

ИНТЕГРАЦИЯ

П.А.Кучинов, В.А.Мацур

Межокеанические транспортные коридоры Южной Америки

Инструмент внутрорегиональной интеграции и китайского экономического влияния

С начала XXI в. в странах Южной Америки ведется дискуссия о необходимости создания крупных интеграционных транспортных коридоров, обеспечивающих связь между различными частями региона. В данной статье рассмотрены проекты мультимодальных транспортных коридоров, реализуемые южноамериканской организацией Инициатива по интеграции региональной инфраструктуры Южной Америки (*Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA*), целью которых является соединение побережий двух океанов — Атлантического и Тихого. Анализируя ситуацию, связанную с последними китайскими инвестиционными и строительными инициативами в Южной Америке в рамках проекта «Один пояс — один путь», авторы ставят под сомнение реалистичность и перспективность эффективного использования приоритетных мегапроектов *IIRSA*. С точки зрения разработчиков проекта подобные инициативы, олицетворяющие инфраструктурную интеграцию в регионе, должны способствовать не только экономическому росту стран-участниц, но и обеспечить им более широкий доступ к мировому рынку финансов и услуг. Однако, по мнению авторов статьи, с большой долей вероятности можно предположить, что данная инициатива рискует трансформироваться в инструмент реализации экономических и политических интересов Китая.

Ключевые слова: межокеанические коридоры, транспортная инфраструктура, порты, *Unasur*, Китай, инвестиции.

DOI: 10.31857/S0044748X0017108-7

Статья поступила в редакцию 10.05.2021.

Павел Александрович Кучинов — научный сотрудник Центра экономических исследований Института Латинской Америки РАН (РФ, 115035 Москва, ул. Б.Ордынка, 21, <https://orcid.org/0000-0002-8293-2519>, kupalex-mgu@mail.ru); Владимир Александрович Мацур — научный сотрудник Центра экономических исследований Института Латинской Америки РАН (РФ, 115035 Москва, ул. Б.Ордынка, 21, <https://orcid.org/0000-0002-4227-3029>, m1434@yandex.ru).

Создание Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры Южной Америки (*Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA*), а также Совета по инфраструктуре и планированию (*Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento COSIPLAN*) на встрече лидеров южноамериканских стран в 2000 г. в Бразилиа ознаменовало новый этап региональной интеграции. В 2008 г. был образован Союз Южноамериканских наций (*Unión de las Naciones Suramericanas, Unasur*) как пространство для политического диалога на высшем уровне, в подчинение которого и попала *IIRSA*.

Основная часть проектов *IIRSA* была связана со строительством новых или адаптацией уже существующих транспортных артерий, ремонтом туннелей и возведением мостов в отдельных странах или между соседними. Координацию и финансирование проектов предполагалось осуществлять через Межамериканский банк развития, Банк развития и Банк развития Латинской Америки.

Наиболее острая дискуссия развернулась вокруг роли межokeанических коридоров в региональном развитии стран Южной Америки. Цель создания коридоров, заявленная *IIRSA*, заключается в повышении конкурентных преимуществ государств континента посредством облегчения им выхода на внешние рынки и, следовательно, увеличении эффективности поставок местной продукции. Однако эта цель, по мнению аргентинского ученого А. Альвареса, может привести к усилению структурной несбалансированности экономики большинства стран региона [1, p. 17]. Межокеанические коридоры *IIRSA* способствуют росту горнодобывающей экспортоориентированной промышленности, что происходит в ущерб многостороннему развитию территорий [2, p. 29].

Межокеанические коридоры могли бы позволить властям локального уровня минимизировать последствия мировых финансовых кризисов, а также стабильно следовать целям устойчивого развития. Однако независимый анализ программ показывает, что они не всегда соответствовали этим целям — прежде всего, в вопросах экологии и социального расслоения. По мнению мексиканских ученых Л. Фернандес и А. Эспиноза, в них заинтересованы, в основном, представители консервативных отраслей экономики [3, p. 172]. Ряд исследователей отмечает, что значительный потенциал межokeанических коридоров касается, прежде всего, туристической сферы, сильно зависящей от развития инфраструктуры в странах — участницах *IIRSA* [4, pp. 40-41].

В рамках инициативы «Один пояс — Один путь» и увеличения китайских инвестиций в транспортную инфраструктуру Южной Америки программа создания межokeанических коридоров *IIRSA* требует нового осмысления и комплексного анализа, в том числе и для определения роли нового игрока в крупнейшей инфраструктурной инициативе региона [5]. Авторы статьи стремятся найти ответ на вопрос: о том, затронет ли китайское участие аспекты многостороннего развития регионов Южной Америки или лишь углубит экспортную ориентацию ее транспортной инфраструктуры?

Для этого авторы предлагают отдельно рассмотреть проекты строительства автомобильных и железнодорожных межokeанических коридоров *IIRSA*, выделенных в группу приоритетных, а также китайские инфраструктурные проекты, территориально совпадающие с ними. Для межokeанических коридоров были установлены следующие критерии:

- проект высокоприоритетен для правительства;
- проект имеет технико-экономическое обоснование, и правительство выделило ресурсы в бюджете для начала его осуществления;
- проект способствует объединению и укреплению трансграничных региональных транспортных сетей;
- проект будет содействовать социально-экономическому развитию территорий, включенных в зону его реализации [6].

В результате были выделены пять межокеанических коридоров, соединяющих на разных широтах побережья Атлантического и Тихого океанов и расположенные на них государства:

- Амазонская ось — *Amazonica*;
- Центральный межокеанический коридор — *Interoceánico Central (IOC)*;
- Северопатагонский коридор — *Norpatagónico*;
- Общий рынок стран Южного конуса (*Mercado Común del Sur, Mercosur*) — Чили — *Mercosur* — *Chile*;
- Ось Тропика Козерога — *Capricornio*.

Методология исследования предполагает пространственный анализ участия китайских инвесторов в реализации проектов межокеанических коридоров посредством качественного, но комплексного географического сопоставления первоначальных проектов и реализуемых китайских инициатив.

АМАЗОНСКАЯ ОСЬ

Наиболее финансово затратный и технически сложный проект Амазонской оси *IIRSA* должен связать бразильскую часть бассейна Амазонки со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Он сфокусирован на развитии речных транспортных систем, включая обустройство речных портов, которые перенаправят грузопоток на сухопутные виды транспорта, и строительство автомобильных дорог к ним [7, pp. 46-71]. Всего запланировано более 74 проектов. Помимо логистических задач, проект призван положительно повлиять на социально-экономическое развитие удаленных регионов стран-участниц, обеспечить доступ местного населения к продовольствию и широкому набору услуг, способствуя росту внутреннего потребления [8, pp. 10-29].

Отдельным проектом или южной ветвью Амазонской оси можно считать масштабную железную дорогу от атлантического побережья до Порту-Велью в бразильском штате Рондония. Ее строительство позволит ускорить внешние поставки сельскохозяйственной продукции (соя, кофе, какао, древесина), объем которой в приграничной Рондонии растет ежегодно. Однако потенциально высокая стоимость и техническая сложность проекта ставят под сомнение его эффективность [9, pp. 12-27].

Формат финансирования строительства объектов Амазонской оси варьируется по странам. Наиболее активно реализация проекта идет в Перу, где все объекты оси в 2005 г. были переданы консорциуму концессионеров *North Road*. Облигации проекта общей суммой 213 млн долл. были выставлены на торги Нью-Йоркской биржи [6]. В 2018 г. строительные работы на ряде участков концессии были приостановлены ввиду коррупционного скандала, возникшего из-за действий перуанского инвестиционного комитета по вышеописанной сделке [10]. По сходной схеме в 2011 г. за 48,7 млн

долл. в концессию был отдан новый амазонский порт Юримагуас-Нуэва-Реформа в перуанском департаменте Лорето [11].

В 2017 г. перуанская часть так называемого Амазонского водного пути была передана в концессию китайской компании *Sinohydro* и перуанской *Casa SA*. Образовавшийся консорциум *Cohidro* поставил своей целью углубление русел четырех рек, входящих в Амазонский водный путь на территории Перу, и их последующую эксплуатацию [12].

Критики проектов, входящих в Амазонскую ось, часто подчеркивают игнорирование экологического фактора при инженерном планировании. Так, строительство каскада ГЭС на реке Мадейра в Бразилии и на перуанской реке Инамбари привело к уничтожению поселений ряда коренных народов, деградации флоры и фауны в амазонском регионе [13]. Экономическая составляющая тоже выглядит отнюдь не благоприятной: к примеру, перуанские и бразильские логистические компании озабочены высокими заявленными тарифами на «Амазонском пути», который практически единолично эксплуатируется консорциумом *Cohidro* [14].

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МЕЖОКЕАНИЧЕСКИЙ КОРИДОР (ИОС)

Проект подразумевает строительство различных объектов на территории Боливии, Бразилии, Чили, Парагвая и Перу. В общей сложности зона охвата составляет 3,461 млн км², что больше, чем площадь Аргентины. На юге ИОС пересекается с осью *Mercosur* — Чили. В зону его воздействия вошли крупные ареалы выращивания сои, масличных культур, цитрусовых, сахарного тростника, винограда, а также регионы с высокой концентрацией мясного и молочного животноводства. Включение индустриального коридора Белу-Оризонти — Сан-Паулу — Рио-де-Жанейро в коридор дополнит проект регионами с высокотехнологичной продукцией с высокой добавленной стоимостью. Кроме того, указанная территория остается ареалом концентрации целого ряда минеральных ресурсов: уголь, медь, олово, железо, литий, калий, золото, серебро и цинк. Всего в рамках проекта планируется построить 44 объекта, половина из которых относится к транспортной инфраструктуре.

В рамках оси предполагается строительство межокеанического железнодорожного коридора (*Corredor Ferroviario Bioceánico Central, CFBC*). В декабре 2014 г. министр общественных работ, услуг и жилищного строительства Боливии Владимир Санчес дал интервью по поводу этого проекта. Он рассказал, что проект будет состоять из нескольких отрезков, которые фактически уже эксплуатируются, и лишь участок, расположенный на территории Боливии, предстоит построить «с нуля». Основные работы будут происходить на территории, находящейся между городами Пуэрто-Суарес, Санта-Круз и Монтеро-Було, что немного больше 300 км. Кроме того, для обеспечения растущего пассажиро- и грузопотока необходимо реконструировать еще 40% уже имеющихся дорог [14]. По данным *COSIPLAN*, проект стоит в планах реализации до 2027 г., хотя, по последним сведениям, фактическая сдача объектов в эксплуатацию может состояться уже в июле-августе 2024 г.

СЕВЕРОПАТАГОНСКИЙ КОРИДОР

Северопатагонский коридор, также известный как Южная ось *IIRSA*, соединяет южную часть Центральной долины Чили, ее побережье и богатые природными ресурсами Севернопатагонские провинции Аргентины — Рио-Негро, Неукен, Чубут. Конечными точками коридора ожидаемо стали крупные порты на тихоокеанском (Талькауано, Коррал, Пуэрто-Монт в Чили) и атлантическом побережьях (Сан-Антонио-Оэсте, Пуэрто-Мадрин, Баия-Бланка в Аргентине) [15]. Необходимо будет создать, как минимум, две ветви коридора. Южная ветвь соответствует аргентинской трассе № 23, идущей из Сан-Антонио-Оэсте на запад, и прилегающим чилийским шоссе, сходящимся в Пуэрто-Монте. Границы в этом случае пересекутся на втором по загруженности пограничном пункте между двумя странами — Карденаль-Антонио-Саморе, из чего следует, что основная автомобильная инфраструктура южной ветви находится в удовлетворительном состоянии [16]. Северная ветвь коридора проходит через значительно менее оживленный пограничный пункт Пино-Ачадо, соединяющий чилийскую Арауканию и крупнейшую городскую агломерацию юга страны, Консепсьон, с аргентинской трассой № 22, тянущейся вдоль реки Рио-Негро вплоть до крупного порта Баия-Бланки.

После фактической ликвидации *Unasur* в 2019 г. концепцию Северопатагонского коридора поддержали ее страны-участницы. Доступ к тихоокеанским портам позволил бы Аргентине повысить конкурентоспособность углеводородной продукции из месторождений провинций Неукен и Чубут; Чили смогла бы поставлять сельскохозяйственные товары, производящиеся на юге страны, на атлантический рынок в обход традиционного маршрута через Магелланов пролив [17].

Несмотря на то, что для проекта требуется наименьший объем инвестиций, чем для остальных коридоров, его реализация осложнена такими факторами, как значительный износ транспортной инфраструктуры, отсутствие железнодорожной связи между Аргентиной и Чили на приграничной территории, высокогорными условиями пограничных переходов. Для финансирования проекта еще в 2013 г. под эгидой *COSIPLAN* был создан аргентинско-чилийский Форум межokeанического коридора Патагонии, однако стороны до сих пор не согласовали меры по привлечению капитала. Так, аргентинская сторона заключила соглашение на 784 млн долл. с Китайской машиностроительной корпорацией (*China Machinery Engineering Corporation, CMEC*) по реновации железнодорожных путей от углеводородного месторождения Вака-Муэрта в Аньело (провинция Неукен) до порта Баия-Бланки (*Tren Norpatagónico*), что соответствует северной ветви Северопатагонского коридора *IIRSA*. В то же время неясной остается перспектива соединения аргентинской и чилийской железнодорожных систем, поэтому на данном этапе все логистические операции между двумя странами осуществляются путем автомобильных грузоперевозок через свободную экономическую зону Сапала (Аргентина) [17].

MERCOSUR — ЧИЛИ

Проект предполагает развитие всего транспортно-инфраструктурного комплекса (прокладывание энергосетей, строительство и модернизацию автомобильных дорог, тоннелей и мостов) в регионе с масштабными географическими контрастами — от андских высокогорий до аргентинской пампы. В пределах коридора сконцентрированы 62% экономики Аргентины (индустриализованная долина Ла-Платы, Параны и ее притоков), 63% экономики Бразилии (экономически развитые штаты Юга и Юго-Востока), 52% экономики Чили (Центральная долина) и весь Уругвай.

В инфраструктурном смысле для региона характерна мультимодальная логистическая система. Кроме того, там существует значительный финансовый и экспортоориентированный промышленный потенциал. Тем не менее в границах территории реализации проекта есть зоны, требующие особого внимания, так как строительство инженерных объектов там сопряжено с высоким экологическим риском. К подобным зонам можно отнести высокогорные участки Анд, достигающие на границе с Чили пиковых значений высоты и препятствующие выходу к Тихому океану обширной и плотно заселенной долины Ла-Платы и Параны.

ОСЬ ТРОПИКА КОЗЕРОГА

Метафорическое наименование указанного выше межокеанического коридора подчеркивает его сложную географию. В проекте не предусмотрено четкое распределение по конкретным трассам, но охватывает субширотный пояс с центральной осью, проходящей по Тропику Козерога (23°26'16" ю.ш.). Несмотря на то, что изначальная установка *IRSA* предполагает широкое участие в проекте Боливии, детальный анализ его инфраструктурных составляющих показывает, что он нацелен, прежде всего, на обеспечение связи северных регионов Аргентины и Чили с атлантическим побережьем: восточный фрагмент коридора локализован строго по бразильскому шоссе 277, «упирающемуся» в залив Паранагуа [18]. Участие Боливии подтверждается рядом запланированных проектов по восстановлению железнодорожного сообщения с Аргентиной и строительством автомобильных путепроводов в парагвайский Чако. В действительности можно наблюдать активность лишь в процессе восстановления железнодорожного пути из аргентинского Жужуя в находящуюся на границе с Боливией трансграничную городскую агломерацию Сальвадор-Масса-Якуиба.

Ось Тропика Козерога, в отличие от других осей, практически на всем протяжении мультимодальна, т.е. предполагает наличие как автомобильного, так и железнодорожного пути. В связи с этим есть и проблемные участки, в основном на территории Парагвая, где сеть железных дорог попросту не функционирует, кроме короткого отрезка в городе Энкарнасьон на границе с Аргентиной. Крупный проект, точные сроки реализации которого не определены, касается строительства железной дороги вдоль южной границы Парагвая по течению реки Парана вплоть до так называемой тройной границы во втором по величине городе страны — Сьюдад-дель-Эсте. Примающий к нему бразильский Фос-де-Игуасу также не связан активным

железнодорожным сообщением с внутренними областями штата Парана. Высокогорный железнодорожный переход Сокомпа на границе Аргентины и Чили, заброшенный более 20-и лет, с 2014 г. вновь стал эксплуатироваться, первоначально в туристических целях («Поезд в облака») [19]. Однако в решении Рабочей группы по интеграции железнодорожных систем *COSIPLAN* от 2017 г. предусматривается, что он будет использоваться и для грузовых перевозок в рамках коридора Антофагаста — Сальта [20].

Учитывая амбициозность и технологическую сложность выполнения описанных выше проектов, было очевидно, что без помощи извне их выполнение может существенно затянуться и отвлечь на себя значительные финансовые ресурсы, а этого многие страны Латинской Америки позволить себе не могут. В прошлом роль «строительного драйвера» при реализации транспортных проектов выполняла Бразилия: например, автомобильный пограничный переход Агуа-Негра (ответвление «Кокимбо — Сан-Хуан»), включающий в себя два автомобильных туннеля [21]. Другой важной причиной, пошатнувшей общие планы реализации проектов *IIRSA*, стало фактическое приостановление работы регионального объединения *Unasur*. На данный момент организация практически не проводит рабочих встреч, а из 12 членов в ней на 2019 г. осталось только четыре. К сожалению, дальнейшая судьба *IIRSA* неопределенна, так что даже исследователи характеризуют ее перспективы как «туманные» [22]. Фактический аудит проектов не осуществляется с 2018 г.

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА КИТАЙСКОГО УЧАСТИЯ В ПРОЕКТАХ МЕЖОКЕАНИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ

С 2002 г. активность Китая в секторе транспортного строительства в Латинской Америке достигла макрорегиональных масштабов. Проекты строительства транспортной инфраструктуры стали реализовываться не только в Южной, но и в Центральной Америке, а также в странах Карибского бассейна. В последующие годы эта тенденция только усилилась. В 2010 г. китайское правительство выделило рекордный объем инвестиций на развитие региона — свыше 35 млрд долл., что превысило объемы финансирования государств Латино-Карибской Америки (ЛКА) по линии Всемирного банка и Межамериканского банка развития.

Крайне важно подчеркнуть, что условия, на которых Китай дает кредиты странам Латинской Америки, весьма благоприятные. Предоставление займов никак не связано с политическими целями. Кроме того, Китай при этом не требует соблюдения строгих экологических норм, чего нельзя сказать о международных финансовых организациях и правительствах западных стран [23]. При кредитовании китайские банки обычно выдвигают условия, связанные с необходимостью покупки оборудования китайского производства, либо с заключением соглашения о продаже на льготных условиях стратегически значимых для Пекина ресурсов (например, нефть в Венесуэле). Последнее условие для многих латиноамериканских стран представляется наиболее комфортным [24, pp. 1, 13-15]. Китай воспринимается большинством государств региона как крайне привлекательный кредитор, особенно правительствами тех стран, которым закрыт доступ к мировым рынкам капитала из-за различных санкций со стороны международных финансовых структур.

Стратегическая цель Пекина состоит в том, чтобы построить систему современных коммуникаций по всему Южноамериканскому континенту, сходящихся на тихоокеанском побережье и переходящих в морские маршруты поставок, ведущие к побережью Китая.

На 2018 г. китайские компании и банки поддержали и профинансировали 150 проектов транспортной инфраструктуры в ЛКА на общую сумму 25 млрд долл., из которых почти 40% проектов уже реализованы и сданы в эксплуатацию [25]. Особый интерес компании из КНР проявили к дорожному строительству в регионе: такие проекты составляют около трети от всего объема. Но наибольшего успеха в переговорах по сделкам китайская сторона достигла в том, что касается портовых проектов. Приобретение китайской судоходной компанией *COFCO* в 2014—2015 гг. двух терминалов в бразильском порту Сантос послужило поводом для дальнейшего расширения торговой экспансии и еще более тесного участия Китая в интеграционных проектах в Бразилии [26] и в целом в Южной Америке. Следующим закономерным шагом стало участие КНР в финансировании транспортных мегапроектов *COSIPLAN*.

Обзор межokeанических коридоров выявил тенденцию к концентрации китайских вложений по странам в зависимости от их транспортной модальности. Конкретно в Южной Америке китайские инвестиции часто направляются в железнодорожный транспорт с учетом целей китайских корпораций (*СМЕС* и др.). Тем не менее, в Перу китайская сторона заинтересована в развитии речного транспорта, а в Боливии — сети автомобильных дорог, практически не пересекающихся с железнодорожным коридором.

Проявилась также строго выраженная географическая дифференциация китайских инвестиций как по самим коридорам *IIRSA*, так и внутри территорий стран, по которым они проложены. Для визуализации этого тезиса авторы построили картосхему (см. ниже), отражающую межokeанические коридоры *IIRSA* и те их участки, которые финансируются компаниями и иными структурами из КНР. Детальный анализ китайских инфраструктурных проектов был представлен в отчете аналитического центра «Межамериканский диалог» (*Inter-American Dialogue*) в 2018 г. С учетом свежих данных, собранных авторами, можно констатировать: за исключением Центрального коридора, объединяющего как минимум три государства, китайские инвестиции концентрируются в отдельных странах (Аргентина, Перу); при этом, предоставляя кредиты, КНР игнорирует целостность проектов *IIRSA* [27].

Более того, инфраструктурные проекты, финансируемые китайской стороной, отнюдь не жестко привязаны к частям межokeанических коридоров *IIRSA*. Так, участок оси Тропика Козерога входит в сеть аргентинского государственного железнодорожного оператора Бельграно-Каргас, получившего кредит в 816,7 млн долл. по соглашению, заключенному между министерством транспорта Аргентины и четырьмя китайскими компаниями (*СМЕС*, *CRCC*, *CRRC*, *Yutong*) в 2020 г. [28]. Для китайского инвестора регион пролегания оси Тропика Козерога интересен тем, что там расположены крупные сельскохозяйственные районы Аргентины, Парагвая и Бразилии, которые специализируются на выращивании сои, сахарного тростника и табака, массово импортируемых Китаем. Боливия и Чили, в свою очередь, располагают крупными месторождениями меди, олова, лития

КИТАЙСКОЕ УЧАСТИЕ В МЕЖОКЕАНИЧЕСКИХ КОРИДОРАХ IIRSA



Источник: составлено авторами.

и других металлов, активно покупаемых китайской стороной. В Чили происходит и первичная обработка сырья — рафинирование меди. К инвестированию в ось Тропика Козерога проявили интерес не только КНР, но и другие страны Восточной Азии. Например, Республика Корея в 2014 г. вложила около 2 млн долл. в техническую проработку строительства «соевого поезда» по территории Парагвая [29].

В ряде случаев приход китайских инвесторов сильно повлиял на географию проектов. Так, изначальный план проекта *ИОС* предполагал прокладку железной и автомобильной дорог по амазонской территории Бразилии и далее через Андский хребет в Перу, однако после прихода Китая стал рассматриваться принципиально новый маршрут, преимущественно железнодорожный и включающий территорию Боливии [30]. Этот проект даже получил собственное название — *Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC)*. Изменилась и крайняя западная точка проекта *ИОС* с Байовар, порта отгрузки всей нефти северных льанос Перу, расположенного на границе с Эквадором, на перуанский порт Ило, построенный недалеко от границы с Чили. Эти изменения, безусловно, выгодны Боливии, так как страна получит выход к Тихому океану, пусть и не напрямую. Идея создания порта, аналогичного Арике, который был потерян Боливией по результатам второй Тихоокеанской войны 1879—1883 гг., стала лейтмотивом всего проекта *ИОС* и, в частности, *CFBC* для боливийского правительства. В случае реализации проекта можно будет переориентировать 95% экспортируемых товаров с порта Арика (ныне Чили) на порт Ило в Перу. Уже в октябре 2010 г. Боливия подписала с Перу соглашение, согласно которому получила в аренду на 99 лет участок прибрежной полосы в 3,6 км² южнее портового города Ило для строительства портовых сооружений и свободного транзита грузов [31].

Описанные выше изменения Китаю тоже выгодны. Он получит доступ к цветным и редкоземельным металлам Боливии — медным и марганцевым рудам, вольфраму, олову, литию и др. Больше всего (среди стран региона) китайских проектов в транспортной инфраструктуре приходится на Боливию. С 2013 г. здесь реализовано более 20 проектов по строительству дорог и мостов. Среди компаний-гигантов, участвующих в работах, со стороны Китая представлены *China Harbour Engineering (CHEC)* и *China Railway Construction Company (CRCC)*, а также нефтяные компании *Sinopet* и *Sinohydro*. Проявление повышенного интереса к Боливии, вероятно, обусловлено тем, что через нее Пекин получит прямой доступ к наиболее экономически развитым странам региона. Комплексную реализацию проекта *ИОС* Китай рассматривает как «ворота» в Южную Америку, особенно ее атлантическую часть (Бразилию и Аргентину). Переориентировав доставку грузов с морских перевозок на мультимодальные (железнодорожные и морские), Китай сможет снизить транспортные издержки почти на 40%, сократив время доставки товаров с атлантического побережья Южной Америки с нынешних 67 дней и 13 часов до предполагаемых 42 дней и 8 часов [32, pp. 7-13]. Частично также отпадет необходимость оплаты транзитной пошлины за использование Панамского канала, составляющей в среднем 400-500 тыс. долл. за контейнеровоз.

Участие Китая в проекте *Mercosur* — Чили также имеет под собой конкретную экономическую основу. Строительство двойного автомобильного туннеля Агуа-Негра протяженностью 14 км через Андский хребет облегчит

доступ странам АТР, в первую очередь Китая, к стратегически важному региону Аргентины — пампе, агропромышленному центру, а также главным экономическим центрам *Mercosur* — Буэнос-Айресу, Монтевидео и Сан-Паулу [33, pp. 30, 32-24].

Значительную часть транспортных инициатив китайское руководство рассматривает в первую очередь как звенья мегапроекта «Один пояс — один путь», который укоренился в сознании некоторых правительств стран ЛКА как способ удовлетворения растущих логистических потребностей. Именно двусторонние соглашения между КНР и государствами Южной Америки определяют пространственную структуру инвестиций из Пекина. Какие же факторы оказывают влияние на Китай как на инвестора при выборе им инфраструктурных объектов? Приведенные выше данные показывают, что потенциальный китайский инвестор заинтересован, прежде всего, в импорте стратегически значимых продуктов (как сельскохозяйственной промышленности, так и природных ресурсов) максимально эффективным способом, что лишней раз подчеркивает главную цель Пекина: извлечение собственной выгоды из латиноамериканского региона [34]. Пример Аргентины демонстрирует экспортоориентированную модель китайских инфраструктурных инвестиций: большая часть железных дорог соединяет порты (Баия-Бланка, Буэнос-Айрес) с месторождениями (крупное сланцевое месторождение Вака-Муэрта в провинции Рио-Негро) и логистическими центрами крупных сельскохозяйственных районов на периферии страны (Мендоса, Жужуй).

Целью китайских инвестиций в водные пути перуанской части Амазонии Китай является поддержание регулярной связи между бразильским Манаусом и перуанскими амазонскими портами (Борха, Юримагуас и др.), встроенными в сеть сухопутных дорог Бразилии и Перу. Реализация подобных установок, во-первых, носит долговременный характер, во-вторых, предоставляет широкий набор действий национальным и региональным властям, в том числе и касающихся экспорта полезных ископаемых.

ВЫВОДЫ

Транспортные коридоры *IIRSA* представляют собой не до конца реализованный проект крупнейшего в истории Южной Америки интеграционного блока *Unasur*. Появление этих коридоров послужило своеобразной проверкой способности *Unasur* координировать инфраструктурные проекты континентальных масштабов. Стремительно возрастающая роль АТР в торговле стран Южной Америки в XXI в. привела к выделению т.н. межокеанических транспортных осей в отдельную группу, целью которых стало уже не связывание тихоокеанского и атлантического рынка, а создание системы проектов регионального социально-экономического развития.

Начиная с 2000 г., страны — участницы каждого из пяти межокеанических коридоров детализировали план действий для их строительства, определяли систему их финансирования. Однако несогласованность и отсутствие политической воли правительств некоторых государств привели к асинхронному процессу реализации проектов, разным форматам и источникам инвестирования.

Через коррупционные скандалы, игнорирование экологических норм при планировании, наконец, общий низкий уровень ответственности за действия по реализации проектов *IIRSA* в отдельных странах указывают на сохраняющуюся неспособность южноамериканской стороны автономно осуществлять столь крупные инфраструктурные проекты в масштабах всего региона. Деградация, а точнее, фактическая ликвидация объединявшего весь континент *Unacur*, а также экономическая стагнация в ряде крупных южноамериканских стран привели к тому, что место важнейшего инвестора заняли КНР и представляющие ее компании [35].

Исследование показало, что Китай не заинтересован в инфраструктурной интеграции региона. Его инвестиции в крупные проекты закономерно направлены на извлечение собственной выгоды и не затрагивают межконтинентальные коридоры на всем их протяжении. Однако реализовать эти проекты, даже в урезанном виде, без китайских финансовых вложений сегодня невозможно. Китайские инвестиции решают важнейшую задачу повышения эффективности латиноамериканского экспорта за счет оптимизации логистических затрат и сокращения сроков поставки, что находит поддержку у национальных правительств в регионе. Основная проблема заключается в неспособности южноамериканских стран поставить перед инвестором четкие задачи, максимально учитывающие интересы принимающей стороны. Очевидно, что для этого требуется скоординированный подход всех участников проектов.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Álvarez A. Corredores bioceánicos y reordenamiento del territorio en la Argentina. VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP, 2019, 19 p.
2. Álvarez A. La transformación de los macrosistemas de transporte en América del Sur: Aportes para el estudio del Corredor Bioceánico Central. *Revista del Departamento de Geografía. FFyH – UNC – Argentina*. 2019, N 12, pp. 10-32.
3. Fernández L., Espinoza A. Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional. *Análisis Económico*, 2004, N 41, vol. 19, pp. 153-174.
4. Lunas J., Melo A., Lunas M. Desafios para o Corredor Bioceânico e suas potencialidades turísticas: a questão da livre circulação 39 de pessoas. *INTERAÇÕES*, Campo Grande, MS, v. 20, n. especial, pp. 31-43, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v20iespecial.2328>
5. Wenhong Xu, Policy Coordination Between China and Latin American Countries under the Framework of the Belt and Road Initiative. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. 2019, Vol.12, N 3. pp.131-133. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-3-129-150>
6. Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración, IIRSA. Available at: <http://IIRSA.org/Document/Detail?Id=4180> (accessed 16.03.2021).
7. Cartera de Proyectos 2015. Foro Técnico IIRSA Comité de Coordinación Técnica Available at: <https://mininterior.gob.ar/planificacion/pdf/Cartera-Proyectos-COSIPLAN-2015.pdf> (accessed 20.03.2021).
8. Castro J.V., Parimbelli M. Eje del Amazonas Ampliado, 2013. Available at: <https://geopoliticausp.files.wordpress.com/2014/09/IIRSA-2013.pdf> (accessed 20.03.2021).
9. GTE del Eje del Amazonas, IIRSA, 2013. Available at: http://www.COSIPLAN.org/admin_IIRSA_web/Uploads/Documents/ama_rio13_cartera_amazonas.pdf (accessed 20.03.2021).
10. Sánchez A.R. ¿Cuáles son las razones de la fiscalía para formalizar investigación por el caso IIRSA Norte? *El Comercio*, 19.06.2020. Available at: <https://elcomercio.pe/politica/odebrecht-por-que-la-fiscalia-ha-decidió-formalizar-una-investigación-contra-ppk-por-el-caso-IIRSA-norte-caso-lava-jato-noticia/?ref=ecr> (accessed 18.03.2021).

11. Concesionaria Puerto Amazonas firma contrato de concesión de puerto de Yurimaguas-Nueva Reforma. *Biznews*, 31.05.2011. Available at: <http://biznews.pe/noticias-empresariales-nacionales/concesionaria-puerto-amazonas-firma-contrato-concesion-puerto-yuri> (accessed 18.03.2021).
12. Collyns D. Hidrovía Amazónica respaldada por China inmersa en información turbia. *Diálogo Chino*, 13.09.2019. Available at: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/30190-hidrovia-amazonica-respaldada-por-china-inmersa-en-informacion-turbia/> (accessed 18.03.2021).
13. Helios Escalante Moreno. Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana (IIRSA COSIPLAN): neoextractivismo y emergencia de Brasil y China en América Latina. *HALAC – Historia Ambiental, Latinoamericana y Caribeña*. 2018, vol. 9, N 1, pp. 77-113.
14. Corredor Bioceánico Central que unirá a Perú y Brasil, IIRSA. Available at: <http://www.IIRSA.org/News/Detail?Id=139> (accessed 06.03.2021).
15. Norpatagónico del Eje Sur. Ministerio del Interior, Argentina. Available at: <https://www.argentina.gob.ar/secretaria-de-provincias/norpatagonico-del-eje-sur> (accessed 18.03.2021).
16. Estadística. Subsecretaría de Turismo Chileno. Available at: <http://www.subturismo.gob.cl/documentos/estadisticas/> (accessed 06.03.2021).
17. Planes por corredor ferroviario bioceánico entre Argentina y Chile siguen adelante. *BNAmericas*, 11.03.2021. Available at: <https://www.bnamericas.com/es/noticias/planes-por-corredor-ferroviario-bioceanico-entre-argentina-y-chile-siguen-adelante> (accessed 18.03.2021).
18. Eje de Capricornio, IIRSA. http://www.IIRSA.org/admin_IIRSA_web/Uploads/Documents/lb09_seccion3_eje_capricornio.pdf (accessed 21.03.2021).
19. Vuelven los trenes chinos: Fernández firmó un acuerdo por 4.695 millones de dólares. *Negocios & Política*, 11.12.2020. Available at: <https://negocios.com.ar/negocios/economia/vuelven-los-trenes-chinos-fernandez-firmo-un-acuerdo-por-4-695-millones-de-dolares/> (accessed 18.03.2021).
20. Reunión del GT sobre Integración Ferroviaria, IIRSA 2017. Available at: <http://www.IIRSA.org/El/Event/Detail?Id=388> (accessed 21.03.2021).
21. Мацур В.А. Трансграничные связи Аргентины и Чили: современное состояние и перспективы развития. *Латинская Америка*. М. 2017, № 10, сс. 58-70. [Matsur V.A. Transgranichnye svyazi Argentiny i Chili: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya [Cross-border relations between Argentina and Chile: current state and development prospects]. *Latinskaya Amerika*. Moscow, 2017, N 10, pp. 58-70 (In Russ.).
22. Хейфец В.Л., Хадорич Л.В. Союз южноамериканских наций: туманные перспективы. *Мировая экономика и международные отношения*. 2019, Т. 63, № 2, сс. 85-93. [Kheifets V.L., Khadorich L.V. Soyuz yuzhnoamerikanskih nacij: tumannye perspektivy [The Union of South American Nations: vague prospects]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. 2019, T. 63, N 2, pp. 85-93. (In Russ.).
23. Xi's Latin America Tour. Available at: <https://chinaandlatinamerica.com/2014/07/29/xis-latin-america-tour-an-overview-from-ifeng-com/> (accessed 21.02.2021).
24. The New Banks in Town. Chinese Finance in Latin America. Available at: https://www.bu.edu/pardee/files/2013/07/The-New-Banks-in-Town_English.pdf (accessed 21.02.2021).
25. China's Transport Infrastructure Investment in LAC. Available at: <https://www.thedialogue.org/blogs/2018/11/chinas-transport-infrastructure-investment-in-lac-five-things-to-know/> (accessed 07.03.2021).
26. Pennaforte Ch., Bones N.K. China's Influence in Latin America in the Brazilian Case (2002-2018). *Vestnik RUDN, International Relations*. 2020, Vol.20, N 2, pp. 401-403.
27. China's Transport Infrastructure Investment in LAC: Five Things to Know. *The Dialogue*, 2018. Available at: <https://www.thedialogue.org/blogs/2018/11/chinas-transport-infrastructure-investment-in-lac-five-things-to-know/> (accessed 07.03.2021).
28. Meoni recorrió cinco provincias para brindar detalles del acuerdo para inversiones con China para reactivar los ferrocarriles. *Séptimo Cielo*, 20.12.2020. Available at: <http://7mocielo.com.ar/novedades-ver.html?id=3354> (accessed 21.03.2021).
29. El «Eje Capricornio», corredor bioceánico carretero-ferroviario, RMF. Available at: <http://rm-forwarding.com/2014/04/01/el-eje-capricornio-corredor-bioceanico-carretero-ferroviario/> (accessed 21.03.2021).
30. El ferrocarril interoceánico chino y nuestra desordenada visión de Desarrollo. Available at: <https://www.actualidadambiental.pe/el-ferrocarril-interoceanico-chino/> (accessed 12.03.2021).
31. Peru Gives Bolivia Shore, *The Guardian*. Available at: <https://www.theguardian.com/world/2010/oct/20/peru-gives-bolivia-pacific-shore> (accessed 01.04.2021).

32. Corredor ferroviario bioceánico central. Presentación CFBC. Available at: http://IIRSA.org/admin_IIRSA_web/Uploads/Documents/PresentaciónCFBCBoliviaAnexo3.pdf (accessed 01.04.2021).

33. Eje MERCOSUR – Chile, Informe Final. Available at: http://www.IIRSA.org/admin_IIRSA_web/Uploads/Documents/iprlg_informe_final_gp4%20mercotur_chile%20.pdf (accessed 01.04.2021).

34. Яковлев П.П. Экономическая экспансия Китая в Латинской Америке. Китай в мировой экономике и международном бизнесе. Монография. Под научной редакцией Р.И. Хасбулатова, С.В. Ивановой. М., 2019, сс. 80-92. [Yakovlev P.P. Ekonomicheskaya ekspansiya Kitaya v Latinskoj Amerike. Kitaj v mirovoj ekonomike i mezhdunarodnom biznese. Monografiya. Pod nauchnoj redakciej R.I. Hasbulatova, S.V. Ivanovoj [China in the global economy and international business]. Moscow, 2019, pp. 80-92. (In Russ.).

35. Lavut A.A. La Iniciativa China “La Franja y La Ruta” y Los Países de América Latina y el Caribe. *Iberoamérica*, 2018, vol.2, pp. 42-67.

Pavel A.Kuchinov (kupalex-mgu@mail.ru)

Research Scientist, Center of economic studies, Institute of Latin America, Russian Academy of Sciences

B.Ordynka Str., 21, 115035 Moscow, Russian Federation

Vladimir A.Matsur (m1434@yandex.ru)

Research Scientist, Center of economic studies, Institute of Latin America, Russian Academy of Sciences

B.Ordynka Str., 21, 115035 Moscow, Russian Federation

South American interoceanic transport corridors. An instrument of intra-regional integration and Chinese economic influence

Abstract. Since the XXI century the majority of South American countries call to create large integration transport corridors that provide interconnections between different parts of the region. The authors studied the projects of multimodal transport corridors implemented by the South American organization IIRSA (Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America), the purpose of which is the connection of the coasts of two oceans: the Atlantic and the Pacific. Analyzing the situation related to the latest Chinese investment and construction projects in South America within the framework of The Belt and Road Initiative, the authors question the feasibility and prospects the effectiveness of IIRSA's priority megaprojects. According to the developers, such initiatives, embodying infrastructure integration in the region, should contribute not only to the economic growth of the participating countries, but also to greater access to the global market for finance and services. The authors consider, although, that it is likely that this initiative risks being transformed into a tool for realizing China's economic and political interests.

Key words: interoceanic corridors, transport infrastructure, ports, UNASUR, China, investments.

DOI: 10.31857/S0044748X0017108-7

Received 10.05.2021.