

УДК 913 (6)

КОРИДОРЫ РАЗВИТИЯ В ЮЖНОЙ АЗИИ И ВОСТОЧНОЙ АФРИКЕ

Ю.В.Преображенский¹

¹ Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского, г. Саратов

Рассматриваются крупные инфраструктурные проекты (коридоры) с позиций модели «оси развития». Приведены внутренние и внешние условия формирования успешных экономических коридоров. На примере трансграничных коридоров Южной и Юго-Восточной Азии даётся оценка влияния Китая на создание таких коридоров. Хотя они заявлены в качестве экономических, тем не менее по сути они являются транспортными и ориентированы на потоки сырья и полуфабрикатов. Также рассматриваются существующие и планируемые коридоры в регионе Юго-Восточной Азии. На примере пяти стран даётся оценка влияния данных коридоров на их экономику.

Ключевые слова: *экономический коридор, транспортный коридор, коридор развития, ось развития, Юго-Восточная Азия, Южная Азия, Восточная Африка, Мозамбик, экспорт минеральных ресурсов*

*Вестник ТвГУ. Серия "География и Геоэкология". 2018. № 1. С.73-87
DOI: <https://doi.org/10.26456/2226-7719-2018-1-73-87>*

Введение. Реализация идеи об осях развития и опережающем развитии инфраструктуры как основных драйверах регионального роста выпукло проявилась в регионах Южной и Юго-Восточной Азии и отчасти Восточной Африки. Каким образом это связано с мировым развитием и развитием на мезо- и микроуровнях и можно ли говорить о созданных и создаваемых транспортных коридорах как об экономических (т.е. действительно приводящих к развитию) – преимущественно эти вопросы составляют содержание данной статьи.

Предшествующие исследования связаны, во-первых, с корпусом работ классиков экономической географии и региональной науки, таких как П.Потье, предложивший сам термин «ось развития», Ф.Перру и Ж.Будвиль, писавшие о полюсах роста и их взаимодействии, Дж.Фридман с его моделью взаимодействия центральных и периферийных регионов. Во-вторых, показательным является анализ реализованных в развитых и развивающихся странах проектов строительства линейной инфраструктуры, объединяющей регионы и сокращающей экономическое расстояние. В-третьих, накопленный опыт теоретических исследований и практической реализации позволил проанализировать потенциал формирования коридоров развития (в

частности, на примере африканских коридоров этим активно занимаются географы ЮАР).

Рассматриваемая тема затрагивает не только экономические аспекты общественного развития, но и социально-демографические, в том числе трансформацию рисунка расселения и пр. Инфраструктурные проекты поляризуют социально-экономическое пространство региона, в отдельных случаях увеличивают разрыв в уровне доходов.

Коридоры развития опираются на создаваемую линейную инфраструктуру, на автомобильные и железнодорожные магистрали. Они вовлекают в сферу своего действия ту или иную прилегающую территорию разной площади (морфологию магистралей см. в работе [21]).

Хотя идея пояса или коридора развития, «нанизанного» на линейную инфраструктуру, кажется достаточно конкретной, в зарубежной литературе нет устоявшейся позиции по поводу, прежде всего, его внутренней связности.

Ученые сходятся в том, что экономические коридоры обеспечивают связь между экономическими узлами, под которыми понимаются как месторождения минеральных ресурсов, так и промышленные узлы, а также города, в которых сосредоточено большое количество экономических ресурсов и субъектов, фирм. Коридоры связывают зоны спроса и предложения на рынках. Но является ли коридор просто каналом перетока ресурсов из одного полюса коридора в другой, или же его позитивное влияние распространяется и на промежуточные, прилежащие зоны коридора?

Здесь возникает различие между терминами торговый и экономический коридор. Если первый выполняет транзитные функции, то в экономическом коридоре, помимо этого, приосевые зоны задействованы в технологической цепочке создания добавленной стоимости.

«Похоже, что характеристики ни одного экономического коридора не соответствует полностью характеристикам другого. Экономические коридоры – это не просто транспортные связи, по которым перемещаются люди и товары. Экономические коридоры являются неотъемлемой частью экономической структуры (региона)» [2, с.1]. Однако далеко не в каждом случае удаётся создать полноценный экономический регион, обладающий перечисленными признаками. Ожидания от проектируемых коридоров оказываются, судя по всему, в большинстве случаев гораздо больше реального вклада коридора в экономику региона.

«Экономические коридоры ... должны быть проанализированы как часть интегрированных экономических сетей, таких как глобальные и региональные производственно-сбытовые цепочки, и производственные сети» [2, с.1]. Речь, по сути дела, ведётся о создании

кластеров, тогда как в реальности, как можно будет видеть ниже, стоит говорить скорее о привязке территориальных производственных комплексов ресурсной ориентации к мировым морским маршрутам.

Наиболее содержательной работой в отношении экономических коридоров развивающихся стран именно в плане внутренней самоорганизации региональных социально-экономических систем нам представляется монография [4], её автор придерживается концепции последовательной эволюции коридора из транспортного в экономический.

Инфраструктурные коридоры рассматриваются также в рамках модели «центр-периферия», для определения содержания трансляций между зонами [17], они позволяют улучшить доступ периферийных регионов к мировому рынку. В теории это звучит достаточно позитивно, однако в реальности означает, как правило, вовлечение новых источников сырья в мировую экономику на условиях неэквивалентного обмена.

Предпосылки формирования коридоров развития

В целом линейные структуры ускоренного экономического развития приурочены к природным линейным объектам, прежде всего рекам, а также побережьям, где естественным образом повышается связность экономического пространства, а также изначально существует относительно более высокая плотность населения, способствующая развитию агломерационного эффекта. Процессы самоорганизации общества приводят к «закреплению» узловых населенных пунктов на определённом расстоянии друг от друга по берегам рек (см. [18]).

Искусственное создание линейных объектов повышенной связности, которые должны выполнять роль осей развития – один из инструментов региональной политики, применяющийся с разной степенью успешности. Не так просто оценить вклад коридора в экономический рост прилежащих регионов. Это связано со следующими причинами, эндогенными и экзогенными.

К эндогенным относится проведение эффективной мер по формированию хозяйственной целостности для пула компаний в зоне экономического коридора, создание инфраструктуры, позволяющей воспринимать мировые инновации, наконец, инвестиции. Для слаборазвитых стран осуществление этих задач является малореальным, поэтому проекты масштабного строительства линейной инфраструктуры осуществляются преимущественно при поддержке международных организаций (АСЕАН, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций). Говоря об экзогенных факторах, отметим то, насколько важна общая динамика мировой экономики: в условиях нулевого роста, как правило,

нет потребности в выведении на рынок минеральных ресурсов, агросырья, в создании дополнительных производств.

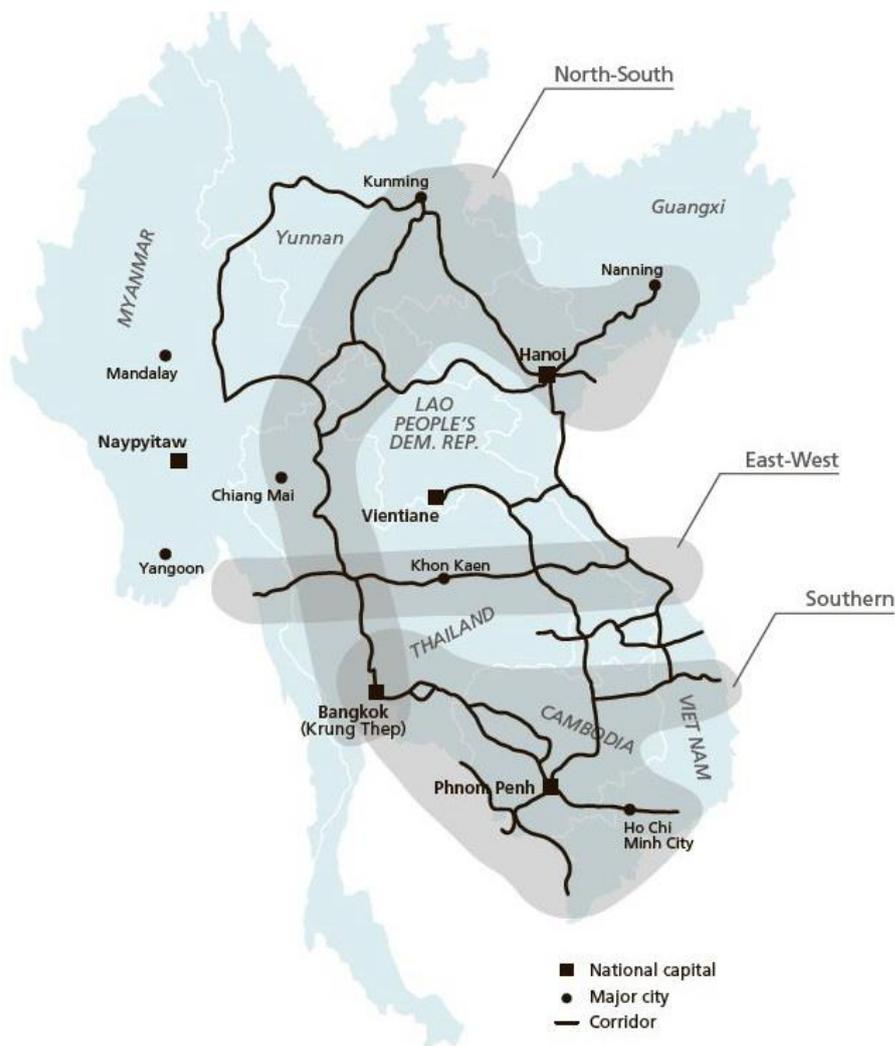
В условиях совпадения этих двух групп факторов политика создания коридоры даёт результаты. Безусловно, рост китайской экономики, ставший особенно значимым в первое десятилетий XXI века и потребовавший значительного увеличения добычи минеральных ресурсов, явился одним из важнейших причин активизации данной политики. Прежде всего это касается стран Юго-Восточной Азии и региона Юго-Восточной Африки.

Коридоры в Южной и Юго-Восточной Азии. Естественные преграды, отделившие Восточную Азию от Южной (два наиболее активно растущих макрорегиона мира) обусловили географию коридоров, как бы огибающих Гималаи с восточной и западной сторон.

Формирование экономических коридоров с начала 1990-х гг. ведётся в Юго-Восточной Азии. Вимер К. пишет в этой связи о ресурсном разнообразии территорий вдоль этих маршрутов, позволяющем развиваться здесь взаимодополняющей специализации, что позволит региону включиться в мировое разделение труда в качестве одного из звеньев создания добавленной стоимости [11]. По сути, речь ведётся о формировании приосевого кластера. Данная идея представляется вполне реальной, однако, вероятно специализация данного региона будет определяться теми отраслями, которые «перемещаются» из Китая на юг в связи с ростом там средней заработной платы (т.е. стоимости труда). Речь идет о продукции с относительно низкой добавленной стоимостью, это пищевая, лёгкая промышленность, конечно, добыча минерального сырья.

Здесь выделяются следующие три коридора: Север-Юг (North-South) протянувшийся в меридиональном направлении – это коридор, связывающий провинции южного Китая со странами юго-Восточной Азии, а также два коридора широтной направленности: Восток-Запад (East-West) и Южный (Southern) коридор [4, с. 42] (рис. 1).

Афонасьева А.В. отмечает высокую значимость населения китайского происхождения в странах юго-восточной Азии, которое позволило стать китайской диаспоре «...опорой в реализации геополитических интересов КНР в АТР» [12, с. 60]. Если коридоры в данном регионе хотя и ориентированы преимущественно на Китай, тем не менее создавались при участии и других крупных экономик региона, прежде всего Японии. В отличие от ЮВА, инфраструктурное развитие по западному направлению, включающему страны Средней Азии и Пакистан, – почти полностью инициировано и осуществляется Китаем.



Р и с. 1. Коридоры развития в Юго-Восточной Азии
(описание дано в тексте) [4]

В перспективе Министерство транспорта Китая, администрация китайских железных дорог и компания «China Railway Corporation» планируют строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей по пяти основным направлениям:

- 1) евразийское (два разных маршрута, которые должны соединить Лондон с северо-западной и северо-восточной частями Китая);
- 2) североамериканское (с северо-западного Китая в Канаду, через восточную Россию, пересекая Берингов пролив, далее на Аляску);
- 3) центрально-азиатский маршрут (от Урумчи до Европы через Иран и Турцию);

4) южноазиатский маршрут (соединяющий китайский Кунмин и Центральноазиатский маршрут в Тегеране, должен пройти через Гималаи, пересекая северную Мьянму, Индию и Пакистан);

5) паназиатский маршрут (две линии, одна должна проходить через Мьянму, другая – через Вьетнам, они соединятся в Бангкоке и затем идут до Сингапура) (цит. по [19, с.39], см. также карту [6]).

Реальность осуществления данных проектов выглядит по-разному. Общая экономическая ориентация страны на юг и юго-запад выдвигает на первый план именно эти направления развития, тогда как территории, лежащие к северу от Китая, будут, по всей видимости, испытывать не трансконтинентальные подвижки (на макроуровне), а только воздействие на микроуровне. Так, Чубаров И.Г. отмечает, что «... по своей пространственной конфигурации предлагаемые в рамках «пояса и пути» коридоры являются выдвинутыми за рубеж продолжениями осей территориального развития приграничных регионов Китая» [20, с.122].

Серьезным конкурентом Транссибу в транзитных перевозках в ближайшем будущем может стать Северная ветвь Трансазиатской железной дороги (или Северный коридор Великого Шелкового пути), выходящая из китайского порта Ляньюньган на Желтом море в направлении на Урумчи, столицу Казахстана Астану и российский Курган [14, с. 393].

В какой степени этот коридор будет торговым, а в какой экономическим? В условиях увеличивающейся интеграции экономик Китая и Казахстана, а также богатства минеральных ресурсов последнего и специализации его экономики на производствах 3 и 4 технологических укладов (черная и цветная металлургия, основная химия), следует ожидать её усиления. Собственно, в таком виде здесь может быть реализован вариант, который десятилетиями являлся перспективным для сибирских регионов. Он связан (о чём пишет Л.А. Безруков) с «...центральным направлением модернизации сибирской индустрии, которое как раз и заключается в углублении переработки сырья путем организации конечных переделов в составе действующих базовых комплексов... (нефтегазового, металлургического, лесного, химического)» [13, с. 59].

Некоторые авторы считают, что роль коридоров не ограничивается собственно сферой экономики, а состоит в обеспечении международного (и даже цивилизационно-генного) взаимодействия. Так, Ли Сигуан пишет о формировании цивилизации Нового Шелкового пути (New Silk Road civilization) вдоль Китайско-Пакистанского экономического коридора (China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)) [3, с.1]. Помимо уже завершеного и продолжающегося строительства дорог, предполагается постройка здесь нефтепровода и соответствующей инфраструктуры. Китайско-Пакистанский коридор при всё этом выглядит больше торговым коридором, чем подлинно экономическим.

Впрочем, т.н. «план экономического развития по основным маршрутам» предусматривает создание ряда умных городов, промышленных зон, контейнерных терминалов, зернохранилищ и хранилищ топлива, складов, сухих портов и электростанций вдоль шоссе Лахор-Исламабад, Карачи-Хайдарабад и выделенного грузового коридора [3, с. 154–155]. В какой степени эти проекты будут реализованы, и насколько это изменит структуру экономики Пакистана – пока неясно.

Другой экономической гигант Азии – Индия – пока сосредоточена на создании внутривосточных (национальных) коридоров, которые можно считать полноценными экономическими коридорами, так как посредством них осуществляется индустриализация страны*. Интересен вопрос взаимодействия Китая и Индии по коридорам в обход Гималаев, в частности по коридору Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM EC)). Как представляется, он в большей степени связывает Бангладеш и в первую очередь Мьянму с Китаем, нежели ориентирован на связь с Индией.

Тема существующей и возможной (будущей) взаимодополняемости экономик Индии и Китая, которая потребует (или не потребует) создания осей их взаимодействия, плодотворна и ждёт дальнейшего исследования.

Коридоры в Африке. Развитие торговых коридоров в Африке идёт в двух направлениях: во-первых, это обеспечение местным агропроизводителям (а также, например, рыбакам) выхода на локальные и региональные рынки, а, во-вторых, ускорение доставки минеральных ресурсов на побережье с целью последующего экспорта. Богатство недр стран Южной и Восточной Африки в виде в первую очередь руд цветных металлов обусловило активное развитие коридоров именно в юго-восточном регионе Африки. Его дополнительным преимуществом является относительная близость с одной стороны к Суэцкому каналу (и через него – к европейским странам), а с другой – к мощным экономикам Южной и Восточной Азии. В каком-то степени главный полюс Китайско-Пакистанского коридора, порт Гвадар, ориентирован не только на приём нефти и газа из Персидского залива, но и на сырьё из рассматриваемого региона†.

* Общее представление о коридорах Индии можно получить по следующему документу. URL: <https://www.pwc.com/jp/ja/advisory/seminar/2015/assets/pdf/6-industrial-corridor-development-in-india.pdf>.

† Порт Гвадар, построенный китайскими компаниями, дал возможность КНР диверсифицировать торговые пути в Западную Азию, Африку и Европу. При этом у КНР появилась потенциальная возможность использовать порт для базирования своих военных кораблей в Индийском океане и тем самым создать китайское присутствие на фоне постоянного наращивания в этом регионе военных флотов Индии, а также США и их союзников [16].

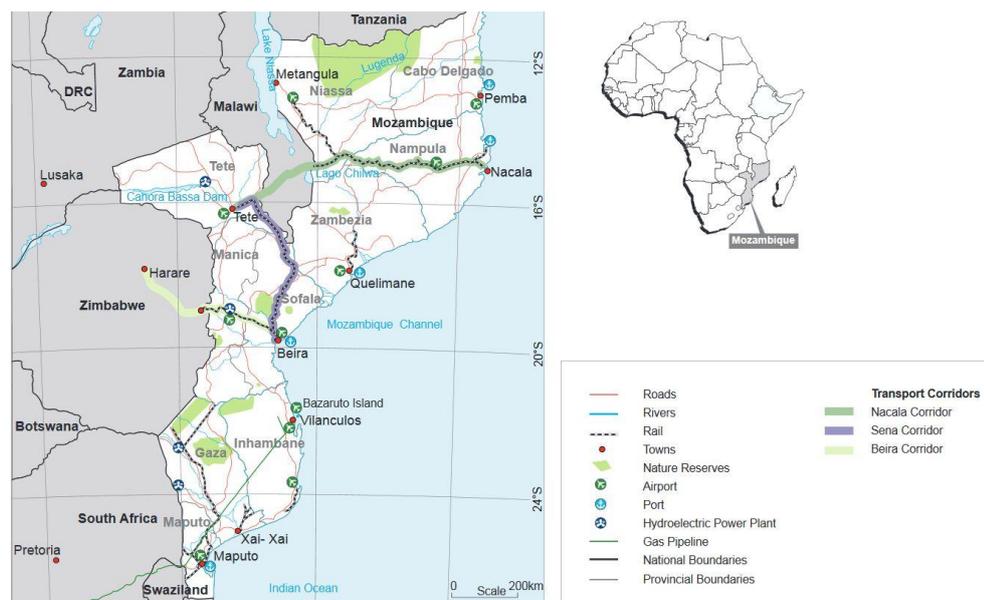
В развитии коридоров заинтересованы такие региональные объединения и организации, как Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА) (Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA), Восточноафриканское сообщество (ВАС) (East African Community (EAC), Сообщество развития Юга Африки (САДК) (Southern African Development Community (SADC).

Рассмотрим ряд коридоров, сформированных или только планируемых к строительству на территории преимущественно пяти стран: ЮАР, Замбии, Замбези, Мозамбика и Танзании. Именно в этих странах в последние два десятилетия происходит активное инфраструктурное строительство и создание коридоров, ориентированных на экспорт ресурсов, прежде всего в Китай.

Практически все коридоры проходят через Мозамбик. Колониальное прошлое Мозамбика во многом определило конфигурацию транспортной сети, ориентированной на вывоз ресурсов из ЮАР и Зимбабве по морю (рис.2). В начале XXI века около 40% бюджета Мозамбика приходилось на доход от транспортных коридоров.

Выгодное ЭГП Мозамбика, расположенного между океаном, через который проходят маршруты в страны – основные потребители цветных металлов, с одной стороны, и богатыми рудами цветных металлов внутриконтинентальных месторождений в ЮАР, Зимбабве и Замбии с другой, предопределило развитие здесь транспортных коридоров.

Коридор Мапуто. Целью создания данного коридора являлось усиление связей между портом Мапуто в Мозамбике и провинцией Гаутенг в ЮАР. Это позволило объединить наиболее экономически развитые промышленные регионы, такие как Мпималанга, Гаутенг и мозамбикскую провинцию Лимпопо. Для этого были достроены и модернизирована железная дорога между Витбанком и Мапуто и облегчена процедура прохождения таможенного поста на границе ЮАР и Мозамбика. Таким образом, был создан кратчайший путь между развитыми регионами и портом. Предполагается, что коридор способствует росту ВВП, экономической интеграции и усилению позиций региона в международном разделении труда [9, с. 19].



Р и с. 2. Три основных коридора Мозамбика: Бейра, Сена и Накала (описание дано в тексте) [8]

Коридор Север-Юг (North-South) связывает Мапуто с другим портом, Бейрой, и ориентирован на транзит железной руды, концентрата платины из ЮАР, также металлов Зимбабве.

Коридор Лимпопо (Limpopo). Связывает разрабатываемые месторождения Зимбабве с портом по железной дороге, проходит через провинцию Мозамбика Лимпопо.

Коридор Бейра (Beira). Проходит преимущественно по территориям Зимбабве и Мозамбика. В северно-западной части служит как канал инфраструктуры, связывающий месторождения на севере Зимбабве (в которых содержатся такие металлы, как золото, никель, медь, хром, платина) с заводами по производству концентратов на юге страны. В Мозамбике этот коридор носит название «Коридор развития сельского хозяйства» (Beira Agricultural Growth Corridor), вокруг которого сосредотачиваются хозяйства по выращиванию манго, бананов, сбору мёда для доставки на мировые рынки через порт Бейра. Также по коридору осуществляется снабжение Зимбабве топливом, а в обратную сторону направляются цветные металлы.

Развитие *коридора Замбези* (проходящего частично вдоль одноименной реки) будет связано с модернизацией железной дороги в Бейру, пострадавшей во время мозамбикской гражданской войны (т.н. ветка Сены). Возможно также строительство новой железной дороги к городу Макузе, где запланировано строительство порта. Развитие этого коридора будет связано с разработкой угольного бассейна в западной

провинции Мозамбика Тете. Индийская компания объявила о планах построить завод по получению газа из этого угля [5].

Коридор Накала. Проект предусматривает разработку природного газа на шельфе Индийского океана и его дальнейшую транспортировку, разработку угольного бассейна на границе Малави, Мозамбика и Зимбабве, добычу фосфатов и месторождений редкоземельных металлов, а также ряд проектов по развитию сельского хозяйства (выращивание кешью, кунжута, табака, чая и пр.) и городского сервиса. Коридор должен быть завершен до 2030 года, его организацией занимается ряд компаний, а также Japan International Cooperation Agency (JICA).

Коридор Либомбо (Libombo) предлагается для освоения месторождений титана и цинка, сосредоточенных в песках. По сути, является продолжением коридора Лимпопо на юг вдоль побережья ЮАР.

Коридор Тазара (Tazara/Uhuru) проходит преимущественно по территории Танзании и связывает медные рудники Замбези с Индийским океаном по железной дороге, в честь которой и назван коридор. Планируется её модернизация.

Коридор Мтвара (Mtwara) соединяет угольный бассейн в Танзании у озера Ньяса с побережьем Индийского океана.

Центральный (Central) коридор протянулся от озера Виктория (с близлежащими месторождениями золота и других цветных металлов) к океану.

На границе Танзании с Кенией планируется модернизация инфраструктуры *коридора Танга (Tanga)*. Коридор предназначен для вывоза из Танзании золота. Также он предоставляет возможность сельхозпроизводителям перевозить свою продукцию (пшеницу, сорго) на удаленные рынки*.

Специфичен *коридор SAGCOT* (Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania): в отличие от предыдущих, он изначально рассчитан на производителей продукции растениеводства. В действительности, его сложно считать коридором, это скорее пояс, протянувшийся через треть территории Танзании.

Далее на север расположены такие значимые коридоры как Северный коридор в Кении, коридор Джибути-Аддис-Аббеба, Нильский коридор (в Судане) и ряд других.

Таким образом, для рассмотренных в регионе юго-восточной Африки коридоров характерны следующие особенности. Все они ориентированы прежде всего на вывоз или руды черных и цветных металлов, или их концентратов. В связи с этим их конфигурацию можно оценить, как «месторождение – порт» (по двум полюсам притяжения). Инфраструктурные проекты ведутся по модернизации транспортной

*Характеристика коридоров дана преимущественно по материалам [7], в том числе картографическим.

инфраструктуры (в том числе и пострадавшей в результате войн в регионе), строительству мостов, расширению и углублению портов. Однако помимо добывающей промышленности к коридорам «привязываются» фермеры, получающие возможность доставки своей продукции на локальные и региональные рынки. Хорошим примером такого рода может быть Мозамбик. Для этой страны важно диверсифицировать свой экспорт, в котором около половины занимает алюминий, а также значимую долю составляет уголь.

Рассмотрим группу стран региона, для которых осуществляется и планируется дальнейшее развития коридоров, по их экономическим показателям, (см. таблицу).

Т а б л и ц а

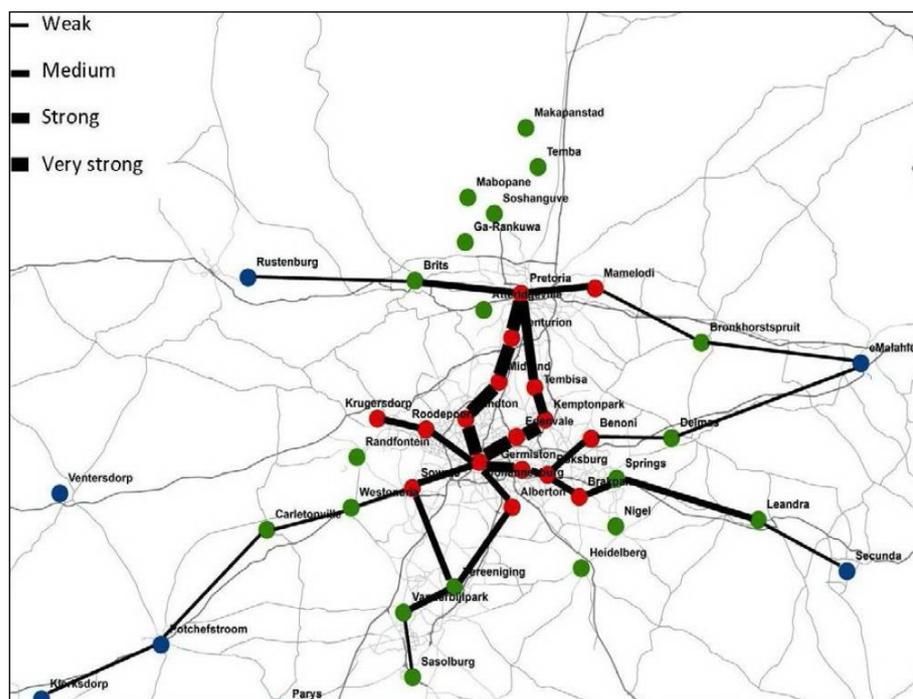
Динамика некоторых экономических показателей стран региона Юго-Восточной Африки
(рассчитано автором по данным Мирового банка (World Bank))

Страны	Динамика добавленной стоимости в промышленности, <i>раз</i>		Динамика объёма экспорта, <i>раз</i>		Динамика ВВП на душу по ППС, <i>раз</i>	
	2001 к 1991	2016 к 2001	2001 к 1991	2016 к 2001	2001 к 1991	2016 к 2001
ЮАР	1,23	1,31	1,26	2,52	1,25	1,68
Мозамбик	2,81	1,93	4,34	4,14	1,92	2,44
Зимбабве	0,84	0,64	0,78	1,41	1,17	0,97
Замбия	1,2	2,14	0,91	6,81	1,15	2,25
Танзания	1,36	3,06	2,49	5,27	1,27	2,14

За период последних 15 лет экспорт из трех внутриконтинентальных стран (Зимбабве, Замбии и Танзании) вырос существенно больше, чем за период 1990-х гг., при этом, если Замбия и Танзания увеличили добавленную стоимость в промышленности, то Зимбабве уменьшила. Для периода 2001–2016 гг., связанного с усилением экспортных потоков, ориентированных на страны Азии, характерен также рост душевого ВВП, особенно существенный в Мозамбике (почти в 2,5 раза), что, впрочем, частично объясняется эффектом низкой базы.

Существует ли в рассматриваемом регионе коридоры развития, в которых на практике реализуется идея оси развития? До определённой степени таким коридором можно считать связи между городами в наиболее развитой провинции ЮАР Гаутенге. Помимо высокого уровня экономического развития и плотности населения, она отличается близостью городов Йоханнесбург и Претория.

Для выделения коридоров южноафриканский географ А. Бранд использует формулу, схожую с формулой гравитационного взаимодействия (пример её использования см., например, в [15]), где в числителе произведение экономического потенциала (производства) двух городов, а в знаменателе (квадрат) расстояния между ними. Он отмечает, что сильные узлы, находящиеся на расстоянии 15 км друг от друга, привели к формированию сильных коридоров развития, расположенные на расстоянии 25–35 – относительно средних коридоров, а за пределами этого расстояния формирование коридоров оказалось «слабым» [1, с.28] (см. рис. 3).



Р и с. 3. Интенсивность экономического взаимодействия в коридорах развития в Гаутенге, ЮАР [1]

Центры на концах оси «...должны быть взаимно зависимыми для поддержки потока экономической деятельности по оси; и взаимодействие между центрами должно создать потенциал для дальнейшего развития по оси связи» (цит. по [1, с.13]). Следует отметить, что подобная зависимость может лежать не только в экономической сфере (по линии цепочек создания добавленной стоимости), но и по социальной и культурной.

Выводы. Трансформация транспортных коридоров в экономические далеко не predetermined. В разных макрорегионах мира их эволюция проходит с различной степенью успешности, методология оценки которой нуждается в дальнейшей разработке. В целом, можно

сделать вывод, что Китай развивает прежде всего транспортные коридоры, хотя в Юго-Восточной Азии и, вероятно, в Средней Азии складываются подходящие условия для экономического взаимодействия на основе этих коридоров. Коридоры региона Юго-Восточной Африки также являются преимущественно транспортными и ориентированы на экспорт минеральных ресурсов, хотя своей инфраструктурой способствуют внутрирегиональным перевозкам продукции растениеводства.

Список литературы

1. Brand A. Corridor development in Gauteng. Dissertation. 2014 URL: <http://scholar.sun.ac.za>.
2. Brunner, Hans-Peter. 2013913. What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? © Asian Development Bank. URL: <http://hdl.handle.net/11540/2308>.
3. China-Pakistan Economic Corridor. A Game Changer. URL: http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/04/CPEC_Book_2016.pdf.
4. Gálvez Nogales, E. 2014. Making economic corridors work for the agricultural sector. Agribusiness and Food Industries Series No. 4. FAO, Rome. 2014.
5. India plans gasification Tete coal. URL: <http://www.mozambiqueiningjournal.com/india-plans-gasification-tete-coal/>.
6. Infographic: China's high-speed rail vision. URL: <http://www.scmp.com/infographics/article/1605236/infographic-chinas-high-speed-rail-vision>.
7. Mining and agriculture. C. 44–47. URL: <http://im4dc.org/wp-content/uploads/2013/07/Mining-and-Agriculture-Formatted-Final.pdf>.
8. Mozambique A Highlighted Summary. URL: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/za/Documents/energy-resources/ZA_Mozambican_Cue_Card_221015.pdf.
9. Resources corridors: experiences, economics. And engagement; a typology of sub-saharan Africa corridors URL: <http://www.eisourcebook.org/cms/files/EISB%20Resources%20Corridors.pdf>.
10. Reviving Trade Routes. URL: <http://documents.vsemirnyjbank.org/curated/ru/419461468202146203/pdf/937640NWP0Box30eviving0Trade0Routes.pdf>.
11. Wiemer C. Economic corridors for the greater Mekong subregion. URL: <https://research.nus.edu.sg/eai/wp-content/uploads/sites/2/2017/11/BB479.pdf>.

12. Афонасьева А.В. Зарубежные китайцы в ЮВА и их роль в развитии морского шелкового пути XXI века // Азия и Африка сегодня. 2017. № 12. С. 54–60.
13. Безруков Л.А. Стратегия разворота России на восток в контексте транспортно-географических ограничений Сибири // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. 2016. Т. 15. С. 53–61.
14. Безруков Л.А. Экономико-географическое положение Сибири и мировые хозяйственные связи // География мирового развития. Сб. научн. трудов. Москва, 2016. С. 385–402.
15. Васильев А.А. Социально-экономическое районирование Тверской и Ленинградской областей с использованием модели потенциалов // Вестник ТвГУ. Серия «География и геоэкология». 2016. №2. С. 46–60.
16. Галищева Н.В. Экономическое сотрудничество Пакистана и Китая // Мировое и национальное хозяйство. 2015. № 4 (35). С. 2–5.
17. Преображенский Ю.В. Подходы к выявлению Центра и Периферии // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Науки о Земле. 2016. Т. 16. № 4. С. 216–221.
18. Преображенский Ю.В. Пространственно-временная динамика систем расселения долин Волги и Камы // Географический вестник = Geographical bulletin. 2017. №2(41). С.25–31.
19. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2014. – 62 с. URL: http://www.imeri-eurasia.ru/baner/Turaeva_paper_2014.pdf.
20. Чубаров И.Г. География сопряжения: региональная политика КНР и пространственное развитие стран ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 5. С. 114–125.
21. Яковлева С.И. Примагистральные зоны: понятие, состав и функции // Региональные исследования. №1. 2007. – С.15–24.

DEVELOPMENT CORRIDORS IN SOUTH ASIA AND EAST AFRICA

Yu.V. Preobrazhenskiy¹

¹Saratov state University, Saratov

Major infrastructure projects (corridors) are considered from the perspective of the "axis of development" model. Given internal and external conditions for the formation of the successful economic corridors. On the example of cross-border corridors of South and South-East Asia, the impact of China on the creation of such corridors is estimated. Although they are declared economic, they are essentially transport and flow-oriented for raw materials and semi-finished

products. Existing and planned corridors in the South-East Asia region are also being considered. The impact of these corridors on their economies is assessed in five countries.

Keywords: *economic corridor, transport corridor, development corridor, development axis, Southeast Asia, South Asia, East Africa, Mozambique, mineral resources export*

Об авторе:

ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ Юрий Владимирович – к.г.н., доцент,
кафедра экономической и социальной географии СГУ им. Н.Г.
Чернышевского, e-mail: topofag@yandex.ru