

ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ в МЬЯНМЕ

Экономическое развитие и будущее процветание страны предыдущее и нынешнее правительства Мьянмы связывают со строительством и развитием *Особых экономических зон (ОЭЗ)*. Слабый приток зарубежных инвестиций, вследствие экономических санкций индустриально развитых стран Запада, заставил прежнее военное руководство Мьянмы обратиться к успешному опыту функционирования ОЭЗ в соседних государствах. В сентябре 2010 г. председатель Государственного Совета мира и развития (ГСМР) старший генерал Тан Шве посетил динамично развивающуюся ОЭЗ Шэньчжэнь в КНР и заявил тогда, что его страна будет изучать опыт экономических реформ в Китае¹.

О намерении создать первую в Мьянме особую экономическую зону в г. Давей (Тхавей), было объявлено вскоре после возвращения председателя ГСМР из Китая – в ноябре 2010 г. Ранее, во время визита в Мьянму таиландского премьер-министра А. Вейчачивы в октябре 2010 г., был подписан контракт на строительство глубоководного порта в г. Давей на побережье Андаманского моря. Контракт был подписан между итало-таиландской компанией *Ital-Thai Development Company* и мьянманской компанией *Myanmar Port Authority*. Крупнейшая строительная фирма Таиланда планировала сооружение международного порта, промышленных объектов и инфраструктуры, в том числе железной дороги, протяженностью 160 км, в г. Канчанабури в Таиланде. Стоимость проекта оценивалась в 13,3 млрд долл. Новый порт должен был стать, наряду с портом в Пхукете, важными морскими воротами для грузовых судов, идущих в Таиланд, минуя загруженный Малаккский пролив, через который им приходится проходить по пути в порты Сиамского залива.

В январе 2011 г. был принят основной закон об Особых экономических зонах Мьянмы и закон о первой Особой экономической зоне Давей². Но в январе 2014 г. оба предыдущих закона об ОЭЗ от 2011 г. были аннулированы, и вместо них приняли новый Закон об ОЭЗ, который и стал основным для всех ОЭЗ в Мьянме. В новом

законе четко прописаны все стимулы, гарантии и методы защиты для всех инвесторов и девелоперов³.

В статье 3 основного Закона об ОЭЗ от 2011 г. были сформулированы цели создания экономических зон: привлечение иностранных инвестиций и высоких технологий, развитие в стране промышленности и инфраструктуры, создание дополнительных рабочих мест. Для стимулирования инвестиций вводился обширный пакет налоговых льгот. Закон об ОЭЗ создал правовую основу для



ОЭЗ в Мьянме (Чаупхью, Тилава, Давей) с выходом к Индийскому океану

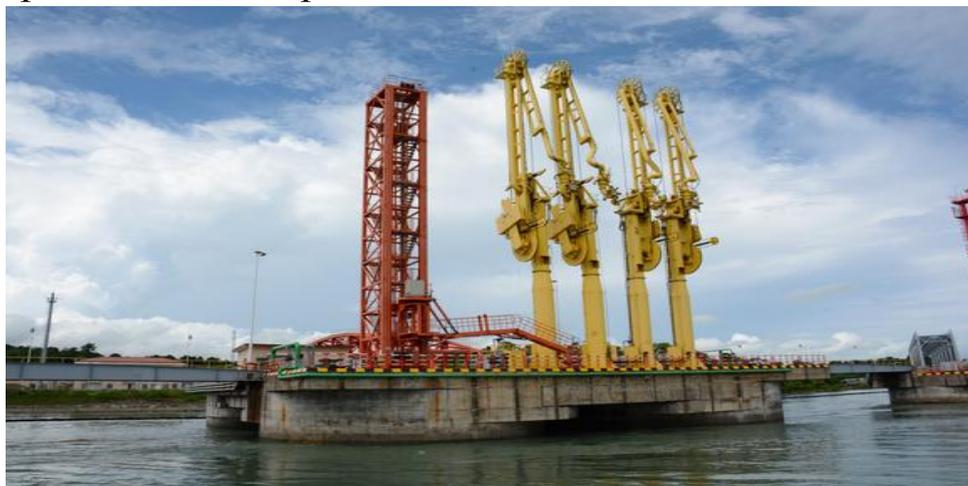
дальнейшего стимулирования частного бизнеса посредством фискальных привилегий, предоставляя частному национальному и иностранному капиталу беспрецедентные для Мьянмы льготные условия для инвестирования⁴.

Было запланировано открыть несколько ОЭЗ на юге страны, где есть выходы к Индийскому океану – ОЭЗ Давей (Тхавей) в штате Танинтайи на побережье Андамского моря, ОЭЗ Тилава в окрестностях Янгона и ОЭЗ Чаупхью в штате Ракхайн на побережье Бенгальского залива.

Проект строительства **ОЭЗ Давей** был приостановлен в 2013 г. из-за политической нестабильности в Таиланде и выхода из него основного подрядчика *Ital-Thai Development Company*, он был возобновлен новой компанией *Dawei SEZ Development Co.*, созданной специально для его осуществления. Договоренность была достигнута в ходе первого зарубежного визита премьер-министра Таиланда генерала Праюта Чан-Оча в октябре 2014 г. в Нейпидо. Таким образом, соглашение между таиландским строительным конгломератом и правительством Мьянмы о начальном этапе строительства **ОЭЗ Давей (Тхавей)**, площадью, равной почти четверти территории Сингапура, было подписано только спустя четыре года после при-

нения первого закона об ОЭЗ, – в августе 2015 г. Новый проект включает строительство запланированного ранее глубоководного международного морского порта, терминала для сжиженного природного газа, объектов инфраструктуры – шоссейных и железных дорог. Давей – один из самых глубоководных портов Юго-Восточной Азии. Модернизация и приведение его к международным стандартам, строительство новых грузовых терминалов, а также создание особой экономической зоны помогут выстроить важный для региона транспортный узел (хаб), связывающий Давей (акватория Индийского океана) и таиландский порт Лаем Чабанг (акватория Тихого океана). В случае успешного развития ОЭЗ Давей обеспечит занятость сотням тысяч людей и внесет 5%-ый вклад в ВВП Мьянмы⁵. Давей, предназначенный для размещения предприятий тяжелой промышленности, самый сложный из всех трех. В строительстве ОЭЗ Давей также примет участие Япония. Китай планирует строительство нефтеперерабатывающего завода в окрестностях будущей экономической зоны⁶.

ОЭЗ Чаунхью, площадью 120 кв. км, расположенная на морском побережье штата Ракхайн (остров Рамри), возводится консорциумом, возглавляемым китайским конгломератом CITIC (China International Trust and Investment Corporation), в который входят четыре китайские и одна таиландская компании⁷. В проект входит строительство глубоководного порта с десятью причалами, индустриального комплекса, шоссейных и железных дорог, мостов. Уже функционируют нефтяной и газовый трубопроводы, проложенные из этого региона в Китай. Реализация крупномасштабного проекта будет проходить в четыре этапа и может занять около 20 лет.



*Строительство морского порта в Чаунхью, штат Ракхайн.
Фото: Yuichi Nitta*

Китайская сторона рисует привлекательные и заманчивые перспективы для Мьянмы: развитие транспорта и торговли, увеличение налоговых поступлений, создание местных образовательных программ. По словам представителя консорциума, реализация проекта позволит создать 100 тысяч рабочих мест. Бирманцам также обещают в течение первых десяти лет передать в руки местного персонала 90% менеджмента в ОЭЗ. Однако обещания Китая вызывают скептицизм у некоторых мьянманских экспертов. Опыт предыдущих проектов Китая в Мьянме показывает, что китайская сторона привозит собственную рабочую силу на объекты, и местное население, как правило, не получает никакой выгоды⁸.

Согласно подписанному соглашению, консорциуму предоставлена аренда территории Чаупхью на 50 лет с возможностью продления еще на 25 лет в будущем⁹. ОЭЗ Чаупхью станет пунктом одного из шести магистральных направлений китайского проекта «Один пояс – один путь». Она отрывает Китаю прямой выход к Индийскому океану и китайскому экспорту на внешние рынки.

Потребовалось два года, прежде чем сторонам удалось достичь договоренностей в октябре 2017 г. относительно долей собственности строящегося глубоководного порта – ключевого элемента всего проекта. Стоимость строительства порта оценивается в 7,3 млрд долл., после длительных переговоров китайская сторона вынуждена была довольствоваться 70%, первоначально консорциум рассчитывал на 85%. По этой схеме правительство Мьянмы должно вложить 2,2 млрд долл., что соответствует ее 30%-ной доле. Учитывая, что китайская и мьянманская стороны создали также совместное предприятие по строительству индустриального парка в ОЭЗ на паритетных условиях (50:50), стоимостью 2,7 млрд долл., инвестиции Мьянмы в проект должны составить в общей сложности почти 3,5 млрд долл., или 5% ВВП страны¹⁰. Правительство Мьянмы опасается попасть в долговую ловушку в будущем. Если Мьянма не сможет инвестировать эти суммы, ей придется обратиться за займами к Китаю. КНР практикует модель предоставления концессионных кредитов странам, на территориях которых возводятся инфраструктурные объекты при участии Китая, в т. ч. и в рамках инициативы «Пояс и путь». Такой кредит был предоставлен соседнему Лаосу при строительстве китайско-лаоской железной дороги.

Осложняет ситуацию и политическая обстановка в штате Ракхайн, хотя поселения рохинджа не размещались в непосредствен-

ной близости от Чаупхью, массовый исход почти 700 тысяч бенгальцев-рохинджа в Бангладеш, начавшийся с октября 2016 г., делает этот регион потенциально нестабильным и привлекает всеобщее пристальное внимание.

Обсуждаются также планы создания ОЭЗ с помощью Китая на границе штата Качин и провинции Юньнань для стимулирования торговых операций между двумя странами¹¹.

ОЭЗ Тилава, площадью 2400 га (250 кв. км), расположенная в 23 км от бывшей столицы Янгон вдоль одноименной реки стала первым и пока единственным успешно реализующимся проектом создания ОЭЗ в Мьянме из трех запланированных предыдущим правительством Тейн Сейна. В сентябре 2012 г. консорциум трех японских компаний Митцубиси, Марубени, Сумитомо и Японского агентства международного сотрудничества (Japan International Cooperation Agency — JICA) подписали соглашение с правительством Мьянмы о преференциях, предоставляемых Японии для создания и развития особой экономической зоны и морского порта Тилава¹². Предполагаемые инвестиции в проект составляли 18 млрд долл.¹³ В октябре 2013 г. было подписано соглашение о проекте, в котором 49% принадлежало японскому консорциуму, 10% правительству Мьянмы и 39% местному частному предпринимательству. Первая очередь проекта была открыта в сентябре 2015 г., предполагается, что в 2020 г. в Тилаве будут работать около 100 японских компаний¹⁴.

За два года (2015–2017) Тилава превратилась в флагманский центр привлечения иностранных инвестиций. По данным на октябрь 2017 г., новая экономическая зона уже привлекла 85 компаний, включая тех, которые зарезервировали лоты. Из них 43% из Японии, 19% из стран АСЕАН (не включая Мьянму), 13% из Восточной Азии (не включая Японию), 5% из США и стран ЕС, 3% из Мьянмы, 2% – прочие. Из этого списка в конце 2017 г. 36 компаний уже функционировали, 34 находились в стадии сооружения мощностей. Продукция 51 компании, или 60% арендаторов, предназначена для внутреннего рынка Мьянмы, 25 компаний заняты в экспортноориентированной сфере, оставшиеся 9 – предприятия по распределению¹⁵. Если ОЭЗ Чаупхью в будущем станет родиной нефтехимических отраслей промышленности, то в Тилаве создается *зеленое производство*. Для удовлетворения нужд производства в ОЭЗ Тилава построена электростанция мощностью 50 мегаватт со второй подстанцией, улучшены линии электропередач¹⁶.

В начале 2018 г. японской компанией Камигуми (Kamigumi Co., Ltd.) и мьянманской Lluvia Ltd. был создан Международный балкерный терминал Тилава, мощностью более 1 млн тонн, стоимость проекта оценивается в 65 млн долл., 15 млн обязалась предоставить Международная финансовая корпорация, входящая в систему Мирового банка. Балкерный терминал Тилава, предназначенный для перевозки пшеницы, риса, кормов для скота и пр. станет первым в стране терминалом для перевозки сыпучих товаров без контейнеров. Фирма Дайцен, разместившаяся в ОЭЗ Тилава уже предложила предоставить складские помещения для местных и международных перевозчиков. Географическое расположение ОЭЗ Тилава позволит также стимулировать неосвоенную зону приграничной торговли с Таиландом в районе Маэсо-Мьявади¹⁷.



Терминал в порту ОЭЗ Тилава

После победы оппозиционной партии Национальная лига за демократию (НЛД) на всеобщих выборах ноября 2015 г. перед новым гражданским правительством встал вопрос о дальнейшей судьбе проектов ОЭЗ, вызывающих разногласия в обществе. Новое правительство в первые же дни работы выразило свое согласие с необходимостью строить ОЭЗ для экономического развития страны, как это происходит в других странах. Но в то же время профильные министерства считали необходимым детально изучить инициативы прежней администрации и документы по проектам прежде чем решать их дальнейшую судьбу. Уже тогда было ясно, что успешно развивается только проект ОЭЗ Тилава, который курируют японские компании. Два других, «китайский» и «таиландский», были заморожены по разным причинам.

Министр-посланник посольства Японии в Мьянме Ичиро Маруяма заявил, что опыт ОЭЗ Тилава может стать примером для раз-

вития двух других экономических зон. Успех Тилавы министр объяснил тем, что, находясь в непосредственной близости к бывшей столице Янгон, он стал приоритетным проектом.

Осуществление крупномасштабных промышленных объектов в Мьянме, по мнению международных правозащитников, неизбежно влечет за собой всевозможные злоупотребления, когда не принимаются во внимание ни угроза экологии, ни нарушения прав рабочей силы и местного населения. Для приобретения необходимой территории происходит насильственное переселение крестьян с их земель при недостаточной компенсации, сопровождающееся утратой людьми своего имущества и средств к существованию. Достаточно вспомнить протестные выступления, критику и даже судебное разбирательство в штате Калифорния деятельности компании «Юнокал» в Мьянме в начале 2000-х годов, сопровождавшие прокладку газопровода в Таиланд с морского месторождения Ядана в Мартабанском заливе.

Острой критике подверглись проекты создания ОЭЗ со стороны специального докладчика ООН по правам человека в Мьянме Янги Ли. В своем докладе, опубликованном в сентябре 2017 г. по итогам своего визита в страну, докладчик отмечает, что «промышленное развитие – необходимая составная для будущего процветания страны, но оно должно осуществляться при соблюдении прав местного населения». На основании бесед с местными жителями всех трех ОЭЗ докладчик сделала вывод, что даже начальные стадии и подготовительные работы негативно сказываются на жизни местного населения. Как и представители организаций гражданского общества Мьянмы, специальный докладчик ООН отмечает, что работы проводятся с нарушением законов об ОЭЗ. Янги Ли подчеркивает, что, согласно закону, прежде чем давать разрешение на приобретение земли и начало строительства инфраструктуры необходимо провести оценку влияния будущих объектов на окружающую среду. Только после этого можно приступать к созданию плана переселения местных общин при их участии и консультациях в условиях прозрачности и гласности. Местным жителям необходимо предоставить право для альтернативных предложений. Представители местных общин утверждают, что они понимают важность и необходимость для страны этих проектов, но опасаются, что делается это за их счет. Например, местное население острова Маде в штате Ракхайн после сооружения порта и трубопроводов не могут

выходить в море на своих лодках несколько дней в неделю, когда в порту стоят танкеры.

Если бы местному населению было гарантировано, что они получат ощутимые выгоды, это изменило бы их негативное отношение, – делает выводы специальный докладчик ООН. На все обвинения в нарушениях прав местных жителей самый простой и краткий ответ дал исполнительный директор китайской компании СІТІС, возглавляющей консорциум ОЭЗ Чаупью. «Все вопросы, связанные с консультациями с местными общинами, приобретением земли и переселением – это прерогатива правительства Мьянмы. Консорциум иностранных компаний приобретает уже очищенную территорию», – объяснил он¹⁸.

Развернутые и подробные разъяснения были даны в письменном виде газете «*Myanmar Times*» руководством совместного проекта ОЭЗ Тилава *Myanmar-Japan Thilawa Development* (MJTD). В документе, в частности, утверждается, что ОЭЗ Тилава развивается строго в соответствии с законами Мьянмы и международными стандартами. Управление проектом делает все необходимое для развития местных производственных мощностей и предоставлении рабочих мест для жителей региона. «В то же время мы осознаем, что строительство и развитие ОЭЗ причиняет кратковременные неудобства местным жителям. Наши управленческие структуры проводят ежеквартальные общие собрания с представителями местных общин и часто посещают дома жителей для обсуждения конкретных насущных вопросов. Помимо этого существует «Дневник общины», в котором открыто фиксируется как мы реагируем на запросы и пожелания местных жителей», – говорится в письме¹⁹.

Несмотря на все трудности в реализации проектов ОЭЗ в Мьянме, за ними большое будущее. Эти мегапроекты стратегически разработаны с целью привлечения инвестиций для радикальных изменений в экономике страны.

¹ Burma to build its first Special Economic Zone. – BBC News, 04.11.2010.

² The Union of Myanmar. The State Peace and Development Council. The Myanmar Special Economic Zone Law No.8/2011. 27 January 2011. URL: www.dica.gov.mm/includes/MSEZ.pdf. Дата обращения: 15.01.2018; The Union of Myanmar. The State Peace and Development Council. The Dawei Special Eco-

conomic Zone Law No.17/2011. 27 January 2011. URL:

www.dica.gov.mm/includes/DSEZ.pdf. Дата обращения: 15.01.2018

³ Myanmar Business Guide 2016, p.26. URL:

<https://www.pwc.com/mm/en/publications/assets/myanmar-business-guide-2016.pdf>. Дата обращения: 15.01.2018

⁴ См. подробно: Муранова А.П. Налоговое стимулирование частного бизнеса в наименее развитом регионе Юго-Восточной Азии (Мьянма, Камбоджа, Лаос) в :Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. Выпуск XIX. М., ИВ РАН 2012, с.73–75

⁵ The Myanmar Times. 01.03.2016.

⁶ “Chinese company to build oil refinery near Dawei SEZ in Myanmar”, Nikkei Asian Review, 11 April 2016.

⁷ Электронный ресурс. URL: <https://rns.online/economy/Pyat-kitaiskih-kompanii-viigrali-tender-na-sozдание-spetsialnoi-ekonomicheskoi-zoni-v-Myanme-2015-12-31/>

⁸ The Myanmar Times. 01.03.2016.

⁹ Nikkei Asian Review. 16.11.2017. URL:

<https://asia.nikkei.com/magazine/20171116/Viewpoints/Yun-Sun-China-s-latest-megaproject-courts-controversy-in-Myanmar>. Дата обращения: 11.01.2018

¹⁰ Nikkei Asian Review. 16.11.2018.

¹¹ The Diplomat. 21.10.2017. URL: <https://thediplomat.com/2017/10/foreign-investors-jittery-amid-myanmars-rohingya-crisis/> Дата обращения: 20.01.2018.

¹² Michiyo Nakamoto. Japan eyes on Myanmar starting block // The Financial Times, 01.10. 2012.

¹³ The Japan Times, 10.02.2013.

¹⁴ Mizzima. 22.01.2016.

¹⁵ Nikkei Asian Review. October 21, 2017. URL: <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/Myanmar-s-flagship-industrial-park-ready-for-takeoff>. Дата обращения: 20.01.2018

¹⁶ Электронный ресурс. URL: <http://www.nationmultimedia.com/> Дата обращения: 20.10.2014

¹⁷ The Myanmar Times., 30.3.2018; The World Grain.om/ URL:

http://www.world-grain.com/articles/news_home/World_Grain_News/2018/03/IFC_invests_in_bulk_terminal_p.aspx?ID={4C439620-5E06-4B8C-AB4D-55F75ACF866B}&cck=1. Дата обращения: 03.05.2018.

¹⁸ The Myanmar Times. 17.10.2017

¹⁹ Ibid.