

Суша – морю: Проблемы в реализации трансокеанских транспортных коридоров в Южной Америке как альтернатива Панамскому каналу

Попов Михаил Дмитриевич

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет мировой политики, Москва, Россия
E-mail: dilirius03@gmail.com

Современная система международных отношений находится в периоде кардинальных трансформаций. Характер происходящих изменений варьируется от концепции перехода к полицентричному миропорядку и до разрушения всей современной миросистемы, согласно теории И. Валлерстайна. Тем не менее, процесс разрушения прежнего порядка неразрывно связан с формированием нового, элементы которого уже начинают проявляться в настоящее время. В частности, эти изменения затрагивают и структуру международной торговли, что наиболее ярко отразилось в ситуации с пересмотром правил допуска американских судов в Панамский канал в феврале 2025 г. в сторону снижения издержек на их проход. Отсюда, с одной стороны, возрастает желание периферийных государств предложить свои альтернативы для организации торговых маршрутов, а с другой – существует определенный спрос на это со стороны ведущих государств. Наиболее ярким отражением этого процесса стала разработка проекта строительства канала в Никарагуа, которым до недавнего времени занималась гонконгская компания [3]. Вместе с тем, на фоне переговоров по обоим каналам в тени остается другая альтернатива текущим торговым маршрутам – трансокеанские железнодорожные коридоры в Южной Америке, которые так же рассчитаны на привлечение мировых цепочек поставок.

В целом существует достаточно много подобных проектов, которые проходят через разное число стран континента, имеют разную протяженность, но объединены общей идеей по связке атлантического и тихоокеанского побережий Южной Америки сетью железных дорог. С другой стороны, единство всех проектов обеспечивается фактической общностью проблем, мешающих доведению маршрутов до рабочего состояния. По этой причине проблемы в реализации транспортных коридоров будут рассмотрены на примере «Центрального трансокеанского железнодорожного коридора» («Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC)»), названного бывшим министром иностранных дел Аргентины, Гилермо Дитрихом, «Панамским каналом XXI века» [4].

Всего коридор должен проходить по территории трех государств: Бразилии, Боливии и Перу. Протяженность маршрута составит 3775 км., а он сам соединит порт Суарес в Бразилии и порт Ило в Перу. В дальнейшем также возможны варианты расширения инфраструктурной сети коридора за счет подключения его к другим портам, например, Чанкай – крупнейшему в Южной Америке. Его ключевой выгодой станет значительное снижение расходов на транспортировку грузов от одного побережья к другому, а также – сокращение времени их доставки до азиатских рынков почти в два раза.

Поскольку выгода от проекта достаточно крупная, страны МЕРКОСУР уже находятся в состоянии его реализации, которая, однако, наталкивается на ряд факторов, ключевым из которых является проблема финансового обеспечения процесса строительства. Общая стоимость проекта оценивается в 10 млрд. долл., которую, по последним данным, может отчасти покрыть китайский консорциум Cosco Shipping Ports [1]. В то же время сами капиталовложения пока сделали не были, что особенно показательно с учетом существования подобного опыта некоторое время назад.

Одной из главных проблем СФВС является необходимость в реконструкции боливийской железнодорожной сети. На территории страны располагаются две ветки: одна находится в западной части страны и идет вдоль Анд в сторону чилийского побережья, другая – проложена в боливийской сельве и уходит в Бразилию. При этом соединение между ними отсутствует, а рельеф местности лишь усложняет реализацию проекта. Его планировалось завершить путем привлечения средств Межамериканского банка развития в объеме 7-ми млрд. долл., причем стадия подготовки основных положений проекта должна была завершиться еще в июле 2024 года, однако до сих пор никаких мероприятий проведено не было, а сами средства не выделялись [2]. Более того, перуанская сторона также медлит с продвижением строительства ее участка [1].

Таким образом, трансокеанские железнодорожные коридоры являются разрабатываемой альтернативой уже существующим транспортным коммуникациям, что особенно актуально в контексте роста мировой напряженности и борьбы крупных держав за снижение собственных издержек от участия в мировой экономике. Вместе с тем, несмотря на оптимистичные прогнозы от реализации проектов, они, с одной стороны, требуют значительных капиталовложений, а с другой, - дадут прибыль лишь в долгосрочной перспективе, причем она становится ниже с учетом достаточно нестабильной политической обстановки в странах региона и проблем с обеспечением безопасности. В результате представляется возможным предположить, что обозначенные коридоры не будут реализованы в ближайшей перспективе.

Источники и литература

- 1) Corredor Ferroviario Bioceánico Central unirá Perú con Brasil: el proyecto más caro de América Latina [Электронный ресурс] // Uu.press. – Режим доступа: <https://www.uypress.net/Economia/Corredor-Ferroviario-Bioceanico-Central-unira-Peru-con-Brasil-el-proyecto-mas-carro-de-America-Latina-uc140708> (дата обращения: 02.03.2025).
- 2) Ficha de proyecto [Электронный ресурс] // COSIPLAN. – Режим доступа: https://iirs.a.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1351 (дата обращения: 02.03.2025).
- 3) La mayor obra de ingeniería de la historia: el proyecto del canal interoceánico de Nicaragua [Электронный ресурс] // El Economista. – Режим доступа: <https://www.eleconomista.es/podcasts/noticias/13210724/02/25/la-mayor-obra-de-ingenieria-de-la-historia-el-proyecto-del-canal-interoceanico-de-nicaragua.html> (дата обращения: 02.03.2025).
- 4) Revista PARLASUR [Электронный ресурс] // Parlamento MERCOSUR. – Режим доступа: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/file/22473/1/revista-40--julio-2024-es.pdf> (дата обращения: 02.03.2025).