

Научная статья. Исторические науки

УДК 327(5)

DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-071-086

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ КИТАЯ В СТРАНАХ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Илья Викторович ФЕДУЛОВ¹

¹Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,

i.fedulov@ivran.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3621-8234>

Аннотация: В последние годы Китай активно развивает железнодорожные инфраструктурные проекты в странах Юго-Восточной Азии (ЮВА) как в рамках своей инициативы «Пояс и путь», так и выполняя работы по модернизации существующих дорог. Учитывая потребность стран, граничащих с Китаем, в развитии своей сети железной дорог, сотрудничество с Китаем может оказаться выгодным для всех стран.

В статье рассматриваются железнодорожные проекты в таких странах как Лаос, Мьянма, Таиланд и Малайзия, где принимают участие в той или иной форме китайские компании.

Ключевые слова: железные дороги, Мьянма, Малайзия, Лаос, Таиланд, Китай, транспортная инфраструктура

Для цитирования: Федулов И.В. Железнодорожные проекты Китая в странах Юго-Восточной Азии // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2025, Том 1, № 1 (66). С. 71–86. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-071-086

Original article. Historical science

CHINA'S RAILROAD PROJECTS IN THE MEKONG-LANCANG RIVER COUNTRIES

Iliya V. FEDULOV¹

¹Institute of Oriental Studies RAS, Moscow, Russia

i.fedulov@ivran.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3621-8234>

Abstract: In recent years, China has been actively developing railway infrastructure projects in Southeast Asia, both as part of its Belt and Road Initiative and by modernizing existing roads. Given the need of countries bordering China to develop their railroad network, cooperation with China can be beneficial for all countries.

This article examines railroad projects in countries such as Laos, Myanmar, Thailand and Malaysia, where Chinese companies are involved in one form or another.

Keywords: *railroads, Myanmar, Malaysia, Laos, Thailand, China, transportation infrastructure*

For citation: Fedulov I.V. China's Railroad Projects in the Mekong-Lancang River Countries. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2025, T. 1, № 1 (66). Pp. 71–86. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-071-086

В последние годы широкий интерес вызывает строительство высокоскоростных железнодорожных маршрутов в Китае. Однако железнодорожные проекты Китая в других странах заслуживают не меньшего внимания – это проекты в странах, входящих в «кластер» стран бассейна Ланьцанцзян-Меконг. К механизму сотрудничества в бассейне Ланьцанцзян-Меконг присоединились шесть стран: Китай, Лаос, Мьянма, Таиланд, Камбоджа и Вьетнам. Исходя из логики транспортного развития государств Индокитайского полуострова, необходимо рассмотреть китайские проекты в Малайзии (не входящей в объединение стран «бассейна»).

В 2018 г. Премьер Госсовета КНР отметил, что сотрудничество в районе Ланьцанцзян-Меконг превратилось в механизм субрегионального сотрудничества с большим потенциалом и жизнеспособностью¹. В 2020 г. Си Цзиньпин в речи на церемонии открытия 17-й выставки Китай-АСЕАН и Делового и инвестиционного саммита Китай-АСЕАН заявил, что «отношения Китая и АСЕАН стали наиболее успешным и динамичным примером сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе, ярким примером содействия построению сообщества единой судьбы человечества» и «...Китай готов построить более тесное сообщество Китай-АСЕАН с общим будущим»².

Хотя морские перевозки остаются основным способом осуществления внешней торговли стран ЮВА, железные дороги (и автодороги) могут играть большую роль во внешнеторговых операциях со странами, расположенными в географической близости от Китая. Также следует отметить роль железных дорог (автомобильных в меньшей степени) для быстрого перемещения грузов из внутренних районов стран к портам. В качестве примера такого использования железных дорог можно привести амбициозный проект в Индии по строительству Выделенных грузовых коридоров (DFC)¹.

¹ DFC предусматривают перемещение грузов по специально построенным железнодорожным путям. Пути (верхнее строение пути и искусственные сооружения) рассчитаны на повышенную осевую нагрузку и предназначены для пропуска двухъярусных контей-

Учитывая недостаточность и отсталость наземных дорог (железнодорожных и автомобильных) в большинстве стран ЮВА, эти страны заинтересованы в развитии современной своей транспортной инфраструктуры, позволяющей не только обеспечить необходимые пассажирские перевозки, но и увеличить грузооборот между странами, и, в первую очередь, с Китаем.

Китай, со своей стороны, также заинтересован в увеличении наземной транспортно-логистической связности со странами ЮВА. До конца 2010-х гг. длительная и дорогостоящая логистика по морю из портов восточных провинций Китая до стран АСЕАН² была одним из узких мест, препятствующих экономическому развитию западных провинций и автономных районов КНР³. Для решения этой проблемы 8 западных административных единиц подписали в 2019 г. рамочное соглашение о сотрудничестве по строительству Международного сухопутно-морского торгового коридора, создаваемого в рамках реализации Китайско-сингапурской демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности. Этот торговый коридор проходит через ключевой логистический узел Экономического круга Чэнду – Чунцин на юго-западе Китая через провинцию Гуйчжоу до Наньнина в Гуанси-Чжуанском автономном районе (ГЧАР) и далее до портов залива Бейбу и порта Янпу в провинции Хайнань на юге Китая, сокращает время доставки между Чунцином и Сингапуром с 23 до 7 дней⁴.

Самое важное в этом проекте, который успешно функционирует и развивается, это то, что в западных провинциях Китая, географически близким к рассматриваемым нами странам ЮВА, строятся железные дороги, расширяется логистическая инфраструктура. Это, при необходимости, позволит увеличить грузооборот «по земле» между Китаем и странами ЮВА.

Отметим, что недостаточность транспортной инфраструктуры не позволила Азербайджану перенаправить грузовые потоки из Китая по Срединному коридору (через Азербайджан) после изменения геополитической ситуации в середине 2022 г.⁵.

На текущий момент развитие железнодорожной сети в странах ЮВА, граничащих с Китаем, выгодно для всех стран.

нерных и большегрузных поездов (пассажирское движение исключено) и соединяют логистические и промышленные районы в центре страны с морскими портами Индии.

² В статье для обозначения рассматриваемых стран (Малайзия, Таиланд, Лаос и Мьянма) названия «страны ЮВА» и «страны АСЕАН» можно принять равнозначными.

Азиатский банк развития в 2023 г. отметил, что государственный сектор стран ЮВА не справляется с покрытием растущего дефицита между потребностями в финансировании и фактическими капитальными расходами на инфраструктуру (в том числе и транспортную), и оценил общую потребность АСЕАН в инвестициях в инфраструктуру в размере от 2,8 трлн долл. (базовая оценка) до 3,1 трлн долл. (оценка с поправкой на изменение климата), при установленной ежегодной потребности в инвестициях в 184 млрд долл. и 210 млрд долл. соответственно⁶.

Изменение объема грузоперевозок по железным дорогам показано на рисунке 1.

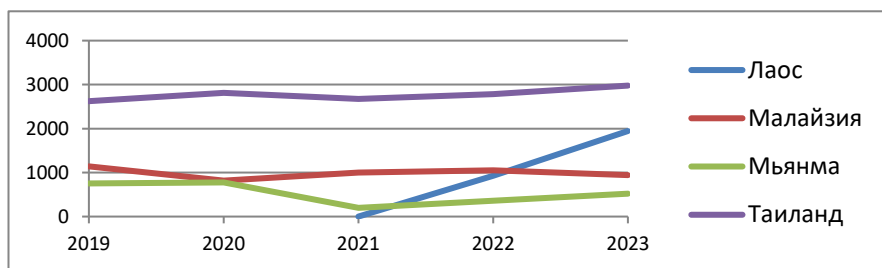


Рис. 1. Грузоперевозки в Лаосе, Малайзии, Камбодже и Таиланде за период 2019–2023 гг., млн т·км.

Составлено по данным: ASEAN Stats Data Portal. Freight-kilometer.
<https://data.aseanstats.org/indicator/ASE.TRP.RAI.C.111>

Изменения в перевозке пассажиров по железным дорогам (в пассажиро-километрах) за аналогичный период приведены на рис. 2.

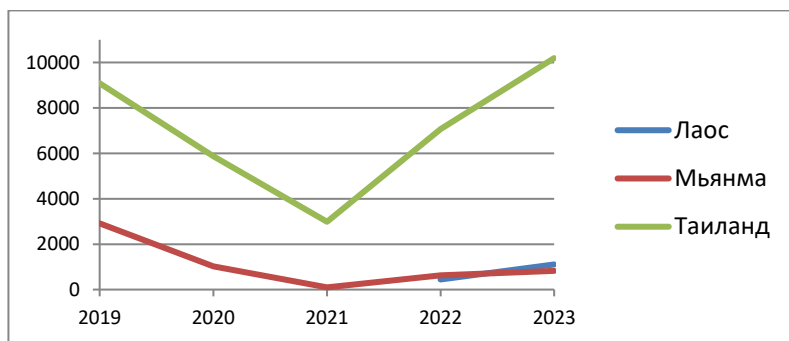


Рис. 2. Перевозка пассажиров за период 2019–2023 гг. в млн пасс·км.

Составлено по данным: ASEAN Stats Data Portal. Rail passenger-kilometer
<https://data.aseanstats.org/indicator/ASE.TRP.RAI.C.109>

Заметим, что в 2022 г. товарооборот между Китаем и странами бассейна Ланьцанцзян-Меконг достиг 416,7 млрд долларов США, увеличившись вдвое по сравнению с показателем семилетней давности⁷.

В публикациях по теме о железнодорожных проектах в странах бассейна приводятся различные перспективные схемы. В качестве примера приведем (рис. 3) схему торговых и транспортных коридоров опубликованную в 2018 г. Азиатским Банком Развития (ADB).



Рис. 3. Планируемые экономические коридоры стран бассейна Ланьцанцзян–Меконг.

Источник: GMS Transport Sector Strategy 2030. Asian Development Bank, 2018. P. 12. ISBN 978-92-9261-047-0 (electronic).

Эта схема показывает развитие транспортных систем стран региона в «идеальных» условиях. Однако в текущих геополитических условиях, в условиях нестабильности, в условиях перераспределения грузовых потоков, реализация транспортных проектов может откладываться, а некоторые проекты могут потерять экономическую обоснованность.

Рассмотрим подробнее железнодорожные проекты Китая в сопредельных с ним странах ЮВА (бассейн Ланьцанцзян–Меконг).

Лаос

Построенная железная дорога в Лаосе – пример заверщенного инфраструктурного проекта Китая в соседней стране. Дорога была открыта 3 декабря 2021 г. после 5 лет строительства.

Интересно, что после своего визита в Лаос в ноябре 2017 г. (строительство началось в 2016 г.) Си Цзиньпин написал открытое письмо, которое было переведено на английский и лаосский языки и опубликовано в ведущих средствах массовой информации Лаоса. В этом письме Си Цзиньпин указал, что существует большая степень взаимодополняемости между китайской инициативой «Пояса и Пути» и планами Лаоса по получению выхода к морю. По его мнению, железная дорога Китай–Лаос ускорит развитие Лаоса и воплотит в жизнь его (Лаоса – И.Ф.) мечту⁸. Можно заметить, что продвижение геополитических и экономических интересов Китая в стране (в данном случае в Лаосе) маскируются под помощь в реализации национальных интересов страны.

Стоимость проекта приводится разная: от 5,9 млрд долл. до 6,28 млрд долл.⁹. Для суммы в 5,9 млрд долл., приведенной в отчете 2020 г. Всемирного банка, 60% – это заемное финансирование для совместной китайско-лаосской компании от Экспортно-импортного банка Китая (*Export–Import Bank of China, EXIM*), в которой на китайскую долю приходится 2,48 млрд долл. и 1,06 млрд долл. – на лаосскую. Остальное финансирование (40%), или 2,3 млрд долл., также делится на 70%-ную китайскую часть (1,63 млрд долл.) и 30%-ную лаосскую часть (0,73 млрд долл.). Эта доля обеспечивается бюджетным финансированием в 250 млн долл. и займом у *EXIM 51* в 480 млн долл.¹⁰. Также следует учесть кредит в 150 млн долл., который правительство Лаоса взяло у Китая для переселения людей с территории, отведенной под железную дорогу¹¹.

Несмотря на различные сложности, официальные лица обеих стран с оптимизмом смотрели в тот момент (и продолжают смотреть в настоящее время) на будущее этой железной дороги.

На дороге построено 167 тоннелей общей протяженностью 590 км и 301 мост. Для повышения эффективности геодезических работ при строительстве дороги использовалась китайская спутниковая система навигации *Beidou*¹².

Сама дорога имеет как однопутные, так и двухпутные участки пути. Дорога электрифицирована, рассчитана на пропуск пассажирских и грузовых поездов. Важно отметить, что строительство осуществлялось целиком в соответствии с китайскими техническими стандартами. Дорога рассчитана на максимальную скорость движения пассажирских поездов 160 км/ч. Ширина колеи – «европейская» (или, скорее, «китайская») – 1 435 мм.

По данным представителей Китайской железной дороги, за три года работы этой железной дороги (по данным на 02 декабря 2024 г.) было перевезено 48,3 млн т грузов и осуществлено около 43 млн пассажирских поездок¹³. Количество грузовых поездов, пересекающих границу, увеличилось с 2 ед. в сут. в начале эксплуатации дороги до 18 ед. в сут.¹⁴. Для сравнения, заметим, что по Восточному железнодорожному маршруту Международного транспортного коридора «Север–Юг» организовано движение (по некоторым оптимистическим оценкам) с частотой – 4 поезда в месяц¹⁵.

По дороге перевозятся различные грузы: фрукты, зерно, замороженные морепродукты, электронные компоненты, механические детали, а также минеральное сырье и электромобили¹⁶.

Для пассажирских перевозок был построен китайскими компаниями *CRRC Qingdao Sifang* и *CRRC Dalian* (дочерние компании *China Rolling Rolling Stock Corp*) пассажирский скоростной поезд *Lane Xang Etni*. Поезд был создан на основе широко распространенного в Китае поезда проекта *Fuxing (CR200J)*. Лаосский поезд рассчитан на рабочую скорость 160 км/ч, состоит из 9 вагонов, включая вагон-ресторан. Вместимость одного поезда составляет 720 пассажиров. Поезд построен по системе из двух локомотивов. Состав снаряжен автосцепкой Джаннея в головных вагонах (локомотивах), что позволяет использовать имеющийся подвижной состав для транспортировки и в чрезвычайных ситуациях. Между собой вагоны состава соединены жесткой сцепкой.

Приведенные ранее показатели перевозок, как грузовых, так и пассажирских, позволяют осторожно разделить оптимизм официальных лиц на потенциал этой железной дороги.

Таиланд

Логика развития транспортных систем в условиях глобализации подсказывает дальнейшее развитие железной дороги из Лаоса на юг и юго-запад, в Таиланд, имеющий выход не только в Сиамский залив, но и в Индийский океан.

Был разработан (на основе нереализованных планов Таиландского парламента 2010 г. по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали) проект скоростной железной дороги Бангкок–Нонг-Кхай (*Bangkok–Nong-Khai*), связывающий через уже построенную дорогу в Лаосе железные дороги Таиланда и Китая. Этот проект является стратегическим проектом в отношении региональной связи АСЕАН, направленным на развитие маршрута связи между Таиландом и другими странами как на региональном, так и на глобальном уровне в соответствии с инициативой «Пояс и путь». Началом проекта можно считать подписание в декабре 2013 г. в соответствии со Стратегией развития транспортной инфраструктуры Таиланда в 2015–2022 гг. Меморандума о взаимопонимании по развитию железнодорожной инфраструктуры Таиланда. Общая схема высокоскоростной дороги приведена на рис. 4.

Также целью этого проекта является не только соединение с Китаем высокоскоростной дорогой, но и соединение далее на юг – с Малайзией и Сингапуром.

Существующие железные дороги Таиланда малоэффективны для современных перевозок грузов и пассажиров. Дороги метровой колеи³, в основном однопутные. Хотя Таиланд и проводит модернизацию этих дорог: строятся вторые пути, строятся новые дороги (но тоже метровой колеи), с 2017 г. внедряется местами современная система управления поездами, но в некоторых сельских районах по-прежнему используются семафорные сигналы.

11 июля 2017 г. тайский кабинет поручил Государственной железной дороге Таиланда (SRT) разработать первый участок (Бангкок–Нахон Ратчасима) проекта дороги Бангкок–Нонг-Кхай (*Section 1: Bangkok–Nakhon Ratchasima*). Правительство Таиланда несет ответ-

³ С 1919 г. было принято решение перевести все линии на колею 1000 мм, в том числе и ранее построенные дороги с колеи 1435 мм.

ственность за выполнение общестроительных работ и инвестиции. На китайскую сторону возлагается детальное проектирование объектов строительства, надзор за выполнением общестроительных работ, проектирование и монтаж инфраструктуры и электромеханических систем. Стоимость проекта оценивается в 5 млрд долл. Церемония начала строительства была проведена в декабре 2017 г.



Рис. 4. Схема высокоскоростной дороги

Таиланд–Китай через Лаос. Источник: Project – Thai–Chinese High-speed Railway (HSR) Develop Thai railways, Connect internationally.
URL: <https://www.highspeedrail-thai-china.com/en/project-en/>

Срок окончания проекта корректируются в процессе строительства, на начало 2025 г. срок окончания указывается 2028 г. Общий прогресс реализации проекта составил 36,10% на 25 сентября 2024 г.

Интересно, что проект разбит на 15 контрактов, 14 из них – строительные. 1 контракт – для всех остальных работ, т.е. для проектирования и строительства стандартной железнодорожной инфраструктуры, проектирования и строительства инфраструктуры высокоскоростных перевозок, проектирование и установка систем сигнализации и связи, поставка подвижного состава, – и этот контракт выполняют китайские фирмы.

Дорога рассчитана на движение пассажирских поездов с максимальной эксплуатационной скоростью 250 км/ч. Ширина колеи 1 435 мм. Поезда предполагаются использовать китайской серии *Fuxing*, модель *CR300AF*. Такие поезда эксплуатируются как в Китае, так и в Индонезии на линии Джакарта–Бандунг с 2023 г.

II этап проекта: участок *Nakhon Ratchasima – Nong Khai* (до соединения с Лаосом) также будет выполнен при участии китайских фирм. Кабинет министров одобрил 4 февраля 2025 г. II этап в рамках бюджета 341 351,42 млн. бат. Высокоскоростную дорогу длиной 357 км предполагается построить в 2025–2032 гг. Кабинет министров поручил Министерству финансов начать поиск источников для финансирования этого проекта¹⁷.

Малайзия

В Малайзии в настоящее время имеются 2 железнодорожных проекта, связанные с Китаем. Это проект модернизации существующей дороги Гемас–Джохор-Бару (*Gemas-Johor Bahru*) и строительство новой дороги *East Coast Rail Link* из Порт-Кланг в Кота-Бару (*Port Klang–Kota Bharu*).

В декабре 2021 г. китайская компания *China Railway Construction Corporation (CRCC)* заключает договор на проектирование и проведение модернизации дороги *Gemas–Johor Bahru*. Модернизация включает в себя работы по электрификации дороги и работы по превращению однопутной железной дороги в двухпутную.

Модернизация дороги длиной 192 км (ширина колеи 1 000 мм) позволит сократить для пассажиров время в пути между Куала-Лумпуром и Джохор-Бару. Стоимость проекта составляет 9,5 млрд ринггитов. Модернизация (использование электровозов и наличие 2 путей) позволит увеличить грузоперевозки между двумя крупнейшими портами Малайзии – Порт-Клангом около Куала-Лумпура и Тан-джунг-Пелепасом к западу от Джохор-Бару.

Строительство ведет китайский подрядчик (консорциум фирм *CRCC-CREC-CCCC*), субподрядчиком выступают малазийские фирмы *SIPP* и *YTL*, назначенные консорциумом. Интересно отметить, что при заключении договора китайская сторона сразу указала, что необходимо закупить 43 тыс. т стальных рельсов в Китае. По данным на 5 ноября 2024 г., 98,1% проекта завершено. Ожидается, что проект будет полностью закончен к середине 2025 г. Задержки вызваны не только ковидом, но и тем, что китайцы не поставили необходимый новый по-

движной состав в полном объеме. К концу 2024 г. поставлен 1 поезд, остальные поезда ожидаются от Китая к августу 2025 г.

Второй проект – *East Coast Rail Link (ECRL)* предусматривает строительство двухпутной электрифицированной линии для пассажирского и грузового движения от Кота-Бару (север страны) до Порт-Кланг на берегу Малаккского пролива. Ширина колеи – 1 435 мм, длина линии – 665 км. Эта линия рассматривается как часть китайского проекта *BRI*. Интересна история проекта *ECRL*. В ноябре 2016 г. правительство Малайзии и государственная *China Communications Construction Company Ltd (CCCC)* подписали рамочное соглашение о строительстве и финансировании на сумму 13,1 млрд долл. (по другим данным, сумма проекта составляла 12,5 млрд долл.¹⁸). Премьер-министр Махатхир Мохамад раскритиковал эту сделку как одностороннюю. В августе 2017 г. новый премьер Наджиб Разак, позже обвиненный в коррупции и хищениях, заложил первый камень на церемонии начала строительства. В 2018 г. новое правительство решило отменить проект из-за его высокой стоимости, но потом решило не отменять, а изменить проект. После очередной смены правительства (2020 г.) в 2021 г. подтверждается возвращение к первоначальному варианту, и проект дополняется линиями к Западному и Северному портам. Также увеличивается доля местных подрядчиков до 40%. На протяжении линии от Серендаха до Порт-Кланга планируется устроить путь двойной колеи: 1 000 мм (колея существующих железных дорог страны) и 1435 мм, что позволит освободить от транзитных грузоперевозок столичный район Куала-Лумпур.

В будущем линия будет принадлежать *Malaysia Rail Link Sdn Bhd (MRL)*. Это специализированная компания, полностью принадлежащая малайзийскому Министерству финансов. А сама эта линия будет совместно эксплуатироваться совместным предприятием *MRL* и *CCCC* (с долевым участием 50/50). Сейчас *MRL* является владельцем всего проекта, а китайская компания *CCCC* – подрядчиком по проектированию, закупкам, строительству и вводу в эксплуатацию. Проект состоит из двух участков: первый участок – от Кота-Бару до Гомбака, второй участок – от Гомбака до Порт-Кланг. На январь 2025 г. по официальным данным работы по первому участку выполнены на 78,5% от общего объема работ и строительство ведется согласно графику. Завершение строительства железнодорожной линии до Гомбака предполагается в декабре 2026 г., начало эксплуатации планируется на январь 2027 г.¹⁹. Второй этап, соединяющий Гомбак с Порт-Кланг, будет завершен к декабрю 2027 г. Полностью проект будет введен в

эксплуатацию (исходя из текущих темпов строительства) в январе 2028 г.

На первом участке земляные работы почти закончены, из крупных незаконченных работ остается проходка тоннеля *Genting*, где пройдено 14,3 км (из 16,39 км), начинается монтаж электрооборудования и систем связи. Поставка 11 пассажирских поездов и 12 электровазнов для грузовых перевозок ожидается к концу 2025 г.²⁰ Пассажирский поезд будет китайский *CR200J* (аналогичный поезду в Лаосе).

Мьянма

Мьянма из-за своего географического положения вынуждена стать зоной повышенного внимания Китая в сфере логистики. Общая граница с Китаем – с одной стороны, и выход в Бенгальский залив Индийского океана – с другой, определяют высокий транзитный потенциал страны при перевозке китайских грузов. Перевозя грузы из Китая «по земле» в порт на берегу Бенгальского залива, Китай обеспечивает себе удобный, короткий и безопасный торговый путь в обход проблемного Малаккского пролива. Узкий (2,7 км в самом узком месте) пролив, уязвимый для пиратства, краж и блокад, является одной из основных проблем безопасности для Коммунистической партии Китая (КПК)²¹.

Соглашение о реализации проекта глубоководного морского порта Кьяукпью на берегу Бенгальского залива было подписано в ноябре 2018 г. До этого были построены газо- и нефтепроводы из Кьяукпью в Китай. Китайскую границу трубы пересекают в г. Жуили (провинция Юньнань). Газопровод заработал в 2013 г., нефтепровод – в 2017 г.²² В мае 2017 г. Мьянма присоединилась к инициативе «Пояс и путь». В сентябре 2018 г. был подписан меморандум о взаимопонимании, согласно которому оба государства планировали создать китайско-мьянманский экономический коридор (КМЭК). В рамках коридора планировалось реализовать около 38 проектов, из которых ключевыми являются глубоководный порт и СЭЗ в Кьяукпью, железная дорога Мусэ–Мандалай (*Muse–Mandalay*) и три зоны экономического сотрудничества в штатах Качин и Шан²³. Проект железной дороги Мусэ–Мандалай является частью более масштабного проекта, в будущем соединяющий Китай с портом Кьяукпью на берегу Индийского океана. Еще в 2011 г. между Китаем и Мьянмой был подписан Меморандум о взаимопонимании по строительству железной дороги Мусэ–Мандалай, но предварительные работы были приостановлены в 2014 г. из-за сильных возражений со стороны местных жителей. Про-

ект, восстановленный в 2018 г., предусматривал постройку железной дороги стандартной колеи (1 435 мм) длиной 431 км. Начались работы над технико-экономическим обоснованием (ТЭО) строительства. Было сделано 3 ТЭО силами *China Railway Eryuan Engineering Group Company Limited (CREEC)*, являющейся крупнейшей многоотраслевой корпорацией по инженерным изысканиям и проектированию в Китае и железными дорогами Мьянмы (*Myanma Railway, MR*). Эти же организации и должны были реализовывать проект, что создало конфликт интересов, который ставит под сомнение надежность этих исследований (ТЭО). К тому же проведенные 3 ТЭО недоступны для изучения сторонними организациями²⁴. Стоимость проекта оценивалась в 8,9 млрд долл.²⁵ (по другим данным – 7,6 млрд долл.).

Военный переворот, произошедший в феврале 2021 г., вызвал нестабильность в стране, продолжающуюся и в настоящее время. Зоны нестабильности находятся и в том регионе страны, где должна строиться железная дорога Мусэ–Мандалай. Это районы штата Шан и Ракхайн, где этнические вооруженные группы регулярно сражаются с военными и друг с другом. В начале 2023 г. два высокопоставленных должностных лица Мьянмы заявили изданию *Frontier Myanmar*, что Китайская государственная компания возобновила предварительную работу в Мьянме на железной дороге. Также издание обнаружило пост китайского студента-инженера в китайской социальной сети *WeChat* за сентябрь 2022 г., где он сообщал что «принимал участие в предварительных работах Китайско-Мьянманской железной дороги»²⁶. В немногочисленных мьянманских источниках приводятся похожие сведения аналогичного уровня достоверности. Хотя в научной работе, вышедшей в 2024 г. утверждается, что в 2023 г. продолжалось строительство железной дороги Мусэ–Мандалай и Мандалай–Кьяукпью²⁷.

На рис. 5 показано совмещение примерной трассы дороги Мусэ–Мандалай и Мандалай–Кьяукпью с местами боевых столкновений, произошедших в период с февраля 2021 г. по конец 2023 г.

По данным на август 2024 г. вооруженные группы полностью захватили десять из 19 китайских инфраструктурных проектов, расположенных на севере Шанской области. Кроме того, группы установили частичный контроль над нефте- и газопроводом Китай–Мьянма, трансграничными линиями электропередач и над железной дорогой Мусэ–Мандалай²⁸ (видимо, над районом, где проходит трасса железной дороги – И.Ф.).

Представляется, что достоверно судить о каких-либо реальных работах по сооружению железной дороги в условиях ведущихся бое-

вых действий не представляется возможным. Однако лидер Мьянмы Мин Аун Хлайн во время визита в Китай в ноябре 2024 г. заявил, что «железнодорожный проект Мусэ–Мандалай–Кьяукпью в рамках экономического коридора Китай–Мьянма будет осуществляться в возможных районах в зависимости от ситуации в этих районах и Мьянма приложит все усилия для обеспечения безопасности китайского персонала, учреждений и проектов»²⁹.

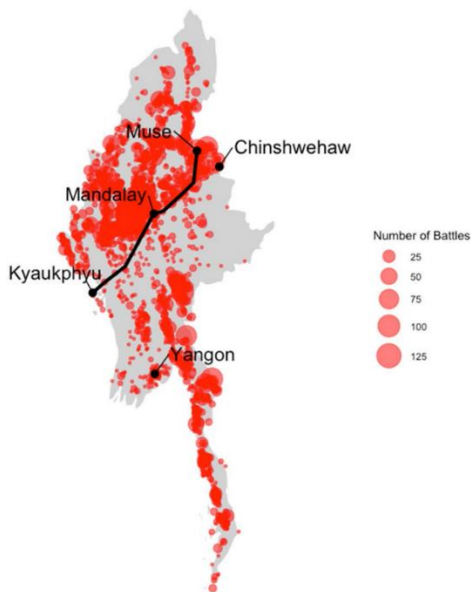


Рис. 5. Места боевых столкновений, произошедших в период 01.02.2021 – 31.12.2023 и примерная трасса железной дороги Мусэ–Мандалай–Кьяукпью. Источник: Abb P. et al. Road through a broken place: the BRI in post-coup Myanmar [electronic resource]. Fig. 2 // The Pacific Review. 2024. DOI: 10.1080/09512748.2024.2420929. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1080/09512748.2024.2420929?scroll=top&needAccess=true>

В настоящее время на примере железных дорог мы можем наблюдать проникновение Китая в сопредельные страны через строительство инфраструктурных проектов. Необходимость обновления, реконструкции старых железных дорог необходима для стран бассейна Ланьцанцзян–Меконг. Также этими странами ощущается потребность в современных пассажирских перевозках, с достаточным уровнем комфорта, скорости и безопасности. Китай, используя различные

способы, становится основным игроком в этом регионе, имеющим все ресурсы для проектирования и строительства транспортных инфраструктурных проектов, одновременно решая свои задачи по диверсификации своих логистических маршрутов. Строительство железных дорог по китайским строительным нормам, использование китайского подвижного состава, использование китайских систем сигнализации и связи приведет к технологической зависимости стран бассейна Ланьцанцзян–Меконг от Китая. Если не принимать во внимание «неудачу» Китая в Мьянме, то можно сказать, что в средней перспективе, при достройке Паназиатской железной дороги от Сингапура до Китая, страны Индокитайского полуострова окажутся в сильной технологической зависимости своей железнодорожной инфраструктуры от Китая.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

ФЕДУЛОВ Илья Викторович, кандидат технических наук, научный сотрудник Отдела экономических исследований ИВ РАН, Москва, Россия

Статья поступила в редакцию 17.05.2025;
одобрена после рецензирования 30.05.2025;
принята к публикации 20.06.2025.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Ilya V. FEDULOV, PhD (Technical Sc),
Researcher, Department of Economic
Research, IOS RAS, Moscow, Russia

The article was submitted 17.05.2025;
approved 30.05.2025;
accepted to publication 20.06.2025.

¹ Премьер Госсовета КНР позитивно оценивает сотрудничество "Ланьцанцзян-Меконг" и китайско- камбоджийское сотрудничество // 11.01.2018. URL: https://russian.news.cn/2018-01/11/c_136887751.htm.

² 习近平在第十七届中国 - 东盟博览会 和中国 - 东盟商务与投资峰会 开幕式上致辞 (Си Цзиньпин выступил с речью на церемонии открытия 17-й выставки Китай-АСЕАН и Делового и инвестиционного саммита Китай-АСЕАН). 27.11.2020.
URL: https://www.mfa.gov.cn/zyxw/202011/t20201127_348850.shtml/

³ Сазонов С.Л., Ван Цзиньвэй, Ли Фэн. Сотрудничество КНР и стран-участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики. М.: ИКСА РАН, 2024. С. 34.

⁴ Бабаев К.В., Сазонов С.Л. Новый международный сухопутно-морской торговый коридор КНР – АСЕАН // Пространственная экономика. 2022. Т. 18. № 4. С. 161.

⁵ Федулов И. В. Транспортные коридоры – долгий путь от политических заявлений до практической реализации // Восточная аналитика. 2024. № 3. С. 57.

⁶ Q&A: Innovative Financing Can Help Bridge Southeast Asia's Infrastructure Financing Gap // Asian Development Bank. 02.05.2023. URL: <https://www.adb.org/news/features/qa-innovative-financing-help-bridge-southeast-asia-infrastructure-financing-gap#:~:text=ADB%20estimated%20ASEAN's%20total%20infrastructure,billion%20and%20%24210%20billion%2C%20respectively>

⁷ Сотрудничество в бассейне Ланьцанцзян–Меконг принесло новые результаты и создало яркие моменты. 07.12.2023.
URL: https://www.mfa.gov.cn/rus/zxxx/202312/t20231209_11198915.html

⁸ Simon Rowedder. Understanding China's BRI in Laos // The Business Times. 13.01.2020. URL: <https://www.businesstimes.com.sg/asean-business/understanding-chinas-bri-in-laos>.

- ⁹ Рогожина Н. Г. Лаос и китайская инициатива пояса и пути – приобретения и потери // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2021, Том II, № 2 (51). С. 169.
- ¹⁰ Федулов И. В. Высокоскоростные железные дороги в странах Востока – опыт строительства и эксплуатации // Восточная аналитика. 2022. №3. С. 83–111.
- ¹¹ Рогожина Н. Г. Лаос и китайская инициатива пояса и пути – приобретения и потери // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2021, Том II, № 2 (51). С. 172.
- ¹² Luo Wangshu. Chinese-made bullet train makes public debut in Laotian capital // China daily. 18.10.2021.
URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202110/18/WS616cc5dba310cdd39bc6f735.html>
- ¹³ Feature: China-Laos Railway draws international travelers, brings hearts closer // Xinhua. 01.02.2025.
URL: <https://english.news.cn/asiapacific/20250201/4a3be0cf5f8346c28a8fa964f0f88b41/c.html>
- ¹⁴ Железная дорога Китай-Лаос стимулирует региональный экономический рост /подробная версия-1/ // СИНХХУА Новости. 03.12.2024.
URL: <https://russian.news.cn/20241203/c9c80665cff84c7294597ae7fe8f59ac/c.html>.
- ¹⁵ Бесшовный путь на Юг. Гудок. 10.06.2024. Вып. 82.
- ¹⁶ The Laos-China Railway // Railway Supply - Railway News Portal, Magazine. 30.04.2024. URL: <https://www.railway.supply/en/the-laos-china-railway/>.
- ¹⁷ กรม. ไฟฟ้าแรงสูง 2 โครงการ-หนองคาย เชื่อมไทยกับลาว – จีน (Зеленый свет высокоскоростной поезд, фаза 2. Korat-Nong Khai. Подключить Лаоса-китайскую жд) // Foreign Office, The Government Public Relations Department. 06.02.2025.
URL: <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/33/iid/361962>
- ¹⁸ Малайзия возобновит работу над созданием высокоскоростной железной дороги до Сингапура // 06.03.2024. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/malayziya-vozobnovit-rabotu-nad-sozdaniem-vysokoskorostnoy-zheleznoy-dorogi-do-singapura/>
- ¹⁹ ECRL Progress Surpasses 78 Per Cent, First Phase To Start Operations In 2027 // MRL - Enriching Lives, Prospering The Nation. 04.02.2025. URL: <https://www.mrl.com.my/en/ecrl-progress-surpasses-78-per-cent-first-phase-to-start-operations-in-2027/>
- ²⁰ ECRL Testing, Certification For Phase One To Begin June 2026 // BERNAMA. 04.02.2025. URL: <https://www.bernama.com/en/news.php?id=2389374>
- ²¹ См. подробнее: 'Malacca Dilemma' a major security challenge for PRC // Indo-Pacific Defense FORUM. 27.10.2023. URL: <https://ipdefenseforum.com/2023/10/malacca-dilemma-a-major-security-challenge-for-prc/>
- ²² Myanmar-China Oil and Gas Pipeline Projects // BRI Monitor – Civil Society Organizations. URL: <https://www.brimonitor.org/case-studies/myanmar-china-oil-and-gas-pipeline-projects/>
- ²³ Мосяков Д. В., Шпаковская М. А., Понька Т. И. Роль Мьянмы в китайской инициативе «Пояс и путь» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2024. Т. 24, № 3. С. 443-444.
- ²⁴ Muse-Mandalay Railway Project // BRI Monitor – Civil Society Organizations. URL: <https://www.brimonitor.org/case-studies/muse-mandalay-railway-project/#1618452537450-6e206883-c36f>
- ²⁵ Lwin N. China-Backed Muse-Mandalay Railway to Cost \$9 Billion // The Irrawaddy. 14.05.2019. URL: <https://www.irrawaddy.com/news/burma/china-backed-muse-mandalay-railway-cost-9-billion.html>
- ²⁶ China and Myanmar resume work on Muse-Kyaukphyu railway // Frontier Myanmar | In-depth coverage of news, business and current events in Myanmar. 27.02.2023. URL: <https://www.frontiermyanmar.net/en/china-and-myanmar-resume-work-on-muse-kyaukphyu-railway/>
- ²⁷ Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй, Ли Фэн. Сотрудничество КНР и стран - участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики. М.: ИКСа РАИ, 2024. С. 52.
- ²⁸ ISP Mapping No.62. 19.08.2024 // ISP-Myanmar | Institute for Strategy and Policy – Myanmar. URL: <https://ispmyanmar.com/mp-62/>
- ²⁹ Junta Boss' Belt and Road Promise to China Is a Ploy: Analysts // The Irrawaddy - Covering Burma and Southeast Asia. 15.11.2024. URL: <https://www.irrawaddy.com/opinion/analysis/junta-boss-belt-and-road-promise-to-china-is-a-plot-analysts.html>