

## **СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАЛА КРА как ПРИОРИТЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА АСЕАН**

Роль Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) в сохранении баланса сил в АТР традиционно была высокой. Вместе с тем, Ассоциация собственноручно может его нарушить. Одной из предпосылок к этому отношение АСЕАН к строительству канала Кра (Тайского канала), выявившее ряд противоречий, как среди мировых лидеров, так и внутри самой Ассоциации. Расхождение позиций государств АСЕАН может серьёзно подорвать ее единство в то время как консенсус по этому вопросу усилит уверенность мирового сообщества в состоятельности Ассоциации и конкурентоспособности ее проектов.

Специфика нынешней ситуации такова, что в строительстве канала Кра сталкиваются экономические интересы стран АСЕАН. Ключевые проблема: как новый торговый путь ударит по одним участникам Сообщества (в первую очередь по Сингапуру) из-за потери трафика в Малаккском проливе, а другие получают прибыль из-за прохождения грузов по их территориальным и внутренним водам.

Помимо регионального, в строительстве канала Кра прослеживается и глобальный аспект. В этом вопросе сталкиваются интересы не только на уровне стран-членов АСЕАН, но великих держав, в первую очередь, Китая и США. Появление альтернативы Малаккскому проливу серьёзно усложнит способность американского флота контролировать ЮВА, кратно усилив позиции Китая на морских рубежах азиатского юго-востока.

### **Строительство канала Кра в контексте формирования Экономического сообщества АСЕАН**

Основным доводом в пользу строительства канала является тот факт, что эта рукотворная артерия будет более безопасна, чем Малаккский пролив, где сохраняется проблема пиратства<sup>1</sup>. Малаккский пролив изрезан островами, и пиратам есть, где скрываться. В свою очередь, канал Кра будет представлять собой единую водную

артерию, проходящую сквозь полуостров прямой линией, что не позволит пиратам создать в проливе свои базы<sup>2</sup>.

Тем не менее, строительство канала влечёт за собой целый ряд как резонансных последствий.

Тайский канал будет способствовать росту объемов морских перевозок и торговли между странами Юго-Восточной Азии, такими как Камбоджа, Лаос, Мьянма и Вьетнам, при одновременном снижении затрат на логистику для каждой из них. Это окажется выгодным для всей Ассоциации с точки зрения выравнивания экономических и инфраструктурных возможностей ее участников.

Функционирование канала сократит время судов в пути между Тихим и Индийским океанами на 48 часов и 1200 км по сравнению с Малаккским проливом и увеличит суммарную пропускную способность проливов<sup>3</sup>. Планируемая пропускная способность составляет 200 судов в сутки<sup>4</sup>. По оценкам экспертов, около 30% судоходного трафика переместится в новый канал<sup>5</sup>. В настоящий момент 25% мировой торговли проходит через Малаккский пролив<sup>6</sup>. Следовательно, 7,5% всей мировой торговли переместится в пролив Кра. Это означает огромную экономию на логистических издержках и снижение рисков грузоперевозок, а также увеличение темпов международной торговли за счёт снижения времени доставки грузов из Тихого в Индийский океан и обратно. Все это укрепит глобальные позиции АСЕАН.

В конкретном измерении повысится роль региона в мировой торговле, в частности, между государствами Юго-Восточной и Южной Азии. АСЕАН сможет увеличить собственный удельный вес в мировой торговле за счёт укрепления транспортных и энергетических связей со странами Индийского океана. Укрепление взаимосвязей с Индией предоставит АСЕАН больше возможностей для диверсификации своей политики, снизив зависимость от китайских инвестиций по мере реализации Поднебесной своей мега-стратегии ИПП.

Рассматривая проект Тайского канала как фактор уязвимости Экономического сообщества АСЕАН, можно отметить ряд моментов. В контексте реализации этой задачи основной внешнеполитической угрозой для Ассоциации является усиление Китая. Нарастание Поднебесной своего инвестиционного присутствия в ЮВА ставят АСЕАН в зависимое положение. После начала функционирования канала эта тенденция только усилится с сопутствующими для Ассоциации негативными политическими последствиями.

Заметное место в обсуждении строительства канала занимает и экологический аспект. Важно точно определить, сколько земли необходимо будет извлечь, чтобы построить канал на уровне моря. Исходя из нынешнего предложения и возможных маршрутов, было подсчитано, что должно быть перемещено более 1,3 млрд кубических ярдов земли<sup>7</sup>.

Строительство канала Кра потребует примерно трехкратного объема земляных работ в сравнении с Суэцким или Панамским каналами, что связано, в первую очередь с его прохождением через горный хребет, в то время как вышеназванные каналы создавались на равнинной местности.

Часть проблемы будет состоять в том, как избавиться от такого большого количества мусора. Вполне возможно, что на землю и горные породы найдутся покупатели, но чем дальше нужно будет их перевозить, тем сильнее поднимется общая стоимость проекта. Сброс такого количества мусора в море повлечёт за собой гибель существующих экосистем и уже вызывает озабоченность экологов. Использование крупных скальных обломков для создания новых прибрежных островов будет дешевле, но вызовет негативные последствия для окружающей среды. Внутри АСЕАН возникнут политические противоречия, проистекающие из определения морских границ, так как статус искусственных островов в международном морском праве окончательно не регламентирован, что подтверждает пример проблемы Южно-Китайского моря<sup>8</sup>.

Тайский канал – это не только экономический и политический проект Китая в рамках концепции «Пояса и Пути», но и существенный репутационный вызов для Ассоциации. Строительство канала ставит под сомнение международный авторитет АСЕАН и готовность входящих в нее стран координировать собственные перспективные планы.

В связи с этим АСЕАН необходимо учитывать все возможные риски, так как любая неудача в ходе реализации проекта, будь то противоречия стран внутри организации, «сползание» АСЕАН или отдельных стран-членов в зависимость от Китая, «растаскивание» Ассоциации на проамериканские и прокитайские блоки, финансовые или экологические проблемы всерьёз ударят по репутации АСЕАН. Вполне вероятно, что, несмотря на очевидные выгоды, строительство канала будет перманентно переноситься на более поздние сроки, так как политические элиты АСЕАН не желают нести личную ответственность за реализацию проекта.

## Позиции стран ЮВА

Несмотря на консенсусный подход в принятии решений, по вопросу о строительстве канала Кра, между странами АСЕАН наблюдаются разногласия. Они проистекают из оценки потенциальных финансовых выгод или потерь, связанных с осуществлением проекта.

Из государств АСЕАН наиболее последовательным противником строительства канала выступает Сингапур. В основе экономических успехов Сингапура – его портовые мощности, обрабатывающие четверть мировой торговли<sup>9</sup>. Сценарий, при котором 7,5% всей мировой торговли переместится в пролив Кра, а в Малаккском проливе останется 17,5%, крайне негативно отразится на состоянии сингапурской экономики. Аналогичную позицию занимает Малайзия, расположенная по другую сторону Малаккского пролива от Сингапура и извлекающая прибыль из торговли именно через эту судоходную артерию. Однако, несмотря на то, что и в случае возникновения Тайского канала большая часть грузопотока будет проходить вдоль берегов Малайзии и стране, возможно, удастся не только не понести финансовых убытков от диверсификации торговых путей, но и извлечь выгоду, риск для международной репутации и авторитета Малайзии как поборника асеановского единства по международным вопросам остается высоким.

Позиция Индонезии во многом схожа с малазийской. Однако в отличие от Малайзии, Индонезия не получит финансовых выгод от нового канала, а лишь потеряет часть доходов от торговли в Малаккском проливе. В остальном, Индонезия, как и Малайзия, опасается снижения международного авторитета Ассоциации. Вьетнам и Филиппины имеют территориальные споры с Китаем, и их обеспокоенность может вызывать потенциальное усугубление ситуации в ЮКМ как следствие строительства Тайского канала.

Что касается Таиланда, то изначально он поддержал эту идею. В 2015 г. на встрече в Гуанчжоу Пекин и Бангкок пришли к взаимопониманию по этому вопросу<sup>10</sup>. Планировалось, что строительство канала начнется в том же году и займёт 10 лет. Мотивация властей королевства очевидна. Канал даст Таиланду торговый путь мирового значения и положительно повлияет на экономическое развитие страны. Однако после встречи в Гуанчжоу строительство не было начато. Причиной стало образование Экономического сообщества АСЕАН, что вынудило Таиланд осознать риски усиления Китая и нарушение существующего баланса сил и институтов для

всей ЮВА. В настоящее время Таиланд не отказывается окончательно от строительства канала Кра, но рассматривает менее рискованные проекты, например, предложенное Индией строительство железной дороги на месте предполагаемого канала. Железная дорога также сократит время доставки грузов и транспортные издержки. Канал способен сэкономить ещё больше времени и средств, но его строительство обойдётся значительно дороже и связано с куда большими рисками как для Таиланда, так и для Экономического сообщества АСЕАН.

Так видно, государства АСЕАН не едины в своих оценках значимости этого проекта для своих перспективных планов. Учитывая долгосрочные, стратегические по своему характеру последствия строительства Тайского канала, эти противоречия вряд ли удастся устранить в обозримом будущем.

### **Интересы внерегиональных игроков**

В вопросе строительства канала Кра сталкиваются интересы многих влиятельных акторов политики, экономики и безопасности АТР. Внешними силами выступают США, Китай и Индия, а также Пакистан, рассматривающий потенциальные выгоды от строительства Тайского канала. Учитывая политический вес и экономические возможности этих стран, целесообразно остановиться на позиции каждой из них.

Соединённые Штаты Америки выступают против строительства канала. Причина в том, что США стремятся сохранить доминирующее положение в современном мире и, в том числе, в Юго-Восточной Азии, а китайский проект этому препятствует. Значимость США может снизиться для Таиланда, и без того активно развивающегося связи с Поднебесной. Седьмой флот США перестанет быть способным контролировать сообщение между Тихим и Индийским океанами, что будет работать на снижение американского влияния в ЮВА. Это будет интегрировано с политикой Китая в Индийском океане, создавая угрозу американским союзникам на Ближнем Востоке<sup>11</sup>.

Едва ли благоприятным сценарием для США станет вовлечение стран Азии в сферу китайского экономического влияния в рамках Пояса и Пути, частью чего станет канал Кра. Даже рост объема грузоперевозок между странами Тихого и Индийского океанов не станет благоприятным для США фактором: торговля Америки с Австралией, Океанией и Восточной Азией осуществляется через

Тихий океан, а с Европой, Африкой и Западной Азией через Атлантику. Малаккский пролив важен лишь для американо-индийской торговли, но появление подконтрольного Китаю канала повлияет на это направление скорее негативно, чем позволит сократить издержки за счёт времени в пути и расстояния.

Китайская Народная Республика, учитывая перспективу противостояния с США, напротив, видит для себя максимальную выгоду в строительстве канала. Гипотетически возможный свободный проход китайских военно-морских сил в Индийский океан по каналу Кра также является весомым аргументом для инвестирования в проект. Выход Китая в Аравийское море позволит ему занять выгодную стратегическую позицию по отношению к союзникам США за пределами ЮВА. Новый транспортный узел станет артерией, по которой Китай будет поставлять на Ближний Восток и в Африку товары, капиталы и объекты инфраструктуры, получая огромную выгоду за счёт открывшихся возможностей экспорта китайских инвестиционных и потребительских товаров.

Издержки для Поднебесной заключаются в стоимости проекта, которая составит 20–29 млрд долл. США<sup>12</sup>. Тем не менее, эти вложения могут окупиться. Вместе с тем, Китаю придётся проводить крайне осторожную и последовательную политику – не стоит забывать, что это строительство будет проводиться на территории одной из стран, являющихся американским союзником.

Индия может как извлечь из строительства канала преимущества, так и пострадать от издержек его создания. АСЕАН представляет для Индии огромный рынок сбыта товаров<sup>13</sup>. Важное место занимает и инвестиционное сотрудничество Индии и стран ЮВА. Индийская помощь государствам Индокитая направлена, в основном, на развитие транспортной инфраструктуры и энергетических проектов.

С одной стороны, строительство канала Кра позволит Индии усилить инвестирование в проекты в Юго-Восточной Азии и извлечь из этого финансовую выгоду. С другой, Тайский канал, являясь китайским проектом, может представлять для Индии серьёзную опасность. Его создание будет означать активизацию ВМФ НОАК у морских границ Индии и мониторинг перемещений индийского флота китайскими военными. Появление у Поднебесной надёжного пути в Индийский океан позволит ей увеличить инвестиции в Африку, которая также является сферой индийских интересов и, в пер-

спективе перекрыть для Индии возможность осуществления выгодных экономических проектов.

Таким образом, Индия будет скорее препятствовать строительству канала, нежели способствовать ему. Тем более, что она потенциально способна инвестировать в строительство железной дороги в месте потенциального появления канала Кра<sup>14</sup>. Несмотря на экологические проблемы, связанные с этим проектом, они менее значимы, чем последствия строительства Тайского канала, а железнодорожное сообщение предполагает аналогичные каналу экономические выгоды без сопоставимых угроз национальной безопасности.

Исламская Республика Пакистан является партнёром Китая во многих областях. Строительство канала сблизит две сотрудничающие страны и потенциально увеличит приток китайских инвестиций. Присутствие китайских военных в портах страны выгодно пакистанским властям в связи с натянутыми после 2011 г. отношениями с США. Усиление китайского присутствия в Пакистане его руководство рассматривает в качестве укрепляющего фактора региональной стабильности. Отсюда – поддержка Пакистаном позиции Поднебесной.

Основная линия расхождений интересов внешних игроков очевидна. Китай и Пакистан поддерживают строительство канала, в то время как интересам Индии и США оно не отвечает, т.к. негативно отразится на экономических и военных интересах Нью-Дели и Вашингтона. Перспектива увязки Тайского канала с Экономическим коридором Китай-Пакистан эти опасения лишь усиливает.

В целом, позиции внешних партнеров Ассоциации едва ли станут фактором ее внутренней консолидации – по крайней мере, в той степени, как это было в случае формирования Регионального форума АСЕАН. Учитывая растущую конкурентность их позиций в Юго-Восточной Азии, форсировать строительство Тайского канала не отвечает и, по всей вероятности, не будет отвечать интересам Ассоциации.

### **Заключение**

Суммируя подходы государств АСЕАН к перспективе строительства Тайского канала сквозь призму формирования Экономического сообщества АСЕАН и в увязке с позициями внешних игроков, можно сделать следующий вывод. Потребности формирования Экономического сообщества АСЕАН подталкивают Ассоциацию к осознанию необходимости совместного и взвешенного принятия

решения, которое, по-видимому, склоняется не в пользу строительства канала. Оставаясь в зависимости от Китая, Экономическое сообщество привлекает инвестиции из Индии и не спешит реализовывать китайские проекты без убеждённости в их целесообразности, в первую очередь, для перспективных планов АСЕАН.

Тем не менее, участники Экономического сообщества АСЕАН не могут не считаться с тем, что в регионе быстрыми темпами происходит усиление позиций Китая. Страны ЮВА способны противостоять экономической экспансии Поднебесной лишь диверсификацией сотрудничества с внерегиональными партнерами.

Потенциально такими направлениями могут стать Индия и США. Нью-Дели охотно инвестирует в реализуемые в ЮВА проекты, в то время как Вашингтон может стать единственным фактором, не позволяющим Поднебесной «развернуться во всю ширь». Осознавая это, Ассоциация будет и впредь стремиться сохранять баланс между различными направлениями своей политики, выступая как «единое целое» с точки зрения своей внутренней консолидации. Именно такая политика, проводимая на устойчивой и долгосрочной основе, является одним из ключевых факторов формирования Экономического сообщества АСЕАН. Как показывает анализ перспективы строительства Тайского канала с точки зрения его потенциальных выгод и последствий, Ассоциация это отчетливо понимает.

---

<sup>1</sup> Воробьёв Н. Н., Погадаев В. А. Мореплавание и пиратство на Малайском архипелаге // Нусантара. Юго-Восточная Азия. Сборник материалов / Составитель и редактор А. К. Оглоблин. СПб., 2000. С. 77–81.

<sup>2</sup> Clip P. "China announces strategically important Kra Isthmus Canal in Thailand". 18.05.2015. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.facirov.org/content/review/default.asp?shmode=8&ids=128&ida=1249&idv=1262> (дата обращения: 22.03.2019)

<sup>3</sup> Thailand's Kra Canal project: Prospects and Challenges // South Asia Program at Hudson Institute [Электронный ресурс] URL: <http://www.southasiaathudson.org/blog/2018/5/14/thailands-kra-canal-project-prospects-and-challenges> (дата обращения: 19.12.2018).

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Kra Canal Project Revisited As Part Of China's Maritime Silk Road // ASEAN Briefing [Электронный ресурс] URL: <https://www.aseanbriefing.com/news/2017/09/11/kra-canal-project-revisited-part-chinas-maritime-silk-road.html> (дата обращения: 19.12.2018).

<sup>6</sup> Micallef J.V. The Geopolitics of the Kra Canal // Military.com [Электронный ресурс] URL: <https://www.military.com/daily-news/2017/10/04/geopolitic-kra-canal.html> (дата обращения: 19.12.2018).



<sup>7</sup> Micaleff J.V. The Geopolitics of the Kra Canal//Military.com [Электронный ресурс]. URL: <https://www.military.com/daily-news/2017/10/04/geopolitic-kra-canal.html> (дата обращения: 22.03.2019)

<sup>8</sup> Канаев Е. А. Формирование Сообщества АСЕАН. // В кн.: Запад - Восток - Россия 2015. Ежегодник / Отв. ред.: Д. Б. Малышева. М.: ИМЭМО РАН, 2016. С. 49-53.

<sup>13</sup> Kra Canal Project Revisited As Part Of China's Maritime Silk Road // ASEAN Briefing [Электронный ресурс] URL: <https://www.aseanbriefing.com/news/2017/09/11/kra-canal-project-revisited-part-chinas-maritime-silk-road.html> (дата обращения: 19.12.2018).

<sup>14</sup> По материалам информагентств КНР. Китай пророеет в Таиланде крупнейший канал в Азии 20.05.2015. [Электронный ресурс]. URL: <http://asiarussia.ru/news/7537/> (дата обращения: 22.03.2019).

<sup>9</sup> Department of Defense, Sustaining U.S. Global Leadership: Priorities for 21st Century Defense, January 2012, URL: [https://archive.defense.gov/news/Defense\\_Strategic\\_Guidance.pdf](https://archive.defense.gov/news/Defense_Strategic_Guidance.pdf)

<sup>10</sup> Мифический канал Кра-Истмус становится Тайским каналом в реальности // Thai News URL: <https://thailand-news.ru/news/biznes/mificeskii-kanal-kra-istmus-stanovitsa-taiskim-kanalom-v-realnosti> (дата обращения: 19.12.2018).

<sup>11</sup> Головин С. Канал через перешеек Кра // Эксперт. 2005. №15/

<sup>12</sup> Там же.