

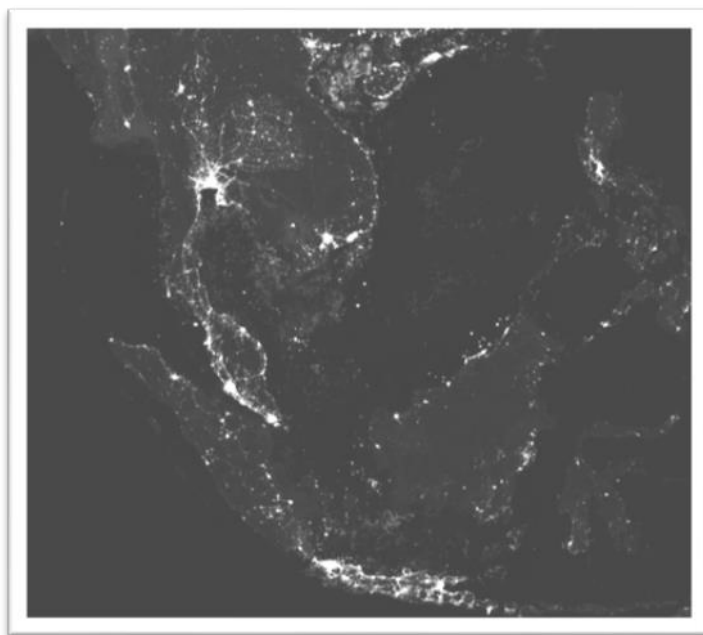
**МАЛАККСКИЙ ПРОЛИВ: ФОРМИРОВАНИЕ
МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГИОНА**

Рис. 1. Ночной вид Юго-Восточной Азии из космоса (NASA)

Выделяется район Малаккского пролива: ярко освещенные Сингапур, Куала-Лумпур и широкая полоса малазийского побережья, изолированные яркие очаги на Суматре, россыпь тусклых световых пятен в Южном Таиланде

Международное приграничное сотрудничество как инструмент развития периферийных территорий за счет иностранных инвестиций и технологий актуально во многих регионах мира: в ЕС это составная часть региональной политики; в Северной Америке подобные зоны приурочены к американо-мексиканской границе; в Западной Африке разрабатываются планы трансграничного сотрудничества под эгидой ОЭСР.

В Азии зоны экономического сотрудничества обрели первоначально форму «Треугольников роста» (Growth Triangles). Первым из них был Южно-Китайский, решение о создании которого было принято в конце 1970-х гг. Его участниками стали КНР (в пров. Гуандун и Фуцзянь были выделены 4 особые экономические зоны), Гонконг и Тайвань (опосредованно, через

Гонконг). В результате сформировалась мощная экономическая зона «Дельта реки Жемчужной». При активном участии Китая принята «Инициатива в бассейне реки Тумэн» (КНР, РФ, КНДР, Монголия), большой потенциал имеет «Кольцо Желтого моря» (залив Бохай в КНР, КНДР, Респ. Корея, Япония). Трансграничный характер имеет Проект Большого Меконга с участием стран АСЕАН и Китая. Перспективно развитие международного района в зоне Корейского пролива (Респ. Корея и Япония).

В островном субрегионе Юго-Восточной Азии концепция Треугольников роста (ТР) также нашла свое воплощение. В русле политики АСЕАН, направленной на создание зоны свободной торговли (АФТА), заключаются двусторонние соглашения о свободной торговле и экономическом партнерстве, организуются свободные экономические зоны, предназначенные для развития приграничного сотрудничества, размещения экспортно-ориентированных производств. Так, в 1990-е гг. были созданы т.н. Восточная зона роста АСЕАН (ВИМР-ЕАГА)¹ и два Треугольника роста в зоне Малаккского пролива: ТР «Индонезия, Малайзия-Сингапур» (GTIMS, первоначально SIJORI) и ТР «Индонезия-Малайзия-Таиланд» (GTIMT).

Формирование «экономики без границ» (*borderless economy*) именно в зоне Малаккского пролива вполне закономерно в силу как экономических, исторических, так и позиционных факторов. Малаккский пролив, разделяющий полуостров Малакка и остров Суматра, имеет протяженность более 900 км в субмеридиональном направлении; ширина его на выходе в Индийский океан (между северной оконечностью Суматры и о.Пхукет) превышает 400 км, в центральной части он сужается до 50 км, а на выходе в Южно-Китайское море острова архипелага Риау и о.Сингапур делят его на более узкие проливы и проходы. Связывающий акватории Индийского и Тихого океанов пролив более двух тысячелетий служит морской трассой мирового значения. Современный подъем Азии лишь увеличи-

¹ Охватывает регионы стран-участниц (Бруней, Индонезия, Малайзия, Филиппины) от Калимантана (Борнео) до Минданао и Палавана на севере и до Новой Гвинеи на востоке.

вадет стратегическое значение пролива, а также его роль в мировых товаропотоках.

В 1989-1990 гг. были достигнуты двусторонние и трехсторонние соглашения между главами Сингапура, Индонезии и Малайзии о создании на территории штата Джохор и провинции Риау, граничащих с Сингапуром, Треугольника роста «Сиджори» [2,3].

В экономической литературе он часто рассматривается как «классическая» модель *трансграничного региона развития*. Назовем его главные параметры:

- «вершины» треугольника образуют три *страны-соседки*
- основа сотрудничества заложена *соглашениями на уровне правительств*, таким образом, локальные проекты базируются на государственных обязательствах и межправительственной координации
- *комплиментарность* конкурентных преимуществ территорий рассматривается как главный фактор экономического сотрудничества специализация на производстве товаров и услуг на *экспорт*
- *географическая близость*, смежность входящих в треугольник территорий определяет возможность создания и использования общей инфраструктуры, логистики и сокращает транспортные расходы
- интенсивные *исторические связи* входящих территорий
- разрабатывается *институциональное обеспечение*, унифицируется законодательная база, регулирующая трансграничное движение информации, рабочей силы, капиталов, товаров

Синергия географической близости и экономической комплиментарности повышает конкурентоспособность товаров и услуг благодаря использованию сравнительных преимуществ каждой из сторон, кластеризации бизнеса и экономии масштаба.

В ТР «Сиджори» Сингапур, располагающий капиталами, высококвалифицированными кадрами, передовыми технологи-

ями, доступом на мировые рынки, современной физической и рыночной инфраструктурой, играет роль центра инноваций, которые распространяются на периферию – зарубежные части Треугольника, служащие его ресурсным хинтерландом.

Для реализации соглашений о развитии ТР «Сиджори» территории в его составе получили статус свободных экономических зон, были построены многочисленные технологические и производственные парки, куда вслед за сингапурским капиталом устремились инвестиции из других стран. Инфраструктурное (транспортное, энергетическое) и промышленное строительство, агробизнес и международный туризм, развитие финансовой, медицинской, образовательной сфер стимулировали приток рабочей силы из внутренних районов стран-участниц (в то же время сдерживая приток трудовых мигрантов в Сингапур).

Малазийский штат Джохор предоставляет природные ресурсы и рабочую силу, технологии среднего уровня сложности и базовую инфраструктуру. В Малайзии разработана концепция «Региона развития Искандар» (РРИ), который имеет двойное назначение: наряду с решением экономических задач в рамках «Сиджори», он является частью планов регионального развития полуостровной Малайзии, нацеленных на создание сбалансированной системы расселения и хозяйства. Площадь РРИ 2,2 тыс. км², людность 1,3 млн. чел., причем среднегодовой прирост населения достигает 8-9,6% (2010, оценка) [4, 5].

С Сингапуром его соединяют дамба и мост, по которым проходят автодороги и водопроводы, а по дамбе – и магистральная железнодорожная линия Сингапур–Куала-Лумпур–Бангкок. Город Джохор-Бару и его города-спутники образуют второе ядро трансграничной агломерации. Его обслуживает международный аэропорт Сенай. В Пасир-Гуданг организован технопарк и порт. Новый контейнерный порт Танджунг-Пелепас на западном выходе из Джохорского пролива уже может составить по некоторым позициям конкуренцию порту Сингапур.

Индонезийская часть Треугольника роста – провинция Архипелаг Риау^{II}, отделенная от Сингапура проливом шириной 16-20 км, является поставщиком топлива, воды, конструкционных материалов, пищевых продуктов. Она развивается как экспортно-производственная зона: здесь размещаются ресурсоемкие, нередко экологически опасные энергетические, металлургические, нефтеперерабатывающие, химические предприятия, трудоемкие стадии машиностроения, создаются животноводческие фермы, плантации, а также транспортная инфраструктура и логистика. Провинция Архипелаг Риау продемонстрировала максимальные темпы прироста населения и экономики и к концу первого десятилетия XXI в. вышла на 4 место в стране по показателям ВРП на душу населения и стоимости экспорта на душу населения. Проект «Сиджори» означает для провинции реализацию выгод географического положения. Острова Батам, Бинтан и Каримун, располагающиеся всего в 45-60 минутах морского пути от Сингапура, имеют статус свободной экономической зоны. Построены международный аэропорт, 4 грузовых порта, 6 пассажирских терминалов, которые ежедневно принимают и отправляют 100 рейсов в Сингапур и Малайзию и обратно. Для надежного транспортного сообщения между островами построены мостовые переходы^{III}. Здесь организовано два десятка промышленных парков, развивается тепловая электроэнергетика, торговля, банковский сектор, туризм. В самом крупном промышленном парке «Батаминдо» зарегистрированы сотни промышленных компаний, включая транснациональные. Специализация округа Бинтан – туризм, сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность. Округ Каримун специализируется на транспортно-складских услугах. Для Суматры и Индонезии в целом Батам стал важным морским и авиационным хабом, воротами во внешний мир [6].

В 1994 г. правительства трех стран приняли Меморандум о взаимопонимании, предусматривавший расширение ареала

^{II} До 2004г. она была периферийной частью редко заселенной нефтедобывающей провинции Риау

^{III} Планировалось строительство мостового перехода, однако из-за финансовых трудностей проект не был реализован

сотрудничества на соседние индонезийские провинции Риау, Джамби, Южная Суматра и малазийские штаты Негри-Сембилан, Мелака, а также на удаленные от Малаккского пролива Паханг, Западную Суматру, Бенгкулу, Лампунг и даже Западный Калимантан. Эта зона сотрудничества получила название ТР «Индонезия-Малайзия-Сингапур» (ТР ИМС). Для «новых территорий» Джохор и Архипелаг Риау играют ту же роль, какую для них сыграл Сингапур: источников инноваций, из которых распространяются информация, технологии, капиталы и т.д. Возникли и развиваются экономические связи между малазийской и индонезийской частями ТР: малазийские инвестиции в создание промышленных парков в Паданге (Западная Суматра), Думае (Риау), в плантации масличной пальмы в Риау и Северной Суматре, в развитие паромного сообщения между овами Батам и Бинтан и портом Пасир-Гуданг в Джохоре.

Экономическая результативность ТР «Сиджори» побудила страны пролива расширять сотрудничество. В 1993 г. было объявлено о решении создать ТР «Индонезия-Малайзия-Таиланд» (ТР ИМТ) в северной зоне Малаккского пролива. В его состав первоначально вошли провинции Ачех и Северная Суматра (Индонезия), штаты Пинанг, Кедах и Перлис (Малайзия) и приграничные провинции Таиланда (Наратхиват, Паттани, Сонгкхла, Яла, Сатун) – территории, отвечающие классической концепции треугольников роста: географическая близость, экономическая комплиментарность, историко-культурные связи. В этом Треугольнике наиболее активно участвует малазийская сторона. Активное участие в разработке программ и их финансировании принимает Азиатский банк развития. Созданы рабочие группы по отдельным направлениям сотрудничества, выделены этапы развития и разработаны «Дорожные карты» для их осуществления; регулярно проходят совещания, в т.ч. на уровне глав правительств.

Областями совместной деятельности стран-участниц ТР ИМТ являются развитие человеческих и природных ресурсов, унификация законодательства в области внешних инвестиций и трудовых миграций, борьба с распространением болезней, а также создание системы раннего предупреждения о стихийных бедствиях и восстановительные работы после них [7].

Несмотря на то, что в целом проект ТР ИМТ является сферой ответственности национальных правительств, важное значение придается развитию связей на уровне провинций и штатов, а также частных предпринимателей.

В дальнейшем зона охвата ТР ИМТ была расширена: в него были включены все 14 провинций Южного Таиланда, все 10 суматранских провинций и 8 штатов и федеральная столичная территория в полуостровной Малайзии (кроме южных Джохора и Паханга). При таком территориальном охвате фактор географической близости может играть интегрирующую роль только на локальном уровне, слабым местом является транспортная инфраструктура, отсутствует сложившаяся иерархическая система центров, а сходство хозяйственной структуры территорий подрывает принцип экономической комплиментарности.

Для ТР ИМТ была выработана концепция «экономических коридоров», в которых благодаря беспрепятственному движению информации, капиталов, товаров, людей концентрируется развитие. Экономическая активность внутри «коридоров» фокусируется в бизнес-кластерах, предоставляющих привлекательные инвестиционные возможности во всех сферах экономики. От них импульсы развития будут передаваться на близлежащие территории, где должны возникнуть разнообразные смежные и обслуживающие предприятия. Прилегающие сельские районы в коридорах получают выход своей продукции на региональный рынок, инвестиции в новые культуры позволят расширить товарный сектор [8].

Современный технологический уровень развития поддерживают научные центры, лаборатории и бизнес-инкубаторы, создающиеся на базе объединенных в региональную сеть университетов^{IV}. Транспортная инфраструктура должна обеспечить условия для международных интермодальных перевозок в масштабах коридоров и всего ТР ИМТ. Особая роль отводится

^{IV} Universitas Andalas (Паданг), Universitas Sumatera Utara (Медан), Universitas Syiah Kuala (Банда-Ачех), Universitas Riau (Пеканбару); Universiti Teknologi MARA (Шах-Алам), Universiti Sains Malaysia (Пинанг), Universiti Utara Malaysia (шт. Кедах), Ун-т Принца Сонгкхла, Ун-т Таксина (Сонгкхла) и др.

портовому строительству и развитию новых грузопассажирских паромных линий; ведется работа по либерализации авиа-сообщений^V. Внимание уделяется внутреннему транспорту как средству интеграции: строительству и реконструкции автодорог, организации авиационного и автобусного междугороднего сообщения. Важное направление интеграции – энергетика: строительство электростанций, прокладка линий электропередач.

Северный сухопутно-морской трансграничный экономический коридор связывает юг Таиланда, север Малайзии и север Суматры (по линии Сонгкхла–Пинанг–Медан)^{VI}. Это старый международный торговый маршрут, на котором главным центром выступает агломерация Пинанг – свободная экономическая зона, открытый порт, центр электронной промышленности Малайзии. Он связан с Меданом (через порт Белаван) регулярным морским и авиационным грузовым и пассажирским сообщением. Исторические связи между Северной Суматрой и штатом Кедах, этноконфессиональная близость населения, продвигаемая малазийскими властями идеология панмалаизма, общность деловых культур способствуют инвестиционной активности малайского капитала и формированию малайско-суматранской зоны развития. На Суматре основным направлением совместного развития является сельское хозяйство (в т.ч. крупные плантации масличной пальмы, бананов, халяльное животноводство), перерабатывающая промышленность и туризм, включая медицинский (китайская медицина). Через Пинанг осуществляются связи с южнотаиландскими портами Сатун, Кантанг и др., а также выход через перешеек Кра к портам Сиамского залива (Сонгкхла, Паттани). Таиландская часть коридора представляет собой рисовую равнину, имеется потенциал для разведения крупного рогатого скота. Здесь находится крупнейший в Южном Таиланде оптовый сельскохозяйственный рынок, поставляющий продукцию в Малайзию и Сингапур; имеются рекреационные ресурсы. Транспортные проекты

^V Цель – выход на «5 уровень свободы воздушного пространства»

^{VI} Т.о. он охватывает территорию, которая первоначально была определена для развития всего ТР ИМТ

включают углубление порта Сатун, расширение международного аэропорта Лангкави, повышение качества автодорог. Большое значение придается либерализации таможенного режима и строительству торговых центров в приграничной зоне Северного коридора для развития торговли и привлечения инвестиций.

Малаккский сухопутный трансграничный экономический коридор идет вдоль восточного побережья Малаккского пролива от Южного Таиланда до Мелаки. На севере он включает в себя таиландско-малазийскую часть Северного коридора, а на юге выводит к границам ТР «Индонезия-Малайзия-Сингапур». Это самая развитая в социально-экономическом отношении зона полуостровной Малайзии, «скрепленная» полимагистралью (две автострады и магистральная железная дорога), связанная с Сингапуром и Таиландом, с внутренними и восточными районами полуострова. Хотя формально Куала-Лумпурская агломерация не названа частью этого коридора, она фактически играет в нем роль главного центра с крупнейшим универсальным портом Кланг. Через порт Мелака осуществляются связи с Суматрой и ТР ИМС. Близость Суматры создает условия для формирования взаимодополняющих стадий продуктовых цепочек с индонезийской частью ТР ИМТ.

Суматранский экономический коридор (Банда-Ачех–Медан–Пеканбару–Палембанг) простирается вдоль восточного побережья Суматры. Связность внутри него обеспечивает Транссуматранское шоссе и каботажные морские линии. Его северная часть одновременно является звеном коридора Сонгкхла–Пинанг–Медан, кроме того он имеет автодорожное и авиасообщение с Западной Суматрой и Лампунгом. Этот коридор отличают низкая плотность населения и анклавный характер освоения. Крупнейший центр– агломерация Медана, которую обслуживают порт Белаван и международный аэропорт Полония. Основные направления совместных инвестиций – плантационное хозяйство (масличная пальма и др.), развитие торгово-промышленных зон, ориентированных на переработку сельхозпродуктов и торговлю халяльными продуктами, финансовая и транспортная инфраструктура. Стратегическое значение придается модернизации портов Думаи, Танджунгбалай,

Белаван, Лхоксемаве, Банда-Ачех, обеспечивающих связи в Малаккском проливе.

Центральный морской трансграничный экономический коридор (Думай–Мелака) в силу своего географического положения играет ключевую интегрирующую роль между малазийской и индонезийской частями ТР ИМТ, а также между ним и Треугольником роста «Индонезия–Малайзия–Сингапур». Главными сферами развития здесь являются морские перевозки и портовое хозяйство, авиаперевозки, производство пальмового масла (на его экспорте специализируется порт Думай). Думай связан регулярными грузовыми и пассажирскими линиями с Порт-Кланг (в агломерации Куала-Лумпура), с Батамом, а через него – с Сингапуром и Джохор-Бару (порт Пасир-Гуданг), через Мелаку – с Пинангом и другими портами в северной части пролива. В Центральном коридоре расположены порты Бенкулен и Порт-Диксон, к нему тяготеют удаленные части Треугольника – Палембанг, Паданг, Бандар-Лампунг.

Расширение треугольников ИМС и ИМТ ведет к совмещению их периферийных частей, включению в сферу воздействия соседних территорий, одновременно происходит наложение их на национальную территориальную структуру хозяйства. Трансграничный характер взаимодействий обеспечивается самой идеологией треугольников развития: организация свободных экономических зон, унификация законодательной базы предпринимательства ослабляют барьерную функцию границ. В результате вокруг Малаккского пролива происходит формирование интегрированной полицентрической системы расселения и складывается обширный международный экономический регион. Его суммарное население – около 90 млн. чел.^{VII}, площадь более 680 тыс. км². Он охватывает Южный Таиланд, полуостров Малакка, Сингапур и Суматру с прилегающими островами, его скрепляют сквозные транспортные маршруты и общая инфраструктура.

^{VII} В т. ч. на Суматре 50,4 млн. (2010), в Полуостровной Малайзии 24 млн. (2012), в Южном Таиланде 8,7 млн. (2008), в Сингапуре 5,3 млн. чел. (2013) [World Gazetteer - <http://www.world-gazetteer.com/wg.php?x>]

Входящие в Международный регион Малаккского пролива (МР МП) территории различаются по степени освоенности, хозяйственной специализации и уровню развития. Можно выделить основные типы территорий: ресурсный (пров. Риау, Джамби, Бангка-Белитунг), ресурсно-аграрный (шт. Куантан, Тренггану, пров. Ачех), аграрный (пров. Лампунг, Бенгкулу, Зап. Суматра), индустриальный и постиндустриальный (аглом. Сингапур, Куала-Лумпур, шт. Селангор, Пинанг, Джохор, пров. Сев. Суматра)^{VIII}. Разнообразии сочетаний ресурсов разных частей создает потенциал для взаимовыгодного сотрудничества и является основой формирования внутрорегионального разделения труда.

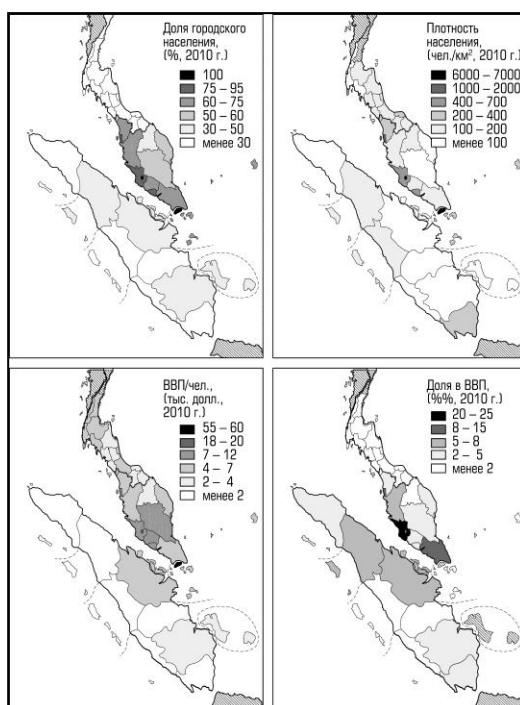


Рис. 2. Пространственная неравномерность развития в зоне Малаккского пролива^{IX}

Составлено по: [9, 10, 11, 12, 13]

Рис. 2 демонстрирует территориальную асимметрию в размещении населения и экономики. Сдвиг к Малаккскому проливу наиболее отчетливо прослеживается в распределении ВВП и географии урбанизации. Картограмма доли territori-

^{VIII} Границы указанных в скобках территориальных единиц не являются границами типов территорий

^{IX} Доля в ВВП для Сингапура (100%) не показана

альных единиц первого порядка в производстве внутреннего валового продукта каждой из стран демонстрирует концентрацию их экономики в зоне пролива (в частности, в выходящих к проливу штатах Малайзии в 2010 г. было произведено ок. 72% ее ВВП). Высокий уровень урбанизированности отражает характер развития в этой зоне: рост крупных городов и формирование урбанизированных ареалов (Сингапур, Куала-Лумпур, Пинанг), в которых создаются конкурентные преимущества и условия для формирования кластерной формы бизнеса, ориентированного на городские информационные, образовательные, инфраструктурные ресурсы.

Территориальная структура Международного экономического региона Малаккского пролива определяется его «опорным каркасом», линейные элементы которого образуют транспортные магистрали, а узловые элементы – города и городские агломерации (Рис. 3).

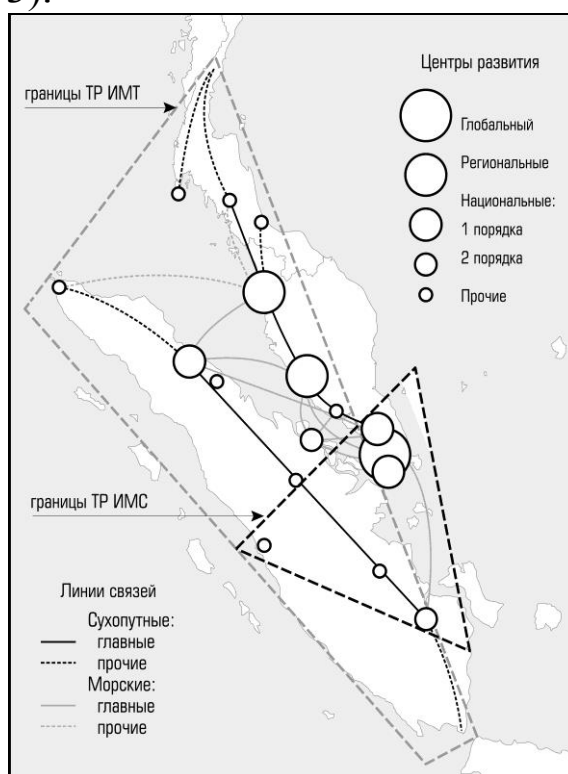


Рис. 3. Структура международного экономического региона Малаккского пролива (границы ТР показаны условно)

Стержень региона и его главная транспортная артерия – собственно Малаккский пролив, трасса глобального и регионального значения. Он продублирован субмеридиональными

сухопутными магистралями общерегионального (на п-ове Малакка) и национального (на Суматре) значения. Внутрорегиональную интеграцию обеспечивают субширотные маршруты через Малаккский пролив, обеспечивающие связи между национальными частями региона. Наиболее важные линии связей пролегают через северную часть пролива (Пинанг–Белаван), его центральную (Порт-Кланг–Думай, Думай–Мелака) и южную (Сингапур–Джохор-Бару, Сингапур–Батам) части. Важный элемент транспортной системы – авиасообщения^X. Дальнейшее развитие системы сухопутных и морских транспортных коридоров должно обеспечить интермодальные грузоперевозки и пассажирское сообщение по обе стороны пролива.

Узлы пространственного каркаса экономического региона Малаккского пролива выстраиваются в иерархическую систему центров.

Глобальный уровень. Иерархию центров МР Малаккского пролива возглавляет Сингапурская агломерация (5,3 млн. чел.) [14]. Сингапур занимает уникальную позицию как высокоразвитая экономика и как глобальный город. Это мировой финансовый и крупный промышленный центр, один из крупнейших в мире транспортно-коммуникационных узлов: универсальный морской порт, занимающий 2 место в мире по объему контейнерных перевозок, один из лучших международных аэропортов, узел морских кабельных и спутниковых линий связи, конечный пункт международных автомобильной и железнодорожной трасс. Для всего региона Малаккского пролива он играет роль источника инноваций, капиталов, проводника для внерегиональных транснациональных корпораций.

Сингапурская агломерация является ядром сформировавшейся за последние двадцать лет трансграничной агломерации Сиджори с суммарным населением 8,6 млн. чел. [14]. Ее обслуживают еще четыре международных порта и два аэропорта,

^XМеждународные аэропорты: Сингапур (Чанги), Куала-Лумпур (Сепанг), Пинанг (Баян-Лепас), Джохор-Бару (Сенай), Лангкави, Мелака, Медан (Полония), Пхукет, Палембанг, Пеканбару, Сонгкхла, Хатъяй

в т.ч. созданные в рамках проекта ТР ИМС порты Танджунг-Пелепас и Азиапорт и аэропорт Батам.

Региональный уровень представлен двумя центрами. Значимость агломерации Большого Куала-Лумпура^{XI} (7,8 млн. чел. [15]) определяется ее столичным статусом и ведущей ролью в экономике Малайзии. Она является ядром национальной территориальной структуры хозяйства, центром информационных технологий, сосредоточенных в Сайберджая и «Мультимедийном коридоре», а также крупнейшим транспортным узлом страны. Порт-Кланг – тринадцатый в мире контейнерный порт, свободная экономическая зона; в его акватории строится ориентированный на региональные связи новый порт «*ASA Niaga*». Как столица Куала-Лумпур связан автодорогами с центрами штатов на восточном побережье полуострова, т.о. через него осуществляется интеграция национальной экономики и международного региона развития. Здесь находится крупнейший в стране международный аэропорт [16].

Агломерация Пинанг (население 1,3 млн. чел. [14]), уступающая Куала-Лумпуру в размерах, административном статусе и сложности хозяйственной структуры, имеет более давнюю историю открытой экономики и играет сопоставимую роль в международных связях. Это первая в стране свободная экономическая зона, центр электронной промышленности и информационных технологий. Пинанг можно назвать столицей северной части МР Малаккского пролива. Международный порт и аэропорт, автомобильная и железная дороги обеспечивают связи с северной Суматрой (Медан, Банда-Ачех) и Южным Таиландом, для которых он играет роль центра инноваций.

Центры национального уровня в рамках международного региона занимают позиции посредников: получая инновации и капиталы из главных центров региона и из внешнего мира, они передают импульсы развития свою близкую и отдаленную периферию. Они служат «воротами» экспорта сельскохозяйственного и минерального сырья, трудовых ресурсов в более развитые части региона. Их значение на национальном уровне

^{XI} Другое название – урбанизированный регион Кланг-Вэлли

выше, чем на общерегиональном. Первостепенное значение для них имеет развитие и модернизация транспортного комплекса.

К центрам 1-го порядка относятся агломерации Медан, Джохор-Бару и Батам (соответственно, 4,1 млн., 0,5 млн. и 1,7 млн. жителей [14]) – крупные торгово-промышленные центры, международные порты и аэропорты.

Меньший удельный вес в региональной структуре имеют национальные центры 2-го порядка Палембанг (2 млн. чел.) и Думай (ок. 200 тыс. чел. [14]). Палембанг – крупный город с диверсифицированной экономической структурой на одной из важнейших транспортных осей, но играет меньшую роль в регионе в силу своего периферийного положения и худшей транспортной доступности. Думай – специализированный портово-промышленный центр, не имеющий развитого хинтерланда. Его значение обусловлено центральным положением в регионе, в узле морских связей со всеми его частями.

Осуществление целевых проектов для приграничных зон, агрорегионов, строительства и модернизации портов^{XII}, дорожного строительства ведет к появлению новых центров на малайско-тайландской границе, в Южном Таиланде, Ачехе.

Экономический рост из главных центров региона распространяется и на располагающие более дешевыми ресурсами, но удаленные от Малаккского пролива районы на востоке Суматры и на полуострове Малакка, экономическое расстояние до которых сокращается благодаря транспортному строительству.

1. http://www.nasa.gov/images/content/712130main_8246931247_e60f3c09fb_o.jpg

2. Toh Mun Heng. Development in the Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle - http://www.eaber.org/sites/default/files/documents/SCAPE_ToH%20_2006.pdf

^{XII} Модернизирующиеся порты: Сонгкхла, Сатун; Алор-Сетар, Лангкави, Лумут, Диксон, Мелака; Лхоксёмаве, Сабанг (Банда-Ачех), Тебиттинги, Танджунгбалай, Пангкор, Палембанг, Паданг. Строящиеся порты: Бенгкалис, Танджунг-Пелепас

3. Department of Economics. SCAPE. Working Paper Series. Paper No. 2006/06 – 31 March 2006 - <http://nt2.fas.nus.edu.sg/ecs/pub/wp-scape/0606.pdf>
4. Iskandar Regional Development Authority (IRDA). <http://www.irda.com.my/>
5. IMTGT. Building a dynamic future. A roadmap for development. 2007-2011 - <http://www.imtgt.org/Roadmap,htm>
6. Batamindo Industrial Park - <http://www.riau.islands.com>
7. IMT-GT Secretariat and Asian Development Bank. Building a Dynamic future. A roadmap for development 2007 – 2011 - <http://www.imtgt.org/Documents/Books/roadmap-development.pdf>
8. IMT-GT Implementation Blueprint 2012–2016 - http://imtgt.org/Documents/IMT-GT_Implementation_Blueprint_2012-2016.pdf
9. Malaysia Economics Statistics - Time Series 2011. National accounts - http://www.statistics.gov.my/portal/download_Economics/files/DATA_SERIES/2011/pdf/01Akaun_Negara.pdf
10. Monthly Statistical Bulletin Malaysia 2013 - http://www.statistics.gov.my/portal/download_Buletin_Bulanan/files/BPBM/2013/MAC/MSB_MAC2013.pdf
11. Statistik Indonesia 2012 - http://www.bps.go.id/eng/hasil_publicasi/si_2012/index3.php?pub=
12. Monthly Digest of Statistics Singapore, April 2011 - <http://www.singstat.gov.sg/pubn/reference.html/>
13. ThaiWebsites.com - English-language Resources and Database for Thailand. Articles and Reports - <http://www.thaiwebsites.com/provinces-GDP.asp>
14. World Gazetteer - <http://www.world-gazetteer.com/wg.php?x>
15. National Physical Plan-2 - http://www.kpkt.gov.my/kpkt_2013/fileupload/dasar/NPP.pdf