

О. Г. ПАРАМОНОВ

Внешнеполитический аспект транспортно-инфраструктурной ситуации в АСЕАН: новые возможности и риски для стран ЕАЭС

Олег Геннадьевич Парамонов,
канд. ист. наук, ст. науч. сотр.
Центра исследований Восточной Азии и ШОС
Института международных исследований МГИМО МИД России;
доцент, департамент международных отношений
Факультета мировой экономики и мировой политики
Национального исследовательского университета
«Высшая школа экономики». E-mail: paramonov_og@rambler.ru

Аннотация. Россия является крупнейшим среди стран ЕАЭС торгово-экономическим партнером АСЕАН. В то же время потенциал взаимной торговли между ЕАЭС и АСЕАН в целом далек от полной реализации. Одной из причин этого является отсутствие прямого выхода к морю у остальных членов ЕАЭС, в то время как во внешней торговле АСЕАН преобладают морские перевозки. Вместе с тем государства АСЕАН часто сталкиваются с серьезными трудностями из-за отсутствия современных железных дорог как необходимого дополнения к портовой инфраструктуре. В сложившихся условиях для России открываются новые возможности как на международном рынке транспортных услуг, так и в сфере реализации инфраструктурных проектов. Данная статья посвящена анализу таких возможностей и сопутствующих рисков.

Ключевые слова: ЕАЭС, АСЕАН, субрегион Большого Меконга, Индонезия, инфраструктурный коридор.

Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (Association of South East Asian Nations, ASEAN, рус. АСЕАН) — региональное экономическое объединение, ряд участников которого относится к числу наиболее динамично развивающихся стран мира. Именно создание АСЕАН в 1967 г. дало старт интеграционным процессам в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Что касается Евразийского экономического союза (ЕАЭС), то его экономический потенциал определяется в первую очередь наличием в его составе одной из крупнейших (по территории, численности населения и объёму ВВП) стран мира — России. При этом по уровню экономического развития стран — участниц ЕАЭС менее дифференцирован по сравнению с АСЕАН, где разрыв в душевом ВВП между, например, Брунеем и Сингапуром, с одной стороны, и Камбоджой, Лаосом и Мьянмой, с другой — достигает полутора — двух десятков раз [1, с. 10–11].

Кроме того, ЕАЭС и АСЕАН представляют собой интеграционные блоки, принципиально отличающиеся с точки зрения географической конфигурации, прежде всего по отношению к континентальным и морским (океаническим) пространствам.

ЕАЭС — уникальное объединение, в котором ни одна страна, кроме России, не имеет выхода к морю. При этом сама Россия имеет самую протяжённую сухопутную границу в мире. Уникальность географии стран — участниц ЕАЭС заключается не просто в их расположении внутри континента, но в сочетании размеров их территории и удалённости от океанических коммуникаций. В частности, Казахстан является крупнейшей в мире страной без выхода к морю. Более того, Казахстан и его соседи по Центральной Азии образуют одну из крупнейших в мире групп стран без выхода к морю (так называемые «ареалы недоступности»). Белоруссия занимает аналогичное положение в Европе. Армения — единственная страна Западной Азии (выделяемый ООН регион, объединяющий государства Ближнего Востока и Закавказья) без выхода к крупной акватории. Киргизия входит в пятёрку стран с наибольшей средней возвышенностью над уровнем моря [3, с. 51–55]. При этом и Тихоокеанская Россия собственных прямых транспортных линий в стра-

ны Юго-Восточной Азии (ЮВА) не имеет. Морские перевозки между дальневосточными портами и государствами АСЕАН в основном обслуживаются японскими и южнокорейскими судами [7, с. 75].

Географическое и геоэкономическое положение стран ЕАЭС обуславливают его огромный транзитный потенциал, который, по оценкам экспертов, составляет порядка 220 млн тонн грузооборота в год. К 2020 г. возможно достижение показателя в 400 млн тонн, в том числе примерно 290 млн тонн грузов «тяготеют» к транзиту из стран ЕАЭС в третьи страны. Очевидно, что для перевозки таких колоссальных объёмов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона [5, с. 64].

Следствием вышеупомянутого географического расположения стран — участниц ЕАЭС становится доминирование сухопутных перевозок над морскими, что до последнего времени являлось одним из факторов удорожания экспортных поставок их продукции. Например, в России доля перевозок железнодорожным транспортом, без учета трубопроводов, составляет 87 %. При этом преобладают перевозки во внутреннем сообщении, на долю которых приходится более 60 % их суммарного объема. Около 30 % составляют экспортные отправки и порядка 2 % — транзитные перевозки [2, с. 48]. Портовая инфраструктура часто рассматривается как производная от железнодорожной сети. Кроме того, в России и ряде других государств постсоветского пространства железнодорожный транспорт традиционно рассматривается как один из ключевых элементов оборонного потенциала, что было продемонстрировано, в частности, во время состоявшихся в сентябре 2017 г. стратегических учений «Восток-2018» с участием китайских и монгольских военнослужащих. Кроме того, применительно к ЕАЭС определенные сложности связаны с различными стандартами железнодорожной колеи в странах Сообщества и у его внешних партнёров, из-за чего страдает одно из преимуществ транс-евразийских перевозок над морскими — быстрота доставки грузов [2, с. 65]. Вместе с тем в 2017 г. впервые за 30 лет океанский фрахт стал дороже сухопутной доставки в Евразии. Курс доллара и постоянная волатильность на рынке морского фрахта дают возможность перевозкам внутри ЕАЭС и железнодорожному транзиту конкурировать с морским фрахтом и в ценовом параметре¹.

Россия и Казахстан являются активными участниками международной торговли в качестве значимых поставщиков энергетического сырья, металлов и сырья, ориентируясь при этом преимущественно на европейское направление. Но в целом страны ЕАЭС пока занимают незначительную долю в мировой торговле. В начале текущего десятилетия их удельный вес в мировом экспорте составлял 1,7 %, в мировом импорте — 1,1 %. К 2015 г. эти показатели составили, соответственно, 2,2 и 1,6 %. К числу их крупнейших внешнеторговых контрагентов, помимо стран Евросоюза, также можно отнести Китай [1, с. 20].

С точки зрения развития ЕАЭС одним из ключевых дивидендов интеграции для всех стран-участниц является именно преодоление пространственных и межстрановых барьеров для снижения издержек от континентальной изолированности и для выхода на мировые рынки через доступ к прибрежным регионам. Из сказанного выше ясно, что для удаленных от океанических акваторий стран Центральной Азии такого рода повестка особенно актуальна. Расширение доступа на мировые товарные рынки требует как создания новых континентальных связей, так и выхода к морю для диверсификации своих товаропотоков. Для стран ЕАЭС таким выходом в Мировой океан может служить как российский Дальний Восток в рамках самого ЕАЭС, так и логистическая цепочка китайского «Одного пояса, одного пути», которая дает выход континентальным странам на рынки Восточной Азии и Западной Европы [3, с. 54].

Если ЕАЭС самая «континентальная» из региональных группировок в мировой экономике, то АСЕАН, в которую входят все материковые страны Юго-Восточной Азии (Вьетнам, Камбоджа, Лаос, Таиланд, Мьянма), а также большинство архипелажных государств региона — одна из самых «океанических». Из десяти стран — участниц Ассоциации только Лаос не имеет прямого выхода к морю, что отчасти компенсируется незначительным расстоянием от его границы до морского побережья. При этом вышеупомянутая «материковая пятёрка» вместе с провинцией Юньнань и Гуанси-Чжуанским автономным районом Китая образуют так называемый субрегион Большого Меконга. Доля стран АСЕАН в мировом экспорте в 2001–2015 гг. выросла с 6,0 до 7,1 % при пре-

¹ Безбородов А.: Впервые за 30 лет океанский фрахт стал дороже сухопутной доставки в Евразии // Евразия Эксперт. — 2017. — 30 июня. — URL: <http://eurasia.expert/chto-zhdet-sovmestnyy-zheleznodorozhnyy-proekt/>

обладании товаров с высокой добавленной стоимостью, в мировом импорте — с 5,5 до 6,8 %, их главными внешнеторговыми партнерами являются Китай, Япония и США [1].

Из 50 крупнейших портов по контейнерным перевозкам в мире — 8 расположены в 6 странах ЮВА (Вьетнаме, Индонезии, Малайзии, Филиппинах, Сингапуре, Таиланде). Для экономического развития ряда стран АСЕАН транспортный сектор приобрел ключевое значение в связи с их стратегическим расположением на пересечении морских торговых путей. Во многом по этой причине данный регион превратился в сферу стратегического соперничества Вашингтона и Токио, с одной стороны (с ориентацией на Таиланд, Вьетнам), и Пекина (с ориентацией на Камбоджу, Лаос, отчасти на Бирму) — с другой. Кроме того, развитию транспортной сферы активно способствовало выстраивание цепочек добавленной стоимости в отношениях стран Юго-Восточной Азии с внерегиональными партнёрами, например с Японией, которая охотно «делилась» с местными предприятиями устаревшей с точки зрения японского бизнеса производственно-технологической базы.

При этом Япония до недавнего времени являлась главным спонсором и координатором деятельности международного донорского сообщества, направленного на комплексное развитие экономики пяти стран Индокитая. В 2012 г. была принята Токийская стратегия на период 2013–2015 гг.² и определён объём инвестиций на её осуществление в сумме 2 306 млрд иен, которые предполагалось потратить на реализацию 57 инвестиционных проектов. Почти половина из данных проектов затрагивала Вьетнам: строительство порта Лакхуен, железнодорожных веток в Ханое и Хошимине, реконструкция аэропорта Тхивай.

Токийская стратегия определила три главных направления сотрудничества стран Большого Меконга и Японии:

- Укрепление связей внутри зоны реки Меконг, а также между странами Большого Меконга и другими государствами;
- Активизация экономических, торговых связей, укрепление позиций стран в глобальной цепочке увеличения ВВП;
- Сотрудничество в области охраны окружающей среды и обеспечения безопасности человека.

Также Япония ещё в 2008 г. через возможности Азиатского банка развития и при участии Малайзии активно участвовала в проекте общей стоимостью 73 млн долл. по реконструкции 652 км отдельных сегментов железнодорожной сети Камбоджи. Данный проект являлся важнейшей составной частью проекта Южного транспортного коридора «Субрегион Большого Меконга», который связывает Таиланд, Камбоджу и Вьетнам.

В заявлении Азиатского банка развития говорилось, что, помимо финансирования ремонта железнодорожного полотна и мостов, эта финансовая организация оказывает Камбодже и техническую помощь в реструктуризации железнодорожного хозяйства путём привлечения международной компании, которая будет заниматься управлением и обслуживанием железных дорог, а также инвестированием в их развитие в ближайшие 30 лет³.

В этот же период в инфраструктурных субрегиональных проектах всё более заметным становится присутствие Китая, например в проекте экономического коридора «Восток-Запад» (EWEC: East-West Economic Corridor), договорённость о создании которого была достигнута между Лаосом, Мьянмой, Таиландом и Вьетнамом в 2006 г. и к которому Китай присоединился позднее. Осью коридора является автомобильная дорога протяжённостью в 1 450 км от Индийского до Тихого океана с крайней западной точки в портовом городе Маулме (провинция Мон в Мьянме) до крайней восточной точки в портовом городе Дананг (Вьетнам). Уже построенная автомагистраль проходит по территории Мьянмы (200 км), Таиланда (800 км), Лаоса (210 км), Вьетнама (240 км), на примыкающих к ней территориях созданы промышленные зоны, логистические объекты, инфраструктура для туризма.

В результате Китай занял доминирующее положение среди внешнеэкономических партнёров

² Tokyo Strategy 2012 for Mekong-Japan Cooperation // Ministry of Foreign Affairs of Japan, April 21. — 2012. — URL: https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mekong/summit04/joint_statement_en.html

³ «Большой Меконг» Пномпень приступил к модернизации магистралей // Gudok.ru. — 2008. — 28 июля. — URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=722285&archive=2008.07.28>; см. также обзор проектов развития субрегиона Большого Меконга в [4].

субрегиона Большого Меконга, проникая в него через экономики стран, являющихся его самыми «слабыми звеньями» — Лаоса и Камбоджи. С учётом того, что важная роль в развитии этих стран принадлежит территориям, сосредоточенным вокруг речного бассейна, ВВП Лаоса в значительной степени определяется предприятиями, полностью или частично принадлежащими иностранному капиталу. При этом Лаос, не имея выхода к морю, как указывалось выше, сильно зависит от стран соседей — Китая, Вьетнама, Камбоджи, Таиланда. Для укрепления своих позиций в Лаосе Китай воспользовался мировым финансово-экономическим кризисом 2009 г., сильно ударившим не только по самим странам АСЕАН, но и по одному из их ключевых стран-доноров — Японии. К этому времени общий объём региональных проектов с участием Китая составил 279 тыс. долл., часть из них была связана с углублением дна реки Меконг с целью сделать её судоходной для крупнотоннажных судов. При этом подобная деятельность (особенно в сфере гидроэнергетики) не учитывает экологический баланс водной артерии и приводит к негативным последствиям для других отраслей экономики Лаоса. В большинстве случаев предоставляемая Китаем Лаосу помощь является скрытыми инвестициями. Например, строительство моста через Меконг в Богэо за счёт кредита и помощи Китая сделало возможным интенсивное продвижение китайских товаров в Таиланд.

Тем не менее в качестве своих наиболее важных экономических и политических партнёров в Лаосе продолжают рассматривать Вьетнам и Таиланд.

Что касается Камбоджи, то, поскольку эта страна имеет территориальные проблемы в отношениях с Вьетнамом и Лаосом, она вынуждена искать инвестиции в Китае, Таиланде, Малайзии, а также у китайцев, проживающих на территории Королевства. При этом Пекин и здесь действует по «лаосскому сценарию», стараясь заинтересовать правительство Камбоджи возможностью улучшения судоходности Меконга [6, с. 242–244].

Вместе с тем Таиланд и Вьетнам в настоящее время являются скорее противниками подобных проектов, поскольку рассматривают их как покушение Китая на свой «стратегический тыл», которому сложно противодействовать еще и из-за снижения возможностей Токио влиять на субрегиональную повестку. С другой стороны, Бангкок и Ханой сами находятся в зависимости от Пекина, поскольку через китайскую территорию проходят основные наземные транспортные коридоры, связывающие эти страны со значительным сегментом евроазиатского пространства. Ситуация со свободой судоходства в прилегающих к субрегиону Большого Меконга морских акваториях также не даёт особых поводов для оптимизма.

В особо сложной ситуации находится Вьетнам, имеющий одновременно серьёзные претензии на роль субрегионального лидера и значительный конфликтный потенциал в отношениях с Китаем. В этой связи Ханой заинтересован в поиске новых точек опоры за пределами АСЕАН. Во многом следствием действия политических факторов, а не наличия экономических предпосылок, можно считать заключение и вступление в силу в 2016 г. Соглашения о свободной торговле между Вьетнамом и ЕАЭС (далее: Соглашение о ЗСТ), хотя после этого объёмы российско-вьетнамской торговли и начали стремительно увеличиваться. Например, в третьем квартале 2017 г. взаимный товарооборот двух стран составил более 1,4 млрд долл., превысив сумму, достигнутую за аналогичный период 2016 г. почти на 58 %⁴.

Как следует из актуальной версии Концепции внешней политики Российской Федерации⁵, отношения между Россией и Вьетнамом имеют характер всеобъемлющего стратегического партнёрства. Положительный исторический бэкграунд в наших отношениях несколько пострадал вследствие снижения интереса у России к Вьетнаму в первом десятилетии постсоветского периода, вследствие чего фактически пришли в упадок созданные с помощью Советского Союза промышленные и другие предприятия, которые могли бы сегодня стать основой для создания цепочек добавленной стоимости. Вьетнам является одним из центров силы не только в субрегионе Большого Меконга, но и в АСЕАН в целом. Сочетание этих факторов даёт повод рассматривать Вьетнам в качестве возможного связующего контура между ЕАЭС и субрегионом Большого Меконга, а в более широкой перспективе — с АСЕАН в целом. Для успешного взаимодействия между ЕАЭС и Вьетнамом крайне важно наличие между ними надежного транспортного сообщения.

⁴ Бокарев Д. МТК «Вьетнам — Россия — Вьетнам» — мост между ЕАЭС и АСЕАН // Новое восточное обозрение. — 2018. — 13 марта. — URL: <https://ru.journal-neo.org/2018/03/13/mtk-v-etnam-rossiya-v-etnam-most-mezhdu-eae-s-i-asean>

⁵ Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Президентом Российской Федерации В. В. Путиным 30 ноября 2016 г.) // Министерство иностранных дел Российской Федерации. — 2016. — 1 декабря. — URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/2542248

Вместе с тем не стоит переоценивать возможности, связанные с заключением Соглашения о ЗСТ и с подобными соглашениями с Камбоджой и Сингапуром, работа над которыми осуществляется в настоящее время. В установившейся среди государств – членов АСЕАН практике заключение соглашений о зонах свободной торговли предполагает совместный выход на рынки третьих стран, что в условиях усиления санкционного давления на Россию выглядит весьма проблематичным. Кроме того, между российскими и вьетнамскими предприятиями, как уже говорилось выше, практически отсутствуют цепочки добавленной стоимости, являющиеся экономическим стимулом для развития транспортных связей. Военно-техническое сотрудничество между Россией и Вьетнамом также не предполагает регулярного перемещения значительных объёмов продукции.

Большая часть грузооборота между Россией и Вьетнамом осуществляется по морю. Для перемещения людей и особо ценных грузов используется воздушный транспорт. Вьетнам является единственной страной АСЕАН, из которой в Россию направляются значительные потоки трудовых мигрантов. Вместе с тем в силу своего материкового расположения Вьетнам, на первый взгляд, является одной из стран Юго-Восточной Азии, с которой возможна организация железнодорожного сообщения, могущего оказаться конкурентоспособным при условии перевозок крупных объёмов грузов.

В апреле 2015 г., во время визита главы правительства России Д. А. Медведева во Вьетнам, российская государственная железнодорожная компания «Российские железные дороги» (РЖД) и вьетнамская государственная компания «Вьетнамские железные дороги» (ВЖД) подписали соглашение о сотрудничестве. Далее, в июне 2017 г. РЖД и ВЖД подписали план мероприятий по реализации соглашения о сотрудничестве от 2015 г. Сообщалось, что в соответствии с этим документом РЖД может принять участие в реконструкции имеющихся и строительстве новых вьетнамских железных дорог. Кроме того, российские специалисты могут заняться разработкой программного обеспечения и обучением персонала для ВЖД⁶.

В декабре 2017 г. в Ханое в рамках международной промышленной выставки «Expo-Russia Vietnam 2017» и вьетнамо-российского бизнес-форума «Экономическое сотрудничество в условиях свободной торговли» представило новый железнодорожный контейнерный сервис по ускоренной доставке грузов из Вьетнама в Россию и в обратном направлении. Как уточнили в АО «РЖД Логистика», новый сервис позволяет минимум вдвое сократить сроки доставки по сравнению с морскими маршрутами через районы Восточной Африки. Ориентировочное время в пути из Ханоя в Москву и в обратном направлении составит 18 суток. Маршрут будет проходить через территорию Китая и пограничный переход Маньчжурия – Забайкальск⁷.

В январе 2018 г. АО «РЖД Логистика» в партнёрстве с вьетнамским оператором *Ratrac* (логистическая компания, на 35 % принадлежащая ГК «ВЖД») организовало тестовую железнодорожную отправку из России во Вьетнам, которая, как сообщалось в СМИ, «ознаменовала фактический запуск международного транспортного коридора Вьетнам – Россия – Вьетнам»⁸. Впрочем, дальнейшие перспективы подобного проекта могут выглядеть несколько туманными с учётом того, что в странах Большого Меконга железнодорожный транспорт всё ещё используется в основном для обслуживания пассажирских перевозок.

Вместе с тем внутри ЕАЭС имеет место соперничество между Россией и Казахстаном за приоритетные транзитные пути. Поскольку при этом Казахстан пытается заручиться поддержкой Китая, то речь могла бы идти и о появлении «симптомов» конкуренции между двумя интеграционными проектами: ЕАЭС и «Один пояс, один путь». Например, Казахстан выступает за строительство железной дороги от границы с Китаем через Туркменистан, Иран и Турцию до Босфора, далее в Болгарию и Западную Европу. К подобным планам наши партнёры из Астаны пытались подключить и Ханой, поскольку благодаря подписанию Соглашения о ЗСТ отмечается резкий рост казахстанского экспорта на рынок Вьетнама, что сказалось также на росте объема товарооборота. По сравнению с 2014 г. экспорт Казахстана с 1,7 млн долл. вырос до 167,4 млн долл. по ито-

⁶ Бокарев Д. МТК «Вьетнам – Россия – Вьетнам» – мост между ЕАЭС и АСЕАН // Новое восточное обозрение. – 2018. – 13 марта. – URL: <https://ru.journal-neo.org/2018/03/13/mtk-v-etnam-rossiya-v-etnam-most-mezhdu-eae-s-i-asean>

⁷ «РЖД Логистика» представила сервис ускоренной контейнерной доставки по маршруту Вьетнам – Россия – Вьетнам // Infranews. – 2017. – 14 декабря. – URL: <http://infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/50431-rzhd-logistika-predstavila-servis-uskorennoj-kontejnernoj-dostavki-po-marshrutu-vetnam-rossiya-vetnam/>

⁸ РЖД организовали тестовую отправку груза в прямом железнодорожном сообщении Россия – Вьетнам // РЖД-Партнёр. – 2018. – 26 января. – URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-organizovali-testovuyu-otpravku-gruza-v-priyomom-zheleznodorozhnom-soobshchenii-rossiya-vetnam>

гам 2016 г. И это не предел, так как за первое полугодие 2017 г. казахстанский экспорт во Вьетнам уже составил 146,3 млн долл.⁹

В мае 2017 г. при активном содействии Посольства Казахстана во Вьетнаме была организована поездка представительной делегации руководства крупнейшего морского порта Вьетнама *Saigon Newport Corporation* (Танканг-Сайгон)¹⁰ в г. Ляньюньган (Китай) и Казахстан. В рамках своей поездки вьетнамская делегация посетила казахстанско-китайский терминал в порту Ляньюньган (КНР), станцию Алтынколь на казахстанско-китайской границе. Ранее казахстанские железнодорожники дважды посещали морской порт *Saigon Newport* для изучения возможностей налаживания транспортно-логистических маршрутов доставки грузов транзитом через территорию Китая из ЮВА в Казахстан, далее в другие страны ЕАЭС и в ЕС. Основным перевалочным пунктом в данном маршруте является вышеупомянутый казахстанско-китайский терминал в Ляньюнгане.

В Астане вице-президент по логистике АО «НК «Казахстан темір жолы»» («Казахстанские железные дороги») Санжар Елюбаев провел переговоры с генеральным директором *Saigon Newport Corporation* (SNP) Нгуен Данг Нгиемом, в ходе которых были рассмотрены вопросы выстраивания транспортно-логистических цепочек между ЮВА и Европой через территорию Казахстана. По итогам переговоров С. Елюбаев, в частности, отметил, что «для привлечения дополнительных объемов грузов, перевозимых в сухих и рефрижераторных контейнерах, необходимы скоординированные действия по развитию совместных международных железнодорожных перевозок между Вьетнамом и Казахстаном, а также транзитом через Казахстан в Турцию, Кавказ, страны Центральной Азии, Европы и регионы Ближнего Востока»¹¹. Впрочем, по целому ряду причин подобные планы пока что имеют невысокие шансы быть реализованными.

Что касается перспектив сотрудничества в транспортно-инфраструктурной сфере между ЕАЭС и архипелажными странами ЮВА, то здесь отдельного внимания заслуживает «российско-индонезийский кейс».

Индонезия — островное государство, однако очень большое, и для развития экономики ей необходимо развивать внутреннюю железнодорожную инфраструктуру. Особо следует отметить, что на территории страны находятся многочисленные угольные месторождения. Индонезия входит в число главных экспортеров каменного угля (так, в 2014 г. она заняла второе место в мире). В этом индонезийское руководство рассчитывает и на помощь России, по достоинству оценивая российский опыт и технологии в этой отрасли¹². В качестве других ключевых партнеров Индонезии в транспортно-инфраструктурной сфере выступают Китай и Япония, которые при этом зачастую действуют согласно логике стратегического соперничества. Так, Китай инвестирует в стратегически важные инфраструктурные проекты, имеющие в ряде случаев сомнительные перспективы реализации. Например, Пекин и Токио конкурировали за участие в строительстве масштабного инфраструктурного коридора Джакарта — Бандунг, имеющего военно-политическое значение с точки зрения ситуации в Южно-Китайском море¹³.

В ноябре 2015 г. президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров и президент компании *PT Kereta Api Indonesia* («Индонезийские железные дороги») Эди Сукморо подписали меморандум о взаимопонимании, который предусматривает совместное участие в проектах развития железнодорожной и логистической инфраструктуры в России и Индонезии, взаимодействие в области транспортного машиностроения, совместные проекты с привлечением частных и иностранных инвестиций

⁹ Итоги первого года зоны свободной торговли Евразийского союза и Вьетнама. Мнение вьетнамского эксперта // Евразия Эксперт. — 2017. — 29 октября. — URL: <http://eurasia.expert/itogi-zony-svobodnoy-torgovli-evraziyskogo-soyuza-i-vietnama/>

¹⁰ Компания *Saigon Newport Corporation*, основанная в 1989 г., является государственным предприятием и принадлежит Министерству обороны Социалистической Республики Вьетнам. В настоящее время данный порт является морским портом № 1 во Вьетнаме и крупнейшим поставщиком логистических услуг. Находится на юге страны, в Хошимине. В состав корпорации входят 30 дочерних компаний, 17 терминалов, которые распределены по всему ключевому экономическому району Вьетнама — дельте реки Меконг. Терминал *Cat Lai* компании *Saigon Newport Corporation* является самым крупным и современным во Вьетнаме, выступает в качестве большого перевалочного пункта для транспортировки товаров в Индонезию, Таиланд и другие страны Юго-Восточной Азии.

¹¹ Крупнейший морпорт Вьетнама заинтересован в транзитном потенциале Казахстана // МИА «Казинформ». — 2017. — 1 июня. — URL: https://www.inform.kz/ru/krupneyshiy-morport-v-etnama-zainteresovan-v-tranzitnom-potenciale-kazahstana_a3031728

¹² Бокарев Д. Российские железные дороги покоряют Индонезию // Новое восточное обозрение. — 2017. — 2 марта. — URL: <https://ru.journal-neo.org/2017/03/02/rossijskie-zhelezny-e-dorogi-pokoryayut-indoneziyu/>

¹³ Japan's Rail Project Loss To China: Why It Matters For Abe's Economic Diplomacy And For China's // Forbes, October 1, 2016. — URL: <https://www.forbes.com/sites/stephenharner/2015/10/01/japans-rail-project-loss-to-china-why-it-matters-for-abes-economic-diplomacy-and-for-chinas/# 5aa8c3f82fae>

в развитие железных дорог¹⁴. Работы по ключевому проекту, связанному со строительством железной дороги для перевозки добываемого в провинции Восточный Калимантан угля и морского угольного терминала, стартовавшие в ноябре 2015 г. с торжественной церемонии с участием президента Индонезии Джоко Видодо, должны быть полностью завершены в 2019 г. РЖД является якорным инвестором проекта, в который входит также поставка подвижного состава.

Здесь стоит отметить, что на 2019 г. было запланировано и открытие вышеупомянутой магистрали Джакарта – Бандунг, строительством которой занимаются китайские специалисты. Однако работы идут настолько медленно, что для их завершения потребуется порядка трёх лет. Стоимость работ возросла с первоначальных 5,5 млн долл. до 6,1 млн долл., причем окупаемость ветки вызывает сомнения.

Д. Г. Муратов, генеральный директор специально открытой еще в 2010 г. в Индонезии проектной компании РЖД *Kereta Api Borneo*, сообщил, что помимо прямой коммерческой выгоды, проект создания железнодорожной инфраструктуры на Калимантане создаст более 300 тыс. рабочих мест непосредственно в сфере его реализации и еще более 10 тыс. рабочих мест в смежных отраслях. По его мнению, для Индонезии проект важен и с точки зрения трансфера технологий: российские специалисты передают индонезийской стороне передовые технологии, которые используются в железнодорожном строительстве, и обучают местный персонал их применению¹⁵.

Проект стал и первой в истории Индонезии программой по внедрению независимого от метеорологических условий и при этом экологически чистого способа перевозки угля, пальмового масла, различных других грузов. Индонезия также уже предложила РЖД принять участие в четырех транспортных проектах страны – Транскалимантанская дорога, «Транс-Сулавеси», «Транс-Джава» и «Транс-Суматра» общей протяженностью 4,8 тыс. км. Кроме того, Индонезия выразила заинтересованность и в сотрудничестве с РЖД по модернизации существующей железнодорожной сети и обновлению подвижного состава¹⁶.

Кроме Индонезии, Россия может помочь строить железные дороги и в Таиланде. В ходе заседания российско-тайландской межправительственной комиссии, состоявшегося в декабре 2018 г., министр промышленности и торговли РФ Д. В. Мантуров заявил о готовности российских компаний оказать помощь в строительстве железных дорог в Таиланде и поставлять поезда в эту страну: «в области транспорта и инфраструктуры российские предприятия готовы принять участие в строительстве новых веток железных дорог и поставках подвижного состава в рамках [тайландской] правительственной программы по развитию внутренней сети железных дорог с перспективами формирования транспортных коридоров с сопредельными странами»¹⁷.

* * *

Весьма распространенным является мнение о том, что налаживанию эффективного взаимодействия между ЕАЭС и странами АСЕАН мешает отсутствие эффективных транспортных связей. Вместе с тем опыт участия АСЕАН в международной торговле демонстрирует, что транспортные связи являются производной от системы цепочек добавленной стоимости. Поставки сельскохозяйственной продукции и «даров моря» не смогут стать их полноценной заменой. Белоруссия, например, уже демонстрирует скромные успехи на данном направлении, создавая во Вьетнаме предприятия по сборке и обслуживанию грузовиков и автобусов МАЗ¹⁸. При этом представители Минска уже столкнулись с определёнными трудностями из-за изменений вьетнамского законодательства (требования по локализации и т. д.). Имевшие место ранее попытки продажи в странах

¹⁴ РЖД предложили модернизировать систему управления железными дорогами Индонезии // InfraNews. — 2016. — 6 октября. — URL: <http://infraNews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/46120-rzhd-predlozhili-modernizirovat-sistemu-upravleniya-zheleznymi-dorogami-indonezii/>

¹⁵ РЖД за пять лет построят и оборудуют железную дорогу в Индонезии // РИА Новости. — 2016. — 8 января. — URL: <https://ria.ru/20160108/1356580270.html>

¹⁶ РЖД построят в Индонезии порт и перевалочный терминал мощностью до 5 млн тонн // ТАСС. — 2016. — 8 ноября. — URL: <https://tass.ru/ekonomika/3767078>

¹⁷ Россия поможет построить железные дороги в Таиланде // Gudok.ru. — 2018. — 27 декабря. — URL: [news/?ID=1448406](https://news.gudok.ru/?ID=1448406)

¹⁸ Первая очередь завода «МАЗ-Азия» во Вьетнаме начнет работать в сентябре — Катеринич // БЕЛТА — Новости Беларуси. — 2018. — 11 октября. — URL: <http://www.belta.by/newscompany/view/pervaja-ochered-zavoda-maz-azija-vo-vjetname-nachnet-rabotat-v-sentjabre-katerinich-307891-2018/> [Дмитрий Катеринич — генеральный директор ОАО «МАЗ», управляющей компания холдинга «Белавтомаз». — Прим. ред.].

Индокитайская продукция российского ПАО «КАМАЗ» потерпели фиаско из-за фактического отсутствия сервисного обслуживания.

Другим перспективным направлением развития экономических связей между ЕАЭС и странами АСЕАН могут являться проекты по созданию транспортной инфраструктуры, например предполагающие строительство и модернизацию железнодорожных сетей — подобные тем, что РЖД уже осуществляет в Индонезии. Подобные проекты в материковых странах ЮВА могли бы быть оценены как более перспективные из-за потенциальной возможности использовать их инфраструктуру в будущем и для налаживания транспортных связей между ЕАЭС и АСЕАН. Но соответствующие ниши в Лаосе, Камбодже и Мьянме уже заняты китайскими компаниями, а Пекин не заинтересован в допуске в субрегион внешних игроков, в том числе и своих стратегических партнеров. Таиланд больше тяготеет к сотрудничеству с Японией. Таким образом, на роль своеобразного моста между ЕАЭС и АСЕАН пока может скорее претендовать Вьетнам, на который, впрочем, оказывается всё большее давление со стороны Китая.

ЛИТЕРАТУРА

1. ЕАЭС и АСЕАН: открывая новые горизонты сотрудничества. Аналитический доклад. — М.: ВАВТ Минэкономразвития России; РЦИА РАНХИГС при Президенте РФ, 2017. — 228 с. — URL: <http://apec-center.ru/wp-content/uploads/2017/07/ЕАЭС-и-АСЕАН-открывая-новые-горизонты-сотрудничества.pdf>
2. Лисоволик Я. Д. Евразийский экономический союз и АСЕАН: оценка взаимодополняемости // Международные процессы. — 2017. — № 3 (15) — С. 46–54. — DOI 10.17994/IT.2017.15.3.50.4
3. Лисоволик Я. Д., Кузнецов А. С., Бердигулова А. Р. Экономическая география стран Евразии. Специальный доклад // Макрообзор ЕАБР. — 2017. — Январь. — С. 51–55. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/026/ekonomicheskaya_geografiya_stran_evrazii_yanvar_2017.pdf
4. Паршин П. Б. Проекты развития субрегиона реки Меконг // Аналитические доклады Института международных исследований МГИМО МИД России. — 2014. — Вып. 4 (43).
5. Подберёзкина О. А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО-Университета. — 2015. — № 1. — С. 57–65.
6. Рудых Л. Г., Захарьев Я. О. Проект «Большой Меконг»: перспективы межгосударственного и экономического развития Юго-Восточной Азии // Вестник ИргТУ. — 2013. — № 9. — С. 241–245.
7. Симонёнок А. В. Проблемы и перспективы сотрудничества Тихоокеанской России и стран Юго-Восточной Азии // Россия и АТР. — 2016. — № 4 (94). — С. 171–191.

OLEG PARAMONOV

External Aspect of the Transport and Infrastructure Situation in ASEAN: New Opportunities and Risks for the EAEU Countries

Oleg G. Paramonov, Ph.D. (History), Senior Researcher,
Center for East Asian and SCO Studies, MGIMO University;
Associate Professor, School of International Relations,
Faculty of World Economy and International Affairs,
Higher School of Economics. E-mail: paramonov_og@rambler.ru

Summary. Russia is the largest trade and economic partner of ASEAN among the EEU countries. At the same time, the potential of mutual trade between the EAEU and ASEAN as a whole is far from being fully realized. One of the reasons for this is the lack of direct access to the sea from the rest of the EAEU, while ASEAN foreign trade is dominated by maritime transport. However, the ASEAN states often face serious

difficulties because of lack of modern railways as a necessary complement to the port infrastructure. Under current conditions, new opportunities are opening up for Russia both in the international market for transport services and in the implementation of infrastructure projects. This article deals with such opportunities and associated risks.

Keywords. EAEU, ASEAN, Greater Mekong Subregion, Indonesia, infrastructure corridor.

REFERENCES

- EAS i ASEAN: otkryvaja novye gorizonty sotrudnichestva. Analiticheskij doklad.* VAVT Minjekonomrazvitija Rossii, RCIA RANHIGS pri prezidente Rossijskoj Federacii. Moscow, 2017. 228 p. URL: <http://apec-center.ru/wp-content/uploads/2017/07/EAS-i-ASEAN-otkryvaja-novye-gorizonty-sotrudnichestva.pdf>
- Lisovolik Ja. Evrazijskij jekonomicheskij sojuz i ASEAN: ocenka vzaimodopolnjaemosti [The Eurasian Economic Union and ASEAN: An Assessment of Mutual Benefits]. *Mezhdunarodnye processy*. 2017. № 3 (15). P. 46–54. DOI 10.17994/IT.2017.15.3.50.4
- Lisovolik Ja. D., Kuznecov A. S., Berdigulova A. R. Ekonomicheskaja geografija stran Evrazii. Special'nyj doklad [The Economic Geography of Eurasian Countries. A Special Report]. *Makroobzor EABR*, January 2017. P. 51–55. – URL: https://eabr.org/upload/iblock/026/ekonomicheskaya_geografiya_stran_evrazii_yanvar_2017.pdf
- Parshin P. *Projekty razvitija subregiona reki Mekong* [Projects for the Development of the Greater Mekong Subregion] // Analytical reports of the Institute for International Studies. MGIMO University. September 2014. Issue 4 (43).
- Podberyozkina O. A. Transportnye koridory v rossijskikh integracionnyh proektah (na primere EAS) [Transport Corridors in the Russian Integration Projects, the Case of the Eurasian Economic Union]. *Vestnik MGIMO-Universiteta*. 2015. No. 1. P. 57–65.
- Rudyh L. G., Zahar'ev Ja. O. Projekt «Bol'shoj Mekong»: perspektivy mezhhgosudarstvennogo i ekonomicheskogo razvitija Jugo-Vostochnoj Aziji [The Greater Mekong Project: The Prospects for Inter-State and Economic Development of the South-East Asia]. *Vestnik IrGTU*. 2013. № 9. P. 241–245.
- Simonjonok A. V. Problemy i perspektivy sotrudnichestva Tikhookeanskoj Rossiji i stran Jugo-Vostochnoj Aziji [Problems and Prospects for Co-Operation Between Pacific Russia and South-East Asia]. *Rossija i ATR*. 2016. No. 4 (94). P. 171–191.