

**ПЕРСПЕКТИВЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ТАЙСКОГО КАНАЛА
как ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА в КОНТЕКСТЕ
ИНДО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА**

Начало XXI века отмечено обострившейся борьбой держав «за пространства», что проявляется в крупных региональных проектах сотрудничества с участием России, Китая (Большая Евразия), США, Индии, а также в интенсивном развитии транспортно-логистических проектов (китайская концепция «Пояса и пути», северный морской путь и др.) Эти тенденции проявляются как на материковых частях, так и в океанических просторах.

Океан всегда играл большую роль как среда обитания человека, как богатейший источник природных пищевых ресурсов и полезных ископаемых, как средство проникновения на новые рынки и их захвата, как средоточие транспортных путей, соединяющих человечество. Сегодня мы наблюдаем новый всплеск соперничества в океанах. Особое стратегическое значение при этом имеет Тихий океан, который занимает треть нашей планеты и составляет почти половину мирового океана. Среди новых тенденций – включение в сферу соперничества морей Северного Ледовитого океана.

Несмотря на развитие железнодорожных сетей, автомобильных магистралей и интернет-технологий значение Мирового океана и, в том числе, Тихого океана в мировой транспортной системе трудно переоценить. Более того, все больше возрастает значение Тихого океана как важнейшего поля глобальной стратегии и военной политики, где соперничают Китай и США. В последние годы появилась концепция единого пространства Тихого и Индийского океана, связанного стратегическими и экономическими интересами, с участием США, Австралии, Японии, Индии (без Китая и в противовес китайской концепции «единого пояса и пути»). Инициатива такого сотрудничества в противостоянии с Китаем исходит от Японии и США. Свой взгляд в этой связи сформулировали страны АСЕАН в документе по итогам 34-го саммита организации в июне 2019 г., под названием «Перспективы АСЕАН в отношении Индо-Тихоокеанского региона»¹. Инициатором этого документа выступил Таиланд, в его разработке активное участие приняла Индоне-

зия. Целью документа заявлено «усиление ведущей роли АСЕАН в установлении отношений с внешними партнерами в регионе»². Члены АСЕАН подтвердили «центральность, инклюзивность, взаимодополняемость АСЕАН, основанный на правилах и международном праве порядок, а также приверженность продвижению экономического взаимодействия в регионе в качестве основных принципов перспективы Ассоциации в ИТР». Представители АСЕАН считают, что механизмы под руководством АСЕАН могут служить платформой для диалога и осуществления сотрудничества в Индо-Тихоокеанском регионе. Таким образом очевидна разность подходов к идее ИТР со стороны США, Японии и Австралии – с одной стороны, и АСЕАН – с другой.

Морской стратегический и экономический транспортный путь из Индийского в Тихий океан – важнейший для обеспечения потребностей торговых морских перевозок, в том числе нефтепродуктов, которые направляются в Японию, Южную Корею, Китай с Ближнего Востока, и без которых не может развиваться современная экономика. Ведущий транспортный узел всей системы мореплавания в этих водах – порт Сингапур в Малаккском проливе – крупнейший в мире по величине тоннажа судов и по грузообороту. В 2014 г. его грузооборот составил 580,8 млн тонн. В день через порт Сингапур проходят 600 судов, перевозится более 15 млн баррелей или 17% ежедневного мирового производства нефти. Здесь же – крупнейший пункт перевалки грузов. 45% судов, проходящих через Малаккский пролив, с объемом грузов примерно 1,780 млрд тонн, перегружают грузы с океанских судов на фидерные. По объемам этих операций Сингапур уступает только порту Шанхай. Показатели 2019 г.: общий грузооборот – 572,73 млн тонн, объем перевалки нефтеналивных грузов – 200,72 млн тонн, балкерных (насыпных) грузов – 16,08 млн тонн, генеральных грузов – 22,18 млн тонн³.

Самое узкое место Малаккского пролива – недалеко от Сингапура – имеет ширину всего 2,5 километра, что создает опасные ситуации для судов. В случае чрезвычайных обстоятельств Малаккский пролив легко может быть перекрыт, будут прерваны поставки грузов, в том числе углеводородов, и фактически заперты ВМФ разных стран. Военно-морское соперничество в ЮКМ неизбежно ставит вопрос о контроле над Малаккским проливом, который связывает Южно-Китайское море Тихого океана и Андаманское море Индийского океана.

Перегруженность Малаккского пролива дополняется соображениями военно-стратегического характера в регионе, где прежде преобладали США со своей экономической и военной мощью, а сегодня Китай бросает вызов американскому влиянию. Китай ведет политику экономической экспансии в регионе, тесня США, усиливает свое военное присутствие в Южно-Китайском море. Более того, Пекин готов занять место мирового экономического лидера, о чем недвусмысленно заявил председатель КНР Си Дзиньпин в Давосе на Всемирном экономическом форуме в январе 2017 г.⁴. Китай осуществляет крупные инфраструктурные проекты, такие как «один пояс – один путь», ведет строительство Паназиатской железной дороги от Куньмина в южно-китайской провинции Юньнань до Сингапура, которая должна соединить Лаос, Вьетнам, Камбоджу, Мьянму, Малайзию, Таиланд. В этой связи можно рассматривать оживление интереса к прокладке канала через перешеек Кра на территории южного Таиланда, который называют также Тайским каналом (*Тхай клонг*).

Как и у многих каналов, идея его строительства имела длительную историю. Впервые о прокладке такого канала заговорили в XVII в. в тайском государстве Аютхая, предшественнице Сиам и Таиланда. Тогда тайскому государству угрожали европейские колонизаторы. Король Нарай полагал, что такой канал будет способствовать более надежной защите южных земель страны и позволит осуществлять быструю переброску военных кораблей из Андаманского моря в Сиамский залив. Не имея технических возможностей для этого предприятия, король обратился к французскому инженеру де Ламару с предложением произвести оценку возможностей строительства такого канала⁵.

Та же идея и в тех же целях была повторена в конце XVIII в. уже представителями новой династии Чакри в обновленном государстве Сиам (1793 г.) Идея канала оказалась привлекательной для западных держав. В начале XIX в. Британская (до 1707 г. Английская) Ост-Индская компания проявила интерес к строительству канала, а после завоевания Бирмы в 1863 г. были проведены соответствующие изыскания. В этом вопросе, как и во многих других, столкнулись интересы двух колониальных держав – Англии и Франции. Если англичане имели в виду созданием канала укрепить свое господство на полуострове Малакка, то французские колонизаторы, которые вели захваты в восточной части Индокитайского полуострова, создавая и расширяя свою колонию – Французский

Индокитай, также имели свои виды на возможные выгоды для Франции, которые мог бы дать канал через перешеек Кра. В 1882 г. автор проекта и руководитель строительства Суэцкого канала Фердинанд де Лессепс посетил место возможного строительства. Однако король Сиам не позволил ему провести подробное исследование вопроса. Влияние Великобритании на сиамское правительство оказалось преобладающим. Англичане приходят к выводу о том, что новый канал мог бы составить конкуренцию Малаккскому проливу и порту Сингапур, находившемуся в зависимости от Англии. В 1897 г. они оказали давление на Сиам, в результате чего Таиланд и Британская империя подписали соглашение об отказе от планов строительства канала. Тем самым Британия утвердила свое влияние на транспортном пути по Малаккскому проливу с портом в Сингапуре – колонии Британии. Повторно Англия потребовала от Таиланда отказа от идеи строительства канала по окончании Второй мировой войны.

В XX в. идея строительства канала вновь неоднократно рассматривалась как возможного дублера транспортного коридора Малаккского пролива, причем она привлекла внимание как в Таиланде, так и за рубежом. В 80-е годы эта тема была поднята американским журналом *Executive Intelligence Review (EIR)* и Фондом *Fusion Energy* как способ ускоренной индустриализации для Таиланда и соседних стран. В 1987 г. на конференции «Проект канала Кра и развитие Таиланда» д-р Уве Хенке фон Парпарт, директор американского Фонда *Fusion Energy*, отметил, что Таиланд, находясь на стыке двух океанов и в середине двух третей населения мира, при росте Китая и Индии, мог бы получить преимущества для экономического развития, если решится на строительство канала через перешеек Кра⁶.

Таким образом, как внутренние проблемы Таиланда, так и интересы внешних игроков подпитывают интерес к каналу через перешеек Кра, который соединил бы Андаманское море Индийского океана и Сиамский залив Тихого океана. Политические разнонаправленные интересы держав, экономические и технические трудности до сих пор не давали реализоваться этому проекту. Техническая трудность прокладки канала через перешеек Кра состоит в том, что в отличие от Панамского канала здесь нет естественных водоемов и рек, таким образом, объем земляных работ весьма велик и трудоемок. В 1985 г. японский концерн Мицубиси предложил построить канал с помощью 20 ядерных взрывов. К счастью эта идея

не была реализована⁷. В нескольких странах были проведены исследования экономической целесообразности строительства. Фонд глобальной инфраструктуры Японии, показал, что через канал Кра смогут проходить грузы на сотни миллиардов долларов в год, а время транспортировки сократится на 1200 км или на 3 дня по сравнению с Малаккским проливом. Один из крупнейших мировых портовых операторов, компания *Dubai Port World*, проводила оценку создания вдоль канала сухопутного пути, который свяжет порты по обеим сторонам перешейка Кра железными и шоссейными дорогами. То есть речь шла уже о расширенном варианте идеи нового канала⁸.

Рассматривалось до 14 вариантов канала. Один из них – в самом узком месте перешейка Кра от г. Накхонситхаммарата, на побережье Сиамского залива, через города Пхатталуанг, Транг, а затем через Краби в Андаманское море. Предположительно, длина Тайского канала – 102 км, ширина – 400 м, глубина – 25 м. На его строительство потребуется 10 лет. Предварительно стоимость проекта оценивается в 20–29 млрд долларов США. На самом деле цена строительства, как представляется, будет гораздо больше.

Если смотреть на строительство канала через перешеек Кра с точки зрения других стран, то очевидно, что интенсивное судоходство в Южно-Китайском море как части Тихого океана сопряжено с определенными трудностями, оно ограничено, так называемым «главным морским путем», как самым коротким и безопасным. (Между островами Индонезии и Филиппин есть еще несколько проливов, однако по многим показателям они менее удобны для судоходства).

Вокруг канала Кра или Тайского канала (*Тхай клонг*), как его теперь называют, ведется большая международная игра, причем активность сторонников его строительства нарастает. При этом идея канала постепенно стала обрастать сухопутными транспортными инфраструктурными проектами.

Сторонники Тайского канала в Таиланде

В Таиланде сегодня идею создания дополнительного транспортного пути, соединившего бы два океана, поддерживают некоторые видные политики, среди которых был бывший премьер-министр страны Таксин Чиннават, который в 2004 г. предложил строительство «наземного моста» как более экономного. В этом случае потребовалась бы двойная перевалка грузов и строительство

железной дороги, шоссе и нефтепровода. Идею канала поддерживал патриарх тайской политики, председатель Тайного совета при короле Прем Тинсуланон (ум. 2019г.). В 2007 г. эту идею включил в свою избирательную кампанию лидер партии Матчима мультимиллионер Прачай Леопхайрат. В 2016 г. бывший премьер-министр Танин Крайвичиен написал открытое письмо премьер-министру Праюта Чан-оча, призывая его возродить идею канала Кра. В 2014 г. Таиландской комиссией по активам и рынку ценных бумаг по результатам обсуждения темы «Следующий рубеж развития рынка капитала» рассматривалось создание сухопутного и воздушного транспортного коридора из Сиамского залива в Андаманское море в виде 140-километрового нефтепровода по маршруту Сатун (в Андаманском море) – Сонгкла (в Сиамском заливе). Оба берега должны быть оснащены огромными нефтехранилищами, нефтеперерабатывающими заводами и глубоководными портами. Поскольку нефтепродукты составляют 50% всех грузов, идущих через Малаккский пролив, это позволило бы несколько снизить его перегруженность. Однако, как считают некоторые аналитики, проект транспортировки одной лишь нефти через перешеек Кра вряд ли привел бы к большому экономическому выигрышу. Этот вопрос требует дополнительного исследования с учетом интересов всех вовлеченных в этот проект игроков.

Более привлекательный вариант – комплексный проект развития целого региона, примыкающего к каналу. Влиятельными силами, активно лоббирующими строительство канала, включая отставных генералов, политиков и бизнесменов тайско-китайского происхождения, создан Национальный Комитет по изучению проектов канала через перешеек Кра. Активно лоббирует этот проект Тайско-китайская ассоциация по культуре и экономике. Эта идея энергично поддерживается представителями КНР. Эксперты из Китая призывают правительство Праюта Чан-оча «прекратить терять время и немедленно приступить к разработке технико-экономического обоснования как первого шага на пути реализации 300-летней мечты». Обсуждается проект особой экономической зоны вокруг канала с целым рядом сопутствующих объектов – 250-километрового нефтепровода и нефтеперерабатывающего завода, стоимостью 700 млн долл., с участием китайских компаний, притом, что Китай будет закупать часть производимых нефтепродуктов. Особая экономическая зона предусматривает строительство двух портов, новых городов и соответствующей инфраструктуры. Китайцы расце-

нивают этот проект как часть идеи «Один пояс – один путь». Это будет проект века, который окажет огромное влияние на экономику, политику, науку и технологии, а также создаст стратегический пункт. Так полагают китайцы.

Позиция тайландского правительства

В печать просочились сведения о подписании Меморандума о взаимопонимании между Китаем и Таиландом в 2015 г. С другой стороны, сообщалось о попытках Таиланда привлечь иные источники финансирования (помимо Китая) в Японии, Ю. Корее, Индии и странах АСЕАН. Весной 2018 г., по свидетельствам прессы, сотрудничество между Таиландом и Китаем по строительству канала перешло из стадии дискуссий и обсуждений к практической разработке технико-экономического обоснования проекта. Но через несколько дней последовало опровержение обеих сторон. Китайская сторона сообщила, что планы сотрудничества по строительству канала не обсуждались на официальном уровне. Представитель тайландского правительства Сансен Кеокамнед заявил, что правительство изучает «за» и «против» проекта, его воздействие на национальную безопасность и бюджет. «В этом районе есть другие проблемы, нужно наметить приоритеты». Считается, что причина такой позиции – сильное давление со стороны США. Политические возражения правительства Таиланда сводятся к проблеме безопасности и суверенитета. Канал разделит страну на две части, отсекая юг Таиланда, подверженный сепаратистским движениям, где продолжительное время тлеет вялотекущий вооруженный конфликт, унесший 7 тысяч жизней. Серьезные опасения вызывает также вопрос, удастся ли сохранить в полном объеме суверенитет тайского государства над предполагаемой зоной канала при активном вовлечении Китая. Но главное, по словам советника при сенате Таиланда Пайгуна Сейсаванга, «тайцы боятся оказаться между США и Китаем». Очевидно, что проект был отложен под давлением внешних сил. Но этот ответ тайландской стороны не является категорическим отказом, а оставляет возможность дальнейшего развития этой темы.

Сторонники строительства тайского канала в стране считают, что «Тай клонг» сделал бы Таиланд одним из крупнейших транспортных узлов в мире. Эта идея активно поддерживается лоббистами строительства, которые подчеркивают его плюсы: сокращение морского пути из Юго-Восточной Азии в Европу и Африку на

1000–1200 километров, уменьшение времени прохождения судов на 3–4 дня, снижение расхода горючего судами, снижение стоимости фрахта, и, наконец, разгрузка Малаккского пролива⁹.

При всех достоинствах у этого проекта есть и негативные аспекты. Прежде всего, это высокая проектная стоимость, (от 20 до 30 млрд долл.). Главный вопрос – кто профинансирует этот масштабный проект. Финансирование готов взять на себя Китай. Он также может предоставить инженерную помощь и рабочую силу. Кредиты Таиланду готовы выделить китайские банки. Таиландское правительство не уверено, что кредиты окажутся посильными для страны. В случае невозможности выплатить долг Китай готов взять этот объект инфраструктуры в лизинг на 99 лет, как это было в случае с портом Хамбантота на Шри Ланке. В этом случае весьма существенно усилилось бы влияние Китая на Таиланд и на морские транспортные пути в регионе.

Внимание к Тайскому каналу за рубежом

Идея строительства Тайского канала вызывает активный интерес за рубежом.

Позиция США. Именно в США в свое время стали поднимать на щит идею канала Кра (между прочим в этой связи упоминают известного американского ученого и политического мыслителя левого толка Линдона Ляруша, который рассматривал этот проект как фактор, стимулирующий экономическое развитие Таиланда), но сегодня международная ситуация изменилась. США фактически контролируют Малаккский пролив, имея в Сингапуре свою военную инфраструктуру, поэтому они являются противником этого проекта, как элемента усиления влияния Китая.

Среди соседних с Таиландом стран нет единства по вопросу Тайского канала. Свое желание инвестировать в строительство высказывало правительство **Малайзии**. Однако, после прихода к власти Махатхира Мохаммада стало ясно, что Малайзия не будет вкладываться в этот проект. Махатхир Мохаммад сразу заморозил три китайских проекта по строительству на территории своей страны высокоскоростной «Железнодорожной ветки восточного побережья» – флагманского проекта китайской инициативы «Пояса и пути», которая должна была стать частью трансконтинентального маршрута, соединяющего Китай и Сингапур через территорию стран Индокитайского полуострова, а также двух трубопроводов. Строительство этой ветки началось в 2017 г. К моменту остановки

на нее уже было потрачено около 5 млрд долл. Причина – вопросы финансирования, цены для бюджета Малайзии и возможность попасть в зависимость от Китая. Постепенно стоимость кредитов с учетом процентов, выделенных китайским *ExIm Bank* (на 85% финансирование проекта — его кредит) поднялась с 13,6 млрд долл. до 20 млрд долл. Очевидно, что эти проекты для Малайзии не являются неприемлемыми, главный вопрос состоит в их цене, следовательно, это вопрос переговоров и договоренностей.

Представители **Индонезии** высказывались о канале одобрительно, считая, что «он выгоден как Таиланду, так и Индонезии».

Сингапур – один из крупнейших портов не только Азии, но и всего мира. Здесь размещены крупные нефтеперерабатывающие заводы, поэтому строительство таких же предприятий в Таиланде создаст им конкуренцию и, возможно, что часть иностранных операторов этих заводов перенесет свое производство на территорию Таиланда. Строительство канала-дублера Малаккского пролива снизит доминирующее значение порта Сингапур, поэтому вызывает противодействие сингапурских властей.

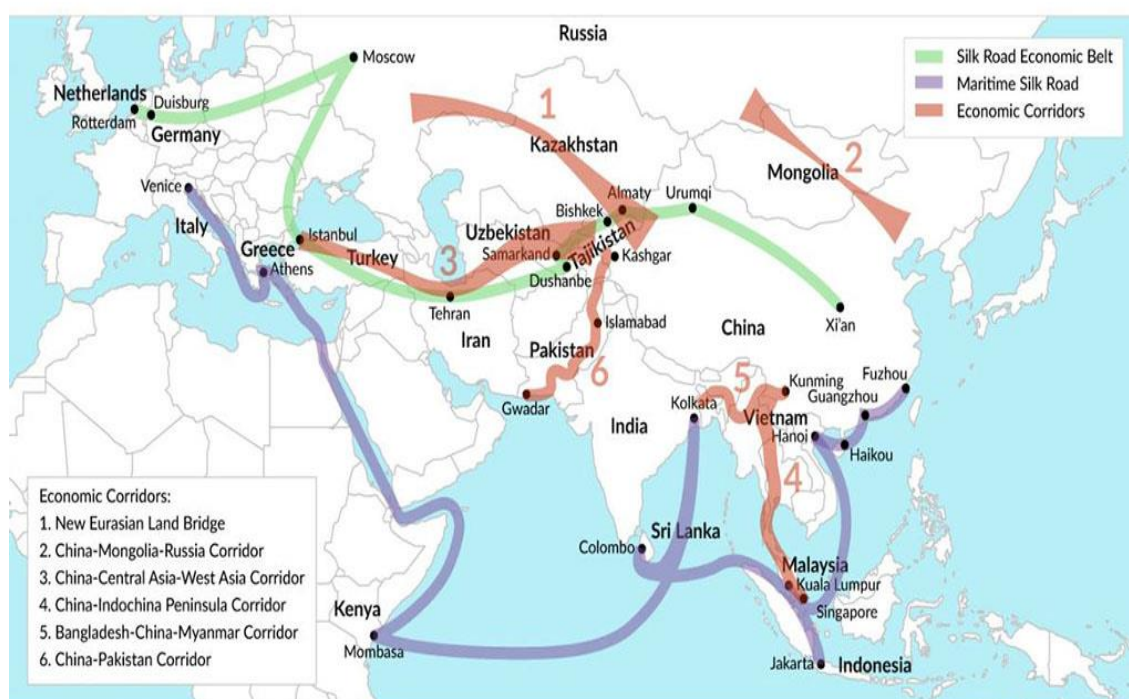
Таиландские деятели успокаивают сингапурцев: канал не будет напрямую конкурировать с Малаккским проливом, а лишь частично его разгрузит – через канал сможет проходить лишь около 200 судов в день, а сокращение времени доставки грузов может привести к увеличению совокупного товарооборота. Потому довольно вероятно, что Малаккский пролив и в самом деле потеряет не слишком много. Особенно если учесть, что Тайский канал предназначен, прежде всего, для нефтяных танкеров. Для крупных контейнеровозов Малаккский пролив останется приоритетным маршрутом.

Во **Вьетнаме** одобрен проект строительства глубоководного порта Хонкхоай в южной провинции Камао. Есть сведения, что 85% финансирования возьмет на себя Экспортно-импортный банк США, а осуществлять проект будут инженеры крупнейшей американской компании Бехтел. Порт будет использован, прежде всего, для складирования и транспортировки угля, но половину объема обрабатываемых грузов придется на другие товары. От этого порта до предполагаемого канала – прямая линия. Строительство канала сократит расстояния и пойдет на пользу вьетнамским портовыми проектам.

Стратегическое значение канала

Очевидно, что Китай стремится создать альтернативу «американской» транспортной мировой системе: в этой связи рассматривался проект строительства Никарагуанского канала и Тайского канала. Появление Тайского канала позволит за счет дублера Малаккского канала иметь дополнительную транспортную инфраструктуру, что очень важно для экономики и безопасности Китая, поскольку около 80% поступающей в страну нефти идет через Малаккский пролив.

Six corridors: China's Belt and Road Initiative



GIS GEOLOGICAL INTELLIGENCE SERVICES

www.GISreportsonline.com

Военное значение Тайского канала, прежде всего, вписывалось бы в функцию ВМС КНР по обеспечению безопасности своей морской торговли, прежде всего поставок сырья. Тайский канал мог бы стать частью целой цепи портов, обеспечивающих транспортные и военные нужды Китая, включая порты Чаупхью и Янгон (Мьянма), Читтагонг (Бангладеш), Хамбантота (Шри Ланка), Гвадар (Пакистан). Китай ведет масштабную модернизацию и строительство морских причалов вдоль побережья Мьянмы и сухопутной транспортной инфраструктуры от провинции Юньнань до Бенгальского залива. На островах Коко вблизи индийских Андаманских и Никобарских архипелагов китайцы разместили радарную систему

электронного слежения за прохождением судов через Малаккский пролив и морскими маневрами. Все эти масштабные проекты могут стать составной частью создания системы контроля Китая над Малаккским проливом и далее – Южно-Китайским морем. В этой связи канал через перешеек Кра мог бы стать частью морского шелкового пути от Китая до Ближнего Востока и Европы и дать дополнительные мощные возможности для развития, как Китая, так и Индо-тихоокеанского региона.

В более широком плане Китай стремится реформировать мировые транспортные пути и занять ведущие позиции в сфере транспорта, в частности, созданием каналов – дублеров. В Латинской Америке примерно по такому же принципу планировалось строительство гонконгской фирмой при китайском финансировании Никарагуанского канала, соединяющего Тихий и Атлантический океаны как альтернативы Панамскому каналу с предоставлением концессии на 50 лет китайской фирме. Предусматривалось строительство двух портов, нефтепровода, аэропорта, создание зоны свободной торговли, курорта, дорог. При всей привлекательности этого масштабного проекта он заморожен. По официальной версии – в связи с массовым протестом экологов и крестьян, хотя есть и другое мнение, связанное с внешним давлением.

Строительство новых каналов может изменить карту мирового судоходства. Тайский канал – еще одно связующее звено между Индийским и Тихим океанами, между ЮВА, Индией, Ближним Востоком, Европой, то есть этот путь имеет стратегическое значение. Он укладывается в идею «Морского шелкового пути», обещающего контроль Китая на морях. Создаваемый Индо-Тихоокеанский регион имел бы не только торговое, но и военное значение. Здесь складывается иной баланс военно-морских сил России, Индии, Китая, США. Китай создает возможности для расширения китайского влияния в Азиатско-тихоокеанском регионе. На о. Хайнань в Южно-Китайском море создана китайская военная база с базированием сил ВВС и ВМФ. Следует добавить военные пункты на искусственных островах, построенных китайцами в Южно-Китайском море. Все это обеспечивают защиту китайских интересов в регионе.

Масштабная идея «Один пояс – один путь» может трансформировать политический ландшафт. В эту концепцию вписывается проект «Тайский канал», финансирование и строительство которого, очевидно, поставит эту транспортную артерию под контроль Китая, а военные базы КНР на островах Южно-Китайского моря

будут надёжно охранять новую глобальную коммуникацию от посягательств любого агрессора.



Если говорить о перспективах строительства Тайского канала, то нужно отметить, что идея строительства таких каналов как Суэцкий (со времен фараонов) и Панамский имели весьма продолжительную историю, они были построены тогда, когда настало время и появились финансовые и технические возможности для реализации выгодного для торговли проекта. Причем те страны, которые взяли на себя затраты и организацию строительства, получили до-

минирующее влияние на важнейших транспортных путях. (Франция и США).

Важным мотивом строительства Тайского канала является соображение о пределах пропускной способности Малаккского пролива в ближайшем будущем (максимум 122 тыс. судов в год, а в 2020 г. планируют 122 640 судов).

Есть мнение, что рано или поздно тайландское правительство одобрит этот проект с Китаем во главе и превратится в региональный морской транспортный центр.

¹ ТАСС, Бангкок, 23 июня 2019 г.

² Там же.

³ <http://portnews.ru/news/288629/>

⁴ Давос 2017. <http://www.rbc.ru/economics/17/01/2017/587e04829a794>

⁵ Dr. Satapon Keovimol. Canal Line consideration for the Thai Canal.1 (англ.). thai-canal.org.

⁶ Fusion Energy Foundation – этот фонд был связан с известным американским ученым и общественным деятелем левого толка Линдоном Лярушем.

⁷ Kra Canal (Thailand) excavation by nuclear power dredges. In: International Journal of Global Environmental Issues, 2008, vol. 8, p.248-255; Kevin Kunkel. Canal Construction on Thai Isthmus. american.edu.

⁸ Thai Canal feasibility study (Thai)

⁹ <http://thaimilitaryandaseanregionwordpress.com/2016/07/10/kra-chanel-in-southern-thailand/>