



Петрунина Ж. В.

Z. V. Petrunina

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ БЛИЖНЕГО ВОСТОКА И КИТАЕМ**

**PROSPECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT BETWEEN
THE MIDDLE EAST COUNTRIES AND CHINA**

Петрунина Жанна Валерьяновна – доктор исторических наук, профессор кафедры истории государства и права Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27, 8(4217)24-11-58. E-mail: petrunina71@bk.ru

Ms. Zanna V. Petrunina – Doctor of History, Professor, History of State and Law Department, Komsomolsk-on-Amur State Technical University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Komsomolsk-on-Amur, 27, Lenin pr., 8(4217)24-11-58. E-mail: petrunina71@bk.ru

Аннотация. Руководство современного Китая проводит политику, направленную на достижение государством высокого уровня благосостояния. Одной из важных составляющих, способствующих достижению поставленной цели, является расширение взаимодействия Китая со странами Ближнего Востока во всех областях. В настоящее время Китай заинтересован в получении энергоресурсов с ближневосточных месторождений. Большое значение имеет расширение транспортной инфраструктуры между регионами. Строительство и эксплуатация нефтепроводов, газопроводов и сухопутных транспортных путей позволят снизить риски при транспортировке сырья и иных товаров из одного региона в другой. В работе рассмотрены особенности развития железнодорожного и морского сообщения в рамках реализации стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

Summary. Policy management of modern China aims to achieve a high level of welfare state. One of the important components that contributes to the achievement of this goal is the expansion of China's cooperation with the Middle East countries in all fields. At present, China is interested in obtaining energy from the Middle East oil fields. Of great importance is the transport infrastructure expansion between the regions. Construction and operation of oil pipelines, gas pipelines and land transport routes will reduce the risks of transporting raw materials and other goods from one region to another. The paper discusses the features of the development of rail and sea links as part of the strategy of «economic belt of the Silk Road» and «Marine Silk Road of XXI century».

Ключевые слова: Китай, энергоресурсы, транспортная инфраструктура, экономическое взаимодействие, Ближний Восток.

Key words: China, energy, transport infrastructure, economic cooperation, the Middle East.

УДК 327

Основываясь на принципах равенства и взаимного уважения, современный Китай оказывает влияние на многие общественно-политические процессы в разных регионах мира. Подобные действия во многом связаны с долговременными задачами внутренней и внешней политики страны, направленными на построение в Китае к 2021 г. «среднезажиточного общества», а к 2049 г. – «богатой и могущественной, демократической, цивилизованной и гармоничной современной социалистической страны» [1]. Задача максимум – стать мировым лидером. Важное место при достижении отмеченных целей отводится экономическим программам, которые направлены на «великое возрождение китайской нации» и реализуются в рамках внешней политики, ключевые задачи которой направлены на создание условий для внутреннего экономического развития и становление КНР как одного из полюсов многополярного мира. Несмотря на то, что китайские лидеры заявляют о мирном возвышении КНР и стремлении к построению миропорядка на основе «всеобщего процветания», в растущей мощи Китая прослеживаются и экспансионистские тенденции.

Начиная с середины XX в., в сферу интересов КНР попал ближневосточный регион, что связано с рядом причин: подорожанием китайской рабочей силы в последние годы; снижением конкурентоспособности китайского экспорта в условиях растущей конкуренции со стороны стран Юго-Восточной Азии, Аргентины и Мексики; сокращением иностранных инвесторов в КНР. В этой ситуации страны Ближнего Востока рассматриваются Пекином как в качестве одного из поставщиков нефти, так и в качестве рынка экспорта китайского капитала и товаров широкого потребления [2].

До 1980-х гг. во взаимодействии со странами Ближнего Востока у Пекина доминировали идеологические задачи, связанные со стремлением коммунистического Китая оказать всестороннюю помощь странам «третьего мира» в борьбе с империализмом. В тот период доля арабского Востока во внешней торговле Китая была ничтожно мала и составляла 2,7-3,7 % [3]. С конца XX столетия на интересы Китая в отношении государств Ближнего Востока стали влиять экономические задачи.

Испытывая потребность в получении ближневосточных энергоресурсов, Пекин одновременно учитывает многие факторы, способные оказать существенное влияние на экономическое развитие КНР. Одним из таких факторов является возможное обострение международной ситуации в Южно-Китайском море, грозящее перерасти в военный конфликт между Китаем, с одной стороны, и странами Юго-Восточной Азии (Вьетнам, Филиппины, Малайзия, Индонезия) – с другой. Наряду с территориальными спорами (вопрос о Парасельском архипелаге и островах Спратли), отношения между участниками конфликта осложняются противоречиями в торгово-экономических вопросах. Вьетнам, Филиппины, Индонезия и Малайзия ведут на шельфе геологоразведочные работы и уже добывают нефть и газ. Китай считает, что добыча производится на его территории. Обострение отношений вызвало заявление КНР о праве полиции провинции Хайнань с 1 января 2013 г. «высаживаться, осматривать и брать под свой контроль иностранные суда, которые незаконно, по мнению китайских властей, вошли в китайские воды Южно-Китайского моря» [4]. Подобное заявление свидетельствует о стремлении КНР взять под контроль основные торговые пути, ежегодный оборот которых по некоторым оценкам составляет до \$ 5 трлн. [5]. Примечательно, что конкурирующие с Китаем США в конфликте поддерживают государства Юго-Восточной Азии, что создает дополнительное напряжение.

Итак, в условиях, когда 80 % ближневосточной нефти транспортируется морскими танкерами, а безопасность доставки осложняется международными противоречиями, пиратством, возможностью террористических атак, Китай стремится к созданию альтернативных путей транспортировки углеводородов с Ближнего Востока. В настоящее время к наиболее сложным участкам транспортировки углеводородов с Ближнего Востока в Китай относятся территории Ормузского пролива, Суэцкого канала и Баб-эль-Мандебского пролива, ограничивающие выход из Красного моря, и Малаккский пролив в Азии. Китайские бизнесмены с тревогой наблюдают за ситуацией в Сирии, Ираке, Ливии и Йемене. С целью уменьшения зависимости от перевозок сырья и грузов через эти районы китайское руководство разрабатывает проекты строительства нефтепроводов, газопроводов и сухопутных транспортных путей.

Осуществление таких планов возможно при реализации стратегии «Экономический пояс Шелкового пути», выдвинутой Председателем КНР Си Цзиньпином 6 сентября 2013 г. в Астане в ходе выступления в Назарбаев университете. Программа «Экономический пояс Шелкового пути» является всесторонним проектом, нацеленным на объединение Центральной, Восточной, Южной и Западной Азии, что отвечает интересам КНР. Главная цель проекта – развивать сотрудничество в области торговли, транспортного сообщения и инвестиций [6].

Составным звеном «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI в.» является китайско-пакистанский экономический коридор (China-Pak Economic Corridor (СПЕС)), который посредством автомобильных и железнодорожных дорог, нефтегазопроводов и оптиковолоконных линий должен соединить китайский Кашгар (запад Китая, провинция Синьцзян) и пакистанский порт Гвадар (провинция Белуджистан, юг Пакистана), расположенный на побережье Аравийского моря. Начиная с 1964 г. Пакистан пытался осуществить планы по стро-



ительству порта Гвадар. Однако из-за нехватки финансирования и пакистано-индийского конфликта 1965 г. приступить к реализации намеченного длительное время не удавалось. Строительство порта Гвадар началось только в мае 2001 г., когда во время визита в Пекин Президента Пакистана Первеза Мушаррафа были оговорены возможности участия Китая в этом проекте. Китайские инвестиции в строительство порта Гвадар, постройка которого была завершена в 2007 г., составили \$ 248 млн. В феврале 2013 г. контроль над портом Гвадар перешел к китайской государственной компании Overseas Ports Holding.

Расположенный на пересечении главных линий морских коммуникаций недалеко от Ормузского пролива, порт Гвадар рассматривается руководством КНР как мировой перевалочный пункт углеводородов. Экономические выгоды для Поднебесной очевидны, поскольку китайско-пакистанский коридор позволит сократить доставку нефти с Персидского залива и Северной Африки в Китай на 12 тыс. км. Допуская Китай к нефтяным рынкам Ближнего Востока, страны ОПЕК в обмен рассчитывают в перспективе закрепиться в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), затрагивая интересы России в АТР.

В феврале 2014 г. Президент Пакистана Мамнун Хусейн совершил визит в Китай, в ходе которого подтвердил готовность ускорить строительство экономического коридора. Заинтересованность Пакистана в активной эксплуатации порта Гвадар связана с необходимостью обеспечить занятость населения в провинции Белуджистан и тем самым снизить социальную напряженность среди местного населения. Кроме того, с помощью проекта Пакистан рассчитывает балансировать между Индией и Китаем и сохранять влияние на ситуацию в регионе.

С целью модернизации китайско-пакистанского экономического коридора в ноябре 2014 г. руководство КНР объявило о своем намерении до 2020 г. вложить \$ 45,6 млрд в энергетические и инфраструктурные проекты на территории Пакистана. В соответствии с планом из выделенной суммы \$ 33,8 млрд должны пойти на энергопроекты, а \$ 11,8 млрд – на инфраструктуру. Кроме того, к 2017 г. на железнодорожное строительство китайские инвесторы потратят \$ 3,7 млрд, а на автомобильные дороги – \$ 5,9 млрд. При этом железные дороги Кашгар – Хавелиан (протяженность 1100 км) и Хотан – Голмуд (протяженность 1600 км) предполагается провести по сложным горным участкам. Развитие инфраструктуры позволит связать порт Гвадар с железнодорожной веткой Иран – Пакистан, что отвечает интересам Китая, который получит возможность получить выход к Ирану через Пакистан. Между Китаем и Пакистаном также проложат оптиковолоконный кабель стоимостью \$ 44 млн. На модернизацию порта Гвадар китайская сторона затратит \$ 622 млн. Основными кредиторами выступят Промышленно-коммерческий банк (ICBC) и Банк развития Китая [7].

Таким образом, строительство китайско-пакистанского экономического коридора будет способствовать укреплению и облегчению взаимодействия КНР со странами Персидского залива, Африкой и Европой.

В качестве западного рубежа китайского Шелкового пути следует рассматривать китайско-израильский проект Red – Med, сдача которого намечена на 2018 г. При реализации этого проекта железной дорогой будут связаны израильские средиземноморские порты в Ашдоде и Хайфе с красноморским портом в Эйлате. Помимо грузовых перевозок планируется осуществлять и пассажирские. Протяженность железнодорожного пути – 260 км. Финансирование проекта взял на себя Промышленный банк развития Китая, строительные работы ведёт консорциум во главе с китайской China Railway Engineering, а израильская сторона будет осуществлять его общее руководство. В перспективе транспортные перевозки позволят увеличить товарооборот из Азии в Европу и станут альтернативой перевозкам по Суэцкому каналу за счет безопасности и снижения их стоимости.

В рамках развития межконтинентального железнодорожного сообщения активно ведется строительство скоростной железной дороги, которая пройдет через города Инин в Китае, Алматы в Казахстане, Бишкек в Кыргызстане, Ташкент и Самарканд в Узбекистане, Ашхабад в Туркменистане и свяжет столицу Синьцзян-Уйгурского автономного района г. Урумчи со столицей Ирана г. Тегеран. Протяженность ирано-китайского участка составит 3,2 тыс. км. В ноябре 2015 г. с

предложением начать строительство выступила китайская China Railway Construction Corp на форуме «Один пояс – один путь» (2013 г.). Ранее уже выдвигался проект транспортного и нефтегазового сообщения между Китаем и Ираном, который должен был пройти через Афганистан. Однако этот план был сорван начавшейся военной операцией в Афганистане в 2001 г. Маршрут дополнит уже существующую сеть железных дорог в Центральной Азии, которая соединена с Москвой. При этом ширина колеи предполагаемой железнодорожной магистрали составит 1435 мм, что совпадает с шириной большинства железных дорог стран Ближнего Востока и Европы. Таким образом, страны постсоветского пространства, принятая ширина колеи в которых составляет 1520 мм, могут быть автоматически исключены из взаимодействия. Реализуемый проект должен стать альтернативным сухопутным транспортным путем, соединяющим Китай с ближневосточными экспортными нефтяными месторождениями, он позволит китайским поездам беспрепятственно двигаться от любого города КНР до границы с Турцией, а затем – выходить на европейскую территорию. Пассажирские поезда смогут развивать скорость от 250 до 300 км/ч, в то время как контейнерный поезд может двигаться со скоростью 120 км/ч. К несомненным выгодам при эксплуатации железнодорожного коридора Китай относит и сокращение времени доставки китайских товаров на рынки Европы до трех недель, вместо практикуемых ныне морских перевозок в течение шести недель.

Наряду с выгодами существует ряд факторов, затрудняющих реализацию намеченного. Во-первых, сохраняются геополитические проблемы в странах, расположенных вдоль маршрута. Например, в ряде стран Центральной Азии продолжают действовать экстремистские объединения. Во-вторых, страны Европы, получавшие выгоду от морских перевозок, будут терять колоссальные средства, что может осложнить отношения между сторонами. В-третьих, магистраль будет проложена в обход Монголии и России, что может негативно сказаться на логистике этих государств в сухопутном сообщении между Китаем и государствами Европы, а как следствие – окажет отрицательное влияние на социально-экономическое развитие российского Дальнего Востока и Сибири. Тем не менее Пекин рассчитывает, что эксплуатация нового железнодорожного коридора позволит к 2025 г. обеспечить ежегодный товарооборот более чем в \$ 2,5 трлн [8].

Несмотря на амбициозные железнодорожные проекты, Пекин не упускает из внимания и море, которое по-прежнему остается самой безопасной и наименее затратной торговой артерией планеты. Следует выделить проект КНР по строительству нефтепровода Мьянма – Китай, эксплуатация которого позволяет обойти Малаккский пролив, расположенный между Индонезией, Малайзией и Сингапуром. Работы велись с июня 2010 г. по май 2014 г. Протяженность нефтепровода, проложенного по сложным природным участкам, составила 771 км, а пропускная способность – 22 млн грузов тонн в год. В этом проекте китайская компания China National Petroleum Corporation (CNPC) имеет долю в 50,9 %, остальные 49,1 % у местной компании Myanmar Oil and Gas Enterprise (MOGE). Введение в эксплуатацию нефтепровода позволило почти на две недели сократить время доставки «черного золота» с Ближнего Востока до Поднебесной. Нефтепровод берет начало в порту Ситтве (Бенгальский залив) и направлен в город центрального подчинения Чунцин и Куньмин (провинция Юннань). Оба этих китайских города включены в реализацию проектов «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Наряду с Мьянмой, Куньмин связан с транспортными коридорами Вьетнама и Лаоса, а те, в свою очередь, присоединены к транспортным сетям Таиланда, Малайзии и Сингапура. В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» с 2011 г. через китайский Чунцин проходит железная дорога, протяженностью 11,2 тыс. км², связывающая прибрежный порт Иу и немецкий Дуйсбург, занимающий значимое место в Рурской промышленной зоне Германии [9]. Из Дуйсбурга китайские товары могут быть доставлены в другие европейские страны. По мнению исполнительного директора порта Дуйсбург Эриха Стааке, эксплуатация магистрали принесет существенные экономические выгоды многим государствам, поскольку позволяет сократить время, затраченное на перевозку грузов, почти на 50% по сравнению с морскими перевозками [10]. Железная дорога проходит по территориям Казахстана, России и Польши. При этом дальневосточный участок российской Транссибирской магистрали фактически исключен из международного транспортного взаимодействия, что может повлечь серьезные проблемы для этого региона нашей страны. Альтернативой российскому



Транссибу может стать и Транскаспийский международный транспортный маршрут, по которому грузы из стран Северо-Восточной Азии будут доставляться в Европу.

Создание сухопутных транспортных коридоров позволит не только обезопасить транспортировку ближневосточной нефти в Китай, но и нарастить объем торгового оборота со странами Ближнего Востока.

Таким образом, политика современного Китая направлена на активное расширение транспортной инфраструктуры со странами Ближнего Востока, что способствует укреплению влияния Пекина в мире.

ЛИТЕРАТУРА

1. Полный текст доклада, с которым выступил Ху Цзиньтао на 18-м съезде КПК // «Жэньминь жибао» online. 19/11/2012. URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8023959.html>; Китай не свернет с пути социализма, пообещал Председатель КНР // РИА Новости. 17.03.2013. URL: <http://ria.ru/world/20130317/927647660.html> (дата обращения: 23.01.2016).
2. Петрунина, Ж. В. Китай на Ближнем Востоке: к вопросу о пересечении российско-китайских интересов / Ж. В. Петрунина // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества материалы VI международной научно-практической конференции. – Благовещенск: Благовещенский государственный педагогический университет; Институт Конфуция в БГПУ, 2016. – С. 630.
3. Yitzhak Shichor. China's Upsurge: Implications for the Middle East / Yitzhak Shichor // Special Issue: Israel's National Security in the Twenty-First Century. V. 12. – № 4. – 2006. – P. 675.
4. Chinese police plan to board vessels in disputed seas // Reuters. 2012, 29 November. URL: <http://www.reuters.com/article/us-china-seas-idUSBRE8AS05E20121129> (дата обращения: 24.01.2016).
5. Китай призвал США не создавать проблем в Южно-Китайском море // Русская весна. 27.10.2015. URL: <http://rusvesna.su/news/1445921616> (дата обращения: 24.01.2016).
6. Современный Китай в условиях трансформации / отв. ред. Д. В. Кузнецов, Д. В. Буяров. – М.: ЛЕНАНД, 2015. – С. 37-44.
7. Mehreen, Zahra-Malik. China commits \$45.6 billion for economic corridor with Pakistan / Zahra-Malik Mehreen // <http://www.reuters.com/article/2014/11/21/us-pakistan-china-idUSKCN0J51C120141121> (дата обращения 12.01.2016); Царутян, С. Китай усиливается в Персидском заливе через Пакистан / С. Царутян. URL: <http://cont.ws/post/68855> (дата обращения: 12.01.2016).
8. Zheng Yanpeng. New rail route proposed from Urumqi to Iran / Zheng Yanpeng // ChinaDaily.Com.CN.21.22.2015. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-11/21/content_22506412.htm (дата обращения: 25.01.2016).
9. New China-Myanmar oil pipeline bypasses Malacca trap // The Hindu. January 30, 2015. URL: <http://www.thehindu.com/news/international/world/new-chinamyanmar-oil-pipeline-bypasses-malacca-trap/article6839352.ece> (дата обращения: 24.01.2016).
10. Новый Шелковый путь укрепляет связи между Германией и Китаем – главный исполнительный директор порта Дуйсбург // «Жэньминь жибао» онлайн. 29.03.2014. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8582536.html> (дата обращения: 24.01.2016).