

*Настоящий документ был переведен с английского языка с целью охвата более широкой аудитории читателей. Тем не менее, официальным языком Азиатского банка развития является только английский язык, и оригинал настоящего документа на английском языке является единственно подлинным (то есть официальным и юридически правомочным) текстом. При ссылках и цитировании должно указываться название только английского оригинала настоящего документа. Азиатский банк развития не гарантирует точности перевода и не несет ответственности за какое-либо отклонение от оригинала.*

# **Воздействия развития восточно-западного экономического коридора (ВЗЭК) СУВМ в провинции Саваннахет Лаосской НДР**

**Раттанатай Луанглатбандит  
старший экономист,  
Постоянное представительство АБР в Лаосской НДР**

**Презентация на семинаре «Выгоды регионального  
сотрудничества: Обучающая программа обмена  
между ЦАРЭС и СРВМ**



**Хуе, 6-10 августа, 2007 год**



# Суб-регион Великого Меконга (СРВМ)

## КНР

Площадь: 633 тыс. кв. км

Население: 93,8 млн

ВВП на д.н.: US\$ 1 032

(данные только для Юннаня и Гуанси)

## Вьетнам

Площадь: 332 тыс. кв. км

Население: 83,1 млн.

ВВП на д.н.: US\$ 622

## Лаосская НДР

Площадь: 237 тыс. кв. км

Население: 5,6 млн.

ВВП на д.н.: US\$ 491

## Камбоджи

Площадь: 181 тыс. кв. км

Население: 13,8 млн.

ВВП на д.н.: US\$ 393

## Мьянма

Площадь: 677 тыс. кв. км

Население: 54,8 млн.

ВВП на д.н.: US\$ 255

## Таиланд

Площадь: 513 тыс. кв. км

Население: 65,3 млн.

ВВП на д.н.: US\$ 2 727

## СРВМ в 2005 году

Площадь: 2.6 млн. кв. км

Население: 316 млн.

ВВП на д.н.: US\$ 1 102



# 11 Флагманских программ СРВМ

- От транспортных коридоров к экономическим коридорам (3)
- Основа телекоммуникаций, торговля электроэнергией, торговля и инвестиции, участие частного сектора
- Человеческие ресурсы и компетентность квалификаций
- Управление окружающей средой, наводнениями
- Туризм

98°00'E

108°00'E

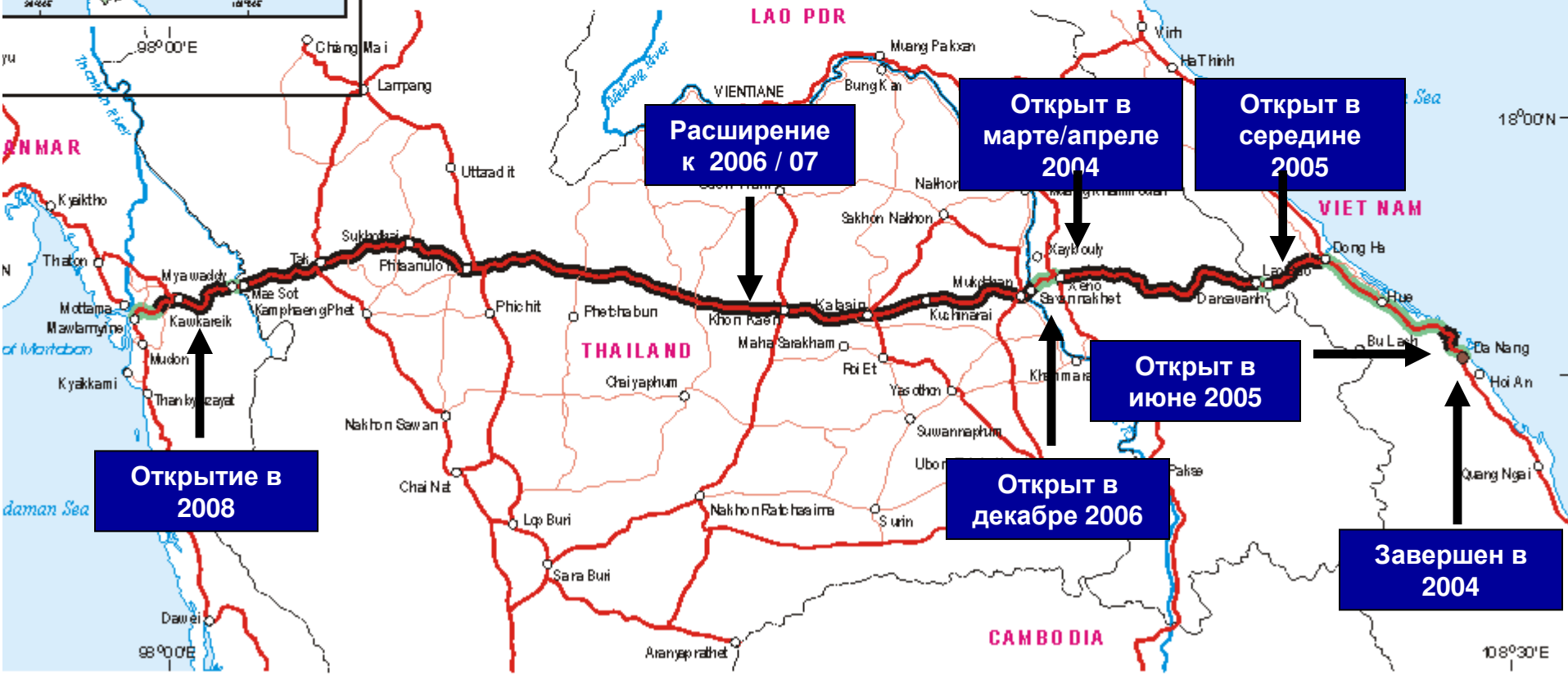
## GREATER MEKONG SUBREGION ECONOMIC CORRIDORS





# Восточно-западный экономический коридор (ВЗЭК)

- Задача: разработать высоко эффективную систему, позволяющую свободное перемещение товаров и людей – устранение препятствий и сокращение транспортных затрат и времени проезда – экономический рост и сокращение бедности.
- ВЗЭК : 1 600 км наземный маршрут, непосредственно выходящий к порту Мавламин в Мьянме по западному концу (побережье Андаманского моря) до глубоководного морского порта Дананг во Вьетнаме по восточному концу.
- Обновление автомагистрали 9 (отрезок ВЗЭК через Саваннахет, Лаосская НДР) начато в 2000 г. и завершено в середине 2004 г.
- В декабре 2006 г. завершено строительство второго международного моста через Меконг.



# Контекст Лаосской НДР

- Основные характеристики:

- Небольшая, малонаселенная страна, не имеющая выхода к морю;
- Расположена в центре СРВМ
- Население (5,8 млн.) - 80% сельского населения, при этом только 4% пахотной земли; проблема мин
- Богатая, но уязвимая база природных ресурсов;
- 'Географический центр' региона СРВМ;
- Низкий ВВП на д.н.. (\$490)  
Долг 80% от ВВП
- Расширяющаяся, но слабо развитая инфраструктура



# Провинция Саваннахет Лаосской НДР

- Самая большая провинция Лаосской НДР, население = 827 741 человек в 2005 году, со слабо развитой инфраструктурой
- Низкая плотность населения и разбросанное расположение в отдаленной и изолированной местности
- В 2001 году ВПП на душу населения составлял \$ 371
- До 2003 года отмечался самый высокий уровень бедности в горных районах, расположенных вдоль автомагистрали 9 (участок ВЗЭК)
- Обширный потенциал, основанный на природных ресурсах, но большинство людей, особенно этнические меньшинства, живут натуральным хозяйством
- Недавно внедрены принципы рыночной экономики



# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет

- Увеличенная возможность для установления связей и региональной интеграции:
  - сокращение времени в пути и затрат на транспортировку, таким образом, увеличилась конкурентоспособность (автомагистраль 9 с учетом ТП СВТА)., например, с 12 часов примерно до 3 часов
  - Рост в транспортном секторе – количество автобусов увеличилось с 600 автобусов в 2000 году до 1 600 в 2005 году, в то время как число перевозчиков удвоилось за тот же период времени
  - Возникновение городков и экономической деятельности – новые бетонные дома, рынки, гостевые дома и рестораны, торговля и услуги, такие как заправочные станции, автомастерские и другие микро-предприятия, которые раньше нельзя было встретить в этих отдаленных районах вдоль ВЗЭК.

# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)

Деревня на автомагистрали 9 рядом с районом Сепон, до улучшения автомагистрали 9



A village on the Road 9 at the proximity of Sepon District, prior to the improvement of Road 9

Та же деревня после улучшения автомагистрали 9



- The same village after the improvement of Road 9

# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)

- Рост туризма



# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)

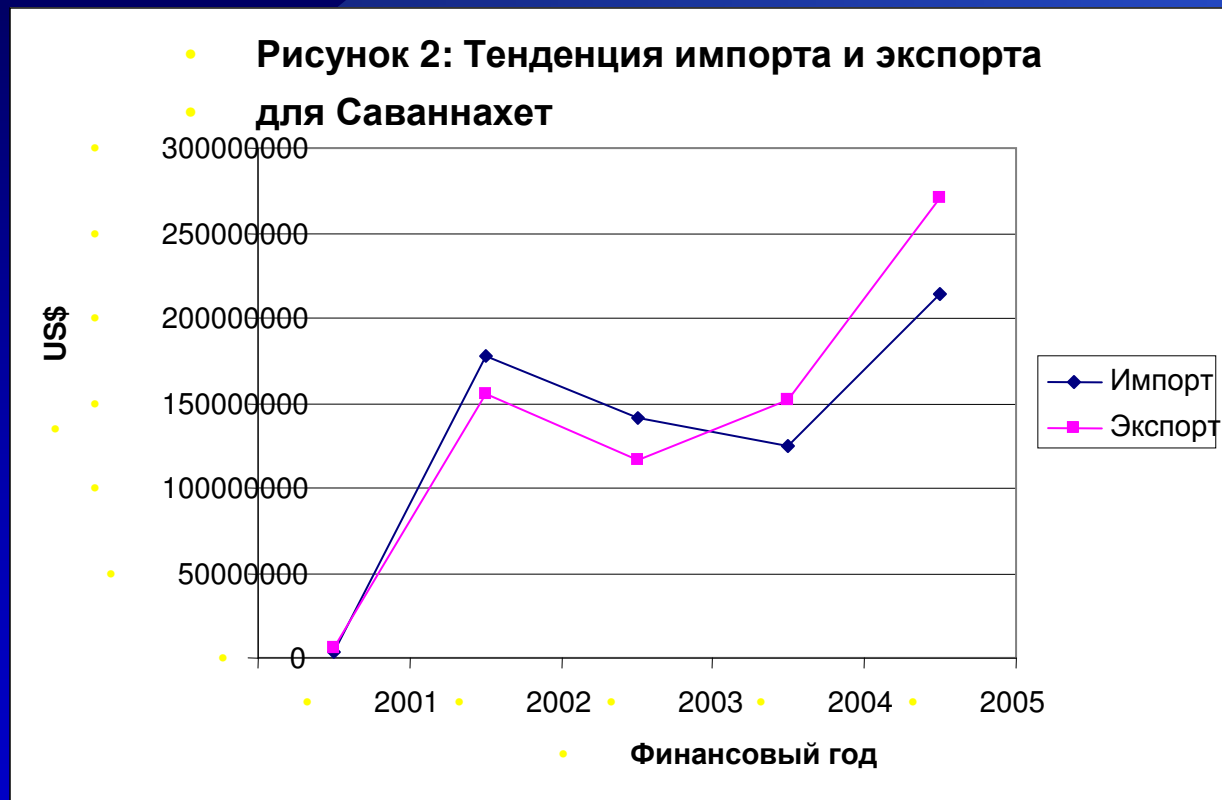
- Быстрый экономический рост – рост ВВП в среднем по 10,1% за период 2001-2005 гг.
  - ВВП на душу населения – с \$371 в 2000 году до \$425 в 2005 году
  - С 2004 года Саваннахет стал провинцией, имеющий бюджетный профицит
  - Расширились возможности для трудоустройства и генерирования доходов – большее перемещение труда и увеличение рабочих мест благодаря инвестиционным проектам
  - Увеличенная коммерциализация производства – приграничная передача знаний и дешевые ресурсы в результате лучших возможностей для установления связей: взаимная дополняемость между ВЗЭК и доступом по сельским дорогам – с/х продукция, животноводство, с/х производство по контракту, и производство, ориентированное на экспорт
  - От дефицита риса до экспорта риса
  - Быстрый рост производственного сектора с 2001 года.



# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)

- Увеличение приграничной торговли и импорта и экспорта
  - Приграничная торговля увеличилась в 2,2 раза с 2004 г. по 2005 г.
  - Увеличилось лицензирование торговых операций с не более одной тысячи в 2001 году до порядка 7 000 единиц в 2005 году
  - Объем импорта увеличился в 39 раз в течение 2001-2005 гг., с 31,8 млн. в 2001 году до \$124 млн. в 2005 году
  - Объем экспорта увеличился с \$63 млн. в 2001 году до \$152 млн. в 2005 году
  - Создание специальной экономической зоны «Саван-Сено» и зоны свободной торговли «Дансаванх- Лао Бао»
  - Использование аэропорта Саваннахет в качестве регионального аэропорта

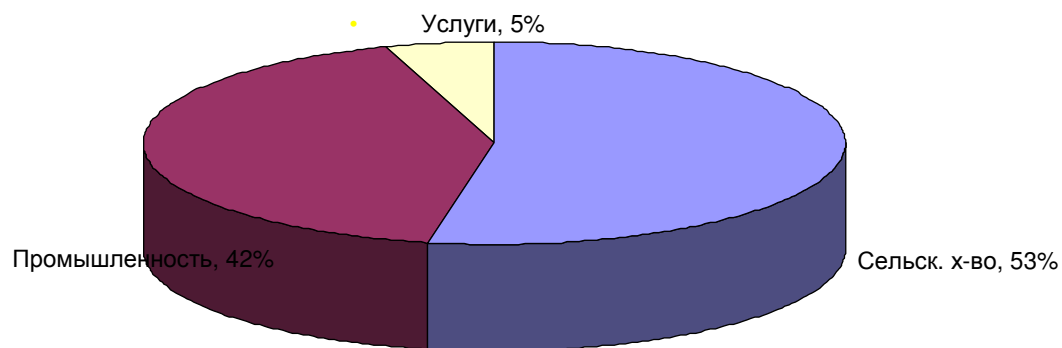
# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)



# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)

- Увеличение инвестиций
  - Приток ПИИ в Саваннахет - \$250 млн. в течение 2000-2005 гг.
  - ПИИ в 2006 г. - \$422 млн.

• Рисунок 3.2: Структура ПИИ в Саваннахет, 2000-2006



# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)

- Сокращение бедности, особенно в отдаленных и приграничных районах





# Воздействия ВЗЭК на Саваннахет (продолжение)

- Улучшение социальных показателей
  - Со стороны расходов – улучшение условий жизни за счет сокращения транспортных затрат – лучший доступ к более дешевым потребительским товарам и продуктам питания
  - Улучшение доступа к экономическим и социальным услугам для отдаленных и приграничных районов
  - Улучшение услуг здравоохранения, сокращение уровней смертности и заболеваемости. Строительство кластерных больниц вдоль ВЗЭК.
  - Увеличение доступа к образованию, увеличение показателей поступлений, особенно в отношении начального и среднего образования для девочек и этнических меньшинств
  - Улучшена борьба с ВИЧ/СПИД и другими инфекционными заболеваниями за счет приграничного и регионального сотрудничества

## Задачи

- Слабые услуги по перевозкам и логистике
- Слабая туристическая инфраструктура и неадекватные туристические услуги – молодая промышленность для местного населения – туризм на основе сообществ и в пользу бедных – развитие туристического кольца ВЗЭК
- Слабая квалификация человеческих ресурсов и отсутствие предпринимательских навыков
- Необходимо усилить и оптимизировать таможенные процедуры, положения и стандарты
- Усиление реализации ТП СВТА

# Программа СРВМ

*улучшение  
жизни людей*

