

Развитие экономического коридора в Юго-Восточной  
Азии:  
GMS (СБМ), IMT-GT (Треугольник роста Индонезия-  
Малайзия-Таиланд) , и VIMP-EAGA (Зона роста Бруней-  
Индонезия-Малайзия-Филиппины)

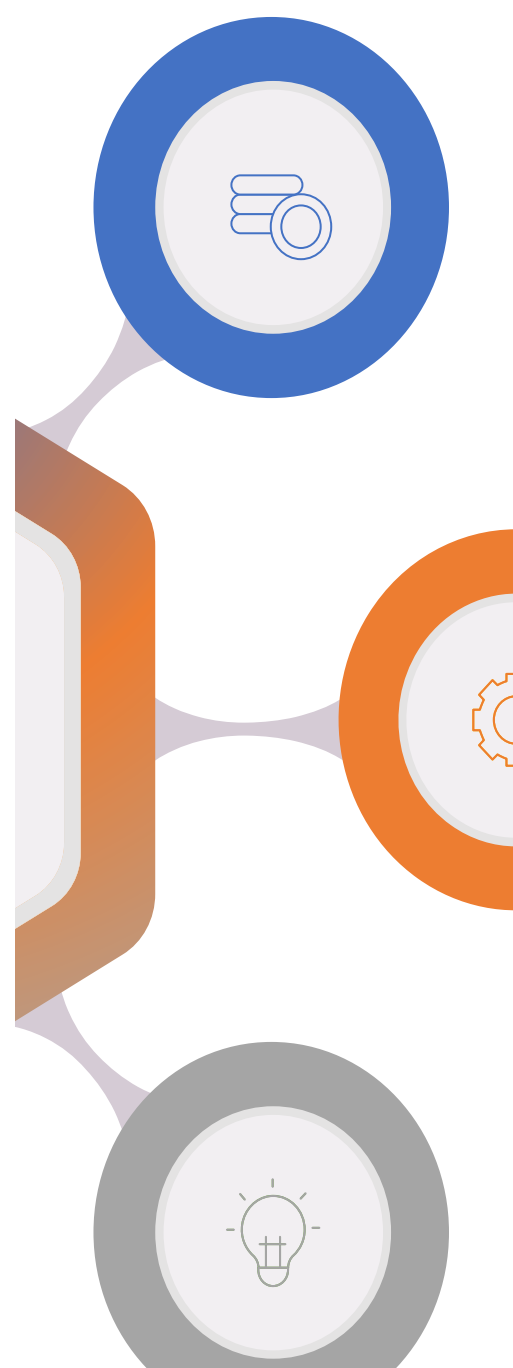
Антонио Рессано Гарсия

Главный специалист по региональному сотрудничеству  
Региональный департамент Юго-Восточной Азии, ADB

*The views expressed in this material are the views of the author/s and do not necessarily reflect the views or policies of the Asian Development Bank, or its Board of Governors, or the governments they represent. ADB does not guarantee the accuracy of the data included in this presentation and accepts no responsibility for any consequence of their use. The countries listed in this presentation do not imply any view on ADB's part as to sovereignty or independent status or necessarily conform to ADB's terminology.*



## Содержание презентации

1. СБМ (GMS)
  2. Треугольник роста Индонезия-Малайзия-Таиланд (IMT-GT)
  3. Зона роста Бруней-Индонезия-Малайзия-Филиппины (BIMP-EAGA)
  4. Выводы
- 

# 1. Экономические коридоры СБМ



Основана в **1992 году** при содействии ADB для расширения экономического сотрудничества в субрегионе.

**Страны:** Камбоджа, Китайская Народная Республика (Юньнань и Гуанси), Лаосская НДР, Мьянма, Таиланд, и Вьетнам

**Стратегические приоритеты:**

Правило “3Cs” – Сообщество, Связность, Конкурентоспособность  
Ориентированное по видам деятельности и на результат

**Подход экономических коридоров** к субрегиональному развитию, принятый в 1998 году для преобразования транспортных коридоров СБМ в экономические коридоры для стимулирования трансграничной торговли и инвестиций, а также увеличения доходов и занятости вдоль и вокруг основных маршрутов коридоров.

# 1. Экономические коридоры СБМ

## Эволюция подхода экономического коридора в СБМ



# 1. Экономические коридоры СБМ

## Стратегии и планы действий (SAP) для EWEC, NSEC и SEC (2008–2015 гг.)



- Подготовленные оценки коридоров: социально-экономические характеристики, потенциал развития, сравнительные преимущества, ограничения и проблемы, возможности сотрудничества.
- Подготовленные стратегические направления и планы действий для EWEC, NSEC и SEC
- Рассмотрение реализации Стратегий и Планов действий в 2015 году

## Оценка экономических коридоров СБМ (2016-2017 гг.)



- Структура развития коридоров и направления будущих инвестиций и других мер
- Физическое состояние транспортной инфраструктуры и пограничных пунктов
- Указание экономического потенциала коридоров путем сбора данных о SEZ, инвестиционных возможностей, приграничной торговли и туристических достопримечательностей.



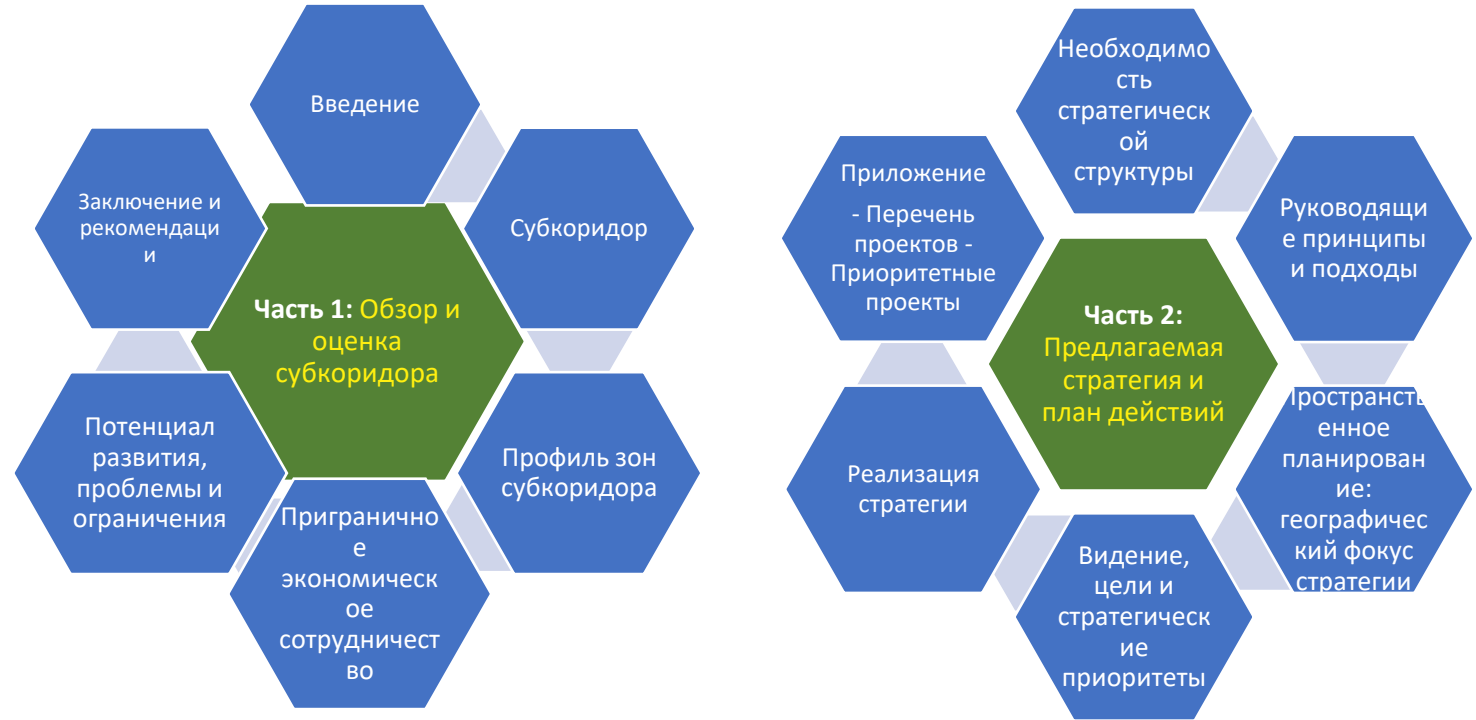
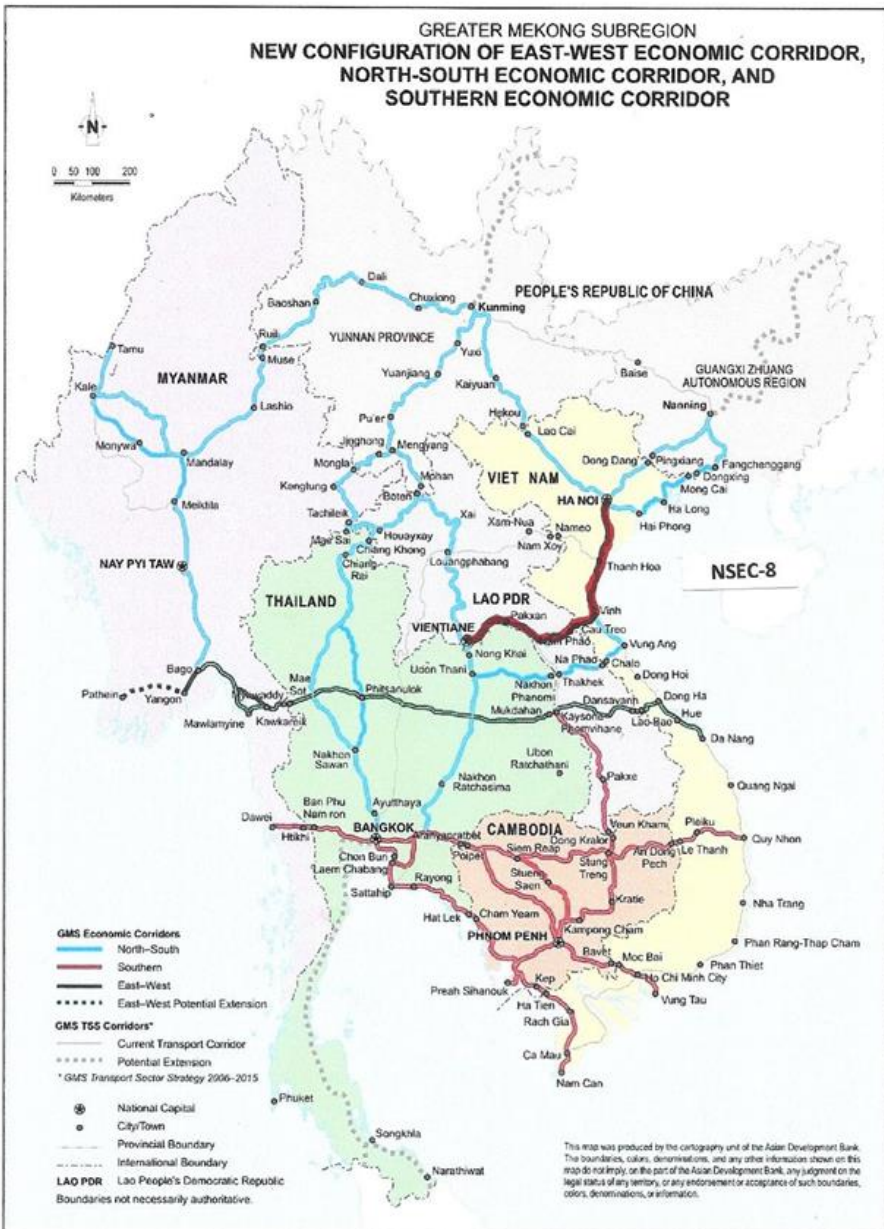
## Обзор конфигурации экономических коридоров СБМ (2017-2018 гг.)



- Коридоры расширились, включив в себя и связав все столицы СБМ и крупные экономические центры.
- Коридоры связаны с основными морскими воротами и промышленными узлами..
- Основные торговые потоки отражаются в выравнивании экономических коридоров.

# 1. Экономические коридоры СБМ

## Планирование уровня субкоридора и участка коридора



- Исследования, которые помогут в планировании, инвестиционной программе и принятии решений по развитию территорий вдоль и вокруг участков субкоридора.
- Субкоридор Куньмин-Жуйли-Мандалай-Янгон-Тилава в Мьянме и КНР (NSEC-5) завершен в 2019 году.
- Субкоридор Вьентьян-Паксан-Винь-Ханой в Лаосской Народно-Демократической Республике и Вьетнаме (NSEC-8) продолжается в 2023 году.

## 2. Экономические коридоры Треугольника роста Индонезия-Малайзия-Таиланд (IMT-GT)



Основанный в **1993** году, IMT-GT обеспечивает субрегиональную основу для ускорения экономического сотрудничества и интеграции государств-членов и провинций трех стран.

Субнациональное членство: **32 провинции и штата** — 10 провинций на Суматре, Индонезия; восемь штатов в **Малайзии**; и 14 провинций в **Таиланде**.

**Развитие экономических коридоров как одного из основных направлений** с 2007 года с выявлением и определением 5 экономических коридоров.

### IMT-GT Roadmap 2007-2011

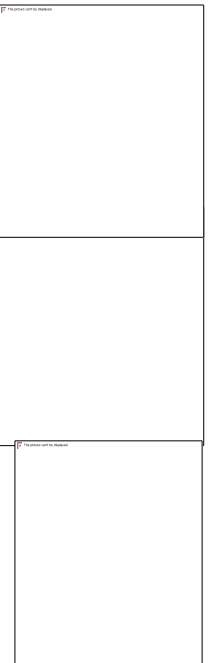
- economic corridors as a key anchor for clustering major economic activities in the subregion
- Economic corridors as “trunklines”

### IMT-GT IMPLEMENTATION BLUEPRINT 2012-2016

- economic corridors as flagship initiatives
- Priority projects in economic corridors identified

### IMPLEMENTATION BLUEPRINT 2017-2021

- Economic corridors as a spatial focus to realize Vision 2036 objectives



### ЗАПРОС НА РАССМОТРЕНИЕ И ОЦЕНКУ

Видимый прогресс в обеспечении связности инфраструктуры и развитии пунктов пропуска через границу. Правительства реализовали проекты в экономических коридорах, что привело к определенной экономической активности в этих зонах.

Любой прогресс в развитии экономического коридора является результатом национальных инициатив, проверенных платформой IMT-GT, а не основанного на фактических данных субрегионального планирования в масштабе всего коридора.

Стратегические рамочные документы IMT-GT не обеспечили четких рамок для развития экономического коридора на субрегиональном уровне. Никаких контрольных показателей для измерения эффективности коридора не установлено.



В 2018 году страны-члены согласились провести обзор существующих экономических коридоров IMT-GT – первое мероприятие, которое рассматривает экономические коридоры в более широкой перспективе.



### РЕЗУЛЬТАТЫ ОБЗОРА И ОЦЕНКИ



- Прогресс в обеспечении дорожного сообщения в коридорах



- Железнодорожное сообщение отстает от автомобильного
- Необходимо автомобильное и железнодорожное сообщение с портами.



- (Некоторые) морские связи не были реализованы



- Прямые рейсы внутри коридоров ограничены
- Столицы имеют воздушное сообщение



- Трансграничная инфраструктура в хорошем состоянии
- Достаточное количество посадочных пунктов пропуска (ППГ)



- Трансграничная торговля существенно не увеличилась за последние 4 года



- Провинции и штаты играют решающую роль в цепочке создания стоимости пальмового масла, каучука и халляльных продовольственных продуктов.

### РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЗОРУ И ОЦЕНКЕ



- Дорожное сообщение второго поколения



- Расширение мультимодального сообщения вдоль Малаккского пролива (автомобильно-железнодорожное сообщение с портами)



- Содействие торговле как наземным, так и морским транспортом



- Реконфигурированные экономические коридоры образуют сеть



- Пространственное развитие координируется в рамках подхода IMT-GT в целом



- Активизировать инициативы по цепочке создания стоимости



- Узлы взаимосвязи для скоординированного планирования экономических коридоров на местном уровне
- Прагматичный, поэтапный и действующий на местном уровне институциональный механизм

### 3. Экономические коридоры Зоны роста Бруней-Индонезия-Малайзия-Филиппины (BIMP-EAGA)



Основана в **1994** году в **Брунее-Даруссаламе, Индонезии, Малайзии, Филиппинах.**

**Два (позже три) экономических коридора** были впервые определены в 2007 году в рамках «Основы связности».

Начиная с **Плана реализации 2012–2016 гг.**, развитие экономических коридоров обеспечивает пространственную направленность проектных инвестиций по всем направлениям BIMP-EAGA.

**Видение BIMP-EAGA (2017–2025)** признает необходимость оценки и пересмотра своего подхода к развитию экономических коридоров..

<b>WBEC</b>	Экономический коридор Западного Борнео
<b>EBEC</b>	Экономический коридор Восточного Борнео
<b>GSSC</b>	Экономический коридор Большого Сулу-Сулавеси

## ОБЗОР И ОЦЕНКА НА 2023–2024 ГГ.: ЦЕЛИ

**1** Анализ состояния физического подключения и пробелов

**2** Изучение преимуществ, побочных эффектов, потенциала роста и инвестиций.

**3** Определение потенциала для расширения и рекомендации относительно новых маршрутов; узлов

**4** Стратегическая значимость экономических коридоров (национальных и субрегиональных)

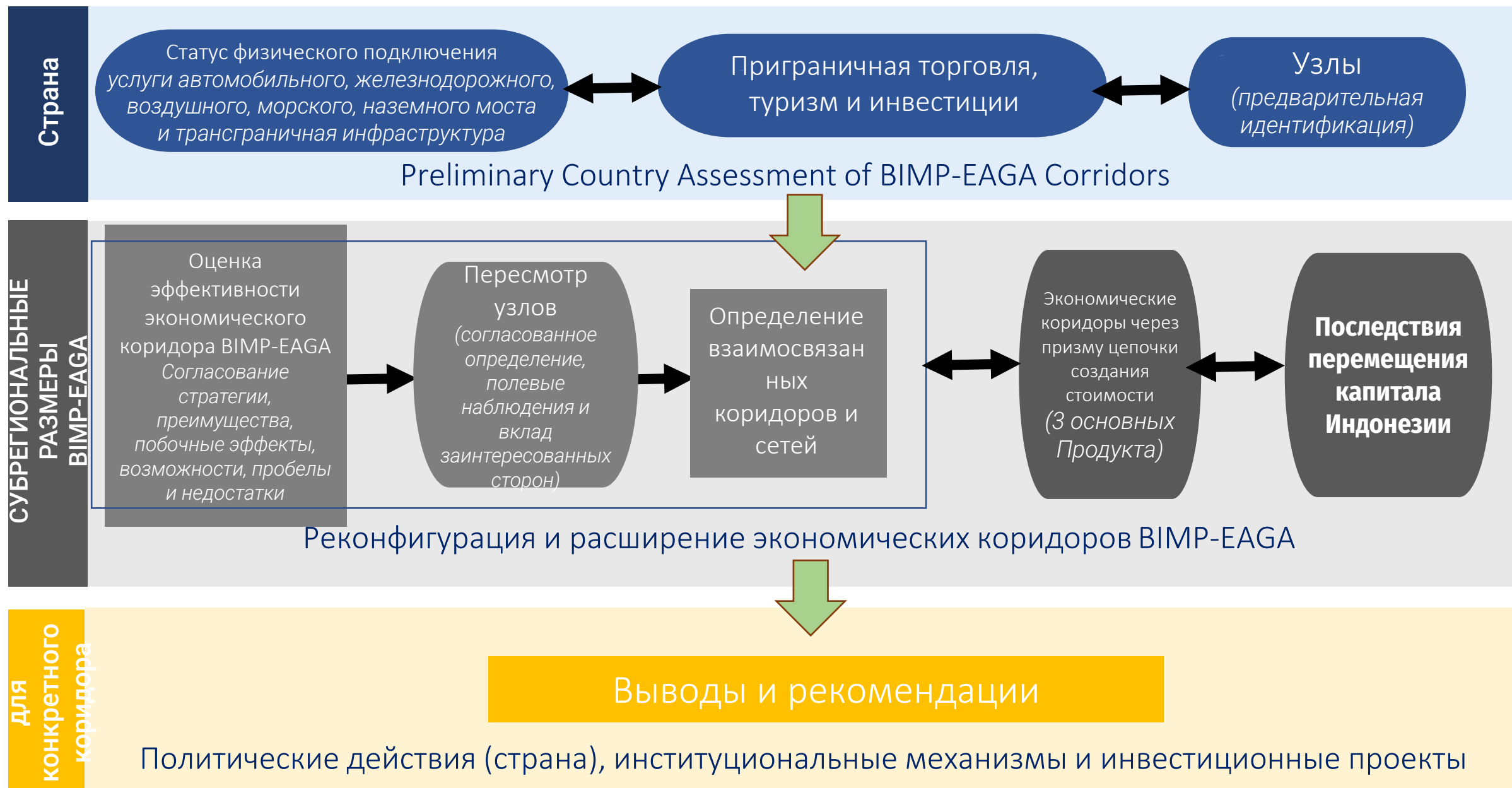
**5** Последствия переноса столицы Индонезии в Нусантару

**6** Оценка связи и новые сети коридоров

**7** Определение портфеля инвестиционных проектов

**8** Рекомендация относительно политических действий и улучшения существующих механизмов развития экономических коридоров.

### 3. Экономические коридоры Зоны роста Бруней-Индонезия-Малайзия-Филиппины (BIMP-EAGA)



## 4. Выводы: Факторы успеха развития экономического коридора

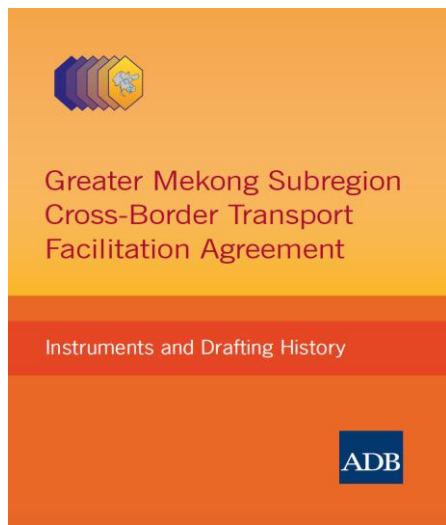
- 1 Физическая инфраструктура дополнена нематериальной инфраструктурой
- 2 Тщательное рассмотрение узлов конфигурации коридора
- 3 Усиление сетевого эффекта за счет взаимосвязей коридоров
- 4 Согласование с цепочками создания стоимости
- 5 Механизмы управления с эффективным участием на всех уровнях

# 4. Выводы: Факторы успеха развития экономического коридора

## Развитие экономического коридора: этапы и факторы



### Пример: Экономические коридоры СБМ



- СВТА было подписано в 1999 году и ратифицировано в 2015 году странами СБМ. Это единый правовой инструмент, объединяющий все ключевые нефизические меры для эффективного трансграничного наземного транспорта.
- Предназначен для дополнения крупных (постоянных) инвестиций в физическую инфраструктуру, обеспечивая перемещение товаров, пассажиров и транспортных средств.
- С 2019 года пакет реализации СВТА «Ранний сбор урожая» ориентирован на немедленную реализацию положений, которые могут быть реализованы. Это балансирует между необходимостью обновления положений СВТА и немедленной реализацией.

#### СБМ с или без СВТА?



##### без СВТА...

- Можно использовать неполные и/или непроверенные региональные (АСЕАН) и многочисленные двусторонние соглашения, но с ограничениями и сложностями, продолжающимися расти.
- Нет транзитных соглашений для КНР (без доступа к ACTS)
- Меньше обозначенных маршрутов и пограничных переходов?
- Снижение доходности инвестиций в инфраструктуру
- Конкуренционные недостатки для бизнеса и торговли

##### с СВТА...



- Дополняет региональные (АСЕАН) обязательства и устраняет необходимость в большинстве двусторонних соглашений с 500 транспортными средствами на каждую Договаривающуюся сторону.
- Может предоставить транзитные решения для КНР и третьих стран (но должно быть согласовано с ACTS)
- Может увеличить маршруты и количество пересечений границ (АСЕАН+)
- Более высокая прибыль от инвестиций в инфраструктуру
- Конкуренционные преимущества для субрегионального бизнеса и торговли



## 4. Выводы: Тщательное обозначение узлов конфигурации коридора

Выявленные узлы должны представлять собой точки или территории, которые выполняют **каталитическую роль** в коридоре и имеют потенциал внести вклад в торговлю и экономический рост за счет использования инфраструктурных связей.

Компактные, транзитно-ориентированные территории вдоль транспортного коридора или с некоторой концентрацией экономической деятельности.

Стратегические точки в коридоре, где сходятся или группируются люди, производственные площади и транспортные маршруты.

**УЗЛЫ**

Точки пересечения двух или более транзитных маршрутов или способов передвижения.

Для данного коридора важны **взаимосвязанные роли или непрерывность различных узлов**, что подчеркивает необходимость тщательного планирования сопоставления или совместного размещения различных узлов.

## 4. Выводы : Усиление сетевых эффектов за счет конфигурации коридора

Например: Экономические коридоры Зоны роста Бруней-Индонезия-Малайзия-Филиппины (BIMP-EAGA)

**Основные узлы или крупные экономические центры** необходимо определить с точки зрения их роли в экономических коридорах; обеспечить основу для реконфигурации и расширения

### Предварительная оценка узлов экономического коридора BIMP-EAGA

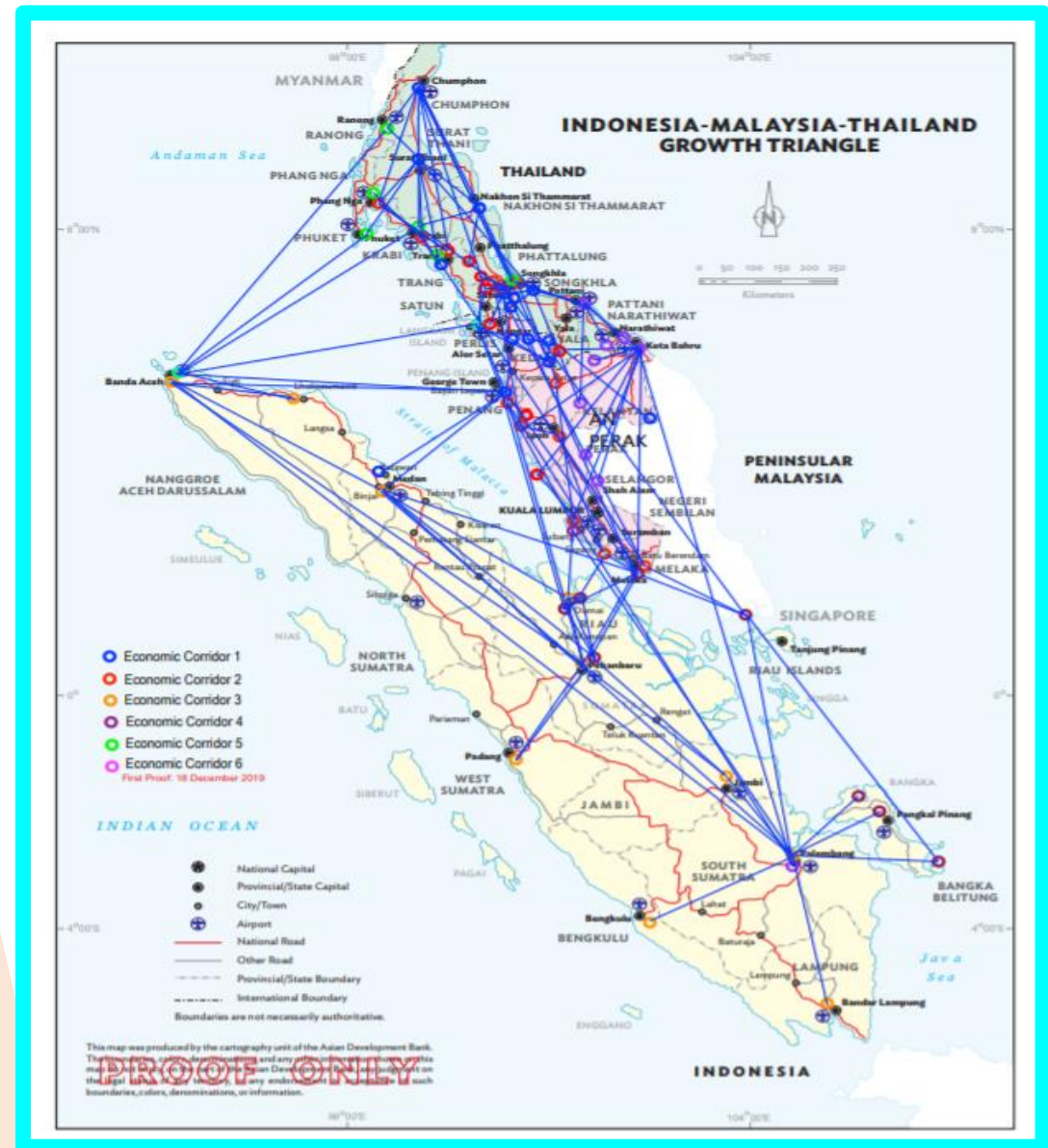
- **Коммерческие узлы:** либо служат посредниками в цепочке поставок, либо конечными узлами притока и оттока товаров.
- **Пограничные узлы:** места вблизи национальных границ, которые облегчают перемещение товаров и людей.
- **Узлы межсетевого интерфейса :** конечная точка, обеспечивающая доступ к международным рынкам
- **Туристические узлы:** центры туристической деятельности.

### Дополнительные узлы экономического коридора BIMP-EAGA

- **Столичные узлы:** главный городской и административный центр(ы) провинции(й) и штата(ов)
- Указание **узлов пунктов пересечения границы (ППГ):** объекты CIQS, которые облегчают въезд и выезд товаров и людей через границы.
- **Порты морских ворот:** оказать содействие BIMP-EAGA в расставлении приоритетов в перевозке грузов и пассажиров и обеспечении большой ясности в стратегическом подходе к морскому сообщению; приоритетных портов, определенных в Меморандуме о морских связях

## 4. Выводы: Усиление сетевых эффектов посредством взаимосвязи коридоров

Реконфигурация экономических коридоров и определение узлов, в том числе узлов связи, могут сформировать сеть коридоров. Узлы взаимосвязи связывают два или более экономических коридоров и позволяют им функционировать как сеть, а не как отдельные коридоры.





Картирование цепочки создания стоимости должно включать аспекты транспортной географии, физической инфраструктуры и логистики. Время, расстояние и другие затраты на транспортировку будут определять оптимальную географическую организацию производства. **Картирование цепочки создания стоимости не может быть отделено от планирования транспортных и экономических коридоров.**

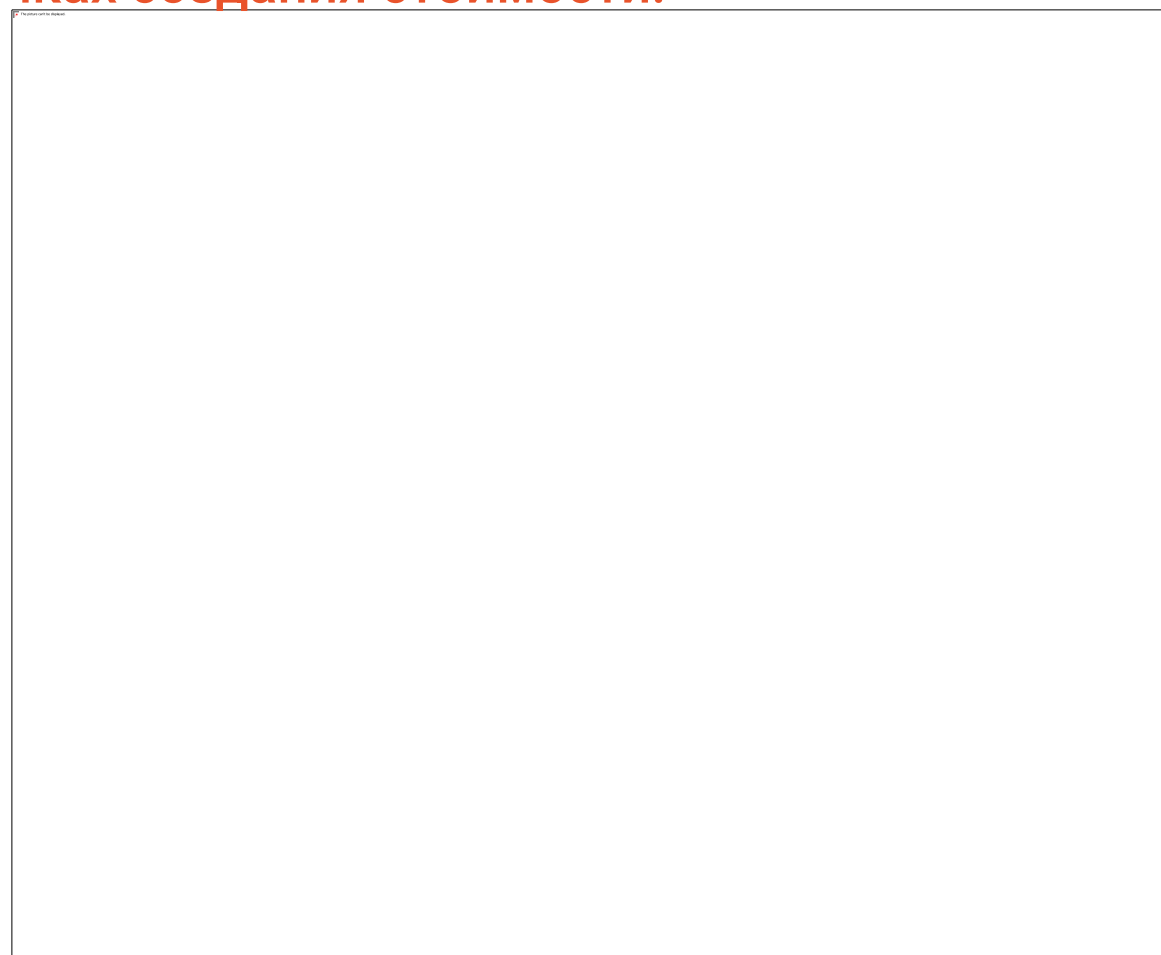
Без сопутствующей политики и программ неэффективность экономических коридоров может ослабить сравнительное преимущество данного продукта в цепочке создания стоимости.



## 4. Выводы: Согласование экономических коридоров и цепочек добавленной стоимости

Например: Экономические коридоры Треугольника роста Индонезия-Малайзия-Таиланд (IMT-GT)

Обзор развития экономических коридоров IMT-GT включает выявление провинций/штатов и узлов, которые доминируют в процессах производства, переработки и распределения в трех основных цепочках создания стоимости.



## 4. Выводы: Механизмы управления – эффективное участие на всех уровнях

### Заблуждения

экономический коридор =  
транспортный коридор

пространственное планирование =  
планирование коридора

сопоставленные национальные  
коридоры = региональный  
экономический коридор

Отсутствие четкого и хорошо развитого механизма координации  
развития экономических коридоров.

### УСТРАНЕНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОГО РАЗРЫВА

Транснациональ  
ный

Межюрисдикцио  
нный

Многосекторальн  
ый

Контекстуальный

Разнообразие  
заинтересованных сторон

Прагматичные, поэтапные и действующие на местном уровне институциональные механизмы  
для улучшения координации развития экономических коридоров с акцентом на местные заинтересованные  
стороны

## 4. Выводы: Механизмы управления – эффективное участие на всех уровнях

Например: Экономические коридоры Треугольника роста Индонезия-Малайзия-Тайланд (IMT-GT)

### Технология сравнения "снизу вверх": на местном уровне, прагматичный, поэтапный подход

Уровни провинции и штата  
(транснациональный)

#### Национальные секретариаты CMGF

Содействовать лучшему пониманию и оценке концепции экономических коридоров посредством проведения мероприятий

Поощрять регулярные встречи групп провинций и штатов в данном коридоре для планирования трансграничных инициатив.

Поддерживать диалог групп частного сектора о деловых возможностях, ориентированных на цепочки создания

СТОИМОСТИ.

Национальный уровень

#### Национальный секретариат

Содействовать созданию национального секретариата CMGF.

Тесно координировать свои действия с национальными секретариатами CMGF (или местными лидерами) и определять критические точки взаимодействия с отраслевыми инициативами.

Включите представителей провинций/штатов в комитеты по оценке проектов или группы реализации проектов.

Субрегиональный уровень  
(Транснациональный)

#### CIMT

Расширить базу данных CIMT, включив в нее базу данных проектов экономических коридоров. Создать портал

экономических коридоров IMT-GT, связанный с национальными

порталами

При необходимости вовлекайте представителей провинций или штатов в группы конвергенции.





# Спасибо!

Антонио Рессано Гарсия  
Главный специалист по региональному сотрудничеству  
Региональный департамент Юго-Восточной Азии, ADB

[aressano@adb.org](mailto:aressano@adb.org)

