инвестировано 318 млрд юаней. К 2016 г. их общая протяженность достигла 4005 км. В период 13-й пятилетки в строительство 2 тыс. км скоростных магистралей в провинции планируется направить 370 млрд юаней.
44. Завершено строительство скоростного автодорожного коридора, пересекающего пров. Юньнань с юга на север. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2015-12/25/content_37394529.htm.
45. New airline put into operation in China. URL: <http://en.people.cn/n/2015/0213/c90882-8850766.html>.
46. Sino-Myanmar crude oil pipeline enters trial operation. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/1029/c90778-8842630.html>.
47. Официально введен в эксплуатацию порт острова Мадай — начального пункта китайско-мьянманского нефтепровода. URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0131/c31518-8844026.html>.
48. В контексте обеспечения экономической безопасности планы создания МШП-XXI в. и ЕТМ-2 играют для КНР исключительную роль, поскольку в условиях усиливающегося противостояния Китая и США Пентагон укрепляет в регионе СВА и ЮВА свои военно-морские базы, создавая вместе с союзниками реальную угрозу жизненно важным морским коммуникациям КНР.
49. ЕТМ-1 — объединенная континентальная железнодорожная магистраль, проходящая через Синьцзян-Уйгурский автономный район и объединяющая 15 городов КНР с 19 городами Европы.
50. Guo Anfei, Hu Yongq. (*China Daily*). Railway line heralds new Trading dawn URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8171562.html>.