

Роль автотранспортных коридоров в проекте «Пояс и путь»

© 2019

С.Л. Сазонов, К.А. Петрунько

Прокладка автомобильных коридоров в Европу зарекомендовала себя как важное звено двух глобальных проектов, оглашенных 6 лет назад председателем КНР Си Цзиньпином — Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века («Пояс и путь»). Эти проекты обещают стимулировать международную интеграцию и экономическое развитие многих стран Евразии. Авторы статьи намерены показать мотивировку и практические шаги руководства КНР по развитию международной торговли через сети автодорожной инфраструктуры.

Ключевые слова: Китай, Россия, Казахстан, транзит, мультипликативный эффект, ЮВА, ШОС, дорожная инфраструктура, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ).

DOI: 10.31857/S013128120007504-5

Континентальные коридоры ЭПШП

«Пояс и путь» — не спонтанно возникшая идея. Этот проект опирается на инфраструктуру, вызревавшую за годы, по ходу развития китайских реформ, активизации Шанхайской организации сотрудничества.

В 2013 г. в Урумчи руководители восьми стран договорились о взаимодействии по организации автомобильных перевозок из Китая в Европу, а год спустя 14-й саммит ШОС утвердил «Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок». Предусматривалось связать китайские порты на Желтом море с российскими в Ленинградской области. До 2022 г. намечалось пустить в эксплуатацию четыре международных автомобильных маршрута в направлениях:

1. Барнаул — Веселоярск (РФ) — Ауыл — Семипалатинск — Вахты (Казахстан) — Тачэн — Куйтунь — Урумчи (КНР);
2. Санкт-Петербург — Оренбург (РФ) — Жайсан — Алматы (Казахстан) — Хоргос — Урумчи — Ляньюньган (КНР);
3. Урумчи — Кашгар — Карасу (КНР) — Кульма — Мургаб — Хорог — Душанбе (Таджикистан);
4. Урумчи — Хоргос (КНР) — Коргас — Алматы — Тараз — Шымкент — КПП им. Б. Конысбаева (Казахстан) — Ялама (Узбекистан)¹.

В 2015 г. министерства транспорта РФ и КНР заключили соглашение «О временных автоперевозках грузов транзитом через территорию Казахстана», предусматривавшее упрощение таможенных формальностей в Казахстане, что ускорило логистику авто-

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

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

перевозок, ибо компании обеих стран освобождались от перегрузки товаров и заполнения нескольких таможенных деклараций².

В 2016 г. Китай подписал «Соглашение между правительствами государств — членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок», обязавшись в течение ближайших нескольких лет осуществить финансирование строительства более 10 тыс. км автомобильных дорог в странах Центральной Азии³.

Роль и функции СУАР

Основные континентальные автомобильные маршруты из КНР в западном и южном направлении расходятся вониз Синцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). В 2018 г. капиталовложения в развитие его транспортной системы превысили общий объем инвестиций правительства СУАР в расширение своей транспортной сети за всю 12-ю пятилетку (2010–2015): 526 млрд юаней⁴. Только за 2017 г. там было проложено около 200 км скоростных автомагистралей, 1,5 тыс. км автодорог национального и регионального значения, 29,7 тыс. км сельских дорог, улучшено покрытие автодорог в 220 городах и 2,1 тыс. деревнях СУАР. В начале 2018 г. общая протяженность автодорог СУАР составила 196 тыс. км, в том числе скоростных — 4650 км⁵. Столь значительный прирост инвестиций в развитие региональной транспортной инфраструктуры позволит этому автономному району к 2020 г. создать надежную сеть автомобильных дорог общей протяженностью 82,3 тыс. км, соединяющую все города и уезды СУАР, которая обеспечит 40-процентное сокращение себестоимости перевозки как региональных, так и международных транзитных грузов в рамках реализации инициативы ЭПШП.

В 2018 г. внешнеторговый оборот СУАР со странами, прилегающими к маршруту «пояса и пути», составил 291,5 млрд юаней (43 млрд долл.), или на 13,5% больше, чем годом ранее. При этом 98,2% объема внешней торговли было осуществлено через КПП на границах СУАР.

Северный маршрут

Международный транспортный коридор Западный Китай — Западная Европа (МТК ЗК—ЗЕ) протяженностью 8445 км — один из крупнейших инфраструктурных проектов современности (3425 км проходят по территории КНР, 2787 км — Казахстана, 2233 км — России).

Маршрут трассы: Ляньюньган — Хоргос — Алматы — Кордай — Тараз — Шымкент — Кызылорда — Актобе — Оренбург — Казань — Нижний Новгород — Москва — Санкт-Петербург. В России этот путь пересечет пять областей (Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Самарскую, Ульяновскую) и три республики (Татарстан, Чувашию, Мордовию), суля мультипликативный эффект в разных отраслях промышленности (умножая количество новых рабочих мест, способствуя привлечению прямых иностранных инвестиций).

В дальнейшем этот автомобильный коридор будет продлен в Белоруссию, Польшу, Германию, Францию, Италию⁶.

Сроки транспортировки грузов из КНР до Санкт-Петербурга по сравнению с морскими перевозками из восточных (уже явно перегруженных) китайских портов уменьшатся вчетверо (не будут превышать 10 дней), а объем ежегодного грузопотока в 2020 г. увеличится до 33–36 млн т⁷.

Из Санкт-Петербурга автомобильный транспорт будет доставлять контейнеры в современный, глубоководный и незамерзающий порт Усть-Луга, оборудованный 15 терминалами и расположенный в 150 км от «северной столицы» РФ.

В 2018 г. российская компания «Новотранс» приступила к строительству в нем многофункционального транспортно-перевалочного комплекса, способного обрабаты-

вать до 7 млн т генеральных грузов и контейнеров. Условия навигации допускают практически круглогодичную эксплуатацию (до 325 дней в году) с коротким периодом ледовой проводки. Акватория Усть-Луги обладает глубинами до 20 м и пригодна для приема крупнотоннажных сухогрузов (до 230 тыс. т) и контейнеровозов. Наличие короткого (около 4 км) подходного канала делает Усть-Лугу единственной конкурентоспособной гаванью на Балтийском море, имеющей возможность обрабатывать крупнотоннажные грузы. Ее грузооборот к 2020 г. достигнет 115 млн т, включая 145 тыс. контейнеров.

В марте 2018 г. в РФ на границе с Казахстаном у КПП «Сагарчин» началось строительство первой частной платной автомобильной магистрали «Меридиан» протяженностью около 2 тыс. км, которая соединит территории Казахстана и Белоруссии. Капиталовложения в ее прокладку планируются примерно в 650 млрд руб. (без учета НДС), строить будет (при поддержке Министерства транспорта РФ) компания «Меридиан», входящая в «Русскую холдинговую компанию».

В декабре 2017 г. на КПП Хоргос (СУАР) открылось движение по городскому участку скоростной дороги номер G218, что ознаменовало завершение 8-летнего строительства китайской части коридора Западная Европа — Западный Китай⁸. Дорога G218 соединяет Хоргос с Казахстаном и магистраль G30, берущую начало от порта Ляньюньган.



Рис. 1. Трасса международного транспортного коридора Западный Китай — Западная Европа (МТК ЗК—ЗЕ)

Источник: Разработано авторами на основе: Чжан Давэй. Цзяотун юньшубу цзунхэ гуйхуа сыфу сычжан: [Оптимизировать структуру предложения, ускорить совершенствование современной интегрированной транспортной системы] // Чжунго Гунлу. 2017. № 5. С. 12–13; China section of transcontinental expressway opens to traffic. URL: http://china.org.cn/business/2017-11/19/content_41912788.htm

В начале 2018 г. в рамках строительства МТК ЗК—ЗЕ на ее казахстанском участке Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Международный банк реконструкции и развития (МБРР) выделили синдицированный кредит на прокладку двух участков дороги: Узынагаш — Отар и участка Курты — Бурылбайтал, представляющий собой часть дороги от госграницы РФ до Алматы.

После завершения прокладки китайского и казахстанского участков МТК ЗК—ЗЕ грузооборот из Китая в города Казахстана через КПП Хоргос увеличится до 3,5–3,7 млн т в год⁹.

В феврале 2019 г. первый грузовой автомобиль из ФРГ с табличкой TIR (т.е. использующий систему МДП¹⁰) въехал в Китай через КПП Хоргос, одолев 7,7 тыс. км через территории Польши, Белоруссии, Российской Федерации и Казахстана.

На таможне в Хоргосе введены преференции при прохождении таможенных процедур для транспортных средств, использующих систему МДП, что позволяет им проходить все формальности в течение трех минут.

КНР присоединилась к Конвенции МДП ООН в июле 2016 г. Там в 2019 г. имелось 6 сухопутных КПП, работающих по системе МДП, включая два КПП на границе с Россией (в Хоргосе и в Маньжоули).

Международные автомобильные перевозки с помощью грузовых контейнеров имеют ряд преимуществ: оперативность транспортировки, несравнимая с океанической, максимальная мобильность в выборе маршрута и частичной выгрузки, альтернативность при выборе автотранспортных компаний, полные сохранность и безопасность доставки груза, быстрота прохождения таможенных процедур и пр.

Если же принять во внимание завышенность тарифов главного российского железнодорожного перевозчика ОАО «РЖД» (доставка одного контейнера из КНР в страны Европы по Транссибу обходится в 5–6 тыс. долл.), то доставка грузов из Китая в Европу через территорию РФ автомобильным транспортом — и дешевле, и эффективнее.

Центральный и Южный маршруты

В 2010 г. (за три года до оглашения идеи ЭПШП) Госсовет КНР утвердил «Стратегию развития Западного Китая», определившую программу приоритетного строительства там сети автомобильных дорог из 8 каркасных широтных и 8 каркасных меридиональных трасс, связанных 18 скоростными автострадами. Эта сеть призвана обеспечить перевозки товаров из КНР в страны Центральной Азии. Оператор этих грузопотоков — СУАР¹¹, располагающий несколькими пограничными переходами: КПП Алашанькоу и Хоргос (с Казахстаном), КПП Торугарт и Иркештам (с Киргизией), КПП Кульма-Карасу (с Таджикистаном).

КПП Алашанькоу и Хоргос связывают Китай с Казахстаном (и, далее, с Туркменистаном), а основным центром его связи с другими странами Центральной Азии является г. Кашгар (Каши), от которого протянуты автомобильные магистрали к Кыргызстану, Таджикистану, Пакистану.

С 2015 г. Китай активно приступил к работе по реконструкции и строительству автомобильных магистралей из Кашгара в Кыргызстан, и год спустя автомобильная магистраль Кашгар — Иркештам протяженностью 215 км была введена в эксплуатацию.

Одновременно китайские строительные компании помогли Кыргызстану в строительстве и реконструкции национальных дорог, таких, как Иркештам — Сары-Таш — Ош, Ак-Татыр — Исфана, Ош — Баткен — Исфана, Бишкек — Нарын — Торугарт. Была модернизирована магистраль Бишкек — Кара-Балта в Чуйской области (на севере Кыргызстана). В 2017 г. открылись еще два маршрута автомобильных перевозок из КНР в Кыргызстан: Урумчи — Кашгар — Ош и Урумчи — Кашгар — Бишкек.

С начала XXI века Китай активно привлекает к участию в строительстве совместной автодорожной сети и Узбекистан. В январе 2018 г. совещание правительственных

делегаций КНР, Кыргызстана и Узбекистана в Ташкенте рассмотрело вопросы реализации «Соглашения между правительствами Кыргызстана, Китая и Узбекистана о международном автомобильном сообщении», подписанного еще 1998 г. Целями участников этой встречи было формирование автомобильного коридора и дальнейшее сотрудничество в международных автомобильных перевозках.

В феврале 2018 г. полностью вошла в эксплуатацию автомобильная трасса по маршруту Ташкент — Андижан — Ош — Иркештам — Кашгар протяженностью около 950 км (из них 250 км по территории СУАР). Это самый короткий автомобильный маршрут, объединяющий три страны. При благоприятных климатических условиях и отсутствии очередей на погранпереходах транзитное время по всему маршруту занимает около 2 суток при средней скорости движения грузовых машин 50–60 км/час¹².

Данный маршрут, игравший важную роль еще в эпоху древнего Великого шелкового пути, периодически обновлялся в последующие исторические периоды, включая советский и постсоветский. Теперь ему потребовалась существенная модернизация, ибо качество дорожного покрытия является низким, что чревато частой аварийностью.

Параллельно прорабатывается трасса железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан.

Современная крупнейшая сквозная автомобильная дорога между Таримской впадиной на территории СУАР и бассейном Амударьи (сулящая создание новых коридоров трансграничных перевозок) позволяет сократить доставку грузов из КНР в Узбекистан с прежних 8–10 до 2 дней (срочный груз может доставляться за сутки).

Первая пробная автоколонна, проехавшая по новой дороге, состояла из грузовых машин китайской транспортной компании Silk Road International. На первом этапе эта компания намеревалась использовать 80 машин, а в дальнейшем увеличить их количество до 200. За 2018 г. три страны рассчитывали перевезти по новой магистрали 100 тыс. т груза — текстиль, кожаную и сельскохозяйственную продукцию, электронику и пр.

Около 95% территории Таджикистана занимают горы, что предопределяет приоритет автомобильных перевозок грузов, а густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Таджикистане составляет около 90 км на 1 тыс. кв. км территории. Общая протяженность его автомобильной сети составляла 2,6 тыс. км. Однако там налицо нехватка современных автомобильных дорог, отсутствие их стыковки с международными автомобильными артериями и, как следствие, высокая себестоимость перевозок.

Для развития автодорожной сети руководство Таджикистана активно привлекает иностранные инвестиции. В 2018 г. около 40% всех прямых иностранных инвестиций направлялось сюда именно на эти цели, причем около половины их объема составляли китайские ПИИ. Ведь именно Таджикистан, по расчетам Пекина, должен стать важнейшим звеном евразийского транзитного автомобильного маршрута в meridionalном направлении¹³.

Построенный в 2004 г. с помощью КНР контрольно-пропускной пункт на перевале Кульма является одним из самых высокогорных погранпереходов в мире. С 2012 г. он работает в круглогодичном режиме.

С 2006 г. основным подрядчиком при строительстве и модернизации автомобильных дорог Таджикистана выступает Китайская компания по строительству дорог и мостов (China road and bridge Corp.), которая к началу 2019 г. проложила более 750 км автомобильных шоссе, включая 20 км тоннелей¹⁴.

В рамках строительства дорог, связывающих Таджикистан и Узбекистан, китайские компании активно участвовали в модернизации магистралей Душанбе — Худжанд — Чанак (116 км) и Душанбе — Турсунзаде — граница Узбекистана (61,5 км).

В марте 2018 г. АБИИ выделил Таджикистану 27,5 млн долл., чтобы продолжить реализацию второй фазы проекта по реконструкции упомянутой дороги между

Душанбе и границей Узбекистана, что предусматривает реконструкцию участка автодороги от памятника Авиценне до Душанбе. К 2020 г. там предстоит реконструировать 4,6 км автомобильных трасс¹⁵.

В 2018 г. китайская компания активно продолжала реконструкцию автомобильной магистрали Душанбе — Куляб — Хорог — Мургаб — Кульма — Карасу, весьма значимой для расширения товарооборота КНР с Таджикистаном, а также для формирования международного транспортного коридора между двумя странами через Памир. Предполагается в 2020–2021 гг. завершить реконструкцию этой трассы¹⁶.

В 2017 г. при помощи китайских инвестиций началось строительство автомобильной дороги из китайского Кашгара в таджикский Бадахшан. Сквозь Ваханский коридор (в Афганистане) и через Каракорумское шоссе она выйдет на сеть автомобильных дорог Пакистана.

В 2018 г. с юга на восток Таджикистана началась прокладка дороги Куляб — Калайхумб. Общая сумма инвестиций, предоставленных на это банками КНР, составляет 115 млн долл. Работы предполагается завершить в 2022 г. Новая автомобильная магистраль обеспечит круглогодичную, надежную и прямую транспортную связь между западной частью Таджикистана, включая столицу Душанбе, и восточной частью Горного Бадахшана. Этот проект нацелен на развитие регионального автомобильного транзита, расширение торговли Таджикистана с Узбекистаном, Кыргызстаном, Китаем, Афганистаном, Пакистаном.

В Туркменистане в 2019 г. вступил в эксплуатацию новый автомобильный мост Туркменабад — Фараб через Амударью, ставший важным звеном транзитного маршрута Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман. Реконструирован и введен в эксплуатацию КПП Гиссар (Таджикистан) — Бабатаг (Узбекистан). Тогда же в Туркменистане началось строительство автомагистрали Ашхабад — Туркменабат. Согласно указу президента Г. Бердымухамедова, первый ее участок (Ашхабад — Теджен) должен вступить в строй в декабре 2020 г., второй (Теджен — Мары) — в декабре 2022 г. и третий (Мары — Туркменабат) — в декабре 2023 г. Эта магистраль представляет собой один из крупнейших в Туркменистане транспортных проектов, его реализация позволит обеспечить выход автомобильных транзитных грузопотоков на разветвленную систему автодорог, простирающуюся до стран АТР.

Прокладка автомобильного шоссе протяженностью 600 км (при стоимости 2,3 млрд долл.), которую осуществляет АО Türkmen Awtoýollary с помощью частных туркменских подрядчиков Nusaýýollary, Hyzmat merkezi, Oguz ýoly, Altyn nesil и китайских строительных компаний позволит значительно повысить пропускную способность дорожной системы Туркменистана, качество и оперативность логистических услуг. Расширится международная транспортно-транзитная инфраструктура, стимулируются торгово-экономические отношения с соседними странами, расположенными вдоль «Пояса и пути».

Большие перспективы открываются перед Туркменистаном в сфере автомобильной интеграции с сопредельным Узбекистаном. Благодаря состыковке с трассой Ашхабад — Туркменбаши автомобильная магистраль, соединяющая восточный регион страны с ее центром, даст прямой выход грузовым потокам к международному морскому порту Туркменбаши на Каспии и далее морским путем на Кавказ, в сторону Европы, юга России и севера Ирана, к Персидскому и Оманскому заливам. Эта автомобильная магистраль укрепит логистический потенциал Туркменистана с учетом введенных в строй транснациональных железнодорожных магистралей Казахстан — Туркменистан — Иран и Серхетабат (Туркменистан) — Тургунди (Афганистан), современных железнодорожного и автомобильных мостов через Амударью, железной дороги Керки — Имамназар — Акина (первой очереди Азиатского международного транспортного коридора) и нового международного морского порта Туркменбаши.

Товарооборот Китая с Пакистаном составил в 2017 г. 20,1 млрд долл., причем из-за низкого качества автомобильных дорог на территории последнего товары с обеих сторон поставлялись в основном по морю, автомобильный транспорт ежегодно перевозил лишь 90–100 тыс. т грузов¹⁷.

В 2014 г. рамках развития «Экономического коридора Китай — Пакистан» главы двух правительств подписали соглашение о ремонте и реконструкции Каракорумского шоссе — трассы длиной около 1,3 тыс. км (из которых около 500 км проходят по территории СУАР) из Кашгара (Каши) до пакистанских портов Карачи и Гвадара (построенного в 2008 г. с участием китайских инвестиций). Приведение в порядок этой трассы, пересекающей мощную горную систему, включая *Хунджерабский* перевал на высоте 4670 м, сулит:

- ускорение перевозки грузов до 11 дней (при 30–35 днях транспортировки по морю);
- умножение экспортных поставок из западных провинций КНР через Карачи и Гвадар в страны Европы, Ближнего Востока и Африки;
- создание для работ по реконструкции этого шоссе около 50 тыс. новых рабочих мест;
- рост ВВП Пакистана на 0,25 проц. пункта.

Сухопутные трассы южных морей

Сухопутная часть Морского шелкового пути XXI века (МШП-21) будет пролегать по Экономическому коридору Китай — Индокитайский полуостров (в первую очередь, по территории субрегиональной экономической зоны «Ланьцанцзян — Меконг», получившей название от реки, которая протекает по территории шести стран (Таиланда, Вьетнама, Лаоса, Мьянмы, Камбоджи и Китая). В первых пяти ее именуют Меконг, в последней — Ланьцанцзян).

Одна из основных задач этой зоны — развитие региональной инфраструктуры автомобильного транспорта, решение которой позволит Китаю активизировать развитие приграничных городов пров. Юньнань и Гуанси-Чжуанского автономного района КНР (ГЧАР), имеющих общую морскую и сухопутную границы со странами ЮВА¹⁸.

Товарооборот КНР с пятью упомянутыми странами превысил в 2018 г. 250 млрд долл.¹⁹. В рамках субрегиона реализовано более 270 совместных проектов (суммарно оцениваемых в более чем 30 млрд долл.), из которых 80 связаны с региональной автомобильной инфраструктурой.

В конце 2016 г. вошла в эксплуатацию секция скоростной дороги длиной 25,6 км, соединившая Таиланд, Мьянму и Индию. Она является частью азиатского автомобильного транспортного коридора «Восток — Запад».

В августе 2017 г. на западе Камбоджи при содействии китайских инженеров началась прокладка национальной скоростной автостреды № 44 длиной 140 км, осуществляемая за счет кредитов банков КНР²⁰, а в декабре того же года китайская строительная компания Changda Highway Engineering Co Ltd получила контракт в 20 млн долл. на реконструкцию участка национальной автостреды № 7 протяженностью 107 км²¹.

В декабре того же года в г. Дали (пров. Юньнань) состоялось 3-е заседание министров иностранных дел по сотрудничеству в бассейне Ланьцанцзян — Меконга, на котором был принят план развития сети автомобильных дорог субрегиона на 2017–2020 гг. Им предусмотрено ускорение строительства национальных автомобильных дорог стран ЮВА для создания комплексной паназиатской сети автомагистралей

В январе 2018 г. начато строительство скоростной автомобильной дороги в Лаосе по маршруту Вьентьян — Ванг-Вьенг (город на р. Нам в 110 км от столицы). Это автострада (со скоростью движения до 110 км/час²²) будет проложена параллельно нацио-

нальной автомобильной дороге № 13 и впоследствии, будучи продлена до границы с Китаем, станет важнейшим звеном проекта паназиатского международного скоростного автомобильного коридора. Объем инвестиций в ее прокладку составит 1,3 млрд долл. Китайская строительная компания Yunnan Construction Engineering Group, применяя специфическую форму ГЧП ВОТ («строительство, эксплуатация, передача») обязуется построить эту дорогу (длиной 113,5 км) за два года.

Сооружаемый на территории стран ЮВА азиатский автомобильный транспортный коридор Восток — Запад протяженностью более 1,5 тыс. км должен связать КНР, Вьетнам, Лаос, Таиланд, Камбоджу и Мьянму²³. Объединенная транспортная сеть в будущем соединит Тихий океан с Индийским, сократит время транспортировки, снизит себестоимость грузоперевозок и придаст мощный импульс развитию прилегающих территорий.

В 2017 г. было закончено строительство автомобильного коридора, связавшего самый крупный из китайских городов центрального подчинения Чунцин и провинции Центрального Китая со странами ЮВА. Коридор состоит из трех маршрутов. Первый, запущенный в эксплуатацию в апреле 2016 г., соединяет Чунцин с Ханоем. Грузовые автомобили преодолевают расстояние между ними (1,4 тыс. км) за 40 часов.

Второй и третий маршруты, открытые в сентябре 2018 г., связали Чунцин через приграничный г. Мохань (пров. Юньнань) с Вьентьяном (Лаос) и Янгуном (Мьянма).

К 2020 г. общая стоимость грузов, перевозимых по всем трем маршрутам, составит 20 млрд юаней (около 3 млрд долл.). В будущем страны ЮВА могут использовать этот коридор для подключения к железнодорожной сети Чунцина с перспективой их выхода на европейские рынки²⁴.

Инфраструктура автомобильного транспорта благоприятствует формированию единой региональной сети сухопутного сообщения, соединяющей КНР с Сингапуром. В 2017 г. было закончено строительство четвертого моста через Меконг, позволившего открыть сквозное сообщение по автомобильной магистрали Куньмин — Бангкок (от китайской пров. Юньнань — в Лаос и Таиланд). В январе 2019 г. представители восьми китайских административных единиц провинциального уровня подписали в Чунцине рамочное соглашение о сотрудничестве в строительстве международного транспортного коридора по суше и морю, представляющего торговый и логистический маршрут в рамках курса на стратегическое взаимодействие КНР с Сингапуром.

Более продолжительная и дорогостоящая логистика по морю из восточных провинций Китая была одним из узких мест, тормозивших развитие его западных регионов, зато сегодняшний коридор суша/море соединил 155 портов в десятках стран.

Используя названные выше преимущества автомобильного транспорта, этот коридор позволяет транспортировать грузы и в другие регионы мира. Чунцин является центральным транспортным узлом маршрута. Согласно статистическим данным, к началу 2019 г. по коридору было запущено в общей сложности 805 железнодорожных грузовых поездов; объем автомобильных перевозок товара составил 18 млн т.

Евразией активность Китая в автодорожном строительстве не ограничивается. В начале 2019 г. китайская строительная компания Beijing Urban Construction Group начала прокладку асфальтовой дороги протяженностью 73 км и стоимостью 70 млн долл. в южной части Эфиопии. Проект, как ожидается, будет завершен за 4 года и соединит сельские районы южной Эфиопии с центром страны, что увеличит приток в эту страну иностранных туристов. Упомянутая китайская компания уже реализует там несколько дорожных проектов, в том числе асфальтовую дорогу в северной части Эфиопии протяженностью 69 км. Китайские компании, являющиеся первопроходцами в секторе развития дорожной инфраструктуры Эфиопии, до 2019 г. реализовали там ряд автодорожных проектов: скоростную автомагистраль Аддис-Абеба — Адама протяженностью 85 км

и современное шоссе Дава — Девеле, соединившую Эфиопию (не имеющую выхода к морю) с портами Джибути.

Финансы для проекта «Пояс и путь»

В 2014–2015 гг. по инициативе КНР были учреждены специальные финансовые институты, призванные обеспечить выполнение проекта «Пояс и путь» — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонды финансирования ЭПШП и МШП-21.

На 21-й встрече глав стран АТЭС (2014 г., о. Бали) Си Цзиньпин выступил с предложением о создании такого банка, и летом 2015 г. в Пекине 50 стран подписали Соглашение об его учреждении.

В начале 2017 г. количество стран-членов равнялось 57, из которых 2/3 были представителями азиатского региона. В конце того же года их число возросло до 78, к концу 2018 г. — до 85, а в январе 2019 г. АБИИ насчитывал уже 93 члена²⁵.

В 2017 г. общий объем кредитов банка превысил 3,5 млрд долл., годом позже руководство АБИИ инвестировало около 4 млрд долл. в развитие транспортных сетей государств — участников проекта «Пояс и путь»²⁶.

Около 20% кредитов АБИИ выделено на развитие автомобильных магистралей стран-участниц (например, на реконструкцию автодорожной сети Казахстана, Узбекистана и Таджикистана — около 50 млн долл., на реконструкцию пакистанской скоростной трассы Шоркот — Ханевал — более 100 млн долл.).

В начале 2019 г. совет директоров АБИИ одобрил выделение 500 млн долл. для кредитного портфеля, который будет инвестирован в корпоративные облигации для финансирования инфраструктурного развития²⁷. Управляемый банком портфель будет состоять из корпоративных облигаций, выпущенных эмитентами, занятыми инфраструктурным строительством, включая квазисуверенные облигации и «зеленые облигации», доходы которых будут направляться в развитие транспортной (включая, автодорожную) инфраструктуры государств, участвующих в проекте «Пояс и путь».

Мультипликативный эффект

При реализации китайского проекта «Пояс и путь», приграничные с Китаем страны смогут в полной мере использовать свое географическое положение и стать важным звеном транзитных грузовых перевозок между мировыми экономическими центрами. При этом помимо преодоления относительной географической изоляции, усиления связности территорий, приграничные государства получают возможность диверсифицировать источники доходов бюджета, создавать новые отрасли промышленности, увеличивать количество новых рабочих мест²⁸, что повлечет улучшение общей экономической ситуации.

В период 2018 г. в рамках реализации «Пояса и пути» были достигнуты позитивные результаты в сфере торгово-экономического сотрудничества. Товарооборот между КНР и странами, прилегающими к маршруту «Пояса и пути», достиг почти 8 трлн юаней, или на 18,5% больше, чем в 2017 г., причем темпы роста внешнеторгового оборота КНР со странами, участвующими в проекте, превысили на 3,8% соответствующий показатель всей внешней торговли Китая²⁹. В 2017 г. общий объем экспорта Китая в страны вдоль «Пояса и пути» составил 4,3 трлн юаней (на 12,1% больше, чем в 2016 г.). Объем импорта из этих стран равнялся 3,1 трлн юаней (на 26,8% больше, чем в предыдущем году).

Выступая в 2018 г. на Форуме по международному экономическому сотрудничеству в рамках стратегии «Пояса и пути», министр транспорта КНР отметил, что к началу 2019 г. было введено в действие 386 трансграничных маршрутов автомобильных и же-

лезнодорожных перевозок между КНР и 17 странами — участницами этого проекта³⁰. Согласно аналитическому докладу международной кредитно-страховой компании Euler Hermes, опубликованному в начале 2019 г., внешняя торговля КНР со странами, поддерживающими инициативу «Пояс и путь», дополнительно увеличит в 2019 г. объем мировой торговли на 117 млрд долл., обеспечит увеличение темпов ее роста на 0,3 проц. пункта, темпов роста мирового ВВП — на 0,3 проц. п., причем стоимость китайских товаров, поставленных в эти страны, может достигнуть в 2019 г. 56 млрд долл.³¹

1. SCO represents a new international order. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-12/19/content_22748816.htm.
2. China, Russia simplify direct road transport formalities. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201602/17/t20160217_8904103.shtml.
3. Саммит ШОС 2017: передача духовного наследия Великого шелкового пути, направленность на развитие сотрудничества. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-06/06/content_40972547.htm.
4. Xinjiang to invest \$284b in transport. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1069322.shtml> (дата обращения: 10.12.2018).
5. Xinjiang spends US\$31.3 billion on road construction in 2017. URL: http://www.china.org.cn/business/2018-01/16/content_50232955.htm.
6. Time for the West to take China's Belt and Road Initiative seriously. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2018-03/04/content_40408122.htm.
7. New Asia-Europe corridor to boost regional growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/30/content_17142130.htm; Транзитный коридор «Западная Европа — Западный Китай» наращивает грузооборот. URL: <http://www.europe-china.kz/news/12228> (дата обращения: 26.12.2018).
8. China section of new road to Europe opens. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/20/content_34753107.htm.
9. В Китае завершили строительство участка транспортного коридора Западная Европа — Западный Китай. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/19/content_50064096.htm; China section of new road to Europe opens. URL: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-11/20/content_34753107.htm.
10. TIR (фр. *Transports International Routiers*, «Международные дорожные перевозки», или МДП). Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.). Традиционно в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы при пересечении грузами территории одного или более государств применяли в каждом из них национальные системы контроля, что предполагает осмотр груза на каждой национальной границе и применение гарантийных требований в целях покрыть возможную сумму пошлин и сборов в период транзита грузов по каждой из территорий. Отсюда значительные расходы и простои. Система МДП призвана сократить трудности, с которыми сталкивается перевозчик, одновременно предоставляя в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры, обеспечивая каждому государству, по территории которого осуществляется перевозка грузов, получение законных доходов.
11. В период 12-й пятилетки (2010–2015) в СУАР были введены в эксплуатацию автомобильные дороги: Инин — Дуньмачжа (80 км), Карамай — Уэрхэ (132,2 км), Уцайвань — Дахуаншань (97 км), Курбан — Тунгут (101 км), Турфан — Урумчи — Дахуаншань (320 км), Куча — Аксу (112 км), Бугур — Черчен — Миньфэн (520 км), Аксу — Хотан (433 км), Карамай — Тачэн (230 км), Урумчи — Аксу — Кашгар (430 км).
12. Панфилова В. Бишкек ищет альтернативу ЕАЭС. Киргизия и Узбекистан открыли новый маршрут доставки грузов в Китай. URL: http://www.ng.ru/cis/2017-10-31/100_7107_kirgizja.html (дата обращения: 31.10.2017).
13. Китайские инвестиции составили 47,3% от общего объема иностранных капиталовложений в Таджикистане. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/1204/c31519-9311373.html>.

14. Китайские компании помогают Таджикистану улучшить транспортную инфраструктуру. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/1116/c31518-9142204.html>.
15. АБИИ выделил 27,5 млн долларов на реализацию второй фазы транспортного проекта в Таджикистане. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0316/c31519-9437575.html>.
16. Китайская компания начала реконструкцию автодороги в Таджикистане. URL: <http://russian.people.com.cn/31519/8129040.html>; В Евразии активно продвигается строительство экономического пояса Шелкового пути. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/0218/c31519-9018661.html>.
17. Direct shipment of Pakistan seafood to Xinjiang a milestone in connectivity. Global Times Published: 2018/2/12. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1089281.shtml>.
18. Yu Lintao. Yunnan's Unique Geographic Position Brings Development Opportunities. URL: http://www.bjreview.com.cn/World/201806/t20180614_800132885.html.
19. Plan cements Mekong cooperation. URL: <http://www.ecns.cn/business/2017/03-24/204081.shtml>; Belt and Road Initiative can help drive sustainable growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-12/30/content_35131031.htm.
20. Cambodia inaugurates China-funded road in western province. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201708/03/t20170803_14450087.shtml.
21. Chinese firm wins bid to upgrade, maintain national road in Cambodia. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201712/29/WS5a45ac6aa31008cf16da4351.html>.
22. Lao expressway to stretch to China: Official media. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/04/WS5a4dbe20a31008cf16da50dd.html>.
23. China, neighbors boost cross-border logistics. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-06/25/content_17614696_2.htm; Cambodia sees Belt and Road Initiative as key development strategy for trade, investment. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-11/06/content_34179176.htm.
24. China Exclusive: Highway corridor links Chongqing to SE Asia. URL: http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2018-08/04/content_39025849.htm.
25. AIIB to build US\$500M credit portfolio to invest in infrastructure bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/09/content_74356008.htm.
26. Liu Zhihua, Ren Xiaojin. Belt and Road Initiative fulfills developing nations investments needs, govt says. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201903/09/WS5c83584ea3106c65c34edaf9.html>.
27. AIIB to build US\$500M credit portfolio to invest in infrastructure bonds. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-01/09/content_74356008.htm.
28. По сообщениям пакистанских СМИ, к началу 2019 г. около 1,2 млн новых рабочих мест были созданы в Пакистане в рамках реализации проектов строительства китайско-пакистанского экономического коридора (СРЕС). См.: Hu Weijia. CPEC can play key role in generating jobs in Pakistan. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1135197.shtml>.
29. Belt and Road Initiative making difference in Asia-Pacific region. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201812/27/t20181227_31128378.shtml.
30. Luo Wangshu. Infrastructure connectivity key to growth. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2018-12/15/content_29346684.htm.
31. Chen Yingqun. BRI driving world growth, connectivity, analysts say. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201902/19/WS5c6b3863a3106c65c34e9fa8.html>; Liu Zhihua, Ren Xiaojin. Op. cit.