

Транспортные проекты РФ, РК и КНР как способ продвижения своих интересов в Северной Корее

В последние годы деятельность руководства КНДР становится одним из ключевых факторов, влияющим на политическую и военно-стратегическую ситуацию в Северо-Восточной Азии. За период нахождения у власти Ким Чен Ына уже отмечалась активизация контактов Северной Кореи с внешним миром, которая впоследствии сменилась четвёртыми ядерными испытаниями и формированием реальной угрозы возникновения военного конфликта в АТР. В 2018 г. столь напряжённая ситуация вновь сменилась активностью Северной Кореи в выстраивании политического диалога с внешним миром. Ким Чен Ын стал первым лидером КНДР, ступившим на землю Южной Кореи, а Дональд Трамп – первым Президентом США, побывавшим в Северной Корее.

В свою очередь Китай, Россия и Южная Корея, имеющие сухопутную границу с КНДР, отреагировали на дружественную дипломатическую линию Северной Кореи и активизировали свои контакты с Пхеньяном, предложив ряд собственных экономических инициатив. При этом для каждой из приграничных с Северной Кореей стран первичным инструментом установления и развития двусторонних отношений с КНДР являются транспортные проекты. В данном случае каждое государство преследует различные задачи, обусловленные историческим ходом развития отношений с КНДР, текущим состоянием товарооборота, а также характером нынешнего политического диалога.

Как следствие, целью статьи является выявление тех намерений, которые преследует каждое из соседствующих с КНДР государств при инициации и реализации транспортно-логистических проектов на границе с Северной Кореей. Достижение поставленной цели осуществляется путём сравнительного анализа ключевых проектов РФ, РК и КНР в отношении Северной Кореи. В ходе работы решаются такие задачи, как изучение фактической информации о содержании и ходе реализации транспортных инициатив России, Южной Кореи и Китая на границах с КНДР; их сравнение по стоимости и пропускной способности; выявление целей соседствующих с КНДР стран при осуществлении транспортных инициатив; оценка возможных последствий для Северо-Восточной Азии.

Ключевые транспортные проекты РФ, КНР и РК на границах с КНДР. Три встречи лидеров США и КНДР так и не привели к снятию или хотя бы смягчению санкций в отношении Северной Кореи. Однако граничащие с КНДР Россия, Китай и Республика Корея активно интересуются как двусторонними, так и многосторонними экономическими проектами, предполагающими участие в них Северной Кореи.

Так, Южная Корея с приходом к власти президента Мун Чжэ Ина возобновила конструктивный диалог с КНДР, что повлекло за собой многочисленные инициативы и политические шаги по развитию межкорейской транспортной инфраструктуры. Специалисты РК уже оценили состояние железных дорог КНДР, стороны провели символическое объединение транспортных сетей, разминировали демилитаризованную зону в пограничном пункте Пханмунджом и уезде Чхорвон. Однако наполнить сотрудничество Севера и Юга реальным экономическим содержанием на данном этапе невозможно по причине продолжающегося действия международных санкций в отношении

КНДР и отсутствия политического одобрения со стороны США, о чём неоднократно заявляли высокопоставленные лица РК [6].

Российская Федерация, в свою очередь, не нуждалась в возобновлении политического диалога с КНДР, поскольку фактически он никогда не прекращался, а отношения двух стран поддерживались в нейтрально-позитивном ключе. Вместе с тем, в условиях сближения Северной и Южной Кореи и переориентации КНДР на развитие экономики страны, РФ также вернулась к обсуждению масштабного инфраструктурного проекта, предполагающего строительство трансграничного автомобильного моста через реку Туманная, впервые озвученного ещё в 2015 г. [9].

Китай также не оставляет без внимания столь интенсивное сближение РК с КНДР. Статус гегемона во внешнеторговом обороте Северной Кореи даёт Пекину возможность диктовать свои условия в диалоге с Пхеньяном, а также рассчитывать на усиление своей роли в Японском море путём экономического закрепления в портах КНДР. Как следствие, на фоне развития политических и гуманитарных контактов в парах КНДР – РК и КНДР – РФ, сопровождающихся обсуждениями проектов Транскорейской магистрали и российско-северокорейского автомобильного моста, Китай на всём протяжении границы с КНДР предпринимает практические шаги, направленные на сохранение за собой роли ключевого экономического партнёра КНДР в случае возможного снятия санкций с Пхеньяна. Но в то же время центральный китайский проект, связанный со строительством комбинированного автомобильного моста между китайским городом Даньдун и северокорейским Синьчжу, остаётся незавершённым.

В сложившихся условиях интересна реакция Пхеньяна на предложение граничащих с КНДР стран о развитии транспортного сообщения. Северная Корея выражает готовность развивать сотрудничество со всеми своими географическими соседями, независимо от нынешнего состояния политического диалога и общего уровня торгово-экономических отношений. Подобное поведение Пхеньяна говорит о его намерении извлечь максимальную выгоду из сложившейся ситуации в Северо-Восточной Азии и осуществить реконструкцию своей транспортной инфраструктуры за счёт других стран.

Транскорейская магистраль как основной инфраструктурный проект между РК и КНДР. Возобновление политического диалога двух Корей повлекло за собой обсуждение экономических проектов, которые могли бы наполнить установившиеся позитивные отношения двух стран реальным содержанием. Одной из ключевых позиций нынешней южнокорейской политики в отношении КНДР является транспортная составляющая, а именно соединение системы железных дорог Северной и Южной Кореи [12]. Проект восстановления Транскорейской железнодорожной магистрали впервые был озвучен в июне 2000 г., когда на первом межкорейском саммите в Пхеньяне руководители РК и КНДР приняли решение о восстановлении железнодорожного сообщения между двумя частями Корейского полуострова, которое было прервано в 1953 г. в результате войны. Однако проект так и не был завершён из-за очередного обострения межкорейских отношений в период президентства Ли Мен Бака.

Сегодня Мун Чжэ Ин, возобновив политический диалог с КНДР, вновь обратился к проекту Транскорейской магистрали, рассматривая два вектора для соединения системы железных дорог Севера и Юга: западный (линия Кэсон-Синьджу) и восточный (линия Кымгансан-Туманган), протяжённость которых составляет 414 и 777 километров соответственно. Максимальный объём грузовых перевозок по данным железнодорожным веткам будет достигать 30,15 и 7,54 млн тонн.

В политическом плане нынешняя администрация Голубого дома продвинулась гораздо дальше, чем их предшественники. Южнокорейским экспертам впервые был открыт доступ ко всей системе железных дорог Севера [4]. Получив подробные сведения о состоянии транспортной сети КНДР, Южная Корея имеет представление о том, какое количество войск и с какой скоростью способен переместить Пхеньян в пределах страны. Допустив южнокорейских учёных к изучению железных дорог КНДР, Пхеньян дал понять, что Север и Юг сегодня не являются врагами. В ответ на подобную открытость

военные Южной Кореи с января 2019 г. также официально перестали именоваться Вооружённые силы Северной Кореи "врагом" [5].

Однако проведённый южнокорейскими специалистами анализ северокорейской системы железных дорог показал, что для запуска полноценного железнодорожного сообщения между Севером и Югом предстоит проделать гораздо больший объём работ, чем ожидалось. Дороги Северной Кореи мало изменились с момента их восстановления в 1950–1953 гг., хотя на большинстве линий и была проведена электрификация. Движение зачастую ограничено скоростью 40–60 километров в час, а на восточной береговой линии средняя скорость движения и вовсе не превышает 30 километров в час [16]. Таким образом, модернизация железнодорожной сети Северной Кореи по различным оценкам и с учётом различных сценариев потребует от 39 до 77 млрд долларов США, что является неподъемной для Южной Кореи суммой [2].

Однако ключевым препятствием для реализации южнокорейских проектов в КНДР остаются международные санкции, действующие в отношении Северной Кореи. Президент РК Мун Чжэ Ин в своих выступлениях и интервью неоднократно заявлял, что "для успешного развития межкорейских отношений ... требуется отмена международных экономических санкций" [10].

Поскольку шансы на полную денуклеаризацию КНДР крайне малы, то и реализация проекта Транскорейской магистрали представляется затруднительной. Как следствие, лидеры двух стран ведут диалог в позитивном духе, а эксперты оценивают суммы на реализацию задуманных планов. При этом руководство КНДР уже сейчас перестаёт видеть практический смысл во встречах глав Севера и Юга, поскольку власти РК полностью зависимы от США и не могут принимать самостоятельных решений [3]. Данный посыл с недавнего времени появился и в официальных северокорейских СМИ, что является чётким "сигналом" Севера к Югу.

Несмотря на все сложности в реализации проекта, Южная Корея приложит все силы для его осуществления, поскольку важность Транскорейской магистрали для РК трудно переоценить. Помимо политической и экономической составляющей на него возложены важные военно-стратегические надежды Сеула по установлению мира на Корейском полуострове. Об этом говорит тот факт, что в декабре 2018 г., сразу по завершению южнокорейскими экспертами проверки состояния железных дорог КНДР, Администрация Голубого дома "в связи с существенными изменениями ситуации на Корейском полуострове" опубликовала новую стратегию национальной безопасности, в которой среди прочего говорится о "проектах в области энергетики и железных дорог с участием КНДР" [23].

Таким образом, сегодня для Южной Кореи вопрос создания Транскорейской магистрали возведён в ранг проблемы государственного масштаба и закреплён в стратегических документах, отражающих направления развития страны на ближайшие годы. При этом основная цель проекта состоит не столько в получении экономических выгод и политических дивидендов, сколько в решении исторической проблемы установления мира на Корейском полуострове.

Автомобильный мост через реку Туманная как ключевой транспортный проект РФ на северокорейском направлении. В условиях небывалой дипломатической активности КНДР в 2018–2019 г., Россия также предприняла ряд политических шагов по выводу отношений с КНДР на новый уровень. Важным промежуточным итогом в диалоге двух стран стала долгожданная встреча Президента РФ Владимира Путина с лидером КНДР Ким Чен Ыном, состоявшаяся 25 апреля 2019 г. во Владивостоке. Главы двух государств определили основные направления сотрудничества России и Северной Кореи, среди которых немаловажную роль заняла транспортная составляющая, а именно давно обсуждаемый проект автомобильного моста через реку Туманную [13].

Однако ситуация со строительством российско-северокорейского моста во многом схожа с проектом Транскорейской железной дороги. Лидеры двух стран пришли к соглашению, специалисты посчитали сметы, а далее вопрос не получает развития ввиду международных санкций. Ещё 26 апреля 2019 г. Губернатор Приморского края Олег Кожемяко заявил, что технико-экономическое обоснование для моста через пограничную реку Туманную готово и пе-

редано в Минвостокразвития [7]. Как следствие, на сегодняшний день в ходе встречи Министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александра Козлова с руководством северокорейского МИДа среди прочих вопросов обсуждается и проект строительства моста [9].

Предполагается, что пролёты переправы будут металлическими. Ширина двухполосной проезжей части составит 10 метров. Планируемая протяженность моста – 830 метров (300 метров – российская часть, 530 метров – северокорейская) [8]. Оценивая сведения о схожих по параметрам стройках, можно предположить, что пропускная способность моста составит порядка 6 млн тонн грузов в год, а примерная стоимость проекта – около 1 млрд рублей (около 15 млн долларов США) без учёта стоимости подъездных путей [11]. В масштабах межгосударственного проекта цифра не столь большая. Однако в нынешних экономических реалиях российским федеральным и краевым властям будет не так уж просто отыскать свободные средства на реализацию транспортного проекта, экономическая целесообразность которого в условиях международных санкций не выглядит очевидной. Дело в том, что пропускная способность ныне функционирующего железнодорожного "моста Дружбы" между РФ и КНДР составляет 5 млн тонн грузов в год, в то время как объёмы перевозок по нему гораздо ниже. Так, в 2017 г. по нему перевезено лишь 2,5 млн тонн грузов, а в 2018 г. – ещё на 56% меньше.

Таким образом, данный проект носит скорее политический характер и в первую очередь направлен на закрепление за Россией статуса участника диалога по проблемам Корейского полуострова.

"Новый мост" в Даньдуне как основной проект Китая для увеличения товарооборота с КНДР. На фоне крайне осторожных шагов России и Южной Кореи по обсуждению транспортных проектов с КНДР деятельность Китая на данном направлении выглядит гораздо более практичной и целесообразной. При этом основным вектором развития трансграничной логистики между КНР и Северной Кореей китайские власти видят направление Даньдун-Синьйчжу [1].

Ещё в июне 2018 г. лидеры Китая и КНДР обсудили перспективы строительства скоростной автомагистрали по маршруту Синьйчжу – Пхеньян – Кэсон, которая, несмотря на заявленный маршрут, в первую очередь обеспечит качественное транспортное сообщение между китайским городом Даньдун и столицей Северной Кореи [2].

Примечательно, что КНР давно планирует модернизировать транспортную артерию между Даньдуном и Синьйчжу. Существующий железнодорожно-автомобильный мост имеет лишь одну железнодорожную колею и одну автомобильную полосу, по которой могут двигаться транспортные средства массой не более 20 тонн. В сутки по мосту проходит всего около 200 автомобилей, в год – около 70 000. В этой связи в 2014 г. в восьми километрах от старого моста был построен новый четырёхполосный автомобильный мост. Общая стоимость проекта, практически полностью финансируемого Китаем, составляет около 360 млн долларов. Пропускная способность моста будет достигать 3 000 грузовых автомобилей в сутки. При условии, что мост будет работать не менее трёхсот дней в году, а средняя масса груза, перевозимая одним транспортным средством, равна тридцати тоннам, годовая пропускная способность объекта составит около 27 млн тонн.

Однако, несмотря на перспективность проекта, на сегодняшний день новый мост так и не запущен в действие, поскольку Северная Корея не подвела к нему подъездные пути, оставив недостроенными около 20 километров дороги на своей территории. По словам китайских экспертов, КНР постоянно ведёт с КНДР переговоры о необходимости завершения работ [2]. Возможно, причиной затягивания сроков сдачи моста является стремление КНДР диверсифицировать направления китайско-северокорейской торговли, распределив грузовые потоки по другим участкам границы, поскольку сегодня через имеющийся мост Даньдун-Синьйчжу проходит по разным оценкам от 60 до 80% товарооборота между странами.

Однако в последнее время в южнокорейской и японской прессе стали появляться заявления анонимных источников о достигнутой в июне 2019 г. в ходе визита Си Цзиньпина в Пхеньян договорённости по поводу завершения строительства моста за счёт китайских средств. Таким образом, не исключе-

но, что в ближайшем будущем реализация данного проекта будет завершена [17].

Развитие китайской транспортной инфраструктуры на всём протяжении границы с КНДР. Параллельно с предпринимаемыми Китаем усилиями по завершению проекта нового моста в Дандуне, КНР активно развивает транспортную инфраструктуру и на других участках границы с КНДР (рисунки 1). В частности, с 2018 г. интенсивно модернизируется автомобильное и железнодорожное сообщение приграничного с КНДР города Цзиань (городской округ Тунхуа, провинция Цзилинь). Так, в апреле 2019 г. был открыт новый автомобильный пункт пропуска Цзиань и возведён ещё один мост через реку Ялу. Проект данного КПП, которому был присвоен статус "пункта пропуска национального уровня", был утверждён ещё в 2014 г., но наиболее активная фаза строительных работ пришлась на 2018 г. Общая стоимость работ составила около 39,2 млн долларов, а заявленная годовая пропускная способность КПП и моста составляет 500 тысяч тонн грузов и 200 тысяч человек [14; 20].

В конце 2018 г. на станции Тунхуа, в ста километрах от железнодорожного пункта пропуска Цзиань, был реконструирован контейнерный терминал, расположенный в точке соединения внутрикитайской железнодорожной сети с веткой, уходящей в КНДР через железнодорожный пункт пропуска Цзиань [21]. Данный факт даёт весомые основания утверждать, что модернизация терминала направлена именно на развитие китайско-северокорейской торговли.

Однако город Цзиань является далеко не единственным приграничным с КНДР районом Китая, где ведётся активная модернизация транспортной инфраструктуры, ориентированной на сотрудничество с КНДР. В 2018 г. были завершены работы по реконструкции автомобильных мостов в китайско-северокорейских пунктах пропуска Тумэнь (город Тумэнь, провинция Цзилинь) [22] и Цюаньхэ (город Хуньчунь, провинция Цзилинь) [19]. Данные объекты схожи по конструкции и параметрам и представляют собой железобетонные мосты шириной в 23 метра, по которым проходят четырёхполосные автомобильные дороги. Длина моста в Тумэне составляет 497 метров, объём инвестиций – 16,4 млн долларов США; в Цюаньхэ данные показатели равны 549 метров и 19,5 млн долларов. Пропускная способность каждого моста составляет около 15 млн тонн грузов в год.

Кроме того, в 2019 г. власти КНР намерены завершить модернизацию пункта пропуска Шуанмуфэн, расположенного в уезде Аньту (Яньбянь-Корейский автономный округ, провинция Цзилинь) напротив северокорейского города Самджиён (провинция Янгандо), и присвоить ему статус "пункта пропуска национального уровня" [18]. Об этом в интервью для интернет-канала "Цзилинь Ван" заявил заместитель директора департамента торговли провинции Цзилинь Сюй Тао. В настоящее время указанный пункт пропуска действует как временный, работая лишь в высокий туристический сезон. По завершению модернизации данный КПП будет функционировать как постоянный, с правом импорта-экспорта лекарственных средств. Стоимость проекта составит около 300 тысяч долларов США [18].

Оценивая информацию о китайских инфраструктурных инициативах на границе с КНДР можно утверждать, что Пекин рассматривает их в первую очередь с точки зрения экономических выгод, отодвигая на второй план политические и военно-стратегические аспекты. Во-первых, развитие китайско-северокорейской транспортной инфраструктуры обеспечит увеличение поставок китайских товаров на северокорейские рынки, а также позволит нарастить поставки природных ресурсов из КНДР в Китай, что значительно поднимет показатели взаимной торговли двух стран и поддержит экономическое развитие северо-восточных районов КНР. Во-вторых, совершенствование логистики на данном направлении улучшает условия доступа к Японскому морю для провинций Цзилинь и Хэйлунцзян, изолированных от портов, что является давней проблемой для властей указанных регионов.

Сравнение транспортных проектов РК, РФ, КНР в отношении КНДР. В ходе анализа содержания и хода реализации международных транспортных проектов на границах с КНДР нужно отметить, что данные шаги осуществляются в условиях относительно слабого развития транспорт-

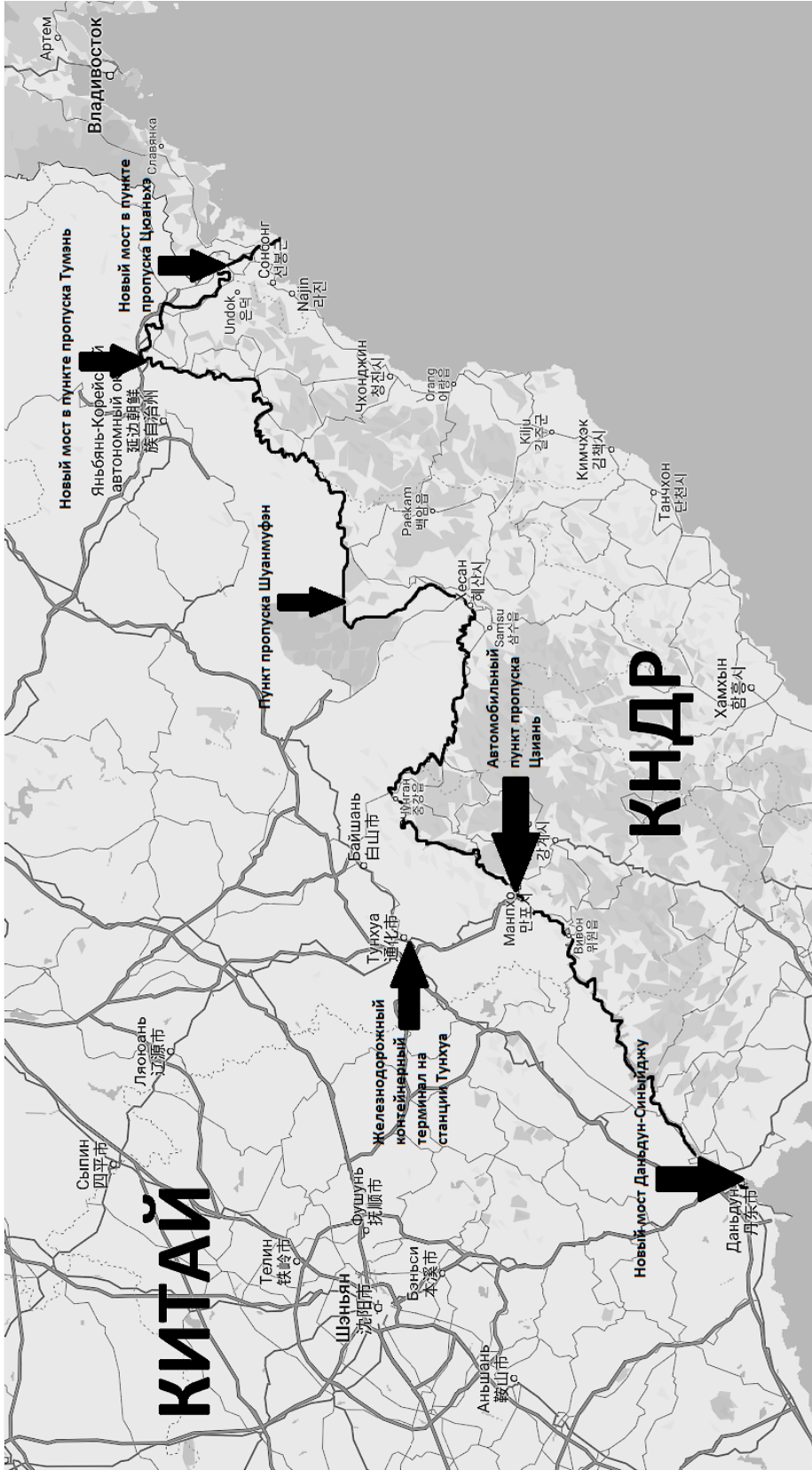


Рис. 1. Расположение транспортных проектов Китая на границе с КНДР. Источник: составлено автором на основе: [17; 19; 20; 21; 22]

ной инфраструктуры РФ, КНР и РК на северокорейском направлении. При этом инициаторами проектов выступают именно граничащие с КНДР страны. Северная Корея, в свою очередь, ведёт переговоры со всеми участниками процесса, поддерживая все инфраструктурные инициативы, предлагаемые ей извне.

В сложившихся условиях Южная Корея, имевшая худшие по сравнению с Китаем и Россией стартовые позиции в диалоге с КНДР, вынуждена предлагать наиболее финансово затратные проекты. Как следствие, южнокорейские транспортные инициативы в отношении Северной Кореи исчисляются в десятках млрд долларов США (от 39 до 77 млрд \$). Для сравнения, суммарная стоимость китайских проектов на границе с КНДР составляет примерно 415 млн долларов США, а российско-северокорейского автомобильного моста – лишь около 15 млн (таблица 1). Однако столь высокая заявленная стоимость южнокорейских инициатив обусловлена тем, что Сеул намерен не только соединить транспортные системы на границе РК и КНДР, но и осуществить реконструкцию ключевых железнодорожных веток Северной Кореи. Масштабность южнокорейских замыслов обусловлена тем, что Сеул при реализации проекта Транскорейской магистрали прежде всего преследует военно-стратегические цели: денуклеаризация КНДР и восстановление мира на Корейском полуострове.

Совокупная стоимость транспортных проектов КНР на северокорейской границе в десятки раз меньше, однако цели Пекина на данном направлении носят в первую очередь экономический характер. Показателен тот факт, что из трёх соседствующих с КНДР стран только Китай испытывает реальную необходимость развития логистики на северокорейской границе. По итогам 2018 г. объём торговли КНР с КНДР составил 2,3 млрд долларов США (95,8% от всего внешнеторгового оборота КНДР), в то время как товарооборот РФ с КНДР оценивается всего в 34 млн, РК с КНДР – в 31 млн.

Таблица 1. Основные характеристики транспортных проектов РК, КНР и РФ в отношении КНДР

	Стоимость (млн.\$ США)	Пропускная способность (млн. тонн в год)	Цели	Реализация на практике
РК <i>Транскорейская магистраль</i>	от 39 000 до 77 000	около 38	<i>военно-стратегические:</i> – денуклеаризация КНДР – мир на Корейском полуострове	– достигнута дого- ворённость с КНДР – проведены расчёты – ожидание отмены санкций
КНР <i>Совокупность транспортных проектов на границе с КНДР</i> <i>в том числе мост Даньдун – Синьиджу)</i>	не менее 415 360	не менее 57,5 около 27	<i>экономические:</i> – доступ к портам Японского моря – доступ к рынку сбыта в КНДР – доступ к природным ресурсам КНДР	– построен КПП Цзиань – построен мост Тумэнь – построен мост Цюаньхэ – ведутся работы на КПП Шуанмуфэн – возобновлены работы на мосту в Даньдуне
РФ <i>Автомобильный мост через реку Туманная</i>	около 15	около 6	<i>политические:</i> – участие в решении проблем Корейского полуострова – косвенная поддержка политики Пекина в КНДР.	– достигнута дого- ворённость с КНДР – проведены расчёты – ожидание отмены санкций

Таким образом, китайские транспортные проекты отличаются от российских и южнокорейских инициатив тем, что ориентированы на получение конкретного практического результата. Реализация вышеописанных инфраструктурных инициатив КНР увеличит общую пропускную способность китайско-северокорейской границы не менее чем на 57,5 млн тонн грузов в год, в то время как предлагаемая южнокорейской стороной Транскорейская магистраль, требующая многомиллиардных вложений, способна обеспечить товарооборот не более чем в 37,8 млн тонн.

Российский проект автомобильного моста в КНДР рассчитан на максимальную годовую нагрузку в пределах 6 млн тонн грузов, что почти в 10 раз меньше цифр, заявленных в китайских проектах, и в 6 раз ниже, чем в южнокорейских. Однако РФ, в отличие от КНР и РК, не испытывает острой необходимости в скорейшей реализации данной инициативы. Во-первых, существующая железнодорожная ветка Хасан-Раджин загружена не более чем на половину от своей максимальной пропускной способности. Во-вторых, в случае снятия санкций с КНДР высока вероятность восстановления паромного сообщения между Владивостоком и Раджином, что создаст дополнительный ресурс для увеличения товарного оборота без серьёзных вложений в транспортную инфраструктуру.

Как следствие, в данном проекте Москва преследует скорее политические цели, нежели стремится к получению экономических дивидендов. Вероятно, основными задачами являются усиление роли РФ в решении проблем Корейского полуострова, а также косвенная поддержка политики Пекина в отношении КНДР.

В сравнительном анализе инфраструктурных проектов РФ, РК и КНР на северокорейских границах важен и тот факт, что на сегодняшний день только Китай находится в стадии их активного воплощения в жизнь. РФ и РК продолжают проработку своих инициатив, ведут переговоры с северокорейской стороной и пр. Руководство России и Южной Кореи не скрывает, что основной причиной, препятствующей началу инфраструктурного строительства, являются международные санкции, действующие в отношении КНДР. В то же время сложности с финансированием проектов также могут серьёзно затруднить их осуществление.

Китай, в свою очередь, действует гораздо решительнее. На сегодняшний день уже запущен новый китайско-северокорейский пункт пропуска Цзиань, завершены стройки мостов в пунктах пропуска Цюаньхэ и Тумэнь, к концу 2019 г. планируется провести реконструкцию КПП Шуанмуфэн, возобновлены работы на мосту Даньдун-Синьджу. Столь масштабное и активное строительство говорит о том, что Китай ориентируется на значительное увеличение торгового оборота с КНДР. При этом Пекин демонстрирует, что Северная Корея, несмотря на действующие санкции, является его полноценным торговым партнёром.

Важным аспектом сравнения перечисленных транспортных инициатив является оценка их возможного влияния на развитие Азиатско-Тихоокеанского региона. Отталкиваясь от целей, заложенных в каждый проект, можно говорить, что Транскорейская магистраль имеет наибольшее международное стратегическое значение и важна не только в масштабах отношений РК-КНДР, но и для всего АТР. В случае её успешного запуска Южная и Северная Корея существенно укрепят свои экономические и гуманитарные контакты, создав необходимые условия для установления стабильных мирных отношений на Корейском полуострове.

Реализация же китайских проектов на северокорейской границе важна в первую очередь для развития двусторонних отношений самих КНР и КНДР. Улучшение транспортной инфраструктуры между странами позволит Пекину, уже обеспечивающему 95% внешнеэкономического оборота Северной Кореи, ещё более увеличить свою долю в торговле страны.

Российско-северокорейский автомобильный мост в случае его постройки будет иметь скорее местное значение, поддерживая товарооборот российского Дальнего Востока с северными регионами КНДР. Как следствие, данный проект не окажет существенного воздействия на экономическое взаимодействие двух стран и, тем более, на ситуацию в АТР.

Заключение. Таким образом, дипломатическая активность КНДР в 2018 г. побудила приграничные с Северной Кореей страны (РФ, РК, КНР) активизировать обсуждение давно разработанных, но от того не менее важных транспортных проектов (автомобильный мост Хасан-Туманган, Транскорейская ж/д магистраль, мост Дандун-Синьйчжу). Однако каждое из трёх соседствующих с КНДР государств в данной ситуации преследует собственные цели и задачи, которые во многом обуславливают содержание самих проектов и объёмы их финансирования.

Южная Корея, в первую очередь, решает проблемы военно-стратегического характера, рассчитывая вовлечь КНДР в процесс мирного экономического сотрудничества и тем самым сделав шаг в сторону денуклеаризации Корейского полуострова. Как следствие, власти РК предлагают Пхеньяну многомиллиардный проект Транскорейской магистрали, основанный на реконструкции более чем тысячи километров железных дорог Северной Кореи.

Российская Федерация, в свою очередь, не испытывая острой экономической и военно-стратегической необходимости для создания автомобильного моста между РФ и КНДР, стремится к извлечению политических дивидендов даже из самого процесса обсуждения проекта с Пхеньяном. Подобные действия дают России возможность стать активным участником диалога вокруг проблем Корейского полуострова.

Общей чертой в действиях России и Южной Кореи является их отказ от осуществления своих транспортных инициатив в условиях международных санкций. Учитывая, что вопрос денуклеаризации КНДР остаётся открытым, осуществление проектов РФ и РК на данный момент представляется маловероятным.

В то же время Китай, традиционно придерживающийся прагматического подхода во внешней политике, намерен улучшить доступ для северо-восточных районов страны к рынку КНДР, а также побережью Японского моря. Об этом говорит тот факт, что инфраструктурные проекты КНР равномерно распределены вдоль линии границы с Северной Кореей и связаны с развитием как автомобильного, так и железнодорожного сообщения. С другой стороны, та активность, с которой Китай воплощает в жизнь указанные инициативы, даёт основания полагать, что в Пекине понимают, что рано или поздно международные санкции в отношении КНДР могут быть сняты, либо значительно смягчены. При этом, если ослабление ограничений произойдёт в период политического сближения Юга и Севера, экономическая роль Республики Корея, как и России, в жизнедеятельности КНДР может значительно вырасти. В сложившейся ситуации Китай, обеспечивающий уже около 95% всей внешней торговли Северной Кореи, и, вероятно, рассматривающий РК и РФ как конкурентов в реализации своих экономических планов в Северной Корее, стремится к заблаговременному созданию необходимой трансграничной транспортной инфраструктуры с КНДР. В случае смягчения санкций заранее проведённые подготовительные мероприятия позволят КНР выиграть время и приступить к реализации инвестиционных проектов в КНДР, сохранив свою ключевую роль не только в количественных показателях торгово-экономического оборота КНДР, но и в политическом влиянии на Северную Корею.

Литература

1. Кирьянов О. Дандун и новый мост из Китая в Северную Корею // Личный блог Олега Кирьянова в "Живом журнале" [Электронный ресурс]. URL: <https://olegkir2002.livejournal.com/59119.html> (дата обращения: 01.08.2019).
2. Кирьянов О. Китай и Южная Корея развернули борьбу за "будущую КНДР" // Российская газета [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/07/10/kitaj-i-iuzhnaia-koreia-razvernuli-borbu-za-budushchuiu-kndr.html> (дата обращения: 01.08.2019).
3. Кирьянов О. КНДР заявила о бесполезности переговоров с Южной Кореей // Российская газета [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/07/14/kndr-zaiavila-ob-espoleznosti-peregovorov-s-iuzhnoj-koreej.html> (дата обращения: 03.08.2019).
4. Кирьянов О. Первый за 10 лет поезд отправился из Южной Кореи в Северную // Российская газета [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/11/30/iuzhnaia-i-severnaia-koreia-nachali-izuchenie-zheleznyh-dorog-kndr.html> (дата обращения: 03.08.2019).

5. Кирьянов О. СМИ: Военные Южной Кореи перестанут называть армию КНДР "врагом" // Российская газета [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/12/27/smi-voennye-iuzhnoj-korei-perestanut-nazyvat-armiiu-kndr-vragom.html> (дата обращения: 03.08.2019).

6. Кирьянов О. США пригрозили Сеулу санкциями за дружбу с Пхеньяном // Российская газета. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/10/17/ssha-prigozili-seulu-sankciiami-za-druzhu-s-phenianom.html> (дата обращения 01.08.2019).

7. Кожемяко сообщил о готовности технико-экономического обоснования для моста между РФ и КНДР // Вести. Приморье [Электронный ресурс]. URL: <http://vestiprim.ru/news/ptrnews/76025-kozhemjako-soobshil-o-gotovnosti-tehniko-jekonomicheskogo-obosnovanija-dlja-mosta-mezhdu-rf-i-kndr.html> (дата обращения: 03.08.2019).

8. Минвостокразвития определило технические характеристики автодорожного моста между Россией и КНДР // Информационное агентство "Дорожные новости" [Электронный ресурс]. URL: http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=73291 (дата обращения 01.08.2019).

9. Министры РФ и КНДР обсудили реализацию проектов торгово-экономического сотрудничества // ИТАР-ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6521455> (дата обращения: 03.08.2019).

10. Мун Чжэ Ин: убежден, что Ким Чен Ын привержен цели денуклеаризации // ИТАР-ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/interviews/6592589> (дата обращения: 01.08.2019).

11. Новые мосты в 2017-м году // Информационный портал "Сделано у нас" [Электронный ресурс]. URL: <https://sdelanounas.ru/blogs/102108/> (дата обращения: 03.08.2019).

12. Президент Южной Кореи предложил КНДР соединить железные дороги // Информационное агентство РБК [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ae2aa3f9a79474c83d8046a> (дата обращения 01.08.2019).

13. Проработка проекта моста в КНДР поручена Министерству развития Дальнего Востока и Арктики // ИТАР-ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6387453> (дата обращения: 03.08.2019).

14. Северную Корею и Китай связал новый мост через реку Ялуцзян // Информационное агентство Регнум [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2608083.html> (дата обращения: 01.08.2019).

15. Южная Корея рассчитывает продвигать общие с Россией и КНДР проекты // РИА Новости [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20190628/1556034077.html> (дата обращения: 03.08.2019).

16. Kang Mi Jin. North Korean railways continue to languish with aging infrastructure = Кан Ми Цзин. Железные дороги Северной Кореи продолжают простаивать со стареющей инфраструктурой // Daily NK [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dailynk.com/english/north-korean-railways-continue-to-languish-with-aging-infrastructure/> (дата обращения 05.08.2019).

17. Yoshikazu Hirai. China to fund costs so bridge to North Korea can open to traffic = Йошиказу Хирай. Китай финансирует расходы, в связи с чем мост в Северную Корею может быть открыт для движения // Асахи Симбун [Электронный ресурс]. URL: <http://www.asahi.com/ajw/articles/AJ201907290040.html> (дата обращения: 03.08.2019).

18. 关于外贸竞争吉林又将放大招? 汽车整车进口口岸对长春市民有哪些福利? 这些答案都在这里! = Цзилинь набирает обороты во внешнеторговой конкуренции? Какие выгоды приобретают жители Чанчуня от развития автомобильного экспорта и импорта? Ответы на эти вопросы здесь! // Информационное агентство "China Jilin Wang" [Электронный ресурс]. URL: <http://news.cnjiwang.com/jwyc/201901/2809121.html> (дата обращения: 03.08.2019).

19. 我院设计的中朝圈河—元汀界河公路大桥项目交工验收 = Приёмка проекта кита́йско-северокорейского автодорожного моста Цюаньхэ-Юаньтин через пограничную реку, спроектированного нашим институтом // 珲春市道路交通运输管理局网站 = Сайт дорожного управления города Хуньчунь [Электронный ресурс]. URL: <http://www.hcysg.net/index.php?id=2862> (дата обращения: 03.08.2019).

20. 赵新. 中朝集安—满浦公路口岸于2019年4月8日正式开通 = Чжао Синь. Китайско-северокорейский автомобильный пункт пропуска Цзиань-Манпхо официально открыт 8 апреля 2019 года // Информационное агентство "Tonghua Jilin Wang" (сайт города Тунхуа провинции Цзилинь) [Электронный ресурс]. URL: <http://th.cnjiwang.com/jdtq/201904/2852451.html> (дата обращения: 03.08.2019).

21. 2018年安图县政府工作报告 = Отчёт о работе правительства уезда Аньту за 2018 год // Официальный сайт Народного правительства уезда Аньту провинции Цзилинь [Электронный ресурс]. URL: http://122.136.128.199:8080/pub/at002/zw_13178/jcxxxgk/gzbg/201901/t20190114_357977.html (дата обращения 03.08.2019).

22. 2018年图们市政府工作报告 = Отчёт о работе правительства города Тумэнь за 2018 год // Официальный сайт Народного правительства города Тумэнь провинции

Цзилинь [Электронный ресурс]. URL: http://www.tumen.gov.cn/zhengwu_367/jcxxgk/gongzuobaogao/201903/t20190311_395916.html (дата обращения 03.08.2019).

23. 대한민국 국가안보 전략 = Стратегия национальной безопасности Республики Корея // Официальный сайт Администрации Президента Республики Корея [Электронный ресурс]. URL: <https://www1.president.go.kr/dn/5c1b2e9a52b8e> (дата обращения 20.09.2019).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Kir'yanov O. Dan'dun i novyy most iz Kitaya v Severnuyu Koreyu // Lichnyj blog Olega Kir'yanova v "ZHivom zhurnale" [Электронный ресурс]. URL: <https://olegkir2002.livejournal.com/59119.html> (дата обращения: 01.08.2019).

2. Kir'yanov O. Kitaj i YUzhnaya Koreya razvernuli bor'bu za "budushhuyu KNDR" // Rossijskaya gazeta [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/07/10/kitaj-i-iuzhnaia-koreia-razvernuli-borbu-za-budushchuiu-kndr.html> (дата обращения: 01.08.2019).

3. Kir'yanov O. KNDR zayavila o bespoleznosti peregovorov s YUzhnoj Koreej // Rossijskaya gazeta [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/07/14/kndr-zaiavila-o-bespoleznosti-peregovorov-s-iuzhnoj-koreej.html> (дата обращения: 03.08.2019).

4. Kir'yanov O. Pervyy za 10 let poezd otpravilsya iz YUzhnoj Korei v Severnuyu // Rossijskaya gazeta [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/11/30/iuzhnaia-i-severnaia-koreia-nachali-izuchenie-zheleznyh-dorog-kndr.html> (дата обращения: 03.08.2019).

5. Kir'yanov O. SMI: Voennye YUzhnoj Korei perestanut nazyvat' armiyu KNDR "vragom" // Rossijskaya gazeta [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/12/27/smi-voennye-iuzhnoj-korei-perestanut-nazyvat-armiiu-kndr-vragom.html> (дата обращения: 03.08.2019).

6. Kir'yanov O. SSHA prigrozili Seulu sanktsiyami za druzhbu s Pkhen'yanom // Rossijskaya gazeta. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2018/10/17/ssh-prigrozili-seulu-sanktsiyami-za-druzhbu-s-phenianom.html> (дата обращения 01.08.2019).

7. Kozhemjako soobshhil o gotovnosti tekhniko-ehkonomicheskogo obosnovaniya dlya mosta mezhdru RF i KNDR // Vesti. Primor'e [Электронный ресурс]. URL: <http://vestiprim.ru/news/ptrnews/76025--kozhemjako-soobschil-o-gotovnosti-tehniko-jekonomicheskogo-obosnovaniya-dlja-mosta-mezhdru-rf-i-kndr.html> (дата обращения: 03.08.2019).

8. Minvostokrazvitiya opredelilo tekhnicheskie kharakteristiki avtodorozhnogo mosta mezhdru Rossiej i KNDR // Informatsionnoe agentstvo "Dorozhnye novosti" [Электронный ресурс]. URL: http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=73291 (дата обращения 01.08.2019).

9. Ministry RF i KNDR obsudili realizatsiyu proektov torgovo-ehkonomicheskogo sotrudnichestva // ITAR-TASS [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6521455> (дата обращения: 03.08.2019).

10. Mun CHzheh In: ubezhden, chto Kim CHen Yn priverzhen tseli denuklearizatsii // ITAR-TASS [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/interviews/6592589> (дата обращения: 01.08.2019).

11. Novye mosty v 2017-m godu // Informatsionnyj portal "Sdelano u nas" [Электронный ресурс]. URL: <https://sdelanounas.ru/blogs/102108/> (дата обращения: 03.08.2019).

12. Prezident YUzhnoj Korei predlozhl KNDR soedinit' zheleznye dorogi // Informatsionnoe agentstvo RBK [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfree-news/5ae2aa3f9a79474c83d8046a> (дата обращения 01.08.2019).

13. Prorabotka proekta mosta v KNDR poruchena Ministerstvu razvitiya Dal'nego Vostoka i Arktiki // ITAR-TASS [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6387453> (дата обращения: 03.08.2019).

14. Severnuyu Koreyu i Kitaj svyazal novyy most cherez reku YAlutszyan // Informatsionnoe agentstvo Regnum [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2608083.html> (дата обращения: 01.08.2019).

15. YUzhnaya Koreya rasschityvaet prodvigat' obshhie s Rossiej i KNDR proekty // RIA Novosti [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20190628/1556034077.html> (дата обращения: 03.08.2019).

16. Kang Mi Jin. North Korean railways continue to languish with aging infrastructure = Kan Mi TSzin. ZHeleznye dorogi Severnoj Korei prodolzhayut prostaivat' so starayushhej infrastrukturuj // Daily NK [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dailynk.com/english/north-korean-railways-continue-to-languish-with-aging-infrastructure/> (дата обращения 05.08.2019).

17. Yoshikazu Hirai. China to fund costs so bridge to North Korea can open to traffic = Joshikazu KHiraj. Kitaj finansiruet raskhody, v svyazi s chem most v Severnuyu Koreyu mozhet byt' otkryt dlya dvizheniya // Asahi Simbun [Электронный ресурс]. URL: <http://www.asahi.com/ajw/articles/AJ201907290040.html> (дата обращения: 03.08.2019).

18. 关于外贸竞争吉林又将放大招? 汽车整车进口口岸对长春市民有哪些福利? 这些答案都在这里! = TSzilin' nabiraet oboroty vo vneshnetorgovoj konkurentsii? Kakie vygody priobretayut zhiteli CHanchunya ot razvitiya avtomobil'nogo ehksporta i importa? Otvety na ehti voprosy zdes'! // Informatsionnoe agentstvo "China Jilin Wang" [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://news.cnjiwang.com/jwyc/201901/2809121.html> (data obrashheniya: 03.08.2019).

19. 我院设计的中朝圈河-元汀界河公路大桥项目竣工验收 = Priyomka proekta kitajsko-severokorejskogo avtodorozhnogo mosta TSyuan'kheh-YUan'tin cherez pogranichnuyu reku, sproektirovannogo nashim institutom // 珲春市道路运输管理局网站 = Sajt dorozhnogo upravleniya goroda KHun'chun' [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.hcygs.net/index.php?id=2862> (data obrashheniya: 03.08.2019).

20. 赵新. 中朝集安—满浦公路口岸于2019年4月8日正式开通 = CHzhao Sin'. Kitajsko-severokorejskij avtomobil'nyj punkt propuska TSzian'-Manpkho ofitsial'no otkryt 8 aprelya 2019 goda // Informatsionnoe agentstvo "Tonghua Jilin Wang" (sajt goroda Tunkhua provintsii TSzilin') [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://th.cnjiwang.com/jdtq/201904/2852451.html> (data obrashheniya: 03.08.2019).

21. 2018年安图县政府工作报告 = Otchyot o rabote pravitel'stva uezda An'tu za 2018 god // Ofitsial'nyj sayt Narodnogo pravitel'stva uezda An'tu provintsii TSzilin' [EHlektronnyj resurs]. URL: http://122.136.128.199:8080/pub/at002/zw_13178/jcxxgk/gzbg/201901/t20190114_357977.html (data obrashheniya 03.08.2019).

22. 2018年图们市政府工作报告 = Otchyot o rabote pravitel'stva goroda Tumehn' za 2018 god // Ofitsial'nyj sayt Narodnogo pravitel'stva goroda Tumehn' provintsii TSzilin' [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.tumen.gov.cn/zhengwu_367/jcxxgk/gongzuobaogao/201903/t20190311_395916.html (data obrashheniya 03.08.2019).

23. 대한민국 국가 안보 전략 = Strategiya natsional'noj bezopasnosti Respubliki Koreya // Ofitsial'nyj sayt Administratsii Prezidenta Respubliki Koreya [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www1.president.go.kr/dn/5c1b2e9a52b8e> (data obrashheniya 20.09.2019).

Тарантул Р. В. Транспортные проекты РФ, РК и КНР как способ продвижения своих интересов в Северной Корее.

В условиях активизации Северной Кореи в установлении и развитии своих внешнеполитических контактов, приграничные с КНДР страны оценивают потенциальные выгоды в случае снятия международных санкций с КНДР. Однако для успешного развития торгово-экономического сотрудничества с Северной Кореей необходимо создать качественную трансграничную транспортную инфраструктуру, которая обеспечит стабильный межгосударственный товарооборот. Статья посвящена сравнению ключевых инфраструктурных проектов, предлагаемых Северной Корее со стороны России, Китая и РК, а также определению перспектив их реализации в условиях международных санкций.

Ключевые слова: Северная Корея, Россия, Китай, Южная Корея, санкции, транспортный проект, мост, железная дорога, пункт пропуска

Tarantul R. V. Transport projects of the Russian Federation, the Republic of Korea and China as a way to promote their economic interests in North Korea.

In the context of the intensification of North Korea in establishing and developing its foreign policy contacts, the countries bordering the DPRK are assessing the potential benefits if international sanctions are lifted from the DPRK. However, for the successful development of trade and economic cooperation with North Korea, it is necessary to create a high-quality cross-border transport infrastructure that will ensure stable trade between the countries. The article is devoted to comparing the key infrastructure projects proposed by Russia, China and the Republic of Korea to DPRK, and assesses the prospects for their implementation under international sanctions.

Key words: North Korea, Russia, China, South Korea, sanctions, transport project, bridge, railway, checkpoint

Для цитирования: Тарантул Р. В. Транспортные проекты РФ, РК и КНР как способ продвижения своих интересов в Северной Корее // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 4. С. 71–82. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/71-82

For citation: Tarantul R. V. Transport projects of the Russian Federation, the Republic of Korea and China as a way to promote their economic interests in North Korea // Ojkumena. Regional researches. 2019. № 4. P. 71–82. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/71-82

