



Анна Синецина,
к.т.н., доцент кафедры
«Логистические транспортные системы
и технологии» Московского
государственного университета путей
сообщения Императора Николая II
МГУПС (МИИТ), Москва



Сергей Дэльз,
к.т.н., руководитель «СВД – Инжиниринг»,
Москва



Ко Ко Лвин,
аспирант Московского
государственного университета путей
сообщения Императора Николая II
МГУПС (МИИТ), Республика Союз
Мьянма

ИЗ РОССИИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ ИРАН И МЬЯНМУ

Аннотация. В статье рассматриваются возможности интеграции Республики Союз Мьянмы в мировую экономическую систему благодаря ее уникальному географическому расположению и значению в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Для реализации географических преимуществ и создания благоприятных условий для эффективного функционирования экономики особое внимание в статье уделено использованию и развитию международных транспортных коридоров, а также специальных экономических зон. Главное внимание направлено на развитие национальных морских коммуникаций – мьянманских портов Тилава, Давэй и Чапью для продвижения грузопотоков по маршруту Россия – Иран – Мьянма – Китай.

Ключевые слова. Республика Союз Мьянма, инвестиции, АСЕАН, Азиатско-Тихоокеанский регион, портовая инфраструктура, международные транспортные коридоры, транспортная система, логистические технологии.

Annotation. The article discusses the possibility of the integration of the Republic of the Union of Myanmar into the global economy, thanks to its unique location and value in the Asia-Pacific region. To realize the benefits of geographic and create favorable conditions for the efficient functioning of the economy, special attention is paid to the use and development of international transport corridors, as well as the special economic zones. In this case the main focus is on the development of national maritime communications, namely Myanmar Tilava Port, Dawei and Chapyu to promote freight traffic from Russia – Iran – Myanmar – China.

Key words. The Republic of the Union of Myanmar, investments, ASEAN, Asian-Pacific area, port infrastructure, international transport corridors, transport system, logistics technology.

Мировая глобализация все теснее связывает между собой Север и Юг, Запад и Восток. Страны и регионы, которые раньше никогда не встречались друг с другом и практически не пересекались в экономических отношениях, сегодня все больше укрепляют взаимные связи, увеличивая интеграцию в мировую экономическую систему. В период общемировой насыщенности товарами и услугами и ожесточенной конкуренции за рынки сбыта на первый план выходят новые развивающиеся рынки. Страны, которые еще недавно мировое сообщество считало странами третьего мира, сегодня превращаются в объекты конкуренции мировых лидеров. Одним из ярчайших представителей является Республика Союз Мьянма, находящаяся на пороге настоящего эконо-

мического подъема. В 2015 г. по темпам роста экономики Мьянма заняла 13-е место в мире.

Республика Союз Мьянма (РСМ) – это государство в Юго-Восточной Азии, которое располагается вдоль западного побережья полуострова Индокитай. Страна граничит с Индией и Бангладеш на западе, с Китаем – на северо-востоке, с Лаосом – на востоке и Таиландом – на юго-востоке. С юга и юго-запада ее берега омываются водами Бенгальского залива и залива Моутам (Мартабан), а также Андаманского моря. Площадь страны, включая прилегающие острова, составляет 670 000 км². Население – более чем 55 млн чел.

Экспорт страны в 2015 г. составил 5,95 млрд долл. США, а импорт – 15,92 млрд долл. По объемам экспорта и импорта Мьянма занимает 90-е место в мире. Экспорт природных

ресурсов обеспечивает до 80% государственных доходов, в то время как большая часть населения (70%) занята в сельском хозяйстве [1].

Основными статьями экспорта Мьянмы являются газ, нефть, древесина ценных пород, рис, бобовые, морепродукты, медь, швейные изделия, драгоценные и полудрагоценные камни. Идут на импорт горюче-смазочные материалы, потребительские товары, полуфабрикаты, машины и оборудование, металлопрокат, пищевые масла, цемент, удобрения, медикаменты.

Мьянма переживает переходный период от централизованной экономики к рыночной и динамично развивается после реформ 2011 г., постепенно открывая возможности для иностранных и внутренних инвестиций.

Одной из главных целей Правительства Мьянмы в соответствии

с национальным планом развития «Концепция экономических и социальных реформ» является увеличение доли промышленности в ВВП к концу 2016 г. до 32% наряду с ростом сектора услуг и сбалансированным уменьшением доли сельского хозяйства.

Результаты развития Мьянмы в 2015 г. показали рост ВВП на 7%. Этот показатель выше, чем средние темпы роста блока АСЕАН на 4,5%. В 2016 г. ожидается ускорение темпов роста ВВП до 8,6%, причем в основном за счет прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Совокупный объем притока ПИИ в Мьянму в 2016 г. достиг 63,7 млрд долл. Экспорт Мьянмы увеличился на 11% и достиг 11 млрд долл. По величине экономики Мьянма занимает 7-е место из 10 членов АСЕАН. На сельскохозяйственный сектор приходится около 35% ВВП, на услуги и промышленность соответственно 40% и 25% от ВВП. При этом основные инвестиции в сумме более 2 млрд долл. приходятся на нефтегазовый и транспортный секторы экономики, а также на инфраструктурные проекты [2].

По данным Директората инвестиций и управления компаниями Мьянмы (DICA), уровень иностранных ПИИ за последние годы увеличился многократно, что демонстрирует существующий интерес к стране. Всего общий объем иностранных ПИИ на текущий момент составляет 59,9 млрд долл. Больше всех вложили КНР (15,5 млрд долл.), Сингапур (12,3 млрд долл.), Таиланд (10,3 млрд долл.), Гонконг (7,3 млрд долл.) и Великобритания (4,1 млрд долл.). Инвестиции стран ЕС составляют 1,7 млрд долл. [3].

Кроме того, Мьянма является лидером по количеству проектов ЮНОПС – управления по обслуживанию гуманитарных и инфраструктурных проектов ООН. Согласно официальному сайту ЮНОПС (www.unops.org) в республике реализуется 425 проектов общим объемом финансирования около 1 млрд долл. [4].

Что касается России, то дипломатические отношения с Мьянмой выстроились еще в 1948 г. С 1996 г. Россия стала полноправным партнером АСЕАН. В августе 2014 г. Россия и Мьянма подписали соглашение об учреждении двусторонней комиссии по торговым и экономическим вопросам, и было принято решение, что к 2017 г. объем торговли между Россией и Мьянмой увеличится до 500 млн долл. США [5].



Рисунок 1. Международные транспортные коридоры Мьянмы со странами Юго-Восточной Азии

В 2015 г. товароборот между Россией и Мьянмой составил 130,5 млн долл., в том числе российский экспорт товаров в Мьянму достиг 114,8 млн долларов, а импорт из Мьянмы – 15,7 млн долл. Основу российского экспорта в Мьянму составили: машины, оборудование и транспортные средства (85,9%), минеральные продукты (4,3%), металлы и изделия из них (3,7%), продукция химической промышленности, каучук (3%). Структуру импорта формировали текстиль и изделия из него (49,9%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (48,9%).

Основным направлением взаимодействия между Россией и Мьянмой является сотрудничество в сферах транспорта, горнодобываю-

щей промышленности, энергетики и образования.

Как видно, интерес к Мьянме растет в геометрической прогрессии. Население страны составляет более 50 млн, создавая тем самым не только огромный неосвоенный рынок сбыта, но и инвестиционно-привлекательную площадку для динамичного промышленного роста. Повышение качества жизни, уровня образованности и активный приток иностранных инвестиций создадут мощный импульс для ускоренного развития региона.

Другим немаловажным фактором, привлекающим инвесторов, является уникальное географическое расположение Мьянмы. Страна имеет особое значение в Азиатско-Тихоокеанском регионе и занимает важное стратеги-

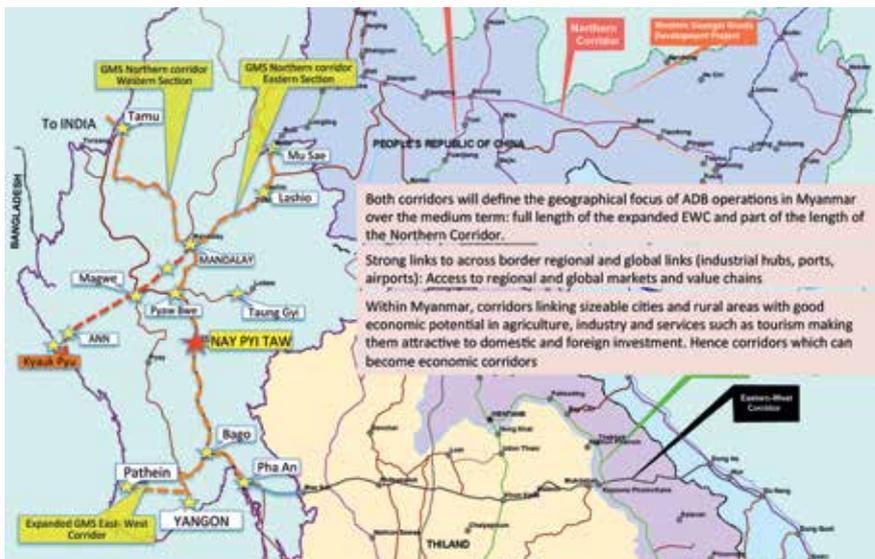


Рисунок 2. Связи региональных и глобальных коридоров Мьянмы

ческое положение между двумя конкурирующими гигантами – Индией и Китаем [6]. Значительные континентальные территории и выход к Индийскому океану, дающие возможность развития портовой инфраструктуры, резко увеличивают ее геополитические возможности, а близость к азиатским рынкам способствует привлечению инвестиций в инфраструктуру (дороги, электростанции, телекоммуникации и логистику). Это своего рода континентальный мост между тремя регионами – Юго-Восточной, Южной и Восточной Азией.

Для реализации географических преимуществ и создания благоприятных условий для эффективного функционирования экономики необходимо уделять особое внимание развитию транспортных коридоров, которые являются ключевым элементом производственной инфраструктуры и политикой эффективного сотрудничества между различными странами.

Транспортные коридоры – это магистральные направления, обеспечивающие (за счет многопланового развития транспортной инфраструктуры и коммуникаций в целом) использование интермодальных технологий, а также различные комбинирующие виды транспорта, оптимально расположенные многофункциональные транспортные терминалы и перегрузочные мощности. Использование коридоров позволяет значительно сократить расстояния, а значит, и сроки доставки грузов.

По территории Мьянмы проходят важнейшие международные транспортные коридоры.

1. Коридор Восток–Запад: Патеин – Янгон – Пэго – Тахтон – ПаАн – Кокай – Мьявади – МэСот – Так – Бангкок, который является потенциальным коридором в Мьянме и обеспечивает легкий доступ на региональные и глобальные рынки.
2. Северный коридор: Руили – Мусе – Лашо – Мандалэй – Моньява – Калэва – Калай – Таму – Моях – Импэ, который является стратегическим коридором Индия – Мьянма – Китай с сильным потенциалом роста в средне- и долгосрочной перспективе. Для Китая развитие транспортного коридора через Мьянму позволит решать задачи, связанные, например, с развитием внутренних провинций страны, не имевших раньше выходов на внешние рынки.
3. Южный коридор: Давэй – Канчанабури – Бангкок (Таиланд) – Камбоджа – Вьетнам (рис. 3).

Часть Северного коридора Мандалай – Моньява имеет хороший потенциал для экономического развития и большое значение для развития области Сагайни других областей [7]. Данные коридоры показаны на рис. 1. На рис. 2 обозначены коридоры, обеспечивающие региональные и глобальные связи Мьянмы.

Ряд коридоров Мьянмы можно использовать для международной торговли с некоторыми странами АСЕАН и странами ЕС. Например, коридор Восток – Запад, который соединяет Янгон – Мьявади – МэСот – Таиланд – Вьетнам, и Северный коридор, соеди-

няющий Янгон – Мандалай – Лашо – Мусе – Руили с Китаем (рис. 1).

На рис. 3 показан экономический коридор южной части, соединяющий Давэй – Канчанабури – Бангкок (Таиланд) – Камбоджу – Вьетнам. Данный коридор может быть использован для стран ЕС и АСЕАН. Кроме того, данный коридор можно использовать для торговли между странами ЕС, Африканскими странами и некоторыми странами АСЕАН для уменьшения времени на транспортировку грузов и роста регионального развития [7, 8].

С точки зрения развития транспортной системы страны и ее инфраструктуры наибольшими перспективами обладает транспортный коридор, соединяющий главных партнеров – членов АСЕАН, таких как Россия – Иран – Мьянма – Китай. Этот коридор также имеет большое значение в сфере торговли между странами Африки и Азии (рис. 3).

Активизация грузопотоков откроет Мьянме большие транзитные перспективы. Понимая важность данного направления в экономике страны, Правительство Республики Союз Мьянма нацелено на развитие трех специальных экономических зон, особое внимание в которых уделяется портам Тилава, Давэй и Чапью. Все эти порты остро нуждаются в инфраструктурном развитии.

Порт Давэй – глубоководный морской порт, являющийся особой зоной экономического развития, которая, как ожидается, начнет функционировать к 2020 г. В настоящее время в порту построен один причал, который после дноуглубления до 7,5 м планируется использовать для обработки фидерных судов. К морскому порту подведена автомобильная дорога [8, 9]. В ближайшей перспективе планируется подведение железной дороги, которая обеспечит соединение порта с транспортным маршрутом Янгон – Мандалай – Мусе, а в дальнейшем и с железнодорожной системой КНР в Куньмин.

В соответствии с планом перспективного развития порта предполагается строительство двух акваторий, пригодных для приема судов с осадкой до 16 м и дедвейтом до 135 000 (DWT), и портовой зоны 10 км², которая будет включать контейнерный терминал, терминалы по перевалке нефти, угля, руды, зерна, удобрений и генеральных грузов. Кроме того, за пределами порта предполагается размещение объектов нефтяной и газовой промышленности, сталелитейного заво-

да, угольной электростанции и завода по производству СПГ [10, 11].

Планируется, что морской порт Давэй станет не только главным в Южном экономическом коридоре, но и важным промышленным центром Мьянмы, включающим промышленный нефтехимический комплекс.

Таким образом, глубоководный морской порт Давэй имеет стратегическое значение для связи со странами Юго-Восточной Азии и будет играть важную роль в развитии региональной экономической интеграции.

Порт Чапью – стратегический порт, расположенный в географическом центре трех экономически жизнеспособных и динамичных рынков в регионе АСЕАН. Порт обладает достаточными земельными ресурсами и количеством рабочей силы для расширения и промышленного развития. Глубины у причалов сухогрузных районов порта составляют до 10 м, что дает возможность обработки судов грузоподъемностью до 20 000 т (DWT).

С 2015 г. в порту на острове Мадай действует глубоководный нефтеналивной портовый терминал, в котором могут обрабатываться танкеры дедвейтом до 300 000 (DWT). Терминал является частью трубопроводной системы Sino-Myanmar pipelines, связывающих Чапью с г. Куньминь провинции Юньнань в Китае.

Однако для дальнейшего развития порта Чапью необходимо подвести железную дорогу к терминалам порта, а также осуществить строительство и реконструкцию гидротехнических сооружений с учетом современных требований.

По завершении проекта ожидаемая годовая мощность морского порта может составить до 7,8 млн т навалочных грузов и 4,9 млн TEU контейнеров в год [10, 11].

Порт Тилава является портом-спутником главного мьянманского порта Янгон, который обрабатывает около 80% экспорта и импорта страны. Порт Янгон доступен для судов длиной до 167 м с осадкой до 9 м и грузоподъемностью 15 000 т (DWT). Ввиду ограниченности речной акватории и перепадов уровня реки Иравади перспективы развития порта Янгон скорее всего не поднимутся выше локального уровня.

Порт Тилава расположен на расстоянии 25 км от порта Янгон на правой стороне реки Янгон в районе Куауктан. С портом имеется сообще-



Рисунок 3. Коридор Россия – Иран – Мьянма – Китай

ние по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным путям.

В порту действуют несколько терминалов, в частности специализированный контейнерный терминал Myanmar International Terminals Thilawa (MITT), универсальный терминал Myanmar Integrated Port Limited Terminal (MIPL), наливные терминалы Great Petroleum Terminal и Green Asia Port Terminal.

Глубины в порту Тилава достигают 10 м, порт доступен для приема судов длиной до 200 м с осадкой до 9,5 м и грузоподъемностью до 20 000 т (DWT). MITT обеспечивает обработку морских судов-контейнеровозов вместимостью до 2000 TEU.

Основные перерабатываемые грузы в порту: контейнеры, генеральные грузы, металлы, грузы ро-ро, автомобили, колесная техника, оборудование, уголь, цемент, удобрения, рис, нефтепродукты, пальмовое масло и другие [11].

Для увеличения объемов морских грузопотоков, направленных через порт Тилава, разработана программа по углублению реки Янгон с включением порта в особую экономическую зону (ОЭЗ) с названием Thilawa Special Economic Zone [12].

Если сравнивать вышеуказанные порты, то наилучшие перспективы расширения портовых мощностей и транспортной инфраструктуры имеются у порта Давэй. Однако данный порт находится дальше других портов от основных промышленных районов Мьянмы, что будет сказываться на стоимости доставки грузов.

О развитии порта Чапью можно будет говорить тогда, когда появится определенность по срокам строительства железной дороги и портовой инфраструктуры.

Так как глубины в порту Тилава (до 10 м) не позволяют обрабатывать крупнотоннажные океанские суда, это также не дает возможности рассчитывать на серьезное увеличение грузооборота. Однако в связи с наличием авто- и железнодорожной инфраструктуры, а также удобным географическим положением порт Тилава можно рассматривать как пилотный проект для обработки торговых услуг коридора Россия – Иран – Мьянма – Китай.

В качестве альтернативы можно также осуществить поиск нового места для расположения глубоководного порта. Данный объект должен удовлетворять следующим основным условиям:

- 1) находиться вблизи от основных промышленных центров страны (наличие грузовой базы);
- 2) иметь прямые выходы на морские судоходные пути;
- 3) иметь глубины на подходах и у причалов не менее 15 м (для обработки судов типа Rapatax и выше);
- 4) иметь в наличии развитую железнодорожную, автодорожную и инженерную инфраструктуру.

Таким образом, для дальнейшего развития транспортных коммуникаций необходимо выработать взаимосогласованную стратегию проведения ускоренной модернизации, которая обеспечит сбалансированное и эффек-

тивное развитие всех видов международных перевозок при обеспечении качественного функционирования транспортно-инфраструктуры как единой внутрирегиональной системы.

Особое внимание должно быть уделено развитию национальных морских коммуникаций. Объем морских грузоперевозок, осуществляемых странами АТР, демонстрирует стабильную тенденцию к увеличению, что со временем неизбежно приведет к необходимости модернизации портовой инфраструктуры, увеличению пропускной способности уже существующих морских портов и созданию новых [13].

В частности, использование Мьянманских портов для продвижения грузопотоков по маршруту Россия – Иран – Мьянма – Китай позволит повысить уровень экономического развития находящихся вдоль данного коридора регионов Мьянмы, существенно улучшить связь между отдельными районами страны, что будет способствовать повышению уровня жизни населения.

Для других участников этого маршрута коридор будет также эффективным, так как позволит значительно сократить расстояния и сроки доставки грузов. Кроме того, с помощью него можно обеспечить более тесную интеграцию рынков стран АСЕАН и ЕС, увеличить объемы торговли, создать возможности для выгодного инвестирования в инфраструктуру, внедрить передовые логистические технологии для развития стран и получить широкие возможности для трудоустройства населения.

Помимо развития и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры российские компании могут быть заинтересованы в участии в развернувшемся в ЮВА железнодорожном строительстве, развитии сетевой инфраструктуры морского и автомобильного транспорта, в том числе посредством наращивания потенциала и обмена наилучшими практиками [14].

В этом смысле у России в лице Мьянмы появляется новый надежный партнер, обладающий растущим рынком потребления сельскохозяйственной техники, оборудования для энергетики и других товаров, предлагающий собственную продукцию на взаимовыгодных условиях.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Азиатский вектор. Россия – Азиатско-Тихоокеанский регион.

Мьянма. Электронный ресурс: <http://asiavector.ru/countries/myanmar>.

2. Florento H., Corpuz M. I. 2014. Myanmar: The Key Link between South Asia and Southeast Asia. ADBI Working Paper 506. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available. Электронный ресурс: <http://www.adbi.org/workingpaper/2014/12/12/6517.myanmar.key.link.south.southeast.asia>.

3. После Кубы в Мьянму. Электронный ресурс: <https://www.gazeta.ru/business/2016/03/20/8124503.shtml#comments>.

4. Электронный ресурс: www.unops.org.

5. Электронный ресурс: <http://economy.gov.ru/minec/press/news/201506181>.

6. The State of Local Governance: Trends in Yangon – UNDP Myanmar 2015. Электронный ресурс: http://www.mm.undp.org/content/dam/myanmar/docs/Publications/PovRedu/Local%20Governance%20Mapping/UNDP_MM%20State%20of%20Local%20Governance%20-%20Synthesis%20Report.pdf.

7. Myanmar Logistics System: Aung KhinMyint, Myanmar, 2014. Электронный ресурс: http://www.jterc.or.jp/koku/koku_semina/pdf/140307_presentation-04.pdf.

8. Электронный ресурс: <http://www.myanmarburma.com/article/807/major-ports>.

9. Электронный ресурс: <http://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-12490521>.

10. Электронный ресурс: <http://www.slideshare.net/I2Ucommunication/logistics-in-myanmar-by-mraung-min-han>.

11. Электронный ресурс: <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1+Myanmar+Port+Assessment>.

12. Электронный ресурс: <http://www.aseanbriefing.com/news/2013/06/28/special-economic-zones-in-myanmar.html>.

13. ASEAN Water transport statistics. ASEAN-Japan transport partnership information center. URL: <http://www.ajtpweb.org/statistics/comparasean/Watertransport/Watertransport2012>.

14. Major projects on ASEAN Logistics Development. – ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center. URL: <http://www.ajtpweb.org/major-projects>.



ГЛАВНОЕ

ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

Никакой рекламы, только самые эффективные решения и реальные кейсы 2017 года.

НЕСТАНДАРТНЫЙ ФОРМАТ

Поможет взглянуть на привычные вопросы под другим углом.

ТОЛЬКО ТОП-СПИКЕРЫ!

Трендсеттеры и признанные эксперты рынка!

UNIC!

Объявление результатов первого в России официального рейтинга «Топ-50 директоров по закупкам».

«БЕЗ ГАЛСТУКОВ»

Чемпионат переговорщиков, Кубок «Что? Где? Когда?», Summer BBQ Party – неограниченные возможности для знакомства и общения с коллегами.

В ПРОГРАММЕ

- Трансформация закупок: что и как можно сделать по-новому, чтобы повысить эффективность функции закупок в компании?
- Момент истины для импортозамещения: продолжаем политику по локализации или смотрим в сторону Европы?
- Сокращение издержек: превращение отдела закупок из «центра затрат» в «центр генерирования добавочной прибыли».
- Методы работы с поставщиками-монополистами.
- Простые и эффективные способы квалификации и аттестации поставщиков.
- Приемы психологического воздействия на поставщиков с целью достижения желаемого результата.

Подробнее на сайте:
www.zakupkisummit.ru