

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное учреждение науки
«Институт Китая и современной Азии Российской академии наук»

На правах рукописи

Ван Цзинвэй

Сотрудничество КНР и стран АСЕАН в области развития энергетики и
транспортной логистики в рамках инициативы «Пояс и путь»

Специальность 5.2.5 – Мировая экономика

Диссертация на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Научный руководитель –
кандидат экономических наук
С.Л. Сазонов

Москва – 2025

Оглавление

Введение.....	5
Глава 1. Экономическое, торговое и финансовое сотрудничество КНР и стран АСЕАН как ключевое направление развития китайской инициативы «Пояс и путь».....	22
1.1. Всестороннее региональное экономическое партнёрство (ВРЭП) и Зона свободной торговли Китай- АСЕАН.....	27
1.2. Финансовое сотрудничество КНР со странами АСЕАН.....	41
Глава 2. Субрегиональное и двустороннее сотрудничество при создании транспортной инфраструктуры в странах АСЕАН.....	52
2.1. Строительство нового Международного сухопутно-морского Торгового коридора (МТК).....	53
2.2. Развитие сети Паназиатской железнодорожной магистрали (ПЖМ) и сети Паназиатских автомобильных дорог (ПАД).....	70
2.3. Двусторонние проекты в области развития транспортной инфраструктуры стран АСЕАН.....	91
2.3.1. Китай - Лаос.....	92
2.3.2. Китай - Таиланд.....	97
2.3.3. Китай - Индонезия.....	99
2.3.4. Китай - Малайзия.....	103
2.3.5. Китай - Мьянма.....	108
2.3.6. Китай - Камбоджа.....	113
2.3.7. Китай - Филиппины.....	119
2.3.8. Китай - Вьетнам.....	123
2.3.9. Китай - Бруней.....	127
Глава 3. Сотрудничество Китая и стран АСЕАН в области энергетики.....	132
3.3.1. Китай - Лаос.....	135
3.3.2. Китай - Вьетнам.....	139
3.3.3. Китай - Таиланд.....	142
3.3.4. Китай - Камбоджа.....	143
3.3.5. Китай - Сингапур.....	144
3.3.6. Китай - Мьянма.....	145
3.3.7. Китай - Филиппины.....	146
3.3.8. Китай - Индонезия.....	146
3.3.9. Китай - Малайзия.....	148
3.3.10. Китай - Бруней.....	148
Заключение.....	152

Список	использованных	источников	и
литературы			
	165		
Приложения			171
Приложение 1. Монография и статьи в российских научных изданиях			
	.171		
Приложение 2. Перечень Конференций и докладов			
	180		
Приложение 3. Китай увеличивает экспорт автомобилей и развивает локализацию производства электромобилей в странах АСЕАН в рамках инициативы «Пояс и путь»			182

Введение

Актуальность изучения сотрудничества КНР и стран АСЕАН в области развития энергетики и транспортной логистики в рамках инициативы «Пояс и путь» определяется множеством факторов. К ним, в частности, относятся сохраняющаяся необходимость исследований неуклонно возрастающая роль Китая в мировой и региональной экономике, в том числе в контексте традиционно повышенного внимания КНР к экономическому взаимодействию с АСЕАН; злободневность изучения региональных проявлений реализации китайской инициативы «Пояс и путь», включая ее транспортно-инфраструктурные компоненты; актуальность ряда совместных с КНР региональных энергетических проектов, находящихся в русле мировой тенденции «зеленого» энергетического перехода.

Экономический рост Азии за последние полвека был впечатляющим – в XXI в. экономическое развитие азиатских стран стало основным драйвером глобального экономического роста, и, по данным Азиатского банка развития (АБР), к середине века на Азию будет приходиться половина мирового объема производства, торговли и инвестиций, а драйверами регионального экономического развития будут Китай и ключевая региональная интеграционная структура – АСЕАН, партнерство между которыми развивалось на протяжении более тридцати лет. В отчете «Перспективы развития экономики Азии и прогресс интеграции», опубликованного 25 марта 2025 г. во время проведения Боаоского Азиатского форума (Boao Forum for Asia/BFA), было подчеркнуто, что «несмотря на растущую глобальную экономическую неопределенность, Азия остается ключевым двигателем роста мировой экономики». Прогнозируется, что «в 2025 г. темп роста объема ВВП стран Азии достигнет 4,5% по сравнению с

4,4% в 2024 г.». ¹ Отчет BFA определил Китай и АСЕАН как «наиболее привлекательные экономики в Азии». Выступая на пресс-конференции 25 марта 2025 г. во время проведения Боаоского Азиатского форума (Boao Forum for Asia/BFA) генеральный секретарь BFA Чжан Цзюнь (BFA Secretary General Zhang Jun) заявил, что «азиатский регион стал важной силой и краеугольным камнем стабилизации и поддержки мировой экономики». Азиатские экономики, особенно Китай и страны АСЕАН, несмотря на многочисленные проблемы, продолжают демонстрировать стабильность и устойчивость, занимая лидирующие позиции в мире в таких областях, как экономический рост, торговля товарами и услугами, а также региональная интеграция».

Сегодня государства АСЕАН являются основной группой стран, участвующих в китайской инициативе «Пояс и путь», причем Китай является крупнейшим торговым партнером АСЕАН уже 15 лет подряд, а ассоциация является крупнейшим торговым партнером Китая четыре года подряд. Инициатива «Пояс и путь», предложенная Китаем, а также создание Зоны свободной торговли между Китаем и АСЕАН и введение в действие Соглашения о Всестороннем региональном экономическом партнёрстве (Соглашения о ВРЭП) позволили расширить и укрепить двустороннее сотрудничество в области торговли, финансов, инвестиций, инфраструктурного и энергетического взаимодействия. 8 октября 2003 г. Китай присоединился к Договору о дружбе и сотрудничестве в Юго-Восточной Азии (Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia/TAC), что сделало Китай первой среди крупных стран, присоединившихся к Договору и установивших стратегическое партнерство со странами АСЕАН. Помимо Договора, отношения между КНР и странами АСЕАН укрепились благодаря их решению поднять двусторонние связи до уровня всеобъемлющего стратегического партнерства в 2021 г., а Соглашение о ВРЭП повысило эффективность региональной торговли, стимулировало

¹Qiang Wei. BFA: Asia emerges as a global engine for economic recovery and sustainable growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0401/c90000-20296834.html> (дата обращения: 06.04.2025).

развитие цепочек производства и цепочек поставок, превратило КНР в важнейшего торгового партнера для стран АСЕАН.

На современном этапе экономическое и торговое сотрудничество является приоритетом для Китая и стран АСЕАН. В рамках этого сотрудничества Китая развивает инфраструктурные и энергетические проекты в этих странах, при этом Китай, реализуя инициативу «Пояс и путь», стремится к тому, чтобы развитие данных проектов отвечало бы как интересам Китая, так и стран АСЕАН. Китайская инициатива имеет важное значение для экономик стран АСЕАН, поскольку ее реализация стимулирует экономическое сотрудничество Китая и стран Ассоциации, включающее строительство объектов транспортной и энергетической инфраструктуры, преференциальную торговлю в рамках Соглашения о ВРЭП, финансовое и инвестиционное сотрудничество, обмен технологиями. Также изучение сотрудничества КНР и стран АСЕАН в области расширения региональной транспортной инфраструктуры позволяет прогнозировать развитие экономической интеграции Китая и стран АСЕАН.

Объектом представленного диссертационного исследования являются инфраструктурные и энергетические проекты, которые Китай строит в странах АСЕАН.

Предметом исследования выступают макроэкономические отношения и организационные решения, составляющие основу реализации инициативы «Пояс и путь» в свете формирования новой конфигурации международных транспортных коридоров и продвижения энергетических проектов, а также способы и методы инвестиционного обеспечения их строительства, генерирующего значительный мультипликативный эффект как в экономике КНР, так и странах АСЕАН.

Целью диссертационного исследования является комплексное исследование экономических отношений, связанных с разработкой эффективного механизма сотрудничества КНР и стран АСЕАН в области развития энергетики и транспортной логистики, торгового и финансового сотрудничества в рамках китайской инициативы «Пояс и путь».

Реализация поставленной цели определила выполнение **следующих задач:**

- проанализировать основные направления экономического и торгового сотрудничества КНР и стран АСЕАН в рамках реализации инициативы «Пояс и путь»;
- оценить итоги либерализации внешней торговли для Китая и стран АСЕАН, достигнутые за последние три года после вступления в силу Соглашения о Всестороннем региональном экономическом партнёрстве (ВРЭП);
- раскрыть механизм сотрудничества КНР со странами АСЕАН в банковской и инвестиционной сферах, оценить эффективность применения двусторонних валютных свопов и цифрового юаня для развития региональной торговли, дать оценку деятельности Азиатского банка инфраструктурных инвестиций;
- проанализировать многостороннее сотрудничество в области реализации крупных региональных инфраструктурных проектов (МТК, ПЖМ, сети Паназиатских автомобильных дорог (ПАД), обеспечивающих создание новой конфигурация каркаса сухопутно-морской евразийской транспортной сети;
- дать оценку важнейшим инфраструктурным объектам в странах АСЕАН, построенным при финансовой и технической поддержке Китая, которые способствуют региональной инфраструктурной связности, росту объемов внешней торговли в регионе и устойчивому экономическому развитию стран АСЕАН и непрерывное снабжение электроэнергией сотни тысяч домохозяйств в странах Ассоциации, улучшая условия жизни местного населения;
- проанализировать результаты технологической и инвестиционной помощи Китая в строительстве объектов возобновляемой энергетики в странах АСЕАН, обеспечивающие «зеленое» и низкоуглеродное развитие отраслей промышленности стран АСЕАН.

Хронологические рамки исследования. При изучении динамики реализации совместных инфраструктурных и энергетических проектов КНР и стран АСЕАН в рамках китайской инициативы «Пояс и путь» и с целью более

полного освещения главной темы диссертационного исследования основное внимание уделяется анализу развития сотрудничества Китая и стран АСЕАН в период с 2013 г. по 2025 гг.

Методы и методология. В ходе диссертационного эмпирического исследования диссертационного исследования применялись методы сравнительного, корреляционного и факторного анализа, экономико-статистический методы, а методологическую основу диссертации составили общенаучные методы системного и комплексного подхода к исследованию мультипликативного и экстерналичного эффектов, генерируемых строительством транспортной и энергетической инфраструктуры Китаем в странах АСЕАН. При написании диссертационного исследования применялась графическая и табличная интерпретация информации, а теоретическую основу исследования составили работы китайских, зарубежных и российских ученых.

В качестве основы для проведения диссертационного исследования по общим вопросам сотрудничества Китая со странами АСЕАН в рамках инициативы «Пояс и путь» были взяты труды российских и китайских ученых: Астафьева Е.М.², Виноградова А.О.³, Каткова Е.Ю.⁴, Локшина Г.А.⁵,

²Астафьев Е.М. Внешнеполитические дилеммы стран АСЕАН в контексте формирования многополярного мира // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2023, Том 5, № 4 (61). С. 43-51.

³40-й и 41-й саммиты АСЕАН / А. О. Виноградов, М. С. Воробей, В. И. Регновский [и др.] // Аналитические записки ИКСА РАН. 2023. № 3. С. 15-19; Виноградов А.О., Ван Я. Институциональная конкуренция в АТР и позиция Китая в отношении ВРЭП и ТТП // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2022. Т. 27, № 27. С. 124-144; Виноградов А. О. Новый тип отношений и Новый Шелковый путь. К вопросу о внешнеполитических инновациях Китая / А. О. Виноградов // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20, № 20. С. 69-87.

⁴Забелла А. А., Катков Е.Ю. Об особенностях периферийной дипломатии КНР и отношениях со странами АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2020. – Т. 1, № 1(46). С. 29-44.

⁵Локшин Г.А. Сотрудничество АСЕАН—Китай: ключ к миру в ЮВА // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 6. С. 33-39.

Мартыновой Е.С.⁶, Петровского Е.В.⁷, Рогожиной Н. Г., Рогожина А.А.⁸, Уянаева С.В.⁹, Васина А.Н., Демина Ю.А.¹⁰, Канаева Е. А.¹¹, Королева А. С.¹², Костюниной Г. М.¹³, Фомичевой Е.А.¹⁴, Чжай Куня, Гаоянь Цююйя¹⁵. Основой

⁶ Мартынова Е.С. Глобальные трансрегиональные инициативы в современной мировой политике: эволюция внешнеполитических стратегий ведущих держав в Азии и позиция АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2021, Том II, № 2 (51). С. 30-48.

⁷ Глава 3. Китай и АСЕАН о региональной интеграции и безопасности: сходство и различия // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 88-111; *Петровский В. Е., Бевеликова Н. М.* «Морской Шелковый путь XXI века»: замыслы и реальность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. Т. 26, № 26. С. 151-163.

⁸ Рогожина Н. Г., Рогожин А.А. Экономическое присутствие Китая в Юго-Восточной Азии - условие проведения политики «мягкой силы» // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63, № 4. С. 40-49; *Рогожин А. А.* Экономические отношения стран АСЕАН и Китая - взгляд без иллюзий // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2017. № 34. С. 34-39; *Рогожин А.А.* Green tech – новая сфера экономических интересов Китая в ЮВА // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2024, Том 2, №2 (63). С. 45-54.

⁹ Уянаев С.В. Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. № 4, 2015. С. 8-21; *Уянаев С. В.* Инициатива «Один пояс, один путь»: цели, эволюция, структурные элементы // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2017. С. 9-18; *Уянаев С. В., Виноградов И. С.* Китай-АСЕАН // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019-2021. – Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. С. 277-284.

¹⁰ *Васин А.Н., Демин Ю.А.* Меры по упрощению процедур инвестирования в АСЕАН и их реализация // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2024, Том 1, №1 (62). С. 17-25.

¹¹ *Канаев Е. А.* Китайское деловое присутствие в Юго-Восточной Азии как фактор развития Инициативы «Пояс и Путь» // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2022. – Т. 1, № 1(54). С. 30-43; *Канаев Е. А.* АСЕАН и экономическое сотрудничество в Юго-Восточной Азии: тенденции и промежуточные итоги // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2021. Т. 1, № 1(50). С. 32-46; *Канаев Е. А.* АСЕАН в инициативе пояса и пути: навстречу председательству Вьетнама // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. – Т. 1, № 1(42). С. 22-31; *Канаев Е.А., Федоренко Д.О.* Единая энергосистема АСЕАН: глобальный, региональный и страновой аспекты // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2024, Том 1, № 1 (62). С. 12-18.

¹² *Королев А. С.* ВРЭП в системе многостороннего экономического сотрудничества в АТР // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2017. № 36. С. 46-57.

¹³ *Костюнина Г. М.* Водородная энергетика в странах АСЕАН // Российский внешнеэкономический вестник. 2024. № 2. С. 38-54; *Костюнина Г. М.* АСЕАН: достижение целей устойчивого развития и экологическое сотрудничество // Россия и Азия. 2019. № 3(8). С. 45-60.

¹⁴ *Фомичева Е.А.* Новые вызовы единству и международной роли АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2021, Том III, № 3 (52). С. 36–50.

¹⁵ Чжай Кунь, Гаоянь Цююй. Сотрудничество Китая и АСЕАН и оптимизация регионального порядка // Российское китаеведение. 2023. № 4(5). С. 48-71.

для исследования конкретных направлений сотрудничества Китая и стран АСЕАН в области развития транспортной и энергетической инфраструктуры, а также региональной экономической интеграции и внешнеэкономического сотрудничества послужили работы: Александровой М.В.¹⁶, Джабиева А.П.¹⁷, Портякова В.Я.¹⁸, Авдокушина Е.Ф.¹⁹, Карлусова В.В.²⁰, Колдуновой Е.В.²¹

¹⁶Александрова М. В. Новое видение транспортного положения северо-востока Китая в свете концепции «Один пояс, один путь» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21, № 21. С. 256-272.

¹⁷Джабиев А.П. Соглашение АСЕАН о всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве как основа формирования новой архитектуры глобальной экономики // Экономические отношения. – 2021. – Т. 11, № 3. С. 521-542.

¹⁸Портяков В. Я. КНР и развивающиеся страны: от «духа Бандунга» к теории «трех миров» и к «Инициативе Пояса и Пути» // Постколониализм и современность. 2023. № 2(2). С. 7-29. Портяков В. Я. Политика внешнеэкономической открытости в Китайской Народной Республике: основные итоги и перспективы // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12, № 1. С. 44-68.

¹⁹Ижу Лю, Е. Ф. Авдокушин. Формирование основ «цифрового шелкового пути» // Мир новой экономики. 2019. Т. 13, № 4. С. 62-71. Ижу Лю, Е. Ф. Авдокушин. Проект «Один пояс, один путь» 2. 0 - стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // Мир новой экономики. 2019. №1. С. 23-27.

²⁰Карлусов В. В. Китай: эволюция концепции глобализации и поиск руководством страны модели глобального управления / В. В. Карлусов // Мировое и национальное хозяйство. 2024. № 2 (66). С. 2-21.

²¹Мазырин В.М., Колдунова Е. В. Глава 8. АСЕАН-4 в процессах региональной интеграции // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. – Москва : Общество с ограниченной ответственностью Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 198-231; Колдунова Е. В. Таиланд и Вьетнам: от противостояния к региональному сотрудничеству в рамках АСЕАН // Вьетнамские исследования: электронный научный журнал. 2020. Т. 4, № 3. С. 5-16.

Мазырина В.М.²², Михалева М.С.²³, Сазонова С.Л.²⁴, Сафроновой Е.И.²⁵ и многих других. В исследования этих авторов был также проведен глубокий анализ особенностей экономического сотрудничества Китая со странами АСЕАН.

В работах современных российских ученых также было рассмотрено состояние современной энергетической и транспортной инфраструктур Китая. В качестве основы для проведения исследования были взяты труды следующих

²²Глава 3. Китай и АСЕАН о региональной интеграции и безопасности: сходство и различия // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 88-111; *Мазырин В.М., Колдунова Е. В.* Глава 8. АСЕАН-4 в процессах региональной интеграции // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 198-231; *Мазырин В. М.* Глава 2. Внешнеполитические нарративы стран АСЕАН // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 61-87; *Мазырин В. М.* Новый этап экономической интеграции стран Юго-Восточной Азии // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2017. № 35. С. 5-25.

²³*Михалев М. С.* «Пояс и путь»: перспективы в Центральной Азии // Азия и Африка сегодня. 2019. № 7. С. 18-23; *Михалев М. С.* «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. Т. 9, № 6. С. 88-103.

²⁴*Сазонов С. Л.* Железнодорожный транспорт КНР: императивы развития / С. Л. Сазонов, У Цзы. Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2019. 408 с; *Сазонов С. Л.* Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики / С. Л. Сазонов. – Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2018. 343 с; *Сазонов С.Л.* Евразийские транзитные транспортные маршруты КНР // Новый Шелковый путь и его значение для России – М.: ИДВ РАН, 2016. С 58-83; *Сазонов С.Л.* КНР и страны АСЕАН строят Евроазиатскую транспортную магистраль // Китай на новом этапе экономической реформы. – М.: ИДВ РАН, 2015. С. 245-254; *Сазонов С.Л.* КНР: инфраструктура транспорта, инновации, проект «пояса и пути» / С.Л. Сазонов; отв. ред. В.А. Матвеев; Рос. акад. наук; Ин-т Дальнего Востока. — М.: ИДВ РАН, 2022. 408 с.; *Сазонов С.Л.* Строительство «Пояса и пути» - парадигма экономического развития Китая // в книге: Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы. Тезисы докладов XXII Международной научной конференции. Российская академия наук; ФГБУН Институт Дальнего Востока Российской академии наук; Научный совет РАН по проблемам комплексного изучения современного Китая. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 55-58; *Сазонов С.Л.* Экономическая парадигма формирования «пояса и пути» // Стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» и роль ШОС в ее реализации (Материалы круглого стола). – М.: ИДВ РАН, 2016. С. 131-148.

²⁵*Сафронова Е.И.* Новые моменты и вызовы в отношениях КНР со странами развивающегося мира // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. — М.: ИДВ РАН, 2020.

ученых-экономистов: И.Р. Томберга²⁶, Г.О. Халовой²⁷, В.А. Матвеева²⁸, С.Л. Сазонова, Н.К. Куричева²⁹ и многих других. В исследования этих авторов был проведен глубокий анализ современной энергетической и транспортной инфраструктуры, что также способствовало формированию понимания важности развития данных отраслей для экономик стран АСЕАН.

Кроме того, были также проанализированы работы ведущих китайских ученых, посвященных региональному экономическому, инфраструктурному и энергетическому сотрудничеству между Китаем и странами АСЕАН, включая таких известных ученых, как Сулиэ Монала³⁰, Сюй Ниннин³¹, Луань Хэ, Лю

²⁶ *Томберг И.Р.* Проблемы прогнозирования развития китайской энергетики // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2014. № 4. С. 60; *Tomberg, I. R.* Global Energy Trends / I. R. Tomberg // *Polycentric World Order in the Making*. – Singapore: Palgrave Macmillan Ltd., 2023. P. 335-363.

²⁷ *Халова Г.О., Жучкова Т.А.* Переход на альтернативную энергетику как фактор декарбонизации энергетического сектора Китая // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2022. № 10(214). С. 59-66; *Telegina E.A., Khalova G.O.* Geoeconomic and geopolitical challenges of energy transition. implications for world economy // *World Economy and International Relations*. 2022. №66 (6). С. 26-34.

²⁸ *Матвеев В. А.* Проблемы и перспективы газовой промышленности Китая // Рынок энергетических ресурсов Китая: интересы и возможности России / отв. ред. А.В. Островский. – М.: ИДВ РАН, 2011; *Матвеев В. А.* Современная энергетическая политика Китая: внешние и внутренние вызовы / В. А. Матвеев ; Институт Дальнего Востока Российской академии наук. – Москва : Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. 168 с; *Матвеев В. А.* Энергетическая политика Китая: современные тренды // Китай на пути к возрождению. К 80-летию академика М.Л. Титаренко. – М.: Форум, 2014. С. 56-59.

²⁹ *Куричев Н.К.* Китай на энергетической карте мира 2050 года // Энергетика Китая: вектор перемен. Круглый стол Института энергетической стратегии. – М.: Институт энергетической стратегии, 2011 (Ноябрь). С. 15-21.

³⁰ «素里耶·莫那拉. 中国与东盟——命运共同体的生动实践», 2001. 212 页. *Сулиэ Монала.* Чжунго Юй Дунмэн - Минъюнь Гунтунти Дэ Шэндун Шицзянь [*Сулиэ Монала.* Китай и АСЕАН - Яркий пример сообщества единой судьбы]. Пекин: Из-во Синьсин Чубаньшэ, 2001. 212 с.

³¹ «许宁宁、栾鹤. 中国—东盟：合作与发展», 2001, 315 页. *Сюй Ниннин, Луань Хэ.* Чжунго - Дунмэн: Хэцзо Юй Фачжань [*Сюй Ниннин, Луань Хэ.* Китай - АСЕАН: Сотрудничество и развитие]. Пекин: Чжунго Шанью Чубаньшэ. Пекин: Изд-во Китайской торговли, 2021. 315 с.

Цзяньвэнь³², Ло Шэнжун³³, Цзоу Чжунцюань, Се Тао³⁴, Сун Вэнь, Ван Вэй³⁵, Ду Сянвань³⁶, Ся Ишань³⁷, Чэнь Цзююн³⁸, Чжан Чжимин³⁹, Чжоу Сичжоу⁴⁰. В процессе диссертационного исследования изучались китайские государственные документы и статьи в научных изданиях, посвященные общим проблемам сотрудничества Китая со странами АСЕАН⁴¹.

³²«刘建文. 中国与东盟的交通和能源互联互通建设研究», 2023, 536 页. Лю Цзяньвэнь. Чжунго Юй Дунмэн Дэ Цзяотун Хэ Нэнюань Хулянь Хутун Цзяньшэ Яньцзюй [Лю Цзяньвэнь. Исследование по созданию транспортной и энергетической взаимосвязи между Китаем и АСЕАН]. Пекин: Изд-во Цзинцзи Гуаньли Чубаньшэ, 2023. 536 с.

³³«罗圣荣. 一带一路与中国-东盟互联互通», 2022, 231 页. Ло Шэнжун. И Дай И Лу Юй Чжунго - Дунмэн Хулянь Хутун [Ло Шэнжун. Взаимная связь и взаимное сообщение в рамках «Один пояс и один путь»]. Пекин: Изд-во Юньнань Дасюэ Чубаньшэ, 2022. 231 с.

³⁴邹忠全, 谢涛, 宋文. «东南亚经济与贸易», 2024, 360 页. Цзоу Чжунцюань, Се Тао, Сун Вэнь. Дун Нань Я Цзюцзи Юй Маои [Цзоу Чжунцюань, Се Тао, Сун Вэнь. Экономика и торговли Юго-Восточной Азии]. Пекин: Изд-во Дунбэй Цайцзин Дасюэ Чубаньшэ, Пекин: Изд-во Северо-восточного финансово-экономического университета, 2024. 360 с.

³⁵王伟. «中国高铁再添新利器 CRH2G 型高寒动车组赢得“通行证”» Ван Вэй. Чжунго Гаотэ Цзай Тянь Синь Лици Сrh2G Син Гаохань Дунчэ Цзу Индэ «Тунсинчжэн» [Ван Вэй. Китайская высокоскоростная железная дорога добавляет новое оружие CRH2G. Тип Alpine EMU официально получила «пропуск»]. Дунбэй Цайцзин Дасюэ Чубаньшэ [Пекин: Изд-во Северо-восточного финансово-экономического университета, 2023. 257 с.

³⁶杜香婉 «中国能源行业可持续发展的战略考虑». Ду Сянвань. Чжунго Нэнюань Синэ Кэ Чисюй Фачжань Дэ Чжаньлюе Каолю (Ду Сянвань. Стратегические соображения об устойчивом развитии энергетики КНР) // Данчжэнь ганьбу цанькао. 2011. № 1. С. 34-40.

³⁷夏一山 «中国国际能源战略发展分析». Ся Ишань. Чжунго Гоцзи Нэньюань Чжаньлюэ Фачжань Фэньси (Ся Ишань. Анализ развития международной энергетической стратегии Китая). - Бэйцзин, 2009. С. 5-11.

³⁸陈军 «从区域角度看«一带一路»». Чэнь Цзююн. Цун Цююй Цзяоду Кань «И Дай И Лу» [Чэнь Цзююн. «Один пояс, один путь» с региональной точки зрения] // Оя цзинцзи (Бэйцзин): [Чэнь Цзююн. Экономика Евразии (Пекин)]. 2019. No 6. С. 116-122.

³⁹Zhang Zhimin. Inside the Growth Engine: a Guide to China's Regions, Provinces and Cities. HSBC. 2010. December. P. 31-38.

⁴⁰Zhou Xizhou, Paul Hunt. IHS CERA China Energy Executive Roundtable. Houston. 2011. November. P. 12-19.

⁴¹«国务院关于印发《北京、湖南、安徽自由贸易试验区总体方案及浙江自由贸易试验区扩展区域方案的通知》. Гоуюань Гуаньюй Инфа Бэйцзин, Хунань, Аньхой Цзыю Маои Шияньцюй Цзунти Фанъань Цзи Чжэцзян Цзыю Маои Шияньцюй Кочжань Цюйюй Фанъань Дэ Тунчжи» [Госсовет опубликовал «Уведомление о комплексных проектах экспериментальных зон свободной торговли в Пекине и пров. Хунань, Аньхой и о проекте расширения экспериментальной зоны свободной торговли в Чжэцзяне»]. URL: http://politics.people.com.cn/n1/2020/0921/c1001&3186_9298.html; 杜祥琬《中国能源可持续发展的一些战略思考》. Ду Сянвань. Чжунго Нэнюань Кэчисюй Фачжань Дэ Исе Чжаньлюэ Сыкао (Ду Сянвань. Стратегические соображения об устойчивом развитии энергетики КНР) // Данчжэнь ганьбу цанькао. 2011, № 1. С. 12-19; 林毅夫、蔡昉、李周《中国的奇迹：发展战略

与经济改革》. *Линь Ифу, Цай Фан, Ли Чжоу*. Цзи Гайгэ Юй Фачжань Чжаньлюэ [*Линь Ифу, Цай Фан, Ли Чжоу*. Китайское чудо. Стратегия развития и экономическая реформа], Пекин, 2000], Институт Дальнего Востока РАН, Китайский центр экономических исследований при Пекинском университете, Гонконгский центр экономических исследований. Москва, 2001; С. 32-48; «中国与发展中国家的经贸合作». Чжунго Юй Фачжань Чжунгоцзя Дэ Цзинмао Хэцзо (Торгово-экономическое сотрудничество Китая с развивающимися странами) / Под ред. Цзян Циньхуа и Фу Чжэнло. Пекин, 2022. 335 с.; «中国《西进》2 用平衡战略之路». Чжунго «Си Цзинь» Юн Пинхэн Чжаньлюэ Чжилу (Китайское «продвижение на Запад» указывает путь посредством стратегии балансировки). URL: http://www.qsttheory.cn/gj/gjsspl/201404/t20140422_342588.htm; 邹忠全, 谢涛, 宋文. «东南亚经济与贸易». 2024, 360 页. *Цзоу Чжунцюань, Сэ Тао, Сун Вэнь*. Дун Нань Я Цзюцзи Юй Маои [*Цзоу Чжунцюань, Сэ Тао, Сун Вэнь*. Экономика и торговли Юго-Восточной Азии]. Пекин: Изд-во Дунбэй Цайцзин Дасюэ Чубаньшэ. Пекин: Изд-во Северо-восточного финансово-экономического университета, 2024. 360 с.; «一带一路» 国家基础设施发展 总指数止跌回升» «Идай Илу» Гоцзя Цзичу Шэши Фачжань Цзун Чжишу Чжи Диэ Хуэйшэн [Общий индекс развития инфраструктуры в странах «Пояса и пути» перестает падать и растет]. China Business News. July 22, 2021. URL: <http://www.comnews.cn/article/bizworld/202107/20210700082079.shtml>; 卞云峰. «核心地位渐被美国印太战略削弱亚细安在经济能发挥超过体量角色». *Куан Юньфэн*. Хэсин Дивэй Цзянь Бэй Мэйго Инь Тай Чжаньлюэ Сюэжо Ясянь Цзинцзи Нэн Фахуэй Чоашо Ти Лян Цзюэсэ [*Куан Юньфэн*. Основные позиции АСЕАН, постепенно ослабляемые индо-тихоокеанской стратегией США, могут играть в экономике не только количественную роль]. Lianhe Zaobao Online. January 07, 2022. URL: <https://www.zaobao.com.sg/news/singapore/story20220107-1230362>; «澜沧江 - 湄公河合作». Ланьцанцзян-Мэйгунхэ Хэцзо [Сотрудничество Ланьцанцзян-Меконг]. Official website of the Lancang-Mekong Cooperation China Secretariat. December 13, 2017. URL: http://www.lmcchina.org/node_1009503.html; 李春 «中国与东南亚合作机制构建». *Ли Чунь*. Чжунго Юй Дуннанья Хэцзо Чжичи Гоцзянь [*Ли Чунь*. Создание многостороннего механизма сотрудничества между Китаем и Юго-Восточной Азией]. Journal of Jinan (Philosophy and Social Science Edition), 2023, No 3. Pp. 23–41; «李克强在第七次大湄公河次区域经济合作领导人会议上的讲话 (全文)». Ли Кэцян Цай Дицы Цы Дай Мэйгунхэ Цы Цуюй Цзинцзи Хэцзо Линдаожэнь Хуэйи Шан Дэ Цзянхуа (Цюаньвэнь) [Выступление Ли Кэцяна на Седьмой встрече лидеров по субрегиональному экономическому сотрудничеству Большого Меконга (полный текст)]. Xinhua. September 09, 2021. URL: http://www.news.cn/politics/leaders/2021-09/09/c_1127845778.htm; «李克强在第 24 次中国 - 东盟领导人会议上的讲话 (全文)». Ли Кэцян Цай Ди 24 Цы Чжунго Дунмэн Линдао Жэнь Хуэйи Шан Дэ Цзянхуа (Цюаньвэнь) [Выступление Ли Кэцяна на 24-й встрече лидеров Китая и АСЕАН (полный текст)]. Xinhua. October 26, 2021. URL: http://www.news.cn/politics/leaders/2021-10/27/c_1128003173.htm; 李英利 «人类命运共同体背景下中国 - 东盟公共作建设刍探». *Ли Инли*. Жэньлей Минюнь Гунтунти Бэйцзин Ся Чжунго Дунмэн Гунгун Жэцзо Цзяншэ Чу Тань [*Ли Инли*. Исследование сотрудничества Китая и АСЕАН в области безопасности в контексте общности судеб человека]. Journal of Guangxi University (Philosophy and Social Science Edition), 2024, No 5. Pp. 125–130; 刘炯 «亚洲的中国 - 东南亚反恐合作». *Лю Цзин*. Ячжоу Дэ Чжунго-Дуннанья Фанькун Жэцзо [*Лю Цзин*. Китайско-Юго-Восточное сотрудничество в рамках «Концепции безопасности в Азии»]. Asia-Pacific Security and Maritime Studies, 2023, No 5. Pp. 93–107; 马方

方, 刘长敏 «论大国地区战略中软实力的运用——以中美 东南亚地区战略为例». *Ма Фанфан, Лю Чанминь*. Лунь Даго Чжаньлюэ Чжунжуань Шили Дэ Юньюн И Чжун Мэй Дуннанья Дицю Чжаньлюэ Вэй Ли [*Ма Фанфан, Лю Чанминь*. Об использовании мягкой силы в региональных стратегиях Великих держав: пример региональной стратегии Китая и США в Юго-Восточной Азии]. *Pacific Journal*, 2021, No 8. Pp. 1–11; 毛维准 «大国海外基建与地区秩序变动——以中国—东南亚基建合作为案例». *Мао Вэйцзюнь*. Даго Хайвай Цзицзянь Юй Дицю Чжисю Бяндун – И Чжунго-Дуннанья Цзицзянь Хэцзо Вэй Аньли [*Мао Вэйцзюнь*. Зарубежная инфраструктура Великих держав и изменения регионального порядка: пример сотрудничества Китая и Юго-Восточной Азии в области инфраструктуры]. *World Economics and Politics*, 2022, No 12. Pp. 96–122; «命运与共 共建家园——习近平在中国 - 东盟建立对话关系 30 周年纪念峰会上的讲话» (全文). Минюнь Юйгун Гун Цзянь Цзяюань – Си Цзиньпин Цзай Чжунго-Дунмэн Цзяньли Дуйхуа Гуанси 30 Чжоуньянь Цзиньянь Фэнхуэй Шан Дэ Цзянхуа (Цюаньвэнь) [Разделять общую судьбу и строить общий дом – речь Си Цзиньпина на 30-м юбилейном саммите диалога Китай-АСЕАН (полный текст)]. China government website. November 22, 2021. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2021-11/22/content_5652461.htm; 聂文娟 «中美东南亚地区秩序理念的比较及地区秩序的演变趋势分析». *Нэ Вэньцзюань*. Чжун Мэй Дуннанья Дицю Чжисюй Линьянь Дэ Бицзяо Цзи Цю Чжисю Дэ Яньбянь Цюши Фэньси [*Нэ Вэньцзюань*. Сравнение китайской и американской концепций регионального порядка в Юго-Восточной Азии и анализ тенденций эволюции регионального порядка]. *Contemporary Asia-Pacific*, 2020, No 6. Pp. 76–94; 全毅, 尹竹 «中国—东盟区域, 次区域合作机制与合作模式创新». *Цюань И, Инь Чжю*. Чжунго-Дунмэн Цююй, Ци Цююй Хэцзо Цзичи Юй Хэцзо Моши Чуансинь [*Цюань И, Инь Чжю*. Инновационный механизм регионального и субрегионального сотрудничества Китай-АСЕАН и инновационная модель сотрудничества]. *Innovation. Southeast Asian Studies*, No 6. 2023, Pp. 15–36; «王毅国务委员兼外长在第 28 届东盟地区论坛外长会上的发言». Ван И Гццү Вэйюань Цзян Вайчжан Цзи Ди 28 Цзэ Дунмэн Дицю Луньтань Вайчжан Хуэй Шан Дэ Фаянь [Заявление члена Государственного совета и министра иностранных дел Ван И на 28-м заседании министров иностранных дел Регионального форума АСЕАН]. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, August 06, 2021. URL: [https:// www.fmprc.gov.cn/nanhai/chn/wjbxw/202108/t20210806_9071861.htm](https://www.fmprc.gov.cn/nanhai/chn/wjbxw/202108/t20210806_9071861.htm); 王玉主 «利益捆绑与中国—东盟关系发展». *Ван Юйчжю*. Лии Куньбан Юй Чжунго-Дунмэн Гуаньси Фачжань [*Ван Юйчжю*. Объединение интересов и развитие отношений между Китаем и АСЕАН]. *South Pacific Studies*, 2021, No 4. Pp. 1–7; 魏玲 «伙伴关系再升级：东盟关切, 中国责任与地区秩序». *Вэй Лин*. Хуобань Гуаньси Цзай Шэнцзи: Дунмэн Гуаньцэ, Чжунго Цзэжэнь Юй Дицю Чжисю [*Вэй Лин*. Модернизация партнерства: проблемы АСЕАН, ответственность Китая и региональный порядок]. *Institute of International Studies*, 2021, No 6. Pp. 32–53; «习近平在第十七届中国 - 东盟博览会和中国 - 东盟商务与投资峰会开幕式上的致辞». Си Цзиньпин Цзай Ди Шици Цзэ Чжунго-Дунмэн Боланьхуэй Хэ Чжунго-Дунмэн Шану Юй Тоуцзы Фэнхуэй Кайму Ши Шан Дэ Чжицы [Выступление Си Цзиньпина на церемонии открытия 17-й выставки «Китай-АСЕАН Экспо» и делового и инвестиционного саммита Китай-АСЕАН]. China government website. November 27, 2020. URL: http://www.gov.cn/gongbao/content/2020/content_5567744.htm; 姚毓春, 李冰 «生产贸易与储备: 东南亚粮食安全与中国 - 东盟粮食合作». *Яо Ючунь, Ли Бин*. *Yuchun, Li Bing*. Шэнчань Маои Юй Чубэй: Дуннанья Лянши Аньцюань Юй Чжунго-Дунмэн Лянши Хэцзо [*Яо Ючунь, Ли Бин*. Производство, торговля и резервы: Продовольственная безопасность в Юго-

В целом в работах представленных авторов проанализированы особенности инфраструктурного и энергетического сотрудничества Китая со странами АСЕАН, в том числе и в контексте китайской инициативы «Пояс и путь» и выявлена роль Китая в обеспечении этого сотрудничества на субрегиональном и континентальном уровнях.

Новизна исследования:

- В диссертационном исследовании впервые комплексно проанализировано становление и развитие нового Международного сухопутно-морского торгового коридора (далее МТК) и строительство Паназиатской железнодорожной магистрали (далее ПЖМ), являющихся одним из важнейших целевых индикаторов реализации инициативы «Пояс и путь», озвученных в программе

Восточной Азии и продовольственное сотрудничество Китая и АСЕАН]. Southeast Asian Studies, 2021, No 2. Pp. 38–56; 翟崑 «东盟对东亚合作主导权的波动规律 (1997–2017)». Чжай Кунь. Дунмэн Дуй Дуя Хэцзо Чжудао Цюань Дэ Будун Гуйлю (1997–2017) [Чжай Кунь. Меняющийся характер доминирования АСЕАН в восточноазиатском сотрудничестве (1997–2017)]. Teaching and Research, 2017, No 6. P. 52; 张洁 «中国—东盟合作: 挑战与深化路径». Чжан Цзэ. Чжунго-Дунмэн Хэцзо: Тяочжань Юй Шэньхуа Люцзин [Чжан Цзэ. Сотрудничество Китая и АСЕАН: вызовы и пути углубления]. Institute of International Studies, 2017, No. 3. Pp. 27–40; 张洁 «中国与东南亚的合作». Чжан Цзэ. Чжунго Юй Дуннанья Дэ Хэцзо [Чжан Цзэ. Сотрудничество между Китаем и Юго-Восточной Азией]. Southeast Asian Studies, No 5. Pp. 24–42; «中国—东盟合作事实与数据: 1991–2021». Чжунго-Дунмэн Хэцзо Шиши Юй Шицзю: 1991–2021 [Факты и цифры о сотрудничестве Китая и АСЕАН: 1991–2021]. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, December 31, 2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/wjbxw_673019/202201/t20220105_10479078.shtml; «中国—东盟建立对话关系 30 周年纪念峰会联合声明——面向和平, 安全, 繁荣和可持续发展的全面战略伙伴关系». Чжунго-Дунмэн Цзяньли Дуйхуа Гуанси 30 Чжоунянь Цзинянь Фэнхуэй Ляньхэ Шэнмин-Мяньсян Хэпин, аньцюань, Фаньжун Хань Кэ Чисю Фачжань Дэ Цюаньмянь Чжаньлюэ Хуобань Гуаньси [Совместная декларация саммита Китай-АСЕАН, посвященная 30-летию Диалога - всеобъемлющего стратегического партнерства во имя мира, безопасности, процветания и устойчивого развития]. Xinhua. November 22, 2021. URL: http://www.news.cn/politics/2021-11/22/c_1128089438.htm; «中华人民共和国与东盟国家首脑会晤联合声明: 面向二十一世纪的中国 - 东盟合作». Чжунхуа Жэньминь Гунжэго Юй Дунмэн Гоцзя Шоунао Хуэйю Ляньхэ Шэнмин: Мяньсян Эршии Шицзи Дэ Чжунго-Дунмэн Хэцзо [Совместная декларация встречи на высшем уровне между Китайской Народной Республикой и странами АСЕАН: Сотрудничество Китая и АСЕАН в 21 в.]. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. December 16, 1997. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/199712/t19971216_269856.shtml.

«Восьми шагов», которая была обнародована Председателем Си Цзиньпином на церемонии открытия Третьего Форума международного сотрудничества «Один пояс, один путь» в октябре 2023 г.

- В диссертационном исследовании и впервые было выявлено, что начиная с 2018 г., когда США увеличили китайские импортные пошлины до 25%, китайские компании стали переводить свои производства в страны АСЕАН, а также использовать реэкспорт через страны Ассоциации для минимизации пошлин. Сегодня китайская продукция совершает многократное пересечение границ стран АСЕАН до завершения окончательной сборки и в результате переработки и окончательной сборки в странах Ассоциации продукция получает происхождение, тем самым меняя свою формальную принадлежность Китаю и позволяющее экспортным товарам избегать высоких американских тарифов. После введения повышенных (145%) американских торговых тарифов, Китай ответил зеркально и вновь прибегнул к помощи стран АСЕАН для минимизации негативных последствий от введения американских пошлин⁴².

Информационная база диссертационного исследования составили Транспортный ежегодник КНР 2014 - 2024 (Чжунго цзяотун няньцзянь 2014 - 2024), Энергетический ежегодник КНР 2014 - 2024 (Чжунго нэнюань няньцзянь 2014 - 2024), Статистический ежегодник КНР 2014 - 2024 (Чжунго тунцзи няньцзянь 2014 - 2024), доклады о работе правительства, доклады Госсовета КНР, материалы Главного статистического управления КНР, материалы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, документы международных организаций и финансовых институтов (АТЭС, Азиатского банка развития, Международного Валютного Фонда, Всемирного Банка). Исследовались документы транспортных

⁴² В докладе под названием «ВРЭП и видение Морского Шелкового пути: новые рубежи сотрудничества между Китаем и АСЕАН» («RCEP and the Vision of the Maritime Silk Road: New Frontiers for China-ASEAN Cooperation»), опубликованному 11 апреля 2025 г., Институтом Синьхуа (аналитическим центром информационного агентства Синьхуа) отмечалось, что «в 2024 г. торговля промежуточными товарами между Китаем и АСЕАН выросла до 67% от общего объема торговли с момента вступления в силу Соглашения о ВРЭП, что свидетельствует о формировании более тесно интегрированной и устойчивой сети производства и поставок между двумя сторонами» (China-ASEAN cooperation yields fruitful, win-win results: report. URL: http://en.qstheory.cn/2025-04/14/c_1085375.htm (дата обращения: 17.04.2025)).

и энергетических министерств стран АСЕАН, обрабатывались научные издания, использовались информационно-аналитические материалы по результатам исследований международных аналитических центров, материалы российской и зарубежной периодической печати, данные информационных агентств, привлекались данные интернета.

Научно-практическая значимость исследования. Материалы исследования могут быть использованы органами государственной власти РФ (МИД РФ, Министерством транспорта РФ), компаниями, связанными с инвестиционной деятельностью в КНР и странах АСЕАН, а также предприятиями России и КНР, осуществляющими транспортировку внешнеторговых грузов, для улучшения качества и эффективности их сотрудничества. Представленные материалы могут использоваться в учебном процессе при подготовке лекционных курсов и семинарских занятий (например, по экономике Китая) со студентами ряда экономических ВУЗов РФ, а также транспортных ВУЗов Москвы и РФ – Российский университет транспорта (МИИТ), Московский автомобильно-дорожный университет (МАДИ), Петербургский университет путей сообщения, (ПГУПС), Уральский университет путей сообщения (УрГУПС), Тюменский индустриальный университет (ТИУ), Приморский институт железнодорожного транспорта (ПИЖТ).

Основные положения, выносимые на защиту:

1. АСЕАН превратился в один из ведущих мировых экономических центров, а многосторонний формат регионального экономического сотрудничества, опирающийся на Соглашение о ВРЭП, которое способствует либерализации региональной торговли, увеличению ее объемов, улучшению инвестиционного режима. Расширение и укрепление масштабного рынка Китай-АСЕАН является не просто стратегическим выбором, но и необходимостью для

региональной экономической стабильности в свете введенной в апреле 2025 г. протекционистской политики США.⁴³

2. С момента реализации Соглашение о ВРЭП принесло значительные выгоды, включая снижение тарифов и упрощение процедур торговли, повышение стабильности региональной цепочки поставок и помощь региональным экономикам в достижении нового этапа высококачественного развития. За счет дальнейшего снижения торговых барьеров Китай может предоставить экспортерам АСЕАН еще большие возможности для выхода на свой быстро растущий внутренний рынок.

3. Сотрудничество между центральными банками Китая и стран АСЕАН играют ключевую роль в продвижении двусторонних валютных расчетов, а заключенные соглашения о двусторонних валютных свопах между центральными банками могут быть использованы для поддержки двусторонней торговли и инвестиционной деятельности, помогая сэкономить обменные издержки и снизить валютные риски для стран АСЕАН. Китай и страны АСЕАН совершенствуют региональную валютно-финансовую систему, основой которой может стать региональная многосторонняя цифровая расчетно-платежная платформа для расчетов с использованием цифровых валют центральных банков, безналичных средств, а также цифровых финансовых активов, что способствует усилению интернационализации юаня. Наряду с активным участием государственных и коммерческих банков КНР в области финансирования строительства транспортной и энергетической инфраструктуры в странах АСЕАН, важная роль в этой области отводится Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с использованием широкого спектра инструментов, включая преференциальное кредитование, вложение средств в долевыми ценными бумагами, предоставление финансовых гарантий.

⁴³ China, Malaysia discuss economic cooperation, joint response to U.S. tariff hikes. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0410/c90000-20300133.html> (дата обращения: 12.04.2025); *Mo Jingxi*. State visits to enhance mutual understanding. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202504/11/WS67f938a5a3104d9fd381edbf.html> (дата обращения: 13.04.2025).

4. В рамках субрегионального сотрудничества с помощью Китая формируется региональная транспортная сеть, которая укрепит региональную связанность и будет способствовать совместному развитию экономик в одном из самых динамичных регионов мира. В регионе ЮВА с помощью Китая активно продвигается расширение нового МТК, что позволит нарастить объемы экспорта высокотехнологичной продукции Китая в страны АСЕАН, а страны АСЕАН, в свою очередь, получают быстрые, надёжные и эффективные каналы доставки своих товаров - таким образом, будет достигнут максимальный синергетический эффект для Китая и стран АСЕАН в области развития региональной торговли.

5. Строительство при помощи китайских компаний ПЖМ и других объектов инфраструктуры в странах АСЕАН генерирует мультипликативный эффект в отраслях экономики стран АСЕАН, укрепляет региональную связность, стимулирует создание новых рабочих мест, увеличивает объем взаимного товарооборота Китая со странами Ассоциации, а также позволяет странам АСЕАН в полной мере реализовывать национальные стратегии экономического развития.

6. В последние годы страны АСЕАН стали ключевым направлением инвестиций и привлекательным рынком для новых китайских энергетических компаний, которые расширяют свою деятельность в этом регионе, что обеспечивает огромные возможности для их развития. Ключевым фактором увеличения энергопотребления в этих странах является их быстрый экономический рост и развитие с помощью КНР национальных сетей железнодорожного и автомобильного видов транспорта, которые приводят к росту спроса на энергоносители, особенно в инновационных отраслях промышленности, включая производство электромобилей ⁴⁴. Китайские энергетические компании, расширяющиеся за рубежом, могут использовать свои передовые технологические преимущества и коммерческий опыт, чтобы быстро воспользоваться рыночными возможностями, предоставляемые странами

⁴⁴См. Приложение 3.

АСЕАН, которые, в свою очередь, испытывают исключительную заинтересованность в модернизации своих национальных энергетических систем в рамках инициативы «Пояс и путь».

Соответствие диссертации паспорту научной специальности.

Диссертация соответствует следующим пунктам Паспорта специальности 5.2.5 – Мировая экономика: 1. Мировое хозяйство, его структура, динамика и тенденции развития; 13. Стратегии участия региональных и корпоративных структур в международном экономическом взаимодействии (глобальный, региональный и национальный аспекты); 19. Инфраструктурные факторы развития мирохозяйственных связей; 22. Соотношение национальных и международных механизмов регулирования экономических процессов. Международная координация экономической политики.

Апробация работы. Основные выводы исследования были озвучены на 17 российских и международных конференциях, а также опубликованы в виде монографии и статей в российских научных изданиях. Перечень основных работ и публикаций, а также конференций и докладов приведен в **приложениях 1 и 2.**

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников, литературы и 3 приложений.

Глава 1. Экономическое, торговое и финансовое сотрудничество КНР и стран АСЕАН как ключевое направление развития китайской инициативы «Пояс и путь»

Сегодня АСЕАН стала третьей по величине экономикой в Азии, уступая только Китаю и Японии, и занимает пятое место в мире⁴⁵. Китайская инициатива «Пояс и путь» вписывается в парадигму экономического развития стран АСЕАН, дополняет стратегию развития этих стран в рамках ее реализации и генерирует процесс зарождения новой архитектуры региональной и мировой экономики, который будет сопровождаться региональной инфраструктурной интеграцией,

⁴⁵ *Ge Hongliang*. ASEAN's consistent focus on development should not be swayed. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1320845.shtml> (дата обращения: 27.10.2024).

ростом объемов региональной торговли, оптимизацией транспортных расходов, ростом объемов транзитных перевозок грузов и, как следствие, укреплением региональных и глобальных цепочек поставок.⁴⁶

В региональную организацию АСЕАН входят следующие государства - Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины, Бруней (все – в 1984 г.), Вьетнам (год вступления - 1995 г.), Лаос (1997 г.), Мьянма (1997 г.), Камбоджа (1999 г.). Статус наблюдателя имеют Папуа-Новая Гвинея и Восточный Тимор. 11 ноября 2022 г. главы государств, входящих в АСЕАН, договорились в принципе принять Восточный Тимор (по терминологии ООН - Тимор-Лешти) в качестве 11-го члена АСЕАН.⁴⁷

В деле реализации инициативы «Пояс и путь» сотрудничество Китая и стран АСЕАН опирается на имплементацию «Пяти приоритетов», выдвинутых Председателем КНР Си Цзиньпином в сентябре-октябре 2013 г. и уточненных в «Концепции и плане действий по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в.» (далее «Концепция 2015»), обнародованной 28 марта 2015 г., а также «Восьми шагов», обнародованных Си Цзиньпином на церемонии открытия Третьего Форума международного сотрудничества «Один пояс, один путь» в октябре 2023 г., и призванных поддержать «высококачественную реализацию инициативы «Пояс и путь»⁴⁸. Эти целевые индикаторы были сформулированы в нижеприведенном виде, а их реализация за период 11 лет после выдвижения инициативы «Пояс и путь» была рассмотрена в диссертационном исследовании. «Пять приоритетов»

⁴⁶В 2019 г. 34-й саммит АСЕАН принял «Перспективы АСЕАН по Индо-Тихоокеанскому региону» («ASEAN Outlook on the Indo-Pacific»), в котором была сформулирована точка зрения АСЕАН на регион, отметив его тесно интегрированную и взаимосвязанную природу, подчеркнув центральную роль АСЕАН в регионе и сделав сильный акцент на диалоге, сотрудничестве и совместном развитии (*Ge Hongliang*. ASEAN's consistent focus on development should not be swayed. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1320845.shtml> (дата обращения: 03.11.2024).

⁴⁷ ASEAN agrees in principle to admit Timor-Leste as 11th member. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1111/c90000-10170264.html> (дата обращения: 12.11.2022).

⁴⁸Аналитический центр ИА Синьхуа опубликовал доклад о высококачественном совместном строительстве «Пояса и пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2024/1015/c31518-20229745.html> (дата обращения 16.10.2024).

были предложены в виде будущих «сфер сотрудничества», а именно «политические контакты и координация политических установок», «транспортные коммуникации» (Глава 2), «торговые свободы» (Глава 1), «финансы» (параграф 1.2 главы 1), «общественные и гуманитарные связи». Уточнения, приведенные в «Концепции 2015», подчеркнули определенный статус «политической координации»; сформулирована «приоритетная» цель обеспечить системную «взаимосвязанность инфраструктуры (глава 2); торгово-инвестиционная область была определена в качестве «фундамента» всего проекта (глава 1); сотрудничество в сфере финансов и денежно-кредитной политики обрело в «Концепции 2015» призыв к полноформатной «финансовой интеграции» параграфы 1.2 и 1.3 главы 1); «Обмен между людьми» был представлен в виде уточнения - «Система многопланового гуманитарного сотрудничества». «Восемь шагов» включают в себя «формирование взаимосвязанной транспортной сети на пространстве инициативы», которая включает «новые планы транснациональной и межрегиональной инфраструктурной связанности, развитие новых евразийских логистических каналов для интеграции портов, судоходных и торговых услуг в рамках «Морского Шелкового пути» и ускорение строительства нового Международного сухопутно-морского торгового коридора и «Воздушного Шелкового пути» (глава 2), оказание поддержки развитию открытой мировой экономики, осуществление практического сотрудничества, содействие зеленому развитию (глава 3), стимулирование технологических инноваций (параграф 2.4 главы 2), наращивание культурно-гуманитарных связей, продвижение строительства честного «Пояса и пути», а также совершенствование механизма международного сотрудничества в рамках инициативы»⁴⁹.

⁴⁹С. Уянаев. Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. № 4, 2015. С. 11; BRI promotes modernization, mutual benefit. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202310/19/WS653069c5a31090682a5e95f9.html> (дата обращения: 20.10.2023); Xi: China to take eight steps to support high-quality B&R cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202310/18/WS652f416ca31090682a5e92d2.html> (дата обращения: 19.10.2023); Li Xuanmin. 2023 Yearender: BRI marches toward hi-tech, digital, green cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304409.shtml> (дата обращения:

В условиях замедления темпов роста мировой экономики, введенных торговых, технологических и финансовых ограничений со стороны США, некоторого спада экономической активности внутри самого Китая ввиду политики нулевой терпимости к эпидемии COVID-19, руководство КНР придает приоритетное значение экономическому, финансовому, инвестиционному сотрудничеству, а также сотрудничеству в области развития инфраструктуры и энергетики со странами АСЕАН, участницами инициативы «Пояс и путь», которые, в свою очередь, горячо приветствуют это сотрудничество.

Экономическое и торговое сотрудничество является приоритетом для Китая и стран АСЕАН - объем двусторонней торговли с 1991 г. по 2023 г. увеличился более чем в 100 раз, а в течении последних 20 лет средний ежегодный рост объема взаимной торговли между КНР и странами АСЕАН с 2004 по 2023 гг. составлял 11%. Согласно данным Главного таможенного управления КНР (ГТУ КНР) (China's General Administration of Customs/GAC), темпы роста в 11% опередили общий рост внешней торговли Китая на 3% за тот же период, а доля стран АСЕАН в общем объеме внешней торговли Китая также выросла с 9,2% в 2004 г. до 15,4% в 2023 г.⁵⁰ По итогам 2022 г. объем внешней торговли Китая с со странами АСЕАН составил 6,52 трлн юаней (943,97 млрд долл.), причем темпы роста объема внешней торговли со странами АСЕАН составил 15%, причем по данным ГТУ КНР, Соглашение о ВРЭП стало одной из важнейших причин роста объема торговли между Китаем и АСЕАН в 2023 г.⁵¹ (для примера: темпы роста объема внешней торговли со странами Африки и Латинской

27.12.2023); Аналитический центр ИА Синьхуа опубликовал доклад о высококачественном совместном строительстве «Пояса и пути». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2024/1015/c31518-20229745.html> (дата обращения 16.10.2024).

⁵⁰ China-ASEAN trade sees 11% expansion annually over 20 years. URL: <https://www.global-times.cn/page/202409/1320104.shtml?id=11> (дата обращения: 27.10.2024).

⁵¹ China, ASEAN aim to strengthen relations. URL: https://www.china-daily.com.cn/a/202401/04/WS6595f4fea3105f21a507a715_3.html (дата обращения: 06.01.2025).

Америки составили 11,1% и 7,7% соответственно⁵², а со странами ЕС - 5,6% и США - 3,7%)⁵³. Согласно данным ГТУ КНР, в 2023 г. страны АСЕАН стали крупнейшим экспортным рынком Китая, годовая стоимость которого достигла 523,7 млрд долл. При этом США, занимавшие первое место в 2022 г., опустились на третье место в 2023 г.⁵⁴ и, по данным ГТУ КНР, в 2023 г. общий объем торговли между двумя сторонами достиг 6,62 трлн юаней (911,7 млрд долл.)⁵⁵. В 2024 г. объем торговли между Китаем и странами АСЕАН достиг 6,99 трлн юаней (959 млрд долл.), и составил 15,9% от общего объема внешней торговли Китая за этот период - АСЕАН укрепила свои позиции крупнейшего торгового партнера Китая⁵⁶. По данным ГТУ КНР, в 2024 г. объем торговли Китая со странами-участницами инициативы «Пояс и путь» (50,3% от общего объема внешней торговли Китая) вырос на 6,4%⁵⁷ по сравнению с аналогичным периодом 2023 г.,⁵⁸ в то время как объем торговли КНР со странами АСЕАН вырос на 9% и составил 6,99 трлн юаней (15,9% от общего объема внешней

⁵²Согласно данным ГТУ КНР, в 2022 г. объем внешней торговли Китая со странами Африки и Латинской Америки достиг 282,0 млрд долл. и 485,8 млрд долл. соответственно (China's international trade soars in 2022. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202303/03/WS64014cd4a31057c47ebb1eb5.html> (дата обращения: 04.03.2023)).

⁵³China's trade with RCEP partners surge, as pact becomes major boost for trade. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1282933.shtml> (дата обращения: 17.12.2023).

⁵⁴GT Voice: China-ASEAN FTA upgrade key for regional development. URL: <https://www.global-times.cn/page/202408/1318627.shtml?id=11> (дата обращения: 25.10.2024).

⁵⁵*Yan Han*. SE Asia trade prospects to get boost. Upgraded China-ASEAN ties unlock more opportunities for businesses. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202410/14/WS670c63c4a310f1265a1c75bb.html> (дата обращения: 17.10.2024).

⁵⁶*Li Xuanmin, Zhang Weilan*. Golden rail corridor in Southeast Asia starts to take shape as China-Thailand HSR accelerates. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202502/1327976.shtml> (дата обращения: 07.02.2025).

⁵⁷В 2024 г. объем экспорта КНР в страны-участницы инициативы «Пояс и путь» вырос на 9,6% по сравнению с 2023 г., а объем экспорта в страны АСЕАН увеличился на 13,4% (Zhong Nan. Nation's foreign trade hits new high. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/14/WS6785997ca310f1265a1da8dc.html> (дата обращения: 15.01.2025)).

⁵⁸Согласно данным ГТУ КНР, в 2024 г. объем торговли между Китаем и странами-участницами инициативы «Пояс и путь» впервые превысил 50% от общего объема внешней торговли КНР (В 2024 году объем торговли между Китаем и странами-участницами инициативы «Пояс и путь» впервые превысил 50 проц. от общего объема внешней торговли страны. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0113/c31518-20265437.html> (дата обращения: 15.01.2025)).

торговли Китая),⁵⁹ что значительно превысило темпы роста объема внешней торговли Китая в 4,9%.⁶⁰ В течение девяти лет подряд торговля с АСЕАН фиксировала рост, и 2024 г. обе стороны оставались крупнейшими торговыми партнерами друг друга в течение пяти лет подряд.⁶¹ В 2024 г. экспорт Китая в страны АСЕАН и страны, участвующие в инициативе «Пояс и путь», вырос на 13,4% и 9,6% соответственно, в то же время экспорт на традиционные рынки, такие как Европейский союз и Соединенные Штаты, вырос на 4,3% и 6,1% соответственно.⁶²

Согласно данным ГТУ КНР, в первом квартале 2025 г. АСЕАН оставалась крупнейшим торговым партнером Китая, общий объем торговли достиг 1,71 трлн юаней (234,17 млрд долл.), что на 7,1% больше аналогичного периода 2024 г. и составило 16,6% от общего объема внешней торговли Китая.⁶³

В 2021 г. объем прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ) Китая в страны АСЕАН достиг 14,35 млрд долл., в свою очередь, страны АСЕАН инвестировали в КНР 10,58 млрд долл. Согласно данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. объем китайских ПЗИ в страны АСЕАН составил 15,4 млрд долл., в 2023 г. увеличился до 25,12 млрд долл.⁶⁴ К началу 2025 г. объем накопленных двусторонних инвестиций превысил 400 млрд долл.⁶⁵, шесть стран АСЕАН входили в список 20 крупнейших стран по объему привлеченных китайских

⁵⁹ Xu Xiaoxuan. Guangxi, ASEAN deepen ties with 3.3B yuan in projects. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/17/content_117670775.htm (дата обращения: 17.01.2025).

⁶⁰ BRI shipping platform in East China handles nearly 5 million TEUs. URL: <https://www.global-times.cn/page/202501/1326737.shtml> (дата обращения: 13.01.2025).

⁶¹ Yin Yeping, Zhao Juecheng. China's foreign trade sets new record of 43.85 trillion yuan in 2024. Exports see both quantitative growth, qualitative improvement: official. URL: <https://www.global-times.cn/page/202501/1326795.shtml> (дата обращения: 15.01.2025).

⁶² China's exports to over 160 countries, regions achieve growth in 2024. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202501/31/WS679c83d3a310a2ab06ea9cce.html> (дата обращения: 02.02.2025).

⁶³ ASEAN's share of China's foreign trade rises to 16.6% in Q1 2025: GAC. URL: <https://www.global-times.cn/page/202504/1332056.shtml> (дата обращения: 16.04.2025).

⁶⁴ CAFTA upgrade to boost cooperation. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-10/12/content_117479819.htm (дата обращения: 13.10.2024).

⁶⁵ China-ASEAN economic, trade cooperation in fast lane. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-04/19/content_117833572.htm (дата обращения: 23.04.2025).

ПЗИ⁶⁶, причем Таиланд, Вьетнам и Индонезия были крупнейшими реципиентами китайских ПЗИ,⁶⁷ в странах АСЕАН китайские компании, используя ПЗИ, создали более 6,5 тыс. предприятий⁶⁸. Согласно отчету «Перспективы развития азиатской экономики и прогресс интеграции за 2025 г.» («Asian Economic Outlook and Integration Progress Annual Report 2025»), опубликованному 25 марта 2025 г. во время проведения Боаоского азиатского форума, «Китай и страны АСЕАН являются наиболее привлекательными для прямых иностранных инвестиций в азиатском регионе».⁶⁹ В 2024 г. Китай подписал 23 соглашений об инвестиционном сотрудничестве со странами АСЕАН и реализовал около 250 проектов помощи в странах Ассоциации, обеспечивая их бурное экономическое развитие.⁷⁰

1.1. Всестороннее региональное экономическое партнёрство (ВРЭП) и Зона свободной торговли Китай-АСЕАН

Соглашение о ВРЭП является одним из крупнейших и перспективных соглашений о региональном экономическом сотрудничестве, в котором заложены совместные интересы ведущих участников, прежде всего КНР и стран АСЕАН, при этом Соглашение о ВРЭП провозгласило в институциональной структуре партнерства центральную роль АСЕАН⁷¹.

Международные эксперты и ученые отмечают, что протекционизм и тарифные барьеры приводят к снижению экономической эффективности, фрагментации мировой торговой системы и создают риски для мировой

⁶⁶GT Voice: US trade curbs drive closer ASEAN-China cooperation. URL: <https://www.global-times.cn/page/202410/1321614.shtml> (дата обращения: 23.10.2024).

⁶⁷Chen Zhaoyuan. Double down. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202412/30/WS6771d04aa310f1265a1d5801.html> (дата обращения: 07.01.2025).

⁶⁸Chinese companies ride RCEP momentum to boost exports. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0222/c90000-20136037.html> (дата обращения: 24.02.2024).

⁶⁹China, ASEAN most appealing in Asia for foreign investments: report. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0325/c90000-20293601.html> (дата обращения: 26.03.2025).

⁷⁰Yin Yeping, Liu Yang. BRI cooperation in focus at BFA, as attendees highlight initiative's remarkable success, vast potential. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202503/1331009.shtml>.

⁷¹Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement. URL: <https://rcepsec.org/wp-content/uploads/2020/11/All-Chapters.pdf> (дата обращения: 02.11.2022).

экономики и даже для мира и стабильности.⁷² В качестве главных целей Соглашения о ВРЭП были определены углубление региональной экономической интеграции и снижение торговых барьеров, упрощение доступа к рынкам товаров и услуг для компаний региона, привлечение инвестиций и финансовое сотрудничество, развитие региональных цепочек поставок и пр.⁷³ ВРЭП - это соглашение о свободной торговле нового поколения под руководством АСЕАН, которое является всеобъемлющим по охвату и гибко реагирующей на возникающие возможности и вызовы. Это позволяет региону добиться значительного прогресса в переходе на новый уровень экономической интеграции, создает основу для цифрового будущего и расширяет экономические границы для бизнеса в странах АСЕАН и других странах-участниках соглашения о ВРЭП, включая Китай.

Соглашение о ВРЭП было подписано на 37-м саммите АСЕАН в Ханое (ноябрь 2020 г.) и вступило в силу 1 января 2022 г.⁷⁴ Членами Соглашения о ВРЭП являются 15 стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в том числе 10 государств АСЕАН, а именно Бруней, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Малайзия, Мьянма, Филиппины, Сингапур, Таиланд и Вьетнам, а также пять крупнейших торгово-экономических партнеров блока, с которыми у него были заключены соглашения о свободной торговле - Китай, Япония, Южная Корея, Австралия и Новая Зеландия. Соглашение о ВРЭП охватывает рынок, где проживает 2,2 млрд

⁷²RCEP showcases success of open world economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/01/content_117640414.htm (дата обращения: 02.01.2025).

⁷³Guiding Principles and Objectives for Negotiating the Regional Comprehensive Economic Partnership/ - RCEP. URL: <https://rcepsec.org/wp-content/uploads/2019/10/RCEP-Guiding-Principles-public-copy.pdf> (дата обращения: 13.10.2022).

⁷⁴Китай был первой страной-участницей, не входящей в АСЕАН, завершившей процесс ратификации Соглашения о ВРЭП. Торговое соглашение вступило в силу на Филиппинах 2 июня 2023 г., что означало, что крупнейшее в мире соглашение о свободной торговле вступило в силу для всех его 15 членов (*Hu Weijia*. RCEP to boost economic integration, further progress needed amid US de-risking. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202306/1293282.shtml?id=11> (дата обращения: 18.10.2024).

человек (44% мирового населения)⁷⁵ на территориях с совокупным размером экономики в 26,2 трлн долл.⁷⁶, что составляет 32% объема мирового ВВП⁷⁷, на страны-участницы Соглашения о ВРЭП приходится 12,7 трлн долл. мировой торговли товарами и услугами и 31% объема мировых прямых инвестиций⁷⁸. 2 января 2023 г. в Индонезии вступило в силу Соглашение о ВРЭП, и на момент этой даты Китай уже подписал соглашения с 13 из 14 стран-членов Соглашения о ВРЭП. 7 февраля 2024 г. на открытии пятой сессии парламента девятого созыва Президент Шри-Ланки Ранил Викремесингхе (Sri Lankan President Ranil Wickremesinghe) заявил, что его страна планирует присоединиться к Соглашению о ВРЭП.⁷⁹

После ослабления строгих превентивных мер в отношении эпидемии COVID-19 в 2022 г. экономика стран АСЕАН в целом восстановила свои доковидные масштабы, а среди 10 стран ЮВА Вьетнам, Малайзия, Филиппины и Индонезия продемонстрировали наиболее впечатляющие экономические показатели. Согласно анализу развития стран Азии, опубликованному Азиатским банком развития (АБР), в 2023 г. темпы роста объема ВВП Вьетнама составили 7,5%, Малайзии - 7,3%, Филиппин - 7,4%, Таиланда - 3,2%, Индонезии - 5,4% и Сингапура - 3,3%⁸⁰. Экономисты АБР отмечали, что в 2023 г. темпы

⁷⁵Общее количество населения стран АСЕАН превышает 650 млн человек, а совокупный объем ВВП стран Ассоциации составляет около 3 трлн юаней (China-ASEAN cooperation bolstering regional development. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202311/20/WS655ac1d0a31090682a5ef0df.html> (дата обращения: 04.12.2023)).

⁷⁶Zhang Jinruo, Cao Shiyun, Fan Fan. RCEP creates new opportunities for regional economic development. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0111/c90000-20120756.html> (дата обращения: 12.01.2024).

⁷⁷Year-ender: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://govt.china-daily.com.cn/s/202212/29/WS63ad2818498ea274927aca46/year-ender-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html> (дата обращения: 29.12.2022).

⁷⁸Shao Xinying. RCEP steers wheel toward recovery, stability. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202312/28/WS658cd032a31040ac301a9e74.html> (дата обращения: 29.12.2023).

⁷⁹Sri Lanka to join Regional Comprehensive Economic Partnership: president. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0207/c90000-20132288.html> (дата обращения: 11.02.2024).

⁸⁰Liu Qing. New era of cooperation and growth for RCEP. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202304/06/WS642e0193a31057c47ebb87ab.html> (дата обращения: 06.04.2023)

роста объема ВВП Юго-Восточной Азии в целом составили 5,5%, что почти соответствовало темпам роста объема ВВП региона до пандемии⁸¹.

По данным ГТУ КНР, в 2022 г. объем торговли Китая с другими 14 странами-участницами Соглашения о ВРЭП достиг 12,95 трлн юаней (1,93 трлн долл.), увеличившись на 7,5% по сравнению с 2021 г., и составил 30,8% от общего объема внешней торговли Китая (в 2022 г. поквартальные темпы роста объема внешней торговли КНР со странами-членами Соглашения о ВРЭП составили 30,4%, 30,5%, 30,7% и 31,4% соответственно)⁸². Китай добился двузначных темпов роста объема торговли с восемью странами-членами Соглашения о ВРЭП, причем с Индонезией, Сингапуром, Мьянмой, Камбоджей и Лаосом этот показатель превысил 20%⁸³.

Согласно данным ГТУ КНР, в 2023 г. объем товарооборота между Китаем и 14 другими странами-членами Соглашения о ВРЭП составил 12,6 трлн юаней (1,77 трлн долл.), что на 5,3% больше, чем в 2021 г., когда Соглашение вступило в силу⁸⁴. Положительный рост объемов торговли еще раз продемонстрировал ощутимые выгоды, которые торговое соглашение принесло странам-членам, несмотря на глобальную инфляцию и экономический спад, продолжавшийся в 2023 г. В 2023 г. объем экспорта Китая в страны-члены Соглашения о ВРЭП достиг 7,52 трлн юаней, причем объем экспорта и импорта китайских товаров в страны-участницы Соглашения составили 27% и 34,4% от общего объема экспорта и импорта КНР⁸⁵. В 2023 г. объем китайских ПЗИ в страны-члены Соглашения о ВРЭП достиг 18,06 млрд долл., что на 26% больше по сравнению

⁸¹ Zhao Weihua. Balanced approach. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202302/09/WS63e432d3a31057c47ebadbb4.html> (дата обращения: 07.05.2023).

⁸² RCEP highlighted for promoting global trade. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202301/17/WS63c5f790a31057c47ebaa000.html> (дата обращения: 02.02.2023).

⁸³ Luo Shanshan. RCEP contributes to global trade, investment growth in past year. URL: <https://lapost.us/?p=56393> (дата обращения: 17.02.2024).

⁸⁴ Zhong Wenxing, Wu Chengliang. Two years on, RCEP injects strong momentum into regional economic integration and development. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0116/c90000-20122369.html> (дата обращения: 17.02.2024).

⁸⁵ Trade between China and RCEP member countries up 5.3% to 12.6 trillion yuan in 2023. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305305.shtml> (дата обращения: 15.02.2024).

с 2022 г. и на 14% выше общемирового темпа роста общих ПЗИ Китая. С января по ноябрь 2024 г. объем торговли КНР со странами-участницами Соглашения о ВРЭП достиг 12 трлн юаней, что на 4,4% больше по сравнению с аналогичным показателем 2023 г.⁸⁶

Поскольку инвестиционные настроения стали более осторожными после воздействия, вызванного глобальной пандемией, в 2022 г. объем китайских зарубежных сделок по слиянию/интеграции и поглощению (mergers and acquisitions/M&A)⁸⁷ достиг исторического минимума в стоимостном выражении, достигнув 28,7 млрд долл, что на 52% меньше по сравнению с 2021 г.⁸⁸ Страны Азии, по-прежнему, оставались основным направлением китайских зарубежных сделок M&A как по стоимости, так и по объему - на них приходилось 37% и 34% от общего объема соответственно. Четыре страны-члены Соглашения о ВРЭП стали основными реципиентами китайских зарубежных M&A, а именно Сингапур, Таиланд, Лаос и Индонезия Корея, на которые в совокупности пришлось почти 80% общей стоимости китайских зарубежных сделок по слиянию и поглощению в Азии⁸⁹. За счет либерализации региональной торговли Соглашение о ВРЭП стало катализатором регионального экономического развития и спустя три года после вступления в силу Соглашение о ВРЭП принесло значительные выгоды странам-участницам - общий объем торговли в регионе ЮВА в 2024 г. вырос на 3% в годовом исчислении, что является значительным показателем на фоне растущего протекционизма, с которым

⁸⁶China has signed 23 FTAs with partners on five continents: MOFCOM. URL <https://www.global-times.cn/page/202501/1326585.shtml> (дата обращения: 12.01.2025).

⁸⁷Одной из особенностей китайских ПЗИ является ощутимая доля инвестиций в форме M&As, которые позволяют китайским предприятиям развиваться и оптимизировать часть своего бизнеса в рамках более тесного сотрудничества в реструктуризации глобальной цепочки создания стоимости, повышать свою долю на зарубежных рынках, укреплять конкурентоспособность продукции, преодолевать негативные условия, складывающиеся в странах Глобального Юга, такие как недостаток опыта управления или негативная репутация на мировых рынках, а также необходимость снижения транзакционных издержек.

⁸⁸Belt and Road Initiative promotes economic growth, improves people's lives: Spokesperson. URL: http://www.china.org.cn/china/2023-03/03/content_85142177.htm (дата обращения: 10.04.2023).

⁸⁹China's ODI hits \$146.5 billion in 2022, M&A deals picking up momentum: report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285622.shtml> (дата обращения: 19.03.2023).

сталкивается мировая торговля. Также в рамках Соглашения регион стал самым динамичным центром трансграничных потоков капитала – в 2024 г. страны-участницы Соглашения о ВРЭП привлекли 35% объема мировых прямых иностранных инвестиций и сгенерировали 30% объема мировых исходящих прямых инвестиций⁹⁰.

Благодаря Соглашению о ВРЭП, все большее число сельскохозяйственных продуктов из стран АСЕАН имеют более легкий доступ на китайский рынок. В 2023 г. объем экспорта фруктов и овощей в Китай увеличился на 25%, в основном благодаря более быстрой транспортировке и таможенной очистке, более низким тарифам в соответствии с Соглашением о ВРЭП и развитию электронной коммерции⁹¹. Кроме того, в 2023 г. по крайней мере 66 видов фруктов из девяти стран, включая Вьетнам, Таиланд, Филиппины и Камбоджу, получили облегченное разрешение на ввоз в Китай⁹². Согласно Соглашению о ВРЭП, с 2023 г. была введена новая норма - единые для всех участников правила происхождения⁹³. После вступления в силу Соглашения при наличии сертификата происхождения товара⁹⁴ компании всех стран-участниц Соглашения о ВРЭП могут

⁹⁰ RCEP emerges as anchor for free trade amid rising protectionism. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-03/26/content_117787321.htm (дата обращения: 28.03.2026).

⁹¹ В последние годы, по мере углубления экономического сотрудничества и торгового обмена сельскохозяйственной продукцией между Китаем и странами АСЕАН, дополнительные преимущества торговли сельскохозяйственной продукцией, предоставляемые Соглашением о ВРЭП, стали более очевидными. Например, географические преимущества сухопутных и морских связей с АСЕАН также способствовали постоянному расширению экспорта фруктов из ГЧАР. Согласно данным Наньнинской таможни, в 2023 г. ГЧАР импортировал сельскохозяйственной продукции из стран АСЕАН на сумму 16,71 млрд юаней (2,4 млрд долл.), что на 43,1% больше, чем в 2022 г. (FTZ reforms deepen China-ASEAN economic, trade ties. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202410/22/WS67173132a310f1265a1c8ea0.html> (дата обращения 23.10.2024).

⁹² RCEP, BRI contribute to global post-pandemic recovery: academics. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1221/c90000-10186474.html> (дата обращения: 24.12.2023).

⁹³ Year-end: 10 noteworthy economic stories in 2022. URL: <https://investinchina.chinadaily.com.cn/s/202212/29/WS63ad09d6498ea274927aca2b/year-end-10-noteworthy-economic-stories-in-2022.html> (дата обращения: 09.01.2024).

⁹⁴ Сертификаты происхождения — это документы, широко используемые в международных торговых сделках. В них указывается, что перечисленные продукты соответствуют достаточным критериям для того, чтобы считаться произведенными в конкретной стране, причем выдача этих сертификатов рассматривается в качестве барометра внешней торговли.

воспользоваться тарифными льготами, благодаря чему их товары получают дополнительное ценовое преимущество. Стоит отметить, что тарифные льготы, т.е. пониженные уровни импортных таможенных пошлин, приносят выгоду всем участникам Соглашения о ВРЭП. В докладе под названием «ВРЭП и видение Морского Шелкового пути: новые рубежи сотрудничества между Китаем и АСЕАН» («RCEP and the Vision of the Maritime Silk Road: New Frontiers for China-ASEAN Cooperation»), опубликованному 11 апреля 2025 г., Институтом Синьхуа (аналитическим центром информационного агентства Синьхуа) отмечалось, что «в 2024 г. уровень покрытия нулевыми тарифами между Китаем и АСЕАН оставался выше 65%».⁹⁵

Согласно данным Китайского совета по содействию международной торговле, в августе 2023 г. китайскими властями было выдано в общей сложности 510,8 тыс. сертификатов происхождения, причем 21672 сертификатов происхождения были выданы китайскими властями в рамках соглашения о свободной торговле в рамках Соглашения о ВРЭП. Ожидается, что сертификаты снизят тарифы на китайскую продукцию, экспортируемую в страны-участницы Соглашения о ВРЭП, на 11 млн долл.⁹⁶ В ноябре 2023 г. в Китае 3434-м предприятиям было выдано 19834 сертификата происхождения на сумму 568 млн долл. (рост на 20,83% по сравнению с ноябрем 2022 г. и на 12,41% по сравнению с октябрём 2023 г.) и ожидается, что сертификаты снизят тарифы на китайскую продукцию в странах-импортерах участницах Соглашения на 9 млн долл.⁹⁷

На саммите, посвященном 30-летию экономических отношений Китай-АСЕАН, Председатель КНР Си Цзиньпин призвал использовать роль Соглашения о ВРЭП, начав в ближайшее время работу над новым раундом

⁹⁵ China-ASEAN cooperation yields fruitful, win-win results: report. URL: http://en.qstheory.cn/2025-04/14/c_1085375.htm (дата обращения: 17.04.2025).

⁹⁶ China issues over 510,000 certificates of origin for int'l trade in Aug. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202310/01/WS6518b131a310d2dce4bb8a4c.html> (дата обращения: 08.11.2023).

⁹⁷ China issues 19,834 certificates of origin under RCEP framework in November. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-12/27/content_116906136.htm (дата обращения: 28.12.2023).

модернизации Зоны свободной торговли Китай-АСЕАН,⁹⁸ а также повышением уровня либерализации и упрощения процедур торговли и инвестиций, а также активно стремиться присоединиться к экономическим и торговым соглашениям более высокого уровня, таким как Всеобъемлющее и прогрессивное соглашение о Транстихоокеанском партнерстве (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership) и Соглашение о партнерстве в области цифровой экономики (Digital Economy Partnership Agreement)⁹⁹.

С целью укрепления и развития глобальных цепочек поставок, в докладе о деятельности правительства КНР, озвученном на открытии 2-й сессии Всекитайского собрания народных представителей 14-го созыва 4 марта 2024 г., было подчеркнуто, что Китай намерен расширить переговоры о продвижении свободной торговли с еще большим числом стран, причем важнейшим направлением в этом направлении является создание Зоны свободной торговли между странами АСЕАН и КНР по версии 3.0¹⁰⁰. Генеральный секретарь Центра АСЕАН-Китай Ши Чжунцзюнь отмечал, что, «версия 3.0 ACFTA будет сосредоточена на промышленном сотрудничестве, либерализации и содействии торговле и инвестициям, а также на развитии инфраструктурного, энергетического сотрудничества, цифровой и зеленой экономик, причем последние направления, представляющие новые области сотрудничества, заслуживают особого внимания. Версия 3.0 ACFTA¹⁰¹ - это общее стремление

⁹⁸ На 25-м саммите АСЕАН-Китай, состоявшемся в ноябре 2022 г. в Пномпене (Камбоджа), Китай и АСЕАН договорились начать переговоры по обновлению ACFTA 3.0 (China, ASEAN announce substantial conclusion of Version 3.0 FTA negotiations. URL: <https://www.global-times.cn/page/202410/1321008.shtml> (дата обращения: 24.10.2024).

⁹⁹ Zhang Yunbi. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.china-daily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca3107776898873d9.html> (дата обращения: 26.01.2024).

¹⁰⁰ Ma Jingjing, Li Xuanmin, Xing Xiaojing. China's two sessions gather strength for high-quality growth as nation vows development of new productive forces. URL: http://www.china.org.cn/china/2024-03/05/content_117036583.htm (дата обращения: 10.03.2024).

¹⁰¹ 7 февраля 2023 г. начался первый раунд консультаций по версии 3.0 переговоров о Зоне свободной торговли между Китаем и АСЕАН - соответствующие органы Китая и стран АСЕАН, а также официальные лица Секретариата АСЕАН приняли участие во встрече по видеосвязи. Стороны подробно обсудили процедурные правила, организационные меры и рабочие планы переговоров, а также разработали график и дорожную карту для последующих переговоров (China, ASEAN announce substantial conclusion of Version 3.0 FTA negotiations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1321008.shtml> (дата обращения: 24.10.2024).

государств-членов АСЕАН и Китая к будущему развитию, и она сделает экономические и торговые связи между двумя сторонами более тесными, чем когда-либо»¹⁰². 10 октября 2024 г. Министерство торговли КНР сообщило, что во Вьентьяне (Лаос) Китай и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии объявили о завершении переговоров по обновлению Зоны свободной торговли между Китаем и АСЕАН (ACFTA) до версии 3.0. В совместном заявлении, опубликованном Китаем и АСЕАН, отмечается, что «Соглашение ACFTA 3.0 откроет новые возможности, поскольку оно по-прежнему реагирует на возникающие вызовы и учитывает современную торговую практику».¹⁰³ Согласно заявлению, «Обновленное Соглашение о свободной торговле углубит обязательства в существующих областях, таких как таможенные процедуры и упрощение процедур торговли, стандарты, технические регламенты и процедуры оценки соответствия, санитарное и фитосанитарное, а также экономическое и техническое сотрудничество. Кроме того, это приведет к принятию обязательств и углублению сотрудничества в новых областях, включая цифровую экономику, зеленую экономику, взаимосвязанность цепочек поставок, конкуренцию и защиту прав потребителей, а также микро-, малые и средние предприятия»¹⁰⁴. По данным Министерства торговли, обе стороны подтвердили, что они ускорят завершение юридических проверок и внутренних процедур, чтобы облегчить подписание обновленного протокола к 2025 г.». Министерство торговли КНР заявило, что «эти усовершенствования будут способствовать созданию инклюзивной и устойчивой региональной экономики,

¹⁰²Ma Jingjing, Li Xuanmin, Xing Xiaojing. China's two sessions gather strength for high-quality growth as nation vows development of new productive forces. URL: http://www.china.org.cn/china/2024-03/05/content_117036583.htm (дата обращения: 10.03.2024).

¹⁰³China, ASEAN announce substantial conclusion of Version 3.0 FTA negotiations. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1321008.shtml> (дата обращения: 12.10.2024).

¹⁰⁴FTZ reforms deepen China-ASEAN economic, trade ties. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202410/22/WS67173132a310f1265a1c8ea0.html> (дата обращения 23.10.2024).

улучшат связность и устойчивость цепочки поставок, а также поддержат цифровую трансформацию как АСЕАН, так и Китая»¹⁰⁵.

Администрация США, решившая озаботиться судьбой локальных предприятий и компаний, 3 апреля 2025 г. ввела заградительный барьер в виде пошлин в размере 25% на ввоз машин из других стран, а также запчастей к ним.¹⁰⁶ Первыми пострадавшими от таких нововведений стали ближайшие партнёры американцев - Южная Корея и Япония которые являются участниками Соглашения о ВРЭП¹⁰⁷. Хотя политика США в отношении автомобильных тарифов повлияла на мировую автомобильную промышленность, внутренний рынок в Азии, особенно в странах АСЕАН, остается огромным, предоставляя новые возможности для роста в автомобильной отрасли. Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство за счет ликвидации тарифных и нетарифных барьеров создает благоприятные условия для создания единого рынка и совместных цепочек поставок в регионе, обеспечивает снижение торговых издержек и способствует совместному развитию в рамках региональной промышленной цепочки. Развитие регионального автомобильного рынка стран АСЕАН, в первую очередь, обусловлено ростом объемов экспорта ЭМ из Китая, развитием локализации китайских автомобильных производств в странах АСЕАН и расширением электрочарядной инфраструктуры, включая зарядные станции¹⁰⁸. Такие страны АСЕАН, как Индонезия, Малайзия, Таиланд, Вьетнам, Филиппины и Сингапур с помощью Китая реализуют политику

¹⁰⁵ *Zhong Nan*. Upgraded free trade deal opens new opportunities for China, ASEAN. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202410/10/WS6707d853a310f1265a1c6efd.html> (дата обращения: 11.11.2024).

¹⁰⁶ Carmakers face tough time over US tariffs. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202504/07/WS67f32f41a3104d9fd381dde6.html> (дата обращения: 08.04.2025).

¹⁰⁷ Например, как сообщает информационное агентство Yonhap, автомобили являются главной статьей экспорта Южной Кореи в США - в 2024 г. объем экспорта автомобилей РК в ценовом выражении в США достиг 34,7 млрд долл., что составило почти половину всего объема экспорта южнокорейских автомобилей (*Hu Weijia*. Enhancing Asia auto industrial co-op will help companies address US protectionism. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202504/1331551.shtml> (дата обращения: 09.04.2025).

¹⁰⁸ *Ni Hao, Song Lin*. Exploring Global South market for NEVs. To accelerate global green transition, Chinese automakers are ready to expand cooperation with more countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202412/1325623.shtml?id=11> (дата обращения: 07.02.2025).

поддержки развития отрасли, особенно в секторе электромобилей (ЭМ). Согласно анализу английской консалтинговой компании EY-Parthenon, к 2035 г. общий объем продаж ЭМ в этих странах Юго-Восточной Азии, по прогнозам, составит около 8,5 млн ед., а объем продаж ЭМ достигнет колоссальных 80 - 100 млрд. долл. В свете внешнего давления, вызванного тарифами США, которые влияют на мировую автомобильную промышленность, успешное взаимодействие с Китаем, позволяет странам АСЕАН лучше справляться с трудностями, укрепляя конкурентоспособность национальной автомобильной промышленности и обеспечивая устойчивость регионального автомобильного рынка, а также промышленной цепочки и цепочек поставок¹⁰⁹. Подробнее о помощи КНР в деле создания национальной автомобильной промышленности в странах АСЕАН можно ознакомиться в **Приложении 3**.

В апреле 2025 г. страны АСЕАН проводили активные консультации о совместном ответе на новые импортные пошлины, введенные США. Профессор Наньянского исследовательского института при Сямэньском университете (Xiamen University) Ван Цинь (Wang Qin) отметил, что страны АСЕАН и Китай оказались среди наиболее пострадавших от новых американских тарифов. Импортные пошлины для Китая превысили 100%, а среди членов АСЕАН наибольшие пошлины были установлены для Камбоджи - 49%. Премьер-министр Малайзии Анвар Ибрагим (Anwar Ibrahim), действующий председатель АСЕАН, подчеркнул необходимость формирования единой региональной позиции и сохранения устойчивых цепочек поставок для эффективного представления интересов Ассоциации на международной арене. Он отметил, что недавние инициативы Китая по расширению потребления и повышение покупательной способности населения КНР сделали китайский рынок привлекательным для продукции стран АСЕАН.¹¹⁰ Профессор экономики

¹⁰⁹ Hu Weijia. Enhancing Asia auto industrial co-op will help companies address US protectionism. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202504/1331551.shtml> (дата обращения: 09.04.2025).

¹¹⁰ Китай и АСЕАН объединяются против тарифной политики США. URL: <https://prc.today/kitaj-i-asean-obedinyayutsya-protiv-tarifnoj-politiki-ssha/> (дата обращения: 09.04.2025).

Университета Тунку Абдул Рахман (Universiti Tunku Abdul Rahman, Малайзия) Чин-Юн Вон (Chin-Yoong Wong)¹¹¹ отметил, что «Несмотря на то, что трансграничная торговля и потоки прямых иностранных инвестиций, вероятно, сократятся после тарифного шока, резкий рост торговли стран АСЕАН в рамках Соглашения о ВРЭП компенсирует влияние дискриминационных тарифов США, поскольку эти страны будут диверсифицировать свою торговлю, чтобы снизить свою зависимость от рынка США, защититься от сбоев в отраслевых цепочках и сделать свои цепочки поставок более устойчивыми. АСЕАН является основной движущей силой ВРЭП и стремится стать четвертой по величине экономикой в мире, поэтому региональный торговый порядок без участия США - это долгосрочная стратегия Китая и стран АСЕАН, и она начинается с Соглашения о ВРЭП».¹¹²

В апреле 2025 г. Президент США Д. Трамп ввел беспрецедентно высокие тарифы в торговле с Китаем и некоторыми странами АСЕАН, которые, по мнению китайских экономистов, не окажут серьезного влияния на объем внешней торговли КНР. Еще во время своего первого срока в качестве Президента США Д. Трамп в период 2018 - 2019 гг. увеличил китайские импортные пошлины до 25%, после чего китайские компании стали переводить свои производства в страны АСЕАН, а также использовать реэкспорт через страны Ассоциации (в основном, Вьетнам¹¹³, Таиланд и Малайзию)¹¹⁴ для

¹¹¹ Профессор Чин-Юн Вон также является приглашенным научным сотрудником Стратегического института KSI для Азиатско-Тихоокеанского региона.

¹¹² Chin-Yoong Wong. Make RCEP stronger against tariffs. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202504/09/WS67f5ae05a3104d9fd381e326.html> (дата обращения: 09.04.2025).

¹¹³ По данным министерства торговли КНР, в 2024 г. объем прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ) Китая во Вьетнам превысил 2,5 млрд долл., сохранив стремительный рост. В последние годы торгово-экономическое сотрудничество между Китаем и Вьетнамом стабильно развивалось - Китай является крупнейшим торговым партнером Вьетнама с 2004 г., а Вьетнам является крупнейшим торговым партнером Китая в рамках АСЕАН с 2016 г. Объем двусторонней торговли между двумя странами уже четыре года подряд превышает 200 млрд долл. и в 2024 г. достиг 260,65 млрд долл., что на 13,5% больше по сравнению с 2023 г. (Chinese investment in Vietnam maintains rapid growth: commerce ministry. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0411/c90000-20300568.html> (дата обращения: 11.04.2025).

¹¹⁴ GT Voice: Energy transition roadmap set to enhance China-Vietnam co-op URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202504/1332351.shtml> (дата обращения: 21.04.2025).

минимизации пошлин. Китайская продукция совершала многократное пересечение границ стран АСЕАН до завершения окончательной сборки.¹¹⁵ В результате переработки и окончательной сборки в странах АСЕАН продукция получала происхождение, тем самым меняя свою формальную принадлежность Китаю и позволяющее экспортным товарам избегать высоких американских тарифов.¹¹⁶ Например, согласно данным Национального управления экономических исследований США, в период с 2018 по 2022 гг. Вьетнам заместил почти половину доли китайского экспорта США. После введения повышенных (145%) американских торговых тарифов, Китай ответил зеркально¹¹⁷ и вновь прибегнул к помощи стран АСЕАН для минимизации

¹¹⁵В докладе под названием «ВРЭП и видение Морского Шелкового пути: новые рубежи сотрудничества между Китаем и АСЕАН» («RCEP and the Vision of the Maritime Silk Road: New Frontiers for China-ASEAN Cooperation»), опубликованному 11 апреля 2025 г., Институтом Синьхуа (аналитическим центром информационного агентства Синьхуа) отмечалось, что «в 2024 г. торговля промежуточными товарами между Китаем и АСЕАН выросла до 67% от общего объема торговли с момента вступления в силу Соглашения о ВРЭП, что свидетельствует о формировании более тесно интегрированной и устойчивой сети производства и поставок между двумя сторонами» (China-ASEAN cooperation yields fruitful, win-win results: report. URL: http://en.qstheory.cn/2025-04/14/c_1085375.htm (дата обращения: 17.04.2025)).

¹¹⁶По словам Гао Линъюня (Gao Lingyun), научного сотрудника Института мировой экономики и политики Китайской академией общественных наук, «В среднесрочной и долгосрочной перспективе Китай и Вьетнам, скорее всего, углубят промышленную взаимодополняемость и разделение труда. Это связано с тем, что обе страны находятся на разных стадиях развития и имеют свои сильные стороны - Китай лидирует в области высокотехнологичного производства и технологических возможностей, в то время как Вьетнам предлагает преимущества в сборочных отраслях, а также молодых и высококвалифицированных рабочих (China, Vietnam to consolidate trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-04/14/content_117821616.htm (дата обращения: 15.04.2025)).

¹¹⁷Согласно заявлению Комиссии по таможенным тарифам Госсовета КНР, с 12 апреля 2025 г. Китай повысил дополнительные пошлины на импортируемую из США продукцию до 125%. Объявление последовало за шагом США по повышению «взаимных тарифов» на китайский импорт до 125%. Комиссия заявила, что введение США чрезмерно высоких тарифов на Китай серьезно нарушает международные экономические и торговые правила, противоречит основным экономическим законам и здравому смыслу и является ничем иным, как односторонним запугиванием и принуждением (China raises additional tariffs to 125 pct on imported U.S. products. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0411/c90000-20300951.html> (дата обращения: 12.04.2025)).

негативных последствий от введения американских пошлин.¹¹⁸ Об этом свидетельствуют поездки Председателя КНР Си Цзиньпина в страны АСЕАН, которые состоялись сразу после введения американских пошлин в апреле 2025 г.¹¹⁹ С 14 по 15 апреля 2025 г. по приглашению Генерального секретаря ЦК Коммунистической партии Вьетнама То Лама (То Lam) и Президента Социалистической Республики Вьетнам Лыонг Кыонга (Luong Cuong), Генеральный секретарь ЦК КПК, Председатель КНР Си Цзиньпин посетил Вьетнам с государственным визитом. Председатель Си Цзиньпин с 15 по 18 апреля 2025 г. также совершил государственные визиты в Малайзию и Камбоджу по приглашению короля Малайзии Султана Ибрагима (Sultan Ibrahim) и короля Камбоджи Нородома Сиамони (Norodom Sihamoni).¹²⁰

Выводы к параграфу 1.1.

Спустя 4 года после подписания Соглашения о ВРЭП, крупнейшее в мире соглашение о свободной торговле генерирует бурный рост региональной экономики АСЕАН. На фоне опасений глобальной рецессии и растущей тенденции деглобализации, Соглашение о ВРЭП формирует благоприятные экономические стимулы, включая поощрение и защиту инвестиций,

¹¹⁸Министр торговли Китая Ван Вэньтао (Chinese Commerce Minister Wang Wentao) провел встречу по видеосвязи с Тенгку Зафрулом Абдулом Азизом, министром инвестиций, торговли и промышленности Малайзии (Tengku Zafrul Abdul Aziz, Malaysia's minister of investment, trade and industry), поскольку Малайзия в настоящее время занимает пост председателя АСЕАН, говорится в заявлении, опубликованном Министерством торговли Китая. Стороны провели углубленный и откровенный обмен мнениями по вопросам укрепления торгово-экономического сотрудничества между Китаем и Малайзией, между Китаем и АСЕАН, а также совместного реагирования на так называемые «взаимные тарифы», введенные Президентом США. Малайзия полностью уважает позицию Китая и привержена совместной поддержке многосторонности и развития мировой торговли, заявил министр, добавив, что страна будет проводить консультации с другими членами АСЕАН, чтобы совместно отреагировать на так называемые «взаимные тарифы» и другие шаги, предложенные Соединенными Штатами (China, Malaysia discuss economic cooperation, joint response to U.S. tariff hikes. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0410/c90000-20300133.html> (дата обращения: 12.04.2025)).

¹¹⁹China, ASEAN take new steps in building community with shared future. URL: https://www.bjreview.com/World/202410/t20241012_800380119.html (дата обращения: 15.05.2025).

¹²⁰Xi to pay state visits to Vietnam, Malaysia, Cambodia from April 14 to 18. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202504/11/WS67f87847a3104d9fd381ebd1.html> (дата обращения: 12.04.2025); Mo Jingxi. State visits to enhance mutual understanding. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202504/11/WS67f938a5a3104d9fd381edbf.html> (дата обращения: 13.04.2025).

либерализацию и упрощение процедур торговли снижение тарифов, совокупные правила происхождения, что генерирует рост объемов региональных инвестиций и ускорение восстановления мировой экономики. Объединив 27 торговых соглашений и 44 инвестиционных соглашения, подписанных 15 государствами-членами, Соглашение о ВРЭП оптимизировало двусторонние и многосторонние инвестиционные соглашения, способствовало развитию региональной торговли и создало новые инвестиционные возможности, а региональная торговля получила поддержку благодаря значительному снижению затрат.

Соглашение о ВРЭП, подписанное 15-ю странами АТР, способствовало либерализации региональной торговли и улучшению инвестиционного режима, снижению тарифов, устранению внутрирегиональных торговых барьеров и усилению региональной экономической интеграции и превратилось во всестороннюю и многогранную платформу сотрудничества, которая придала мощный импульс экономическому восстановлению региона после пандемии COVID-19. Расширение объемов внешней торговли между КНР и странами-участницами Соглашения о ВРЭП свидетельствует о либерализации региональной торговли, обусловленной торговым соглашением о свободной торговле, в соответствии с которым более 90% объемов внешнеторговых товаров в регионе в конечном итоге будут беспошлинными. Кроме того, с подписанием Соглашения о ВРЭП и дальнейшим усилением региональной экономической интеграции, юань начнет более широко использоваться в странах АСЕАН. Кроме того, Соглашение о ВРЭП позволит еще больше упростить процесс выхода продукции АСЕАН на китайский рынок, особенно за счет сокращения сроков утверждения новых продуктов, что является критическим фактором для малых и средних компаний стран АСЕАН.

Будучи крупнейшим в мире соглашением о свободной торговле с точки зрения охвата населения, масштаба и потенциала развития, Соглашение о ВРЭП продолжает обеспечивать институциональные преимущества за счет снижения тарифов, упрощения таможенных процедур и большего упрощения процедур торговли и инвестиций. Соглашение о ВРЭП будет продолжать генерировать

значительный мультипликативный и экстернальные эффекты в экономике Китая – поскольку более 90% объема внешнеторгового оборота КНР обеспечивается судоходной отраслью, то значительное увеличение торговли между Китаем и другими членами Соглашения о ВРЭП будет стимулировать развитие китайской судостроительной промышленности, обрабатывающих мощностей портов и связанных с ними другими отраслями транспорта и экономики страны в целом. Также, Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство за счет снижения тарифных и нетарифных барьеров создает благоприятные условия для создания единого автомобильного рынка и совместных цепочек поставок в регионе. Ожидается, что это поможет снизить торговые издержки и будет способствовать совместному развитию в рамках региональной промышленной цепочки, минимизируя негативное влияние политики США в отношении автомобильных тарифов, введенных в апреле 2025 г.

1.2. Финансовое сотрудничество КНР со странами АСЕАН

В ближайшее десятилетие строительство азиатской инфраструктуры будет переживать бум – ежегодные темпы роста рынка инфраструктурного строительства будут составлять 7 - 8%, составив 60% инвестиций в развитие мирового рынка инфраструктурного строительства, причем большая часть будет приходиться на страны АСЕАН. С обнародованием инициативы «Пояс и путь» Китай значительно увеличил объем инвестиций в развитие региональных транзитных транспортных коридоров, причем экономические и финансовые возможности Китая позволяют ему занять доминирующее положение в качестве главного инвестора инфраструктурного строительства в азиатских странах, включая страны АСЕАН. Развитие экономического сотрудничества КНР и стран АСЕАН требует активного взаимодействия этих стран в платежно-расчетной сфере для упорядочения экспортно-импортных потоков между участниками, а также между их центральными банками. На 29-м ежегодном заседании Азиатского форума экспортно-импортных банков (29th Asian EXIM Banks Forum Annual Meeting), состоявшемся в Шанхае в середине ноября 2024 г., Генеральный директор департамента финансовых учреждений и клиентов

фондов АБИИ Г. Лю подчеркнул, что «строительство транспортной инфраструктуры, развитие новых отраслей и устойчивое развитие в странах АСЕАН - все это указывает на необходимость крупного совместного финансирования».¹²¹

Укрепление региональной финансовой интеграции является одним из важнейших пяти приоритетов «Концепции и плана действий по совместному строительству «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI в.», обнародованной 28 марта 2015 г. «Речь идет о создании системы «валютной и инвестиционной стабильности», доступе к «кредитной информации», расширении валютных свопов. В Концепции говорится о задаче развития азиатского рынка ценных бумаг, о продвижении разнообразных форм сотрудничества, включая выпуск участниками проекта «юаневых» панда-облигаций в Китае¹²², а также эмиссию китайскими учреждениями облигаций в юанях и в иностранных валютах за рубежом».¹²³

Отчет об интернационализации юаня, опубликованный Народным банком Китая (НБК/People's Bank of China) в 2022 г. свидетельствует, что в 2021 г. объем трансграничных поступлений и платежей в юанях в небанковских секторах достиг рекордного уровня в 36,6 трлн юаней (5,2 трлн долл.)¹²⁴. За тот же период объем трансграничных поступлений и платежей в юанях между Китаем и странами АСЕАН достиг 4,82 трлн юаней (684,96 млрд долл.), увеличившись на 16% по сравнению с 2020 г., в том числе объем трансграничных поступлений и платежей в юанях по категории прямые инвестиции в странах АСЕАН увеличился на 43,5% и достиг 609 млрд юаней¹²⁵. В качестве резервной валюты

¹²¹ Shi Jing. Multilateral financial cooperation urged to drive growth. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202411/20/WS673d245ea310f1265a1ce7ae.html> (дата обращения: 23.12.2024).

¹²² Панда-облигации («Panda Bonds») — долговые обязательства, деноминированные в юанях, выпускаемых иностранными финансовыми учреждениями в Китае.

¹²³ С. Уянаев. Китайский проект «Один пояс – один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. № 4, 2015. С. 11.

¹²⁴ China's non-cash payments maintain steady growth in 2022. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202303/25/WS641ecfb5a31057c47ebb6843.html> (дата обращения: 25.04.2024).

¹²⁵ Zhang Yunbi. China's aid spurs global growth. URL: <https://epaper.china-daily.com.cn/a/202303/10/WS640a617ca3107776898873d9.html> (дата обращения: 25.04.2024).

доля китайского юаня в корзине специальных прав заимствования Международного валютного фонда выросла с 10,92% в 2016 г. до 12,28% в 2022 г.¹²⁶

В 2023 г. на юань приходилось 2,9% объема мировых резервных валют, которыми владели члены МВФ. Шесть стран АСЕАН, а именно Малайзия, Сингапур, Таиланд, Индонезия, Камбоджа и Филиппины, включили юань в свои валютные резервы, а оффшорные валютные фьючерсы, номинированные в юанях, запущенные Сингапурской биржей¹²⁷, третьим по величине в мире центром торговли иностранной валютой, привлекли внимание правительств, ведущих мировых финансовых учреждений и частных инвесторов, причем объем торгов неуклонно возрастал¹²⁸. Например, в 2023 г. провинция Хайнань зафиксировала трансграничные расчеты в объеме 326,8 млрд юаней (46 млрд долл.), что продемонстрировало значительный рост на 122,9% в годовом исчислении. По словам Хуан Гэ, заместителя главы Хайнаньского отделения Народного банка Китая (Huang Ge, deputy head of the Hainan branch of the People's Bank of China), это был первый случай, когда в провинции трансграничное использование юаней составило более половины от общего объема трансграничных расчетов как в национальной, так и в иностранной валютах. В 2023 г. банковские учреждения провинции осуществляли трансграничные операции в юанях с участием 3729 предприятий по всей провинции, что на 27,3%

¹²⁶ Zhou Lanxu. RMB internationalization gets more attention. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202212/28/WS63aba467a31057c47eba68f9.html> (дата обращения: 25.04.2024).

¹²⁷ 15 февраля 2024 г. фондовые биржи Сингапура, Малайзии, Индонезии и Таиланда заявили, что объединились для «разработки взаимосвязанной экосистемы устойчивого развития АСЕАН посредством внедрения общих экологических, социальных и управленческих показателей (environmental, social and governance/ESG) в их соответствующие инфраструктуры данных», причем биржа Сингапура будет выполнять функции Секретариата, содействуя успешной реализации целей. Это объединение позволит биржам четырех стран АСЕАН достичь экономии за счет масштаба и ускорения вывода на рынок решений, которые учитывают местные особенности и уровень зрелости их соответствующих финансовых рынков (4 ASEAN countries' stocks to develop sustainability ecosystem. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-02/16/content_117002171.htm (дата обращения: 18.02.2024).

¹²⁸ Zhang Tianyuan. Digital yuan to spread its wings. URL: <https://epaper.china-daily.com.cn/a/202212/06/WS638e6857a310777689884fb5.html> (дата обращения: 03.02.2024).

больше по сравнению с 2022 г. Провинция также зафиксировала значительный рост трансграничных расчетов в юанях со странами АСЕАН - в 2023 г. объем трансграничных расчетов в юанях между провинцией Хайнань и странами АСЕАН вырос на 149,6% по сравнению с 2022 г. За тот же период объем трансграничных расчетов провинции в юанях со странами-участницами инициативы «Пояс и путь» увеличился на 146,2% в годовом исчислении, в то время как со странами-участницами Соглашения о ВРЭП вырос на 133,2% в годовом исчислении¹²⁹.

Крупные государственные и коммерческие банки КНР также активно внедряют трансграничные операции в юанях при расчетах с компаниями стран АСЕАН. В марте 2021 г. НБК и Национальный банк Камбоджи (National Bank of Cambodia) подписали двустороннее соглашение о сотрудничестве в местной валюте, расширив сферу расчетов в местной валюте на операции, совершаемые по всем текущим и валютным счетам, открытыми двумя странами, и впервые разрешив зарубежным банкам принимать участие во внутрирегиональной торговле. С целью создания быстрого, безопасного и экономичного канала трансграничных расчетов между Лаосом и Китаем, 23 октября 2023 г. в Лаосе открылся клиринговый банк для расчетов в юанях. Банк, управляемый Государственным Промышленным и коммерческим банком Китая (ICBC), призван помогать предприятиям и финансовым учреждениям осуществлять операции в юанях между Китаем и Лаосом¹³⁰. Ожидается, что по мере имплементации Соглашения о ВРЭП и дальнейшим усилением региональной экономической интеграции, юань начнет более широко использоваться в странах АСЕАН.

В июне 2022 г. НБК и Банк международных расчетов (Bank of International Settlement) подписали Соглашение о ликвидности в юанях (Renminbi Liquidity

¹²⁹ China's Hainan sees cross-border RMB use exceed 300b yuan. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202402/01/WS65bb5c6da3104efcbdae92d0.html> (дата обращения: 03.02.2024).

¹³⁰ First yuan-based cross-border commercial loan completed in Brazil. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1300582.shtml> (дата обращения: 26.10.2023).

Arrangement/RMBLA), в которое первоначально вошли Банк Индонезии (Bank Indonesia), Банк Негара Малайзии (Bank Negara Malaysia), Валютно-кредитное управление Гонконга (Сянган) (Hong Kong Monetary Authority), Валютно-кредитное управление Сингапура (Monetary Authority of Singapore) и Центральный банк Чили (Central Bank of Chile). Соглашение направлено на удовлетворение спроса на ликвидность в юанях и укрепление региональной сети финансовой безопасности¹³¹.

В 2023 г. Народный банк Китая обработал более 450 млрд юаней (более 65 млрд долл.) трансграничных расчетов в юанях с другими странами-членами Соглашения о ВРЭП и предоставил расчетные услуги на сумму более 300 млрд долл. в области торговли товарами между странами-членами Соглашения¹³². Сельскохозяйственный банк Китая (Agricultural Bank of China/ABC) установил партнерские отношения с 209 банками стран-участниц Соглашения о ВРЭП, открыл для них межбанковские счета для сотрудничества в таких областях, как международные расчеты, предоставление ликвидности, валютные операции, обслуживание эмитентов облигаций и т.д.¹³³ В 2023 г. ABC осуществил трансграничные расчеты в юанях на сумму около 950 млрд юаней, причем 250 млрд юаней пришлось на расчетные услуги клиентов Соглашения о ВРЭП, из которых 170 млрд юаней пришлось на компании из стран АСЕАН¹³⁴.

Китай и страны АСЕАН совершенствуют региональную валютно-финансовую систему, основой которой стала региональная многосторонняя цифровая расчетно-платежная платформа для расчетов с использованием цифровых валют центральных банков, что позволило создать совместимую

¹³¹ *Liu Yang*. BRI accelerates infrastructure connectivity between China, ASEAN: Singaporean scholar. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286979.shtml> (дата обращения: 19.03.2023).

¹³² *Luo Shanshan*. RCEP contributes to global trade, investment growth in past year. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10204720.html> (дата обращения: 10.03.2023).

¹³³ RCEP injects momentum to regional economic development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-12/08/content_85046359.htm (дата обращения: 12.02.2024).

¹³⁴ *Song Lin*. At key forum in Beijing, RCEP markets urged to boost financial cooperation to tackle global risks. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1280196.shtml?id=11> (дата обращения: 10.12.2023).

трансграничную платежную систему, в которой национальная валюта мгновенно конвертируется в местную валюту Китая и других стран АСЕАН. Это позволило странам АСЕАН стать гораздо менее зависимыми от валют-посредников, обеспечить конвертацию части экспорта, номинированного в долларах или евро, в экспорт, основанный на юанях, обеспечить дополнительные бюджетные доходы,¹³⁵ а Китаю расширить возможности юаня как платежной валюты в региональной и мировой финансовой системе. В первой половине 2024 г. общий объем транзакций с использованием цифрового юаня в КНР превысил 7 трлн юаней (около 990 млрд долл.), что почти в четыре раза больше, чем за аналогичный период 2023 г., причем более 60% общего объема пришлось на страны АСЕАН. По данным SWIFT, в декабре 2024 г. использование юаня в мировых платежах достигло 3,75%, что обеспечило ему позицию четвертой по популярности платежной валютой и одной из трех основных валют торгового финансирования,¹³⁶ причем объем трансграничных платежей и поступлений в юанях в 2024 г. достиг около 64 трлн юаней, что на 23% больше по сравнению с 2023 г. В 2024 г. объем эмиссии панда-облигаций - облигаций в юанях, выпущенных зарубежными финансовыми учреждениями и предприятиями, - достиг почти 200 млрд юаней (27,3 млрд долл.), что на 32% больше, чем в 2023 г., а выпуск офшорных юаневых облигаций вырос на 150% в годовом исчислении¹³⁷. Эти цифры отражают устойчивый прогресс в

¹³⁵ Например, по данным глобальной консалтинговой компании Oliver Wyman, «благодаря экономии на комиссиях за счет снижения транзакционных издержек и экономии ликвидности для казначейства Сингапура, а также приросту объемов за счет снижения комиссий или повышения ликвидности», использование цифрового юаня в торговле между Сингапуром и Китаем может привести к экономии в размере до 24 млрд сингапурских долл. (17,4 млрд долл. США), что составит 5% объема ВВП Сингапура (*Zhang Tianyuan. Digital yuan to spread its wings. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/06/WS638e7e0fa31057c47eba2c74.html>* (дата обращения: 12.05.2023).

¹³⁶ В декабре 2024 г. юань отставал от доллара США, доля которого в мировых платежах составила 49%. Евро (21,74%) и фунт (6,94%) были второй и третьей наиболее торгуемыми валютами в течение месяца, а юань был четвертым (*Chu Daye. Yuan remains fourth most active payment currency in December: SWIFT. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0124/c90000-20270027.html>* (дата обращения: 25.01.2025).

¹³⁷ *Zhou Lanxu. Chinese currency gaining traction in global markets. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/14/WS67862c84a310f1265a1dac7a.html>* (дата обращения: 24.03.2025).

интернационализации юаня, растущую привлекательность юаня как валюты для региональных платежей и расчетов, а также оптимистичный взгляд на долгосрочную динамику развития экономики Китая.

Наряду с активным участием государственных и коммерческих банков КНР в области финансирования строительства транспортной и энергетической инфраструктуры в странах АСЕАН, важная роль в Концепции 2015 была отведена АБИИ. Одной из важнейших целей этой международной финансовой организации, которая была создана по инициативе Китая, является активизация экономического и финансового сотрудничества в странах АСЕАН, а также кредитование инфраструктурных проектов в регионе, инвестирование в энергетику и транспорт, телекоммуникации с использованием широкого спектра инструментов, включая кредитование, вложение средств в долевыми ценными бумагами, предоставление финансовых гарантий. Помимо поддержки инфраструктурных и энергетических проектов в странах Ассоциации, АБИИ активно использует различные формы преференциального кредитования (предоставление возобновляемой (револьверной) кредитной линии на срок до 20 - 25 лет, синдицированные кредиты, проектные облигации), что позволяет обеспечить рост масштабов финансовых операций в странах АСЕАН не только за счет повышения привлекательности АБИИ для потенциальных региональных заемщиков, но и благодаря возможности привлечения к финансированию инфраструктурных и «зеленых» проектов в странах АСЕАН крупных инвесторов.

4 декабря 2023 г. Таиланд и специальный административный район (САР) Сянган запустили услугу трансграничных платежей с помощью QR-кода, призванную обеспечить быстрый, безопасный и легко доступный опыт розничных платежей. Согласно совместному пресс-релизу Банка Таиланда (Bank of Thailand/BOT) и Валютного управления Сянгана, благодаря сотрудничеству между тайской PromptPay и системой быстрых платежей (Faster Payment System/FPS) Сянгана, клиенты могут использовать свои мобильные платежные приложения для сканирования QR-кодов, отображаемых продавцами, для

беспрепятственной и эффективной транзакции, причем продавцы получают свои средства мгновенно. Управляющий Банком Таиланда Сетапут Сутивартнаруепут (Sethaput Suthiwartnarueput, governor of the Bank of Thailand) заявил, что «это сотрудничество знаменует собой значительный шаг на пути к более взаимосвязанному и цифровому финансовому ландшафту в регионе, придав новый импульс развитию экономической деятельности между двумя странами». Согласно совместному пресс-релизу, семь банков-участников из Сянгана и три коммерческих банка из Таиланда входят в число участников, предлагающих эту услугу трансграничных платежей¹³⁸.

23-24 ноября 2021 г. в Чунцине состоялся саммит Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегическому взаимодействию, в работе которого приняли участие представители центральных банков, финансовых институтов, корпораций и логистических компаний из стран АСЕАН и Китая. На саммите было объявлено о плане строительства к 2026 г. крупного регионального финансового центра в Чунцине, который станет важной площадкой для дальнейшего развития трансграничных платежей в юанях и углубления инвестиционного сотрудничества со странами АСЕАН в области строительства инфраструктуры и энергетики в странах Ассоциации¹³⁹. В плане, опубликованном Народным банком Китая в конце 2023 г., отмечалось, что «финансовый центр в Чунцине в рамках реализации инициативы «Пояс и путь» будет сотрудничать с финансовыми институтами Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии, станет еще одной важной платформой для сотрудничества Китая со странами АСЕАН в области финансирования инфраструктурного строительства, что позволит снизить инвестиционные затраты и повысить удобство при проведении трансграничных платежей». В этом отношении в плане подчеркивалась необходимость привлечения банковских структур стран АСЕАН

¹³⁸ Thailand, Hong Kong launch cross-border QR payment for seamless transactions. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1205/c90000-20106115.html> (дата обращения: 10.03.2023).

¹³⁹ Xi says China to march hand-in-hand with Singapore on road of modernization. URL: http://www.china.org.cn/world/2024-11/16/content_117550185.htm (дата обращения: 18.11.2024).

к финансированию строительства инфраструктуры посредством локализации рынка ценных бумаг и страхования бизнеса в новом финансовом центре¹⁴⁰. К началу 2023 г. общая стоимость контрактов на реализацию инфраструктурных проектов КНР в странах АСЕАН, подписанных в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности, составила 54,39 млрд долл.¹⁴¹

В мае 2023 г. Шанхайская фондовая биржа (Shanghai Stock Exchange/SSE) и Сингапурская биржа (Singapore Exchange SGX), подписали меморандум о взаимопонимании по запуску биржевого фонда SSE-SGX, более известного в отрасли как торгуемый на бирже фонд (Exchange Traded Fund/ETF) (инструмент, позволяющий инвестору вкладывать деньги сразу в несколько активов, причем Фонд формируется из акций или облигаций различных компаний), что еще больше укрепило связи между двумя странами. Этот шаг также способствует расширению возможностей сотрудничества между эмитентами на обоих рынках, тем самым обеспечивая экономическую безопасность и расширяя возможности инвесторов, поскольку инвестиции в фонды надёжнее покупки отдельных акций. Подписание меморандума о взаимопонимании демонстрирует, что SSE и SGX будут продолжать продвигать трансграничное сотрудничество между Китаем и Сингапуром и разрабатывать больше продуктов для инвестирования в рамках ETF¹⁴².

7 декабря 2023 г. Денежно-кредитное управление Сингапура (Monetary Authority of Singapore) объявило, что, совместно с Народным банком Китая, приступает к реализации пилотной программы, которая позволит туристам из Сингапура и Китая использовать электронные юани для оплаты туристических расходов в обеих странах. Сингапур стал первым суверенным государством,

¹⁴⁰ China to build financial center in western region to boost Belt and Road cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1243333.shtml?id=11> (дата обращения: 10.12.2023).

¹⁴¹ China's Chongqing to further strengthen int'l land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/13/content_85059146.htm (дата обращения: 15.01.2023).

¹⁴² Yuan Shenggao. BRI cements all-around regional collaboration. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202310/18/WS652f44aca31090682a5e92ed.html> (дата обращения: 22.10.2023).

объявившим об этой инициативе, после подписания меморандума о взаимопонимании по сотрудничеству в области цифровых финансов в 2020 г. между Денежно-кредитным управлением Сингапура и Институтом цифровых валют Народного банка Китая (Digital Currency Institute of the People's Bank of China)¹⁴³. Стоит особо отметить, что Сингапур занимает уникальное положение в качестве ведущего финансового центра Азии - по данным Торговой палаты Сингапура (Singapore Chamber of Commerce/SingCham), в 2022 г. 35% китайских прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ) в страны-участницы инициативы «Пояс и путь» и 85% прямых иностранных инвестиций из стран-участниц инициативы «Пояс и путь» в КНР проходили через Сингапур¹⁴⁴.

Большим преимуществом для китайских туристов за рубежом является удобство оплаты многих расходов через китайские платежные платформы. Например, бронирование отелей, вызов такси, покупки в супермаркетах и магазинах беспошлинной торговли и даже обеды во многих небольших ресторанах - все это можно сделать с помощью китайских платежных систем Alipay или WeChat Pay, что особенно важно для китайцев, которые уже привыкли к цифровым платежам. Отдавая приоритет использованию цифровых платежей во время своих путешествий, туристы сохраняют обмененные наличные в качестве резервной копии - в результате отпадает необходимость носить с собой слишком много наличных. Помимо, например, Таиланда, китайские платежные платформы уже расширили свое присутствие в других странах АСЕАН, объединяя тысячи торговцев и частных лиц, причем китайские цифровые финансы, «выходящие за границу», включая платежные платформы, не только обеспечивают удобство для выезжающих туристов, но и помогают

¹⁴³Liu Zizheng, Liu Zhihua. Singapore, China to trial e-CNY use for tourism spending. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202312/08/WS6572c846a31040ac301a6dca.html> (дата обращения: 23.12.2023).

¹⁴⁴Yin Yeping. Singapore companies in China look forward to continue operating and investing in China, despite global challenges: business group. URL: <https://www.global-times.cn/page/202304/1288420.shtml> (дата обращения: 25.04.2023).

китайским предприятиям в их зарубежной экспансии, одновременно способствуя глобализации цифровых финансов.

Выводы к параграфу 1.2.

Центральные банки стран АСЕАН играют ключевую роль в укреплении финансового сотрудничества с Китаем посредством инициатив, направленных на облегчение трансграничных платежей и расчетов, поощрение операций в местной валюте и развитие финансовых технологий и цифровых валют. Финансовые аналитики стран АСЕАН утверждают, что меры стимулирования экономики Китая, предпринятые в конце 2024 г., окажут положительное влияние на страны АСЕАН, увеличив доходы стран Ассоциации за счет роста объемов экспорта и увеличения количества туристов из КНР. 24 сентября 2024 г. ЦБ Китая объявил о ряде мер, направленных на стимулирование экономики страны и стимулирование потребительских расходов, что включало снижение нормы обязательных резервов коммерческих банков, снижение ключевой процентной ставки и снижение ставок по ипотечным кредитам на существующие жилищные кредиты. Эти меры привели к резкому росту мировых цен на сырьевые товары и спровоцировали рост показателей на фондовых рынках. После заявления китайского ЦБ малазийский ринггит, который является одной из наиболее эффективных азиатских валют, достиг трехлетнего максимума. Цены на акции китайских компаний, котирующихся на бирже Сингапура, резко выросли, наряду с аналогичными движениями на других биржах. Аналитики индонезийского банка PermataBank отмечали, что существенные стимулы со стороны Китая были нацелены не только на внутреннее предложение, но и на спрос, что привело к более значительному мультипликативному эффекту для экономики КНР в целом, а тесные торговые и промышленные связи между Индонезией и Китаем обеспечили поддержку стимулирования роста индонезийского экспорта и притока китайских прямых зарубежных инвестиций. Что касается китайского туризма, то максимальную пользу от него получили страны АСЕАН, популярные у китайских отдыхающих, такие как Таиланд, Малайзия и Сингапур. Таиланд.

Во время праздника Золотой недели с 1 по 7 октября 2024 г. эти страны АСЕАН приняли более 180 тыс. китайских туристов, а Управление по туризму Таиланда подсчитало, что расходы китайцев за недельный праздник принесли в бюджет страны более 5 млрд бат (151 млн долл.)¹⁴⁵.

Глава 2. Субрегиональное и двустороннее сотрудничество при создании транспортной инфраструктуры в странах АСЕАН

Согласно анализу китайских экспертов, после запуска инициативы «Пояс и путь» Китай ежегодно инвестировал в развитие транспортной инфраструктуры стран, прилегающих к маршруту «Пояс и путь», в среднем 85,4 млрд долл., что намного превышало показатели объемов ежегодных капиталовложений США в эти страны в размере 37 млрд долл. Китайские аналитики отмечают, что из общего объема ежегодных китайских инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры стран-участниц инициативы «Пояс и путь» около 70% капиталовложений приходилось на долю стран АСЕАН¹⁴⁶.

В рамках экономического сотрудничества со странами АСЕАН Китая активно развивает инфраструктурные и энергетические проекты в этих странах. В 2022 г. впервые состоялась личная встреча глав государств АСЕАН с момента начала пандемии в 2020 г. и самым ярким моментом 40-го и 41-го саммитов АСЕАН стало опубликование совместного заявления руководителей стран АСЕАН и Китая, в котором стороны заявили, что поддерживают ведущую роль АСЕАН в формировании региональной архитектуры, способствуя более тесному сотрудничеству в области интеграции инфраструктурных сетей Китая и стран АСЕАН в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности.¹⁴⁷

Сегодня в странах АСЕАН, участвующих в реализации инициативы «Пояс и путь», с помощью Китая введены в эксплуатацию, строятся или находятся в

¹⁴⁵ China stimulus to benefit SE Asia. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-10/05/content_1174666696.htm (дата обращения: 06.10.2024).

¹⁴⁶ Чжунго цзяотун няньцзянь 2024 (Транспортный ежегодник КНР 2024). Пекин, 2024 С. 311.

¹⁴⁷ Yang Han. In challenging times, SE Asia steps forward. URL: http://www.china-daily.com.cn/a/202212/29/WS63acc8c4a31057c47eba6ad0_4.html.

стадии планирования множество инфраструктурных проектов, которые призваны сформировать региональную транспортную сеть, которая укрепит региональную связанность и будет способствовать совместному развитию экономик в одном из самых динамичных регионов мира. Расширение возможностей подключения к общей транспортной сети и улучшение качества региональной инфраструктуры будет способствовать расширению объемов торговли между Китаем и странами АСЕАН, способствуя экономическому росту и создавая предпосылки для формирования новой конфигурации глобальных транзитных перевозок.

2.1. Строительство нового Международного сухопутно-морского торгового коридора (МТК)

Глобализация и растущий объем регионального и мирового товарооборота приводят к необходимости расширения и совершенствования логистических сетей. Кроме того, международные морские торговые пути имеют ряд недостатков, а самым значимым является зависимость маршрутов от геополитической обстановки в регионе и странах, через которые они проходят. Геополитические риски в (связанные с пиратскими нападениями у побережья Сомали, в Баб-эль-Мандебском проливе, обстрелами иностранных судов повстанцами-хуситами в акватории Красного моря) вынуждают морских перевозчиков использовать альтернативные морские маршруты (например, вокруг Африки через мыс Доброй Надежды), что ведет к увеличению сроков доставки (примерно на 3 тыс. морских миль), повышению стоимости перевозок в связи с ростом потребления топлива, увеличивают страховые платежи перевозчиков и, как следствие, к удорожанию контейнерного транзита морским путем. Кроме того, в 2019 г. около 80% мировой торговли осуществлялась через

30 крупнейших портов мира¹⁴⁸, которые работали с максимальной нагрузкой¹⁴⁹. Все эти факторы мешали полноценной работе морского транспорта и приводили к нарушению налаженных цепочек поставок грузов. Сухопутный транзит железнодорожным транспортом более безопасен по сравнению с морским транспортом. Кроме того, существуют определенные виды грузов, для которых сроки транспортировки определяют качество и конечную цену товара - в такой ситуации основным конкурентным преимуществом сухопутных перевозок железнодорожным транспортом становится фактор времени доставки. В силу этих причин, Китай и страны АСЕАН приняли решение о создании новых альтернативных маршрутов для повышения эффективности региональной и глобальной торговли и обеспечения бесперебойных поставок товаров, отдавая предпочтение более доступной, быстрой и безопасной транзитной транспортировке грузов, поскольку дорогостоящая морская перевозка из восточных портов КНР до портов стран АСЕАН по сравнению с сухопутным маршрутом занимала больше времени, была более дорогая и не стимулировала экономическое развитие западных административных единиц провинциального уровня Китая.

¹⁴⁸На порты Азии приходится более 65% объема мировых морских грузоперевозок. Среди 10 крупнейших портов мира по объему обработки грузов и показателю контейнерооборота в Китае расположены восемь и семь портов соответственно, а 2 порта расположены в странах Юго-Восточной Азии (Impact of China's shipping industry growing across the globe. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-11/23/content_116834843.htm (дата обращения: 17.12.2023)).

¹⁴⁹*Su-Lin Tan*. Suez Canal blockage: China to see minor raw material disruptions, but accident further exposes 'risks' of global supply chains. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3127506/> (дата обращения: 13.03.2021).

Премьер Госсовета КНР Ли Цян принял участие в восьмом саммите стран Субрегиональной экономической зоны «Ланьцанцзян-Меконг»¹⁵⁰, который состоялся в Куньмине (пров. Юньнань) в период с 6 по 7 ноября 2024 г. В частности, он подчеркнул, что «с целью ускорения региональной экономической интеграции стран АСЕАН, необходимо повысить взаимосвязанность инфраструктуры, такой как автомобильные и железные дороги, порты, а также углублять сотрудничество в области «зеленого» автомобилестроения и производства новых аккумуляторных батарей»¹⁵¹.

На протяжении длительного времени более длительная и дорогостоящая морская перевозка из портов восточных провинций Китая до стран АСЕАН была одним из узких мест, препятствующих экономическому развитию западных административных единиц провинциального уровня КНР. 7 января 2019 г. 8 западных провинций и автономных районов Китая (муниципалитет г. Чунцина, власти провинции Гуйчжоу, Ганьсу, Цинхай и Юньнань, ГЧАР, СУАР, НХАР) подписали рамочное соглашение в Чунцине о сотрудничестве по строительству МТК (International Land-Sea Trade Corridor/ILSTC), являющегося новым

¹⁵⁰ Субрегиональная экономическая зона (СЭЗ) «Ланьцанцзян-Меконг» (Lancang-Mekong), являющаяся составной частью Экономического коридора Китай-полуостров Индокитай (ЭККПИК), была официально образована 23 марта 2016 г. на встрече руководителей шести стран ЮВА (Китай, Таиланд, Камбоджа, Лаос, Мьянма и Вьетнам), расположенных вдоль реки Меконг (на китайском – Ланьцанцзян) в г. Санья (пров. Хайнань) (3rd Lancang-Mekong business forum held in Cambodia. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-03/31/content_78140317.htm (дата обращения: 17.04.2022)). В последние годы Китай активизировал развитие приграничных городов провинции Юньнань, имеющей общую сухопутную границу с Мьянмой, Лаосом и Вьетнамом протяженностью около 4 тыс. км, и ГЧАР, который является единственной административной единицей провинциального уровня КНР, имеющую общую морскую и сухопутную границу со странами АСЕАН. В 2023 г. объем торговли Китая с пятью странами СЭЗ «Ланьцанцзян-Меконг» достиг 386,2 млрд долл., увеличившись на 5% по сравнению с 2022 г., а общий объем импорта сельскохозяйственной продукции в Китай из пяти стран увеличился на 34% (Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1287756.shtml> (дата обращения: 28.05.2024)). В первой половине 2024 г. года общий объем торговли между Китаем и странами СЭЗ «Ланьцанцзян-Меконг» превысил 200 млрд долл., что на 12% больше в годовом исчислении (8th GMS Summit to focus on regional integration, connectivity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202411/1322583.shtml?id=11> (дата обращения: 13.11.2024)).

¹⁵¹ China calls for enhancing Greater Mekong Subregion cooperation. URL: http://www.china.org.cn/world/2024-11/08/content_117533574.htm (дата обращения: 10.12.2024).

международным логистическим маршрутом, создаваемым в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности, инициированной западными провинциями Китая и государствами-членами АСЕАН в сентябре 2017 г.¹⁵²

15 августа 2019 г. Государственный комитет по делам развития и реформ (ГКРР) Госсовета КНР опубликовал «Общий план развития западного региона Китая и нового МТК до Южно-Китайского моря» («Overall Development Plan for the Western Region to the South China Sea New Transport Corridor»), в котором были представлены три маршрута, соединяющие не имеющий выхода к морю муниципалитет Чунцин с заливом Бэйбу (портами залива Бэйбу) в Гуанси-Чжуанском автономном районе (ГЧАР) и портом Янпу (пров. Хайнань). Первый маршрут был представлен через Гуйян (столица пров. Гуйчжоу) и Наньнин (столица ГЧАР). Второй - через Хуайхуа (пров. Хунань) и Лючжоу (ГЧАР), а третий маршрут - через Лучжоу (Ибинь) (Luzhou (Yibin) (пров. Сычуань) и Байсэ (ГЧАР). По мнению экспертов Государственного комитета по делам развития и реформ (ГКРР) Госсовета КНР, «Эти три прохода должны сформировать главную артерию западного региона КНР, проходящую по новому МТК к Южно-Китайскому морю, чтобы в полной мере реализовать потенциал городов Чунцина и Чэнду как ключевого торгового и логистического центра, где «Экономический пояс реки Янцзы» интегрируется с инициативой «Пояс и путь». Это также будет способствовать развитию залива Бэйбу в качестве международного морского логистического центра в ГЧАР и усилит роль портов залива Бэйбу в качестве ведущих контейнерных терминалов к западу от провинции Хайнань»¹⁵³. Расположенный в юго-западной части Китая, залив Бэйбу граничит с провинциями Гуандун, специальными административными районами (САР) Сянган и Аомэнь, а также со странами АСЕАН.

¹⁵² China's rail-sea intermodal trains exceed 30,000 on trade corridor in past 6 years. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1299460.shtml> (дата обращения: 12.11.2023).

¹⁵³ HK needs sense of urgency for further development. URL: https://www.chinadaily.com.cn/hkedition/2019-08/28/content_37505912.htm (дата обращения: 25.12.2021).

Новый МТК, который проходит через ключевой логистический узел Экономического круга Чэнду-Чунцин (ЭКЧЧ) на юго-западе Китая через провинцию Гуйчжоу до Наньнина в ГЧАР и далее - до портов залива Бэйбу (Бэйхай, Фанчэнган, Циньчжоу) и порта Янпу в провинции Хайнань на юге Китая, а после перегрузки грузов в этих портах они морским транспортом доставляются во все страны АСЕАН¹⁵⁴.

Континентальная часть нового Международного сухопутно-морского торгового коридора Китая



¹⁵⁴ 15 августа 2019 г. Государственный комитет по делам развития и реформ (ГКРР) Госсовета КНР опубликовал «Общий план развития западного региона Китая и нового транспортного коридора до Южно-Китайского моря» (Overall Development Plan for the Western Region to the South China Sea New Transport Corridor), в котором были представлены три маршрута, соединяющие не имеющий выхода к морю муниципалитет Чунцин с портами залива Бэйбу в ГЧАР и портом Янпу (пров. Хайнань). Первый маршрут был представлен через Гуйян (столица пров. Гуйчжоу) и Наньнин (столица ГЧАР). Второй - через Хуайхуа (пров. Хунань) и Лючжоу (ГЧАР), а третий маршрут - через Лучжоу (Ибинь) (Luzhou (Yibin) (пров. Сычуань) и Байсэ (ГЧАР). По мнению аналитиков ГКРР Госсовета КНР, «Эти три прохода должны сформировать главную артерию Западного внутреннего региона, проходящую по Новому коридору к Южно-Китайскому морю, чтобы в полной мере реализовать потенциал Чунцина как ключевого торгового и логистического центра, где «Экономический пояс реки Янцзы» интегрируется с инициативой «Пояс и путь». Это также будет способствовать развитию залива Бэйбу в качестве международного морского логистического центра в ГЧАР и усилит роль портов залива Бэйбу в качестве ведущих контейнерных терминалов к западу от провинции Хайнань» (HK needs sense of urgency for further development. URL: https://www.china-daily.com.cn/hkedition/2019-08/28/content_37505912.htm (дата обращения: 08.03.2020).

Источник: New corridor to boost western growth. URL: http://www.china.org.cn/business/2019-08/16/content_75105779.htm (дата обращения: 17.08.2020); Connecting to a brighter future. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202209/09/WS631aed4fa310fd2b29e76ed8.html> (дата обращения: 16.11.2022).

Сегодня используя железнодорожный, автомобильный и морской виды транспорта товары из центрального и западного Китая через ЭКЧЧ могут перемещаться на юг до залива Бэйбу и выходить на рынки стран АСЕАН и АТР через прибрежные порты за более короткое время по сравнению с традиционным маршрутом из портов восточного Китая.

Быстрый рост протяженности сети в западных провинциях Китая способствует конвергенции социально-экономического развития провинций, укрепляет связность единого экономического пространства страны, обеспечивает создание новых рабочих мест и стабильность промышленных цепочек и цепочек поставок вдоль коридора и еще больше облегчает интеграционные связи предприятий логистики, торговли и промышленности как западных и центральных провинций КНР, так и всех административных единиц провинциального уровня Китая.¹⁵⁵ По данным China Railway Nanning Bureau Group Co Ltd, в 2022 г. удалось расширить маршруты перевозок грузов железнодорожным транспортом не только почти во все западные провинции и центральные административные единицы провинциального уровня Китая, такие как провинции Шэньси, Хэбэй и Хэнань, но и морским транспортом из залива Бэйбу во все страны АСЕАН, значительно сокращая время мультимодальной транспортировки грузов из КНР в страны-члены Ассоциации. Новый МТК сокращает время доставки по сравнению с традиционными морскими

¹⁵⁵ Согласно докладу, опубликованному Госсоветом КНР в июле 2023 г., темпы экономического роста центральных и западных регионов Китая в значительной степени опережали темпы экономического роста восточных провинций, сокращая разрыв с восточными провинциями по показателю объема ВВП на душу населения. Согласно отчету, в 2022 г. объем ВВП западных административных единиц провинциального уровня Китая составил 25,7 трлн юаней (3,62 трлн долл.), что составило 21,4% объема ВВП КНР, по сравнению с 19,6% в 2012 г. (*Chi Jingyi, Qi Xijia*. West China promising land for investment. Region becomes a new frontier for opening-up, supply chain cooperation. URL: <https://www.global-times.cn/page/202311/1302798.shtml> (дата обращения: 27.11.2023)).

маршрутами из восточных портов КНР до стран АСЕАН на 650 км¹⁵⁶, а между Чунцином и Сингапуром с 23 до 7 дней¹⁵⁷.

Протяженность береговой линии залива Бэйбу составляет 1,6 тыс. км, и он является единственным в Китае регионом, связанным морским и сухопутным сообщением со странами АСЕАН. В 2022 г. в портах залива Бэйбу (Бэйхай, Фанчэнган, Циньчжоу) насчитывалось 104 причала, способных обрабатывать суда водоизмещением 10 тыс. т и выше¹⁵⁸ с общей пропускной способностью более 315 млн т.¹⁵⁹ В 2022 г. 75 международных морских маршрутов связывали порты залива Бэйбу с 393 портами в 119 странах мира, в том числе 35 морских маршрута проходили в страны АСЕАН, а из порта Янпу (пров. Хайнань)¹⁶⁰ проходило 9 маршрутов в страны-члены Ассоциации.¹⁶¹ В 2022 г. общий объем внешней торговли провинций КНР, расположенных вдоль МТК, через порты ГЧАР в ценовом выражении превысил 500 млрд юаней (69,49 млрд долл.), а за первую половину 2023 г. общий объем торговли этих провинций превысил 290 млрд юаней¹⁶². По данным компании Beibu Gulf Port Co., Ltd, по итогам 2023 г. порты залива Бэйбу обработали более 8 млн двадцатифутовых контейнеров и более 235 млн т грузов – компания фиксировала двузначный рост контейнерооборота семь лет подряд¹⁶³. Из 76 морских маршрутов, действующих

¹⁵⁶Wang Qingyun, Shi Ruipeng. Guangxi strives to strengthen links with neighboring areas. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202406/13/WS666a2e0ea31082fc043cc2d9.html> (дата обращения: 11.10.2024).

¹⁵⁷HK needs sense of urgency for further development. URL: https://www.chinadaily.com.cn/hkedition/2019-08/28/content_37505912.htm (дата обращения: 30.09.2020).

¹⁵⁸China's rail-sea intermodal trains make 20,000 trips on trade corridor. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202212/01/WS63101324a310fd2b29e75658.html> дата обращения: 02.03.2023).

¹⁵⁹Zhong Nan. Beibu Gulf Port stands out from crowd. URL: http://en.gxzf.gov.cn/2023-03/03/c_865529.htm (дата обращения: 18.04.2023).

¹⁶⁰В 2024 г. оборот контейнеров порта Янпу превысил 2 млн ед., что на 9,2% больше, чем в 2023 г. (Annual container throughput of Yangpu port exceeds two million TEUs. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0113/c90000-20264957.html> (дата обращения: 16.01.2025).

¹⁶¹China's Chongqing to further strengthen int'l land-sea trade corridor. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-01/13/content_85059146.htm (дата обращения: 15.02.2023).

¹⁶²China's rail-sea intermodal trains exceed 30,000 on trade corridor in past 6 years. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1299460.shtml> (дата обращения: 18.10.2023).

¹⁶³China's rail-sea intermodal train trips up 87.7 pct in January. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0214/c90000-20133480.html> (дата обращения: 15.02.2024).

в портах залива, 48 маршрутов являлись международными. В 2024 г. порты залива Бейбу обработали более 9 млн контейнеров, тем самым демонстрируя двузначный рост в течение восьми лет подряд и входя в число крупнейших прибрежных портов Китая. Компания Guangxi Beibu Gulf International Port Group постоянно оптимизирует структуру своей судоходной сети, особенно в регионе ЮВА, и в декабре 2024 г. был запущен прямой судоходный маршрут между портами залива и Хайфоном, Вьетнам. В начале 2025 г. порты залива были связаны 80 морскими маршрутами, включая 49 внешнеторговых маршрутов, охватывающими ключевые порты в Юго-Восточной и Северо-Восточной Азии. При поддержке ГТУ КНР и компании China State Railway Group порты залива Бейбу также добились значительного прогресса в области интермодальных железнодорожных и морских перевозок. Совместные усилия привели к созданию комплексной транспортной сети, которая эффективно соединяет внутренние регионы через канал Пинлу, а также Beibu Gulf International Port Group добилась успехов в области информационных технологий для обслуживания клиентов. Внедрение интеллектуальной системы управления железнодорожными контейнерами в порту Фанченган значительно повысило эффективность комплексных погрузочно-разгрузочных операций¹⁶⁴.

С целью увеличения объема контейнерных перевозок в страны АСЕАН, в 2021 г. крупнейшая сингапурская логистическая компания Pacific International Lines Pte Ltd и Guangxi Beibu Gulf International Port Group создали совместное предприятие Beibu Gulf-PSA International Container Terminal Co Ltd. В конце 2021 г. в г. Гуйяне (пров. Гуйчжоу) был введен в эксплуатацию международный логистический порт Дулаин с годовой пропускной способностью около 5 млн т., являющийся одним из ключевых логистических центров нового Международного сухопутно-морского коридора и объединяющий железнодорожные и автомобильные дороги, соединяющие Чунцин, Чэнду с промышленными центрами района Большого залива Гуандун-Сянган-Аомэнь

¹⁶⁴ Beibu Gulf Port retains double-digit growth. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202501/04/WS677887d6a310f1265a1d8f19.html> (дата обращения: 04.01.2025).

(БЗГСА) и с портами залива Бэйбу, причем проект сократил время, необходимое для доставки контейнеров из Чэнду, городов провинций Гуйчжоу и Гуандун в порты залива Бэйбу на 9 - 11 дней¹⁶⁵.

ГЧАР извлекает значительную выгоду из своего географического расположения для расширения и углубления экономического и торгового сотрудничества со странами АСЕАН и за последние годы превратился в «главные ворота» в страны Ассоциации. Имея общую границу с Вьетнамом¹⁶⁶, за последнее десятилетие объем внешней торговли автономного района со странами АСЕАН ежегодно возрастал в среднем на 18,3%¹⁶⁷, и в 2023 г. ГЧАР установил рекордный уровень торговли со странами АСЕАН - объем двусторонней торговли впервые превысил 300 млрд юаней (42,2 млрд долл.), чему способствовала реализация Соглашения о ВРЭП, которое, по мнению китайских экспертов, расширяет объемы двусторонней торговли, особенно в отношении торговли сельскохозяйственной продукцией. В 2023 г. общий объем торговли ГЧАР достиг 339,44 млрд юаней, увеличившись на 22,8% по сравнению с 2022 г. Страны АСЕАН оставались крупнейшим торговым партнером ГЧАР 24-й год подряд, а объем внешней торговли автономного района с АСЕАН составлял 48,9% от общего объема торговли ГЧАР. В 2023 г. объем торговли ГЧАР со странами-членами Соглашения о ВРЭП вырос на 23,7% в годовом исчислении до 390,51 млрд юаней, что составило 56,3% от общего объема внешней торговли ГЧАР¹⁶⁸.

¹⁶⁵Wang Qingyun, Shi Ruipeng. Guangxi strives to strengthen links with neighboring areas. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202406/13/WS666a2e0ea31082fc043cc2d9.html> (дата обращения: 11.10.2024).

¹⁶⁶С 1999 г. Вьетнам был крупнейшим торговым партнером ГЧАР, а в 2023 г. среди всех административных единиц провинциального уровня КНР ГЧАР занял второе место по объемам внешней торговли с Вьетнамом и шестое по темпам роста объема внешней торговли с этой соседней страной (Guangxi surpasses national trade growth rate with Vietnam. URL: <https://investinchina.chinaservicesinfo.com/s/202312/14/WS657a993c498ed2d7b7ea2d5a/guangxi-surpasses-national-trade-growth-rate-with-vietnam.html> (дата обращения: 17.01.2024).

¹⁶⁷Guangxi enhances ties with ASEAN markets. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202312/20/WS658244fea31040ac301a89ae.html> (дата обращения: 21.12.2023).

¹⁶⁸S.China's Guangxi sets record for ASEAN trade in 2023, bolstered by RCEP. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305501.shtml> (дата обращения: 17.02.2024).

5 марта 2024 г. был введен в эксплуатацию интермодальный маршрут морских перевозок, связывающий Дананг (Da Nang) во Вьетнаме с ГЧАР, и первая партия контейнеров с тапиокой из Дананга прибыла на контейнерный терминал порта Циньчжоу в заливе Бэйбу в ГЧАР, откуда они автомобильным транспортом были доставлены на заводы в городе Чунцзуо (Chongzuo) в ГЧАР. Согласно заявлению специалистов китайской логистической компании Guangxi Beibu Gulf International Transport Development, «этот интермодальный сухопутный маршрут сократил время в пути примерно до семи дней, сэкономя более половины времени перевозки по сравнению с предыдущим маршрутом, который раньше занимал около 20 дней, а стоимость осталась практически такой же»¹⁶⁹.

В 2019 г. ГЧАР создал пилотную зону свободной торговли со странами АСЕАН, а в 2023 г., используя существующие промышленные парки в своих городах Наньнин, Бэйхай, Фанчэнган, Циньчжоу, Юлинь, Байсэ и Чунцзо (Nanning, Beihai, Fangchenggang, Qinzhou, Yulin, Baise и Chongzuo), и зону промышленного сотрудничества Китай-АСЕАН общей площадью около 1,5 тыс. кв. км¹⁷⁰. Новый МТК стал ключевым проектом для ГЧАР, направленным на интеграцию в новую модель развития, при этом регион активно совершенствует систему сотрудничества со странами, расположенными вдоль коридора и разрабатывает «четыре плана действий», в том числе по увеличению пропускной способности коридора. и повышению объема грузооборота портов залива Бэйбу одновременно с увеличением объема китайского экспорта в страны АСЕАН¹⁷¹.

¹⁶⁹ Sea-road intermodal transportation route opens, linking Vietnam, China's Guangxi. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-03/05/content_117040852.htm (дата обращения: 14.03.2024).

¹⁷⁰ Luo Shanshan. China-ASEAN cooperation injects new impetus into global trade, investment growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1218/c90000-20111662.html> (дата обращения: 20.12.2023).

¹⁷¹ Из 50 крупнейших мировых портов (по такому показателю, как объем оборота контейнеров) – 8 расположены в 6 странах ЮВА (Малайзии, Вьетнаме, Филиппинах, Таиланде, Индонезии и Сингапуре), а для экономического развития стран АСЕАН отрасль морских грузовых перевозок приобрела ключевое значение в связи с их выгодным стратегическим расположением на пересечении океанических торговых путей (Guangxi's high-quality opening-

Связанный со странами АСЕАН по суше и по морю, ГЧАР становится важнейшим сухопутно-морским каналом логистического сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН¹⁷².

Согласно данным ГСУ КНР, объем торговли между 12 провинциями, автономными районами и муниципалитетами, совместно строящими новый МТК, и десятью странами АСЕАН в 2023 г. превысил 130 млрд долл, что на 75,2% больше, чем в начале работы коридора в 2017 г. - эта цифра превышала 100 млрд долл. уже четыре года подряд¹⁷³. В 2023 г. по Международному сухопутно-морскому торговому коридору было перевезено 615,2 тыс. двадцатифутовых контейнера, а общая стоимость перевезенного груза превысила 64,32 млрд юаней (8,9 млрд долл.), что на 7% и 16% больше, чем в 2022 г. соответственно¹⁷⁴. После пяти лет строительства МТК к началу 2025 г. соединял 523 города в 124 странах¹⁷⁵. 23 марта 2023 г. грузовой поезд с 74 контейнерами с товарами, произведенными в странах АСЕАН, отправился из портовой станции Циньчжоу в ГЧАР и через 3 дня прибыл на железнодорожную станцию Чэнсян в Чэнду, став 25-тысячным составом, курсирующим по МТК с

up bears fruit in past decade. URL: <https://investinchina.china-daily.com.cn/s/202207/25/WS62e8c7cf498ea2749279fe2a/guangxis-high-quality-opening-up-bears-fruit-in-past-decade.html> (дата обращения: 27.08.2022).

¹⁷²В 2020 г. правительство Китая создало несколько фондов с объемом капитала в размере около 60 млрд юаней (8,6 млрд долл.), основная цель которых заключалась в финансировании проектов инфраструктурного строительства в провинциях Юньнань, ГЧАР и странах АСЕАН. Фонды были учреждены дочерней компанией Китайского банка развития (China Development Bank/CDB) и Инвестиционной корпорацией ГЧАР (Guangxi Investment Group). Помимо учреждения фондов, Китайский банк развития намерен оказать больше финансовой поддержки местным властям провинций Юньнань и ГЧАР посредством выделения целевых кредитов и эмиссии ценных бумаг, направляемых на развитие местных транспортных сетей и региональной инфраструктуры стран АСЕАН (In challenging times, SE Asia steps forward. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/29/WS63acc8c4a31057c47eba6ad0_4.html (дата обращения: 16.05.2023)).

¹⁷³Wang Binlai, Jiang Feng, Qu Xinming. China vigorously advances construction of New International Land-Sea Trade Corridor. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1212/c90000-20109053.html> (дата обращения: 13.06.2024).

¹⁷⁴Jiang Feng, Zhang Yunhe, Song Haoxin, Zhang Danhua. New International Land-Sea Trade Corridor achieves rapid development. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0408/c90000-20154261.html> (дата обращения: 18.04.2024).

¹⁷⁵Trade corridor fuels western China's growth. After five years of construction, it now connects 523 ports across 124 countries, regions URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202410/25/WS671af8a0a310f1265a1c9963.html> (дата обращения: 26.10.2024).

момента его открытия. В 2023 г. количество китайских пунктов доставки, обслуживаемых железнодорожно-морским мультимодальным сервисом, значительно увеличилось — они стали охватывать 61 город в 17 административных единицах провинциального уровня КНР, а в феврале 2024 г. Международный сухопутно-морской торговый коридор стал охватывать 70 городов в 18 административных единицах провинциального уровня Китая, расширив свою зону действия до 495 КПП в 120 странах мира¹⁷⁶. Таможенное оформление постоянно упрощается — в 2023 г. общее время таможенного оформления импортных и экспортных грузов в портах ГЧАР составляло 15,16 часа и 0,28 часа соответственно, что на 73,2% и 98,01% меньше, чем в 2017 г.¹⁷⁷ По данным *Beibu Gulf Port Group*, в 2024 г. объем перевозок по МТК, ключевой логистической сети, соединяющей западные регионы Китая с мировыми рынками, в частности с рынком АСЕАН, превысил рубеж в 10 тыс. сухопутно-морских интермодальных железнодорожных перевозок¹⁷⁸. Впервые объем отправления поездов по МТК достиг 10 тыс., что на 5,1% больше по сравнению с 2023 г. С операционным хабом, расположенным в муниципалитете Чунцин на юго-западе Китая, этот торговый коридор стал охватывать 70 городов в 18 административных единицах провинциального уровня Китая, а посредством морских маршрутов, железнодорожных и автомобильных магистралей, проходящих через южно-китайские административные единицы провинциального уровня (Юньнань и ГЧАР), теперь соединяет 555 КПП, 157 портов и логистических центров в 127 странах мира. Согласно данным, опубликованным Управлением порта и логистики Чунцина (*Chongqing Port and Logistics Office*), в 2024 г. через Чунцин по торговому коридору было перевезено

¹⁷⁶ China's rail-sea intermodal train trips up 87.7 pct in January. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202402/13/WS65cb0ae8a3104efcbdaeabf0.html> (дата обращения: 19.06.2024).

¹⁷⁷ *Jiang Feng, Zhang Yunhe, Song Haoxin, Zhang Danhua*. New International Land-Sea Trade Corridor achieves rapid development. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0408/c90000-20154261.html> (дата обращения: 18.04.2024)

¹⁷⁸ В сентябре 2017 г. был запущен Южный коридор из Чунцина в Сингапур через провинцию Гуйчжоу и ГЧАР — предшественник Нового международного сухопутно-морского торгового коридора. Тогда по нему в течение года проследовало 178 поездов, а в 2019 г. — 900 составов.

более 251,8 тыс. 20-футовых контейнеров, а общая стоимость товаров достигла 146,7 млрд юаней (около 6,4 млрд долл.), что на 41% и 67% больше, чем в 2023 г.¹⁷⁹ Ключевым событием 2024 г. стал резкий рост объема внешней торговли со странами-членами Соглашения о ВРЭП - по коридору было перевезено 87846 двадцатифутовых контейнеров в страны-члены Соглашения о ВРЭП, что на 32% больше в годовом исчислении. Номенклатура товаров, перевозимых по коридору, расширились до 1166 категорий, а грузовой сервис теперь охватывает 73 города и соединяется с 555 КПП и 157 портами в 127 странах по всему миру¹⁸⁰. Растет применение цифровых документов при совершении мультимодальных сухопутно-морских перевозках, а также в грузовых перевозках Китай-Вьетнам и Китай-Лаос, что привело к снижению логистических затрат примерно на 1 тыс. юаней за контейнер¹⁸¹.

Таможни в городах Чунцин, Куньмин (пров. Юньнань) и Маньчжоули (Автономный район Внутренняя Монголия/АРВМ) укрепили сотрудничество и координацию. Для грузов, отправленных из Москвы в Китай через КПП Маньчжоули-Забайкальск, а затем отправленных из Китая в г. Маптапхут (Мар Та Рхут, Таиланд), через китайский КПП Мохань, время транзитной доставки составляет всего 15 дней, что на 20 дней быстрее, чем при традиционных морских перевозках¹⁸². 2 декабря 2023 г. первый грузовой поезд с российскими товарами проехал через железнодорожную станцию Мохань, расположенную приграничном уезде Мэнгла (пров. Юньнань) и через КПП Мохань-Ботен направился в Лаос, став еще одной важной вехой в развитии эффективных

¹⁷⁹ New International Land-Sea Trade Corridor connects 555 ports worldwide. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/17/content_117670316.htm (дата обращения: 17.01.2025).

¹⁸⁰ Landmark trade corridor reports record annual train volume in 2024. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-12/31/content_117637815.htm (дата обращения: 01.01.2025).

¹⁸¹ Landmark trade corridor reports record annual train volume in 2024. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202412/31/WS677364cba310f1265a1d84b1.html> (дата обращения 04.01.2025).

¹⁸² Jiang Feng, Zhang Yunhe, Song Haoxin, Zhang Danhua. New International Land-Sea Trade Corridor achieves rapid development. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0408/c90000-20154261.html> (дата обращения: 25.07.2024).

железнодорожных грузовых перевозок, соединяющих Европу и АСЕАН через Китай. Грузовой состав перевозил 32 контейнера с минеральной рудой из России, направляясь на Южный вокзал Вьентьян в Лаосе, где груз был перегружен на железнодорожный поезд (с метровой колеей) и отправлен на конечный пункт назначения в Бангкок (Таиланд). Общее время в пути этого состава составило 22 дня, сократив время доставки примерно на 20 дней по сравнению с традиционными морскими перевозками¹⁸³. В тот же день грузовой поезд с лаосской кукурузой прибыл в Китай через железнодорожную станцию Мохань, открыв новый маршрут для экспорта лаосских продуктов питания. По сравнению с существующими транспортными маршрутами, проходящим через Таиланд, железная дорога Китай-Лаос экономит около двух дней времени на перевозку и снижает затраты на 20% - Китай становится центром, соединяющим Юго-Восточную Азию и Европу через евразийский континентальный маршрут Китай-страны ЕС и железную дорогу Китай-Лаос, которые играют решающую роль в обеспечении потоков товаров и облегчении торговли между многими странами¹⁸⁴.

25 октября 2024 г. скоростной грузовой экспресс (экспресс ASEAN/ASEAN Express train) с товарами, произведенными в странах АСЕАН отправился на польское КПП Малашевиче через муниципалитет Чунцин на юго-западе Китая, ознаменовав открытие *скоростного* маршрута для торговли между Азией и Европой¹⁸⁵. Поезд, груженный автомобильными электронными компонентами и другими товарами, отправился со станции Туаньцзэцунь (Tuanjiesun Station) в Чунцине и прибыл в пункт назначения через две недели. Первоначально грузовой состав отправился из Ханоя (Вьетнам) 15 октября 2024

¹⁸³ Zhong Nan. Expanding supply chains the Chinese way. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202404/01/WS660a087ea31082fc043bfaf0.html> (дата обращения: 03.04.2024).

¹⁸⁴ Feng Fan. Express freight rail service connects China, Europe and ASEAN, bolstering many countries' growth. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1302990.shtml> (дата обращения: 07.02.2024).

¹⁸⁵ Из Чунцина отправился первый поезд в рамках международных ж/д грузоперевозок «ASEAN Express». URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2024/1028/c31518-20234489.html> (дата обращения: 29.10.2024).

г., а затем прибыл в Чунцин. Первый экспресс ASEAN, отправленный из Чунцина, символизирует тесную связь между Новым международным сухопутно-морским торговым коридором и евразийским континентальным железнодорожным маршрутом Китай-Европа - двумя важнейшими международными торговыми маршрутами. Весь путь, который начался во Вьетнаме, занял 25 дней, что сократило время транзита на 10 дней по сравнению с предыдущими маршрутами трансграничных перевозок между Азией и Европой. Экспресс ASEAN совместно эксплуатируется компаниями Yuxinou (Chongqing) Supply Chain Management Co Ltd и New Land-Sea Corridor Operation Co Ltd. Генеральный директор Yuxinou (Chongqing) Supply Chain Management Co Ltd Лю Тайпин (Liu Taiping, general manager) отметил, что «Это сотрудничество упрощает процесс, позволяет сократить время транзита и улучшить качество услуг за счет ускорения таможенного оформления».¹⁸⁶

Сегодня в Китае происходит создание глобального коридора транзитных перевозок, где Экономический круг Чэнду-Чунцин является центральным исходным транспортным узлом для маршрутов как в страны ЕС и Центральной Азии,¹⁸⁷ так и страны АСЕАН и АТР. Муниципалитет Чунцин на юго-западе Китая и город Чэнду, столица соседней провинции Сычуань, были одними из первых городов в Китае, предложивших грузовое железнодорожное сообщение Китай-Европа, а важным шагом в строительстве ЭКЧЧ стало сотрудничество двух городов в целях увеличения объемов перевозки транзитных грузов на маршруте Китай-Европа. ЭКЧЧ является еще одной важной стратегией регионального развития Китая, вслед за аналогичными инициативами в регионе

¹⁸⁶ Asia-Europe trade on fast track as ASEAN Express accelerates from Chongqing. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202410/25/WS671b54bca310f1265a1c9b24.html> (дата обращения: 28.10.2024).

¹⁸⁷ В 2024 г. объем двусторонней торговли Китая и ЕС вырос на 1,6%, а объем торговли Китая со странами Центральной Азии увеличился на 7,2% (Yin Yeping, Zhao Juecheng. China's foreign trade sets new record of 43.85 trillion yuan in 2024. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326795.shtml>; Объем торговли Китая с пятью странами Центральной Азии вырос на 7,2% в 2024 году. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2025/0113/c31518-20265434.html> (дата обращения: 14.01.2025).

Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй, дельте реки Янцзы и районе Большого залива Гуандун-Сянган-Аомэнь¹⁸⁸.

В январе 2023 г. на ежегодном заседании муниципального совета Чунцина было отмечено, что «строительство нового МТК на юго-западе Китая с Чунцином в качестве операционного логистического центра позволит создать бесшовный маршрут евразийских транзитных перевозок и увеличить объемы транспортировки внешнеторговых грузов из Китая и стран АСЕАН в Европу»¹⁸⁹. К началу 2023 г. общее количество грузовых поездов Китай-Европа, проследовавших через ЭКЧЧ с момента запуска сервиса в апреле 2013 г., превысило 22 тыс. ед.,¹⁹⁰ что составило около 30% от общего числа поездов, проследовавших по евразийскому железнодорожному маршруту.¹⁹¹ Только в 2022 г. через ЭКЧЧ в 106 городов Европы проследовало более 4,7 тыс. международных рейсов грузовых поездов, что на 12% больше, чем в 2021 г.¹⁹² По данным Yuxinou (Chongqing) Logistics Co Ltd, в 2023 г. через ЭКЧЧ было совершено более 5,3 тыс. рейсов грузовых поездов Китай-Европа¹⁹³, которые перевезли более 430 тыс. стандартных контейнеров (TEU). Грузовые поезда Китай-Европа, проходящие через ЭКЧЧ, достигают 110 городов Европы и Азии, а с помощью этого сервиса были перевезены тысячи различных товаров, включая

¹⁸⁸ Chongqing, Chengdu handle over 5,300 China-Europe freight train trips in 2023. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202401/24/WS65b1247da3105f21a507e284.html> (дата обращения: 11.02.2024).

¹⁸⁹ China's Chongqing to further strengthen int'l land-sea trade corridor. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0114/c90000-10196020.html> (дата обращения: 17.01.2023).

¹⁹⁰ Tan Yingzi. Chongqing becoming key logistics hub. URL: http://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2023-3/09/content_37551215.htm (дата обращения: 23.04.2023).

¹⁹¹ China's Chongqing impresses diplomats with overseas transportation network. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0324/c90000-10226816.html> (дата обращения: 28.03.2023).

¹⁹² China's Chengdu records 4,700 intl freight train trips in 2022. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202302/11/WS63e7325ea31057c47ebae3f7.html> (дата обращения: 24.02.2023).

¹⁹³ New International Land-Sea Trade Corridor reaches 490 ports in 120 countries, regions. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/22/content_116955755.htm (дата обращения: 25.02.2024).

электронику, технику, автомобили и автозапчасти, а также медикаменты и медицинские инструменты¹⁹⁴.

Выводы к параграфу 2.1.

С целью развития внешнеторговых отношений со странами АСЕАН в последние годы Китай приступил к строительству нового МТК в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности. Транзит грузов из центральных и западных провинций Китая в страны АСЕАН с опорой на центральный логистический центр Экономического круга Чэнду-Чунцин осуществляется путем морской транспортировки грузов из портов залива Бэйбу и порта Янпу в провинции Хайнань. Поскольку ЭКЧЧ является ведущим транзитным хабом на маршруте грузовых перевозок Китай-страны Евросоюза, то состыковка евразийского грузового транзита из ЭКЧЧ с МТК позволяет сократить время и стоимость транспортировки грузов из стран АСЕАН через территорию КНР в страны Европы (и обратно) и обеспечить бесперебойность этих поставок, поскольку из евразийского маршрута убирается длительная морская перевозка грузов из стран АСЕАН в Европу, к которой прибегали в рамках «Морского Шелкового пути XXI в».

Российская Федерация также получает выгоду от прокладки новых маршрутов. В июле 2022 г. грузовой состав компании China Railway Special Cargo Logistics выехал со станции Юзуй в Чунцине, совершая первый пилотный рейс в Москву. Время доставки грузов, произведенных в Китае и странах АСЕАН, из Чунцина в Москву сокращается до 18 дней по сравнению с 35 днями при морских перевозках, причем существует возможность продления этого маршрута до стран АСЕАН¹⁹⁵. Для грузов, отправленных из Москвы в Китай через КПП Маньчжоули-Забайкальск, а затем отправленных из Китая в Таиланд

¹⁹⁴ Chongqing, Chengdu handle over 5,300 China-Europe freight train trips in 2023. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202401/24/WS65b1247da3105f21a507e284.html> (дата обращения: 26.01.2024).

¹⁹⁵ Train loaded with Chinese cars starts pilot run from Chongqing to Moscow. URL: http://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202207/t20220722_800301599.html.

по ПЖМ составило всего 15 дней, что на 20 дней быстрее, чем при традиционных морских перевозках из российских дальневосточных портов. Следует отметить, что это были пилотные грузовые отправления и соответствующим российским и китайским железнодорожным ведомствам следует увеличивать объемы грузоперевозок по этим двум континентальным маршрутам.

2.2. Развитие сети Паназиатской железнодорожной магистрали (ПЖМ) и сети Паназиатских автомобильных дорог (ПАД)

17 января 2024 г. генеральный секретарь АСЕАН Као Ким Хурн (ASEAN Secretary-General Kao Kim Hourn) в интервью агентству Синьхуа в Секретариате АСЕАН в Джакарте отметил, что «Экономика Китая важна для стран АСЕАН и всего мира. Между странами АСЕАН и Китаем мы продолжаем наблюдать рост объемов торговли и инвестиций, и мы надеемся на расширение сотрудничества между АСЕАН и Китаем в области развития региональной транспортной инфраструктуры».¹⁹⁶

Помимо строительства нового Международного сухопутно-морского транзитного коридора, в целях увеличения объемов внешней торговли со странами АСЕАН, Китай активно развивает сеть ПЖМ. В рамках проекта проходящей по территории Субрегиональной экономической зоны «Ланьцанцзян-Меконг»¹⁹⁷, были запланированы три маршрута: центральный маршрут, который начинается из Куньмина и простирается до Сингапура через Лаос и Таиланд; западный маршрут через Мьянму и Таиланд и восточный

¹⁹⁶ ASEAN secretary-general speaks highly of China's economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/18/content_116949274.htm (дата обращения: 19.01.2024).

¹⁹⁷ Названия Ланьцанцзян и Меконг относятся к одному и тому же важнейшему водному пути, проходящему через Китай и полуостров Индокитай и обеспечивающему водоснабжение для 326 млн человек. Берущая начало на плато Цинхай-Тибет (хребет Тангла), река протяженностью 4880 км (площадь бассейна более 795 тыс. кв. км) протекает через территорию Китая, и здесь называется Ланьцанцзян (澜 沧 江). Нижнее русло реки, вытекающей из Китая и протекающей через территорию Мьянмы, Лаоса, Таиланда, Камбоджи и Вьетнама, называется Меконг (Yang Han). Lancang-Mekong Cooperation remains key driver for regional growth. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202204/06/WS624cd8bda3109375516eb1eb.html> (дата обращения: 11.07.2022); Yang Sheng, Hu Yuwei. Premier Li stresses deepening devt for regional integration, security cooperation at LMC leaders' meeting. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304294.shtml> (дата обращения: 05.04.2024).

маршрут, проходящий через Вьетнам, Камбоджу и Таиланд, причем все три маршрута соединяются в Таиланде, откуда железнодорожная линия будет соединяться с Малайзией и Сингапуром. Работа над сетью ПЖМ, которая включает три маршрута, началась в 2017 г. и, как ожидается, будет завершена в период 2028 - 2029 гг.¹⁹⁸

Схема расширения Паназиатской железнодорожной магистрали



Источник: Разработано авторами на основе: Чжунго цзяотун няньцзянь 2022 (Транспортный ежегодник КНР 2022). Пекин. 2022. С. 214.

Пояснение: Черным цветом выделены железнодорожные линии, находящиеся в эксплуатации. Черным пунктиром — строящиеся железнодорожные линии. Зеленым цветом выделен планируемый отрезок ПЖМ, который будет проложен от Таиланда до Сингапура.

3 декабря 2021 г. после 5 лет строительства, в присутствии председателя КНР Си Цзиньпина и президента Лаоса Т. Сисулита была пущена в эксплуатацию одна из важнейших магистралей сети ПЖМ - китайско-лаосская

¹⁹⁸ Rail network a key link for Greater Bay Area, ASEAN. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202312/06/WS656fcae8a31090682a5f1a36.html> (дата обращения: 12.06.2024).

железная дорога протяженностью 1035 км (участок в Лаосе составляет 422 км), соединяющая Куньмин (пров. Юньнань) через китайский КПП Мохань (приграничный город уездного уровня на юге округа Мэнгла) со столицей Лаоса Вьентьяном¹⁹⁹, которая в будущем в рамках прокладки Паназиатской железнодорожной магистрали продлится через Таиланд и Малайзию до Сингапура. Ожидается, что железная дорога позволит увеличить объем перевозки грузов между Китаем и Лаосом с 1,5 млн т в 2021 г. до 3,9 млн т в 2030 г., в том числе 2 млн т будут переведены с морского транспорта на железнодорожный²⁰⁰.

16 декабря 2022 г. была запущена в эксплуатацию ВСЖД протяженностью 107 км, соединяющая города Милэ и Мэнцзы (пров. Юньнань, префектура Хунхэ Хани и префектура И соответственно)²⁰¹. ВСЖД соединяется с железной дорогой Наньнин - Куньмин и будет интегрирована в китайско-лаосскую железную дорогу, а затем в Паназиатскую сеть железных дорог (Китай-Сингапур), стимулируя рост внешнеторгового оборота центральных и западных провинций КНР и стран АСЕАН²⁰².

В 2023 г. 27 городов из 8 провинций Китая стали отправлять грузы в Лаос международными грузовыми поездами Lancang-Mekong Express по китайско-

¹⁹⁹ До появления Китайско-Лаосской железной дороги Лаос имел лишь железную дорогу протяженностью 3,5 км вдоль границы с Таиландом, поэтому новая железная дорога помогла Лаосу реализовать давнюю мечту стать страной, связанной сушей, а не страной, не имеющей выхода к морю. Новая магистраль способствовала развитию транспорта, инвестиций, логистики и туризма, а также придала новый импульс экономическому развитию Лаоса. Согласно исследованию Всемирного банка «От отсутствия выхода к морю к сухопутному соединению: раскрытие потенциала железнодорожного сообщения Лаоса и Китая» (From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the Potential of Lao-China Rail Connectivity), новая железная дорога может увеличить совокупный доход в Лаосе до 20-22% в долгосрочной перспективе (Luo Wangshu. China-Laos Railway is cutting journey times and raising living standards. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1024/c90000-20088203.html> (дата обращения: 26.10.2023)).

²⁰⁰ Ji Jing. China-Laos Railway delivers economic benefits in first month. URL: http://www.bjreview.com/World/202201/t20220105_800271968.html (дата обращения: 11.03.2022).

²⁰¹ New high-speed railway set to open to tourists. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202212/15/WS639a8a03a31057c47eba48a3.html> (дата обращения: 16.12.2022).

²⁰² Mile-Mengzi high-speed railway put into operation in Yunnan. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1216/c90783-10185092.html> (дата обращения: 18.12.2022).

лаосской железной дороге, причем более 85% этих грузов направляются далее в страны АСЕАН, включая Мьянму, Таиланд, Вьетнам, Малайзию и Сингапур, а в 2024 г. магистраль стала охватывать 12 стран-участниц инициативы «Пояс и путь»²⁰³. Согласно прогнозу Всемирного банка, железная дорога позволит сократить стоимость перевозки на внутренних маршрутах в Лаосе на 20-40%, стоимость перевозки грузов из Вьентьяна в Куньмин на 40-50% и на 32% - стоимость транзита между Куньмином и важнейшим портом Таиланда Лаем Чабанг (Laem Chabang), входящим в число 25 крупнейших портов мира²⁰⁴.

Международное пассажирское железнодорожное сообщение между Куньмином и Вьентьяном началось 13 апреля 2023 г., и с тех пор количество ежедневно курсирующих трансграничных грузовых поездов увеличилось с 2 до 14, около 400 человек задействованы в трансграничных операциях в рамках сообщения грузовых поездов Lancang-Mekong Express, в том числе курсирующих по железной дороге Китай-Лаос. Перевозимые по магистрали грузы были доставлены из 31 крупного города Китая в 12 стран-участниц инициативы «Пояс и путь», включая Лаос, Таиланд, Вьетнам и Мьянму²⁰⁵. В 2022 г. была введена в эксплуатацию грузовая площадка, предназначенная для погрузки и перевалки грузов во Вьентьяне с учетом ширины путей в Таиланде, которая соединила железнодорожные сети Китая, Лаоса и Таиланда, и с момента открытия станции на ней был обработан 101 поезд с 3838 контейнерами. В настоящее время трансграничные грузовые перевозки по Китайско-Лаосской железной дороге (и автомобильным транспортом) охватывают Лаос, Таиланд, Мьянму, Малайзию, Камбоджу, Вьетнам и Сингапур, расположенные вдоль маршрута «Пояс и путь»²⁰⁶.

²⁰³ China-Laos Railway handles over 9,000 cargo trains. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-03/20/content_117072909.htm (дата обращения: 22.03.2024).

²⁰⁴ Li Yingqing. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.china-daily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_2.html (дата обращения: 15.09.2022).

²⁰⁵ Working together for enduring China-Vietnam friendship. URL: https://www.bjreview.com/World/202312/t20231211_800351402.html (дата обращения; 22.12.2023).

²⁰⁶ Tourist train service from Beijing to Vientiane begins. URL: http://www.china.org.cn/china/2023-11/14/content_116814293.htm (дата обращения: 27.11.2023).

Ожидается, что объем грузовых перевозок по китайско-лаосской железной дороге будет продолжать неуклонно расти, а по оценкам Всемирного банка, в долгосрочной перспективе железная дорога потенциально сможет увеличить объем совокупного дохода Лаоса, не имеющего выхода к морю, на 21%.²⁰⁷ Магистраль также будет стимулировать региональную экономическую интеграцию и рост объемов ВВП стран АСЕАН, особенно после того, как 1 января 2022 г. вступило в силу Соглашение о ВРЭП²⁰⁸. По заявлению Ци Даня, генерального директора Yuxinou (Chongqing) Logistics Co., Ltd.²⁰⁹, одного из операторов на маршруте железнодорожных перевозок «Китай – Европа – Китай», «товары из стран Юго-Восточной Азии могут транспортироваться в Европу по маршрутам грузовых поездов Китай-Европа и Китай-Лаос²¹⁰, что придаст новый импульс экономическому и торговому обмену между странами Европы и ЮВА»²¹¹. Кроме того, компания Yuxinou (Chongqing) Logistics Co., Ltd также предоставляет клиентам индивидуальные решения по последующей доставке, например, услуги «от двери до двери» после прибытия грузовых поездов. Генеральный директор китайско-лаосской железной дороги Юань Минхао также отмечал, что «Китайско-лаосская железная дорога, проходя далее

²⁰⁷RCEP, China-Laos Railway to give rise to Made in Laos: state container transport operator. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265602.shtml> (дата обращения: 18.05.2022).

²⁰⁸ Guangxi launches cross-border freight train via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-04/03/content_78146645.htm (дата обращения: 04.04.2022).

²⁰⁹ Генеральный директор Yuxinou (Chongqing) Logistics Co Ltd Лю Тайпин оптимистично оценивает перспективы развития железнодорожного экспресса Китай-Европа. По его словам, «железная дорога Yuxinou (Чунцин-Синьцзян-Европа), являющаяся первым маршрутом грузовых поездов Китай-Европа, запустила почти 50 действующих маршрутов, соединяющих более 100 городов Азии и Европы» (BRI injects strong impetus into common prosperity for world. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202310/24/WS65373349a31090682a5ea644.html> (дата обращения: 25.10.2023).

²¹⁰ По заявлению Президента таиландской железнодорожной компании Kaoharoen Train Transport Co П. Папуцаро, «при доставке контейнеров по железной дороге из Таиланда в Европу стоимость перевозки сокращается на 40% по сравнению со стоимостью транспортировки контейнеров морским путем» (*Li Yingqing*. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_2.html (дата обращения: 05.09.2022).

²¹¹ China-Laos Railway delivers economic benefits in first month. URL: https://www.bjreview.com/World/202201/t20220105_800271968.html (дата обращения: 07.02.2022).

на север по территории КНР, соединяется с железными дорогами, которые проходят через ряд крупных китайских городов, включая Чэнду (пров. Сычуань), муниципалитет Чунцин, Ухань (пров. Хубэй), Шэньян (пров. Ляонин) и Сиань (пров. Шэньси), а также множество логистических распределительных центров, расположенных в Китае и вдоль маршрута железнодорожной линии Китай-Европа».

Согласно докладу China Railway Nanning Group, развитие железнодорожного грузового движения между Китаем и Вьетнамом в 2023 г. способствовало быстрому перемещению грузов между двумя странами и далее в страны АСЕАН. По состоянию на конец 2023 г. более 1 тыс. поездов перевезли 594,5 тыс. т между двумя странами с момента запуска грузового железнодорожного сообщения Китай-Вьетнам в ноябре 2017 г.²¹² За эти шесть лет время в пути сократилось - первоначально дорога из Наньнина в Ханой занимала более 20 часов, но теперь этот срок сократился до 14 с половиной часов. Качество обслуживания также улучшилось благодаря более эффективному таможенному оформлению и льготным ценовым предложениям, причем товары, перевозимые поездами, теперь поступают из более чем 20 городов в шести провинциях Китая, включая провинции Сычуань, Гуйчжоу и Чжэцзян, а ассортимент товаров расширился с 205 до более чем 620 видов.²¹³ С конца июня 2023 г. железнодорожное управление Наньнина внедрило ускоренный сервис, который сократил время, необходимое для завершения процедур таможенного оформления - теперь поезда курсируют три раза в неделю на регулярной основе

²¹² Согласно данным ГТУ КНР, за первые 10 месяцев 2024 г. было зарегистрировано 6525 рейсов по железной дороге Китай-Лаос и 1,7 тыс. рейсов по железной дороге Китай-Вьетнам что на 36,5% и 47% больше, чем за аналогичный период 2023 г., а в целом, операционная эффективность железнодорожных перевозок по ПЖМ выросла более чем на 60% (China's new western land-sea corridor boosts international transport capacity. URL: <https://www.global-times.cn/page/202411/1322906.shtml> (дата обращения: 14.11.2024).

²¹³ Riding RCEP momentum, China-ASEAN industrial cooperation continues to deepen. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/09/content_116928520.htm (дата обращения: 14.01.2024).

и в течение 2023 г. китайская пограничная железнодорожная станция Пинсян обработала около 380 тыс. т трансграничных грузов²¹⁴.

Особенно быстрый рост объемов торговли произошел после того, как Китай и Вьетнам в апреле 2023 г. объявили о совместных усилиях по ускорению реализации железнодорожного проекта Лаокай-Ханой-Хайфон и соединения вьетнамской и китайской железных дорог через КПП Лаокай-Хэкоу, что, по признанию китайских экспертов, «сигнализирует о конце многолетних колебаний Вьетнама по поводу того, будет ли предпочтительнее соединиться с Китаем, используя систему железных дорог стандартной колеи, которая отличается от железных дорог Вьетнама, использующего во многих местах метровую железнодорожную колею»²¹⁵. Новая коммуникационная инфраструктура, которая будет создана благодаря усилиям железнодорожных министерств двух стран, также будет генерировать эффект синергии в рамках имплементации Соглашения о ВРЭП. Эксперты Шанхайского университета Тунцзи отмечают, что железная дорога Лаокай-Ханой-Хайфон может стать пассажирской и грузовой железной дорогой двойного назначения с максимальной скоростью поездов 200 км/ч, отметив, что магистраль позволит экспортировать вьетнамские товары в страны Евразии, через соединение с железнодорожной сетью Китая²¹⁶.

26 декабря 2023 г. высокоскоростная железная дорога Фандун, соединяющая города Дунсин и Фанчэнган (Dongning, Fangchenggang) в ГЧАР, граничащем с Вьетнамом, была введена в эксплуатацию²¹⁷. Железная дорога, строительство которой началось в марте 2019 г., сократила время в пути между

²¹⁴ Zhong Nan. Expanding supply chains the Chinese way. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202404/01/WS660a087ea31082fc043bfaf0.html> (дата обращения: 03.04.2024).

²¹⁵ China, Vietnam seek closer economic ties. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2023-02/13/content_34475446.htm (дата обращения: 17.03.2023).

²¹⁶ Land-sea corridor facilitates fruit trade between China, ASEAN. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-04/07/content_117109116.htm (дата обращения: 15.06.2024).

²¹⁷ Southern Chinese city bordering Vietnam connected to rail network. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1227/c90000-20115567.html> (дата обращения: 28.12.2023).

двумя городами с 1,5 часа до 20 минут²¹⁸. По данным компании China Railway Nanning Group, в начале 2024 г. на магистрали ежедневное курсировало шесть пассажирских и четыре грузовых поезда, а время в пути от Дунсина до порта Бэйхай и столицы ГЧАР Наньнина стало составлять составляет около 25 и 75 минут соответственно²¹⁹. После того, как две соседние страны после визита в декабре 2023 г. Председателя КНР Си Цзиньпина во Вьетнам «подняли свои отношения на новый и высокий уровень и решили активизировать сотрудничество в широком спектре областей, включая инфраструктуру», ожидается, что эта дорога протяженностью 47 км и с расчетной скоростью в 200 км/ч обеспечит расширение объемов торговли между Китаем и Вьетнамом²²⁰. Приморские порты между двумя странами соединены автомагистралями, а высокоскоростная железная дорога Китая, проложенная до приграничных городов Вьетнама, вскоре будет продлена до портовых городов Вьетнама²²¹. 24 декабря 2023 г. официальная делегация специалистов вьетнамского железнодорожного бюро (Vietnamese railway bureau) посетила Государственное управления железных дорог КНР (China's National Railway Administration), а также корпорацию CRRC Changchun Railway Vehicles Co. Вьетнамская делегация ознакомились с технологиями скоростных поездов, развивающих скорость в 350 км/ч и 160 км/ч, и выразила желание принять участие. в разработке технико-экономического обоснования проектов железных дорог во Вьетнаме и выразило признательность готовности участия китайских компаний в строительстве ВСЖД Север-Юг во Вьетнаме, которая в будущем станет

²¹⁸*Chu Daye*. Fangdong Railway, bordering Vietnam, connected to China's railway network. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304333.shtml> (дата обращения: 22.12.2023).

²¹⁹*Shi Ruipeng, Zhao Ruinan*. Rail service to boost exchanges between China, Vietnam. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202312/28/WS658cd3f2a31040ac301a9e8c.html> (дата обращения: 15.01.2024).

²²⁰China, Vietnam agree to upgrade broad cooperation, expand existing rail links. China, Vietnam agree to upgrade cooperation, expand existing rail links. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303639.shtml> (дата обращения: 04.03.2024).

²²¹*Huang Dongri, Zhao Juecheng, Li Aixin*. Enormous potential in economic and trade cooperation between China and Vietnam. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303346.shtml> (дата обращения: 25.12.2023).

составной частью ПЖМ ²²². В 16-страничном совместном заявлении, опубликованном 13 декабря 2023 г., Китай и Вьетнам согласились расширить свои стратегические связи, реализуя план сотрудничества, связывающий вьетнамский план развития «Два коридора, один экономический круг» с китайской инициативой «Пояс и путь». Как заявил директор Центра исследований Юго-Восточной Азии Китайской академии общественных наук Сюй Липин (Xu Liping, director of the Center for Southeast Asian Studies at the Chinese Academy of Social Sciences), «Укрепление сотрудничества в области железнодорожного сообщения отвечает интересам Китая и Вьетнама, и их совместное заявление указывает на то, что обе стороны достигли консенсуса по этому ключевому вопросу». В совместном заявлении перечисляются несколько железнодорожных проектов и инициатив, в том числе обновление двустороннего соглашения о развитии железнодорожного сообщения между двумя странами, заключенного в 1992 г.²²³, а также ускорение строительства железной дороги стандартной колеи Лаокай – Ханой – Хайфон (standard-gauge railway Lao Cai - Hanoi - Hai Phong), активизация проектных работ по железнодорожной магистрали стандартной колеи Донг Данг (standard-gauge railway line Dong Dang), соединяющей города Ханой, Монг Кай,²²⁴ Халонг и Хайфон (Hanoi, Mong Cai,

²²²*Chu Daye*. Fangdong Railway, bordering Vietnam, connected to China's railway network. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304333.shtml> (дата обращения: 17.12.2023).

²²³Китайские эксперты рассматривают этот шаг как конец многолетних колебаний Вьетнама по поводу того, будет ли предпочтительнее соединяться с Китаем с помощью железнодорожной сети стандартной колеи, которая отличается от метровой железнодорожной сети Вьетнама. Сюй Липин отметил, что «Почти год спустя новое совместное заявление указывает на то, что некоторые первоначальные работы, такие как проектные работы, завершены, а бюджетные средства, вероятно, найдены». Китайские аналитики полагают, что это событие произошло после того, как опыт Китая в инфраструктурных проектах был признан во Вьетнаме благодаря успешному запуску китайско-лаосской железной дороги, а также бесперебойной работе первого городского легкорельсового транспорта во Вьетнаме (China, Vietnam agree to upgrade broad cooperation, expand existing rail links. China, Vietnam agree to upgrade cooperation, expand existing rail links. URL: <https://www.global-times.cn/page/202312/1303639.shtml> (дата обращения: 24.12.2023).

²²⁴КПП Монг Кай на границе между Вьетнамом и Китаем является самым крайним на северо-восточном участке вьетнамской границы и расположен в 327 км от Ханоя (пров. Куангнинь/Quang Ninh province) и в 600 км от китайского города Хайкоу (пров. Хайнань). С вьетнамской стороны к КПП Монг Кай подходит национальная автомагистраль №18.

Ha Long, Hai Phong). Две страны также договорились ускорить строительство других приграничных инфраструктурных проектов, включая строительство автомобильного моста через реку Красная²²⁵ в приграничных районах Батхат (Вьетнам) и Ба Сай (Китай) (Bat Xat, Ba Sai border areas)²²⁶. В 2024 г. объем двусторонней торговли Китая и Вьетнама достиг 260,65 млрд долл., что на 13,5% больше по сравнению с 2023 г., а объем перевозок контейнеров по маршруту Китай-Вьетнам составил 19670 ед., что на 1153% больше по сравнению с 2023 г.²²⁷

13 октября 2023 г. первый грузовой поезд, обслуживающий новый маршрут, соединяющий муниципалитет Чунцин на юго-западе Китая и страны АСЕАН прибыл в Паданг Бесар (Padang Besar)²²⁸, расположенный на севере штата Перлис в Малайзии. Время в пути грузового состава составило 13 дней, а до открытия этого маршрута доставка грузов занимала около 25 дней, поскольку экспортные товары нужно было сначала отправлять в Шанхай из других регионов страны сначала через реку Янцзы, а затем доставлять их в Паданг-Бесар морским транспортом. Теперь, используя Международный сухопутно-морской торговый коридор, крупный международный логистический проект, в котором участвуют Китай и его торговые партнеры и стран АСЕАН, время логистики из внутренних провинций в Малайзию сокращается примерно вдвое²²⁹. По данным

²²⁵Красная река (вьет. Хонгха (Красная), кит. Юаньцзян/Yuanjiang) - река длиной 1183 км, протекающая на юге Китая и севере Вьетнама, формирует около 80 км водной границы, между КНР и Вьетнамом. Исток реки находится в горах около г. Дали (пров. Юньнань), и, протекая преимущественно на юго-восток, Красная река проходит через вьетнамскую провинцию Лаокай, города Ханой и Хайфон и впадает в залив Бакбо.

²²⁶China, Vietnam agree to upgrade broad cooperation, expand existing rail links. China, Vietnam agree to upgrade cooperation, expand existing rail links. URL: <https://www.global-times.cn/page/202312/1303639.shtml> (дата обращения: 24.12.2023).

²²⁷*Ma Jingjing*. China, Vietnam pledge to ramp up economic co-op. Closer partnership aids regional integration, prosperity: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1327158.shtml> (дата обращения 28.01.2025).

²²⁸Паданг Бесар – пограничный город на севере Перлиса, самого северного штата Малайзии. Пограничный переход Паданг Бесар является единственным прямым железнодорожным сообщением между Малайзией и Таиландом.

²²⁹*Chen Qingqing, Bai Yunyi*. Future development of BRI ambitious, showcases China's leadership on global stage: Malaysian official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1300205.shtml> (дата обращения: 26.10.2023).

оператора, грузовые поезда, курсирующие по этому маршруту, отправляются с железнодорожного вокзала Туаньцзэкунь в Чунцине, направляются в столицу Лаоса Вьентьян по Китайско-лаосской железной дороге, затем следуют по железнодорожному маршруту в Таиланде и достигают КПП Паданг Бесар на севере малазийско-тайландской границы, который является железнодорожным пограничным переходом между двумя странами²³⁰.

11 июля 2024 г. грузовой экспресс, которым управляет малазийская железнодорожная компания КТМВ, проехав через Таиланд и Лаос, завершил 14-дневную поездку из Чунцина, вернувшись в Куала-Лумпур, Малайзия. В настоящее время компания КТМВ планирует совершать два-три рейса в месяц. Чин Ю Син, президент Малазийского центра стратегических исследований (Chin Yew Sin, president of the Malaysia Strategy Research Center), заявил, что «Грузовой экспресс АСЕАН улучшит как внутри-региональные связи между странами АСЕАН, так и внешние связи с Китаем». По его словам, для АСЕАН важно развивать Паназийскую железнодорожную магистраль, отметив ее экономическую эффективность по сравнению с воздушным или морским транспортом. По оценкам Сина, «Использование Паназийской железнодорожной магистрали сократит транспортные расходы между Малайзией и Китаем на 30%».²³¹

По состоянию на 2022 г. общая протяженность железных дорог Таиланда составляла около 5,6 тыс. км, причем, большая часть из них была построена более 100 лет назад, а оборудование железнодорожной транспортной системы страны относительно устарело. Некоторые участки будущей ВСЖД будут проходить параллельно тайландской железной дороге метровой колеи, по которой поезда двигаются со скоростью от 50 до 60 км/ч. После постройки

²³⁰Chongqing, SE Asia link freight route. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-06/14/content_87423595.htm (дата обращения: 06.08.2023).

²³¹China to drive pan-Asia rail development. Strategic efforts especially benefiting connectivity among ASEAN members. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202408/08/WS66b426bca3104e74fddb9062.html> (дата обращения: 17.09.2024).

ВСЖД Китай-Таиланд станет первой высокоскоростной железной дорогой стандартной колеи в Таиланде с расчетной скоростью пассажиров 250 км/ч.²³² С целью развития железнодорожной инфраструктуры Таиланда, в конце 2021 г. КНР и Таиланд подписали договор о совместном строительстве современной высокоскоростной железной дороги за пределами Китая, которая станет развитием нового флагманского проекта «Пояс и путь» в странах АСЕАН и превратиться в важный сегмент будущей ПЖМ. Ранее, в октябре 2020 г., Таиланд и КНР подписали контракт на предоставление Китаем в рамках строительства первого участка ВСЖД комплекта технических средств, используемых для регулирования и обеспечения безопасности движения поездов (устройства сигнализации, централизации и блокировки), продажу подвижного состава для ВСЖД, обучение персонала и обеспечение эксплуатации и технического обслуживания первого участка железнодорожного пути. Железная дорога является первой в Таиланде, при строительстве которой будут использоваться китайские стандарты проектирования высокоскоростных железных дорог и который финансируется самой принимающей страной²³³. Согласно плану строительства, которое было запущено в начале 2022 г., реализация проекта была разделена на две фазы. Первый этап проекта общей протяженностью около 252,3 км предполагает соединение Бангкока и г. Накхонратчасима (Nakhon Ratchasima, по-тайски, Корат), являющегося воротами в северо-восточный Таиланд. Объем финансирования строительства первого участка ВСЖД Китай-Таиланд определен в размере 179 млрд бат (5,85 млрд долл), а запуск участка в эксплуатацию запланирован на 2026 г.²³⁴

²³²Li Xuanmin, Zhao Juecheng. Decade of BRI development brings ASEAN dream closer. Trans-Asian Railway network taking shape, demonstrates China's global vision on promoting win-win cooperation, common development. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202308/1296466.shtml> (дата обращения: 29.08.2023).

²³³Thailand to promote early opening of railways connecting with China: Thai official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303183.shtml> (дата обращения: 02.01.2024).

²³⁴Li Xuanmin, Zhao Juecheng. Decade of BRI development brings ASEAN dream closer. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202308/1296466.shtml> (дата обращения: 11.09.2023).

Второй этап, общей протяженностью около 356 км, позволит продлить магистраль до г. Нонгкхай - важного приграничного торгового города на северо-востоке Таиланда, расположенного на р. Меконг. важного приграничного торгового города на северо-востоке Таиланда. Здесь действует автомобильно-железнодорожный мост, соединяющий Таиланд с Лаосом, причем Вьентьян, столица Лаоса, расположен всего в 20 км от этого моста (автомобильное движение по мосту было запущено в 1994 г., а железнодорожные перевозки между городами Нонгкхай (Таиланд) и Тханаленг (Лаос) стали осуществляться с 2009 г.). Окончание работ на втором этапе строительства ВСЖД в Таиланде ознаменует тот факт, что железнодорожная магистраль «Китай-Таиланд» общей протяженностью 873 км соединится с железной дорогой «Китай-Лаос», и сформирует важную железнодорожную артерию, соединяющую Китай, Лаос и Таиланд (Куньмин-Бангкок).²³⁵ В начале 2023 г. основной подрядчик строительства (Китайская государственная строительная и инженерная корпорация/CSCEC) сообщил, что строительство первой фазы магистрали завершено на 20%, а после завершения всех строительных работ первой фазы, путь от Бангкока до Накхонратчасимы займет всего 90 минут по сравнению с нынешними 4,5 часами²³⁶. Строительные работы, которые в настоящее время ведутся, включают возведение мостов, прокладку железнодорожного полотна, строительство туннели и зданий станций, и, согласно заявлению генерального менеджера таиландского филиала China Railway Design Group Co, «ожидается, что первая фаза проекта железной дороги Китай-Таиланд будет завершена в 2027 г., а второй этап будет закончен примерно через 3 - 4 года после первого этапа, или между 2029 и 2030 гг., внося, тем самым, значительный вклад в развитие торговых отношений между Китаем и Таиландом». По прогнозам

²³⁵ Thailand to promote early opening of railways connecting with China: Thai official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303183.shtml?id=11> (дата обращения: 16.03.2024).

²³⁶ Yan Han. SE Asia trade prospects to get boost. Upgraded China-ASEAN ties unlock more opportunities for businesses. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202410/14/WS670c63c4a310f1265a1c75bb.html> (дата обращения: 17.10.2024).

базирующегося в Бангкоке Исследовательского центра Kasikorn (KResearch), будущая железнодорожная магистраль позволит сократить расходы на наземные перевозки примерно на 20% и сократить стоимость транспортировки грузов на 30%, а время транспортировки грузов по сравнению с автомобильным транспортом примерно на 50%, а после завершения строительства высокоскоростной железной дороги Китай-Лаос-Таиланд время поездки по маршруту Куньмин-Бангкок будет составлять всего 15 часов, стоимость перевозки грузов сократится на 50%, а время транспортировки уменьшится на 70%.²³⁷ Инженеры China Railway Group (материнской компании China Railway Engineering Corporation) отмечали, что «После завершения строительства ВСЖД Китай-Лаос-Таиланд значительно возрастут объемы торговли не только между тремя странами, но и за пределами их границ, и не в последнюю очередь потому, что Таиланд и Лаос в декабре 2021 г. договорились построить больше объектов инфраструктуры с помощью китайских компаний, включая два новых моста через реку Меконг²³⁸.

Поскольку ширина железнодорожной колеи в Лаосе и Таиланде разная, то в предыдущие годы грузовые составы, следующие транзитом между двумя странами, совершали остановку на границе и выгружали грузы на грузовики, которые их затем перевозили по автомобильному мосту, называемому «мост лаосско-тайской дружбы». ²³⁹ 1 июля 2022 г. во Вьентьяне была введена в эксплуатацию станция с путями разной ширины колеи (которая представляет собой место стыка железных дорог Лаоса и Таиланда), на которой вагонный парк с Лаосской магистрали может перейти на сеть железных дорог Таиланда с другой

²³⁷ Thailand to promote early opening of railways connecting with China: Thai official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303183.shtml?id=11> (дата обращения: 30.12.2023).

²³⁸ Thailand to promote early opening of railways connecting with China: Thai official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303183.shtml> (дата обращения: 23.12.2023).

²³⁹ Furthering China-Thailand railway cooperation a win-win option: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1300060.shtml> (дата обращения: 08.11.2023).

шириной колеи²⁴⁰. По сообщению компании China Railway Kunming Group Co., Ltd., 7 февраля 2023 г. международный грузовой поезд, груженный 19 контейнерами с 280 т свежих отправился с центральной железнодорожной станции Куньмин (пров. Юньнань) в Бангкок (Таиланд), что ознаменовало успешный запуск прямых железнодорожных перевозок по маршруту Китай – Лаос – Таиланд в обоих направлениях²⁴¹. Грузовой состав прибыл на станцию Вьентьян в Лаосе, где произвел перевалку грузов, а затем отправился в Бангкок, куда прибыл через 55 часов после отправления из Китая, что примерно на сутки быстрее, чем при осуществлении железнодорожно-автомобильных интермодальных перевозок и, при этом, стоимость транспортировки грузов снизилась более чем на 20%.²⁴²

Во время визита премьер-министра Камбоджи Хун Сена в Китай (9 - 11 февраля 2023 г.) в связи с началом «Года камбоджийско-китайской дружбы» и 65-летием установления дипломатических отношений между КНР и Камбоджей, обсуждался вопрос о начале строительства ВСЖД, которая соединит столицу Камбоджи Пномпень (Phnom Penh) и столицу провинции Бантеймеантьей (Banteay Meanchey province) город Пайопэт (Païoret), расположенный на границе с Таиландом²⁴³. В совместном заявлении, опубликованном 11 февраля 2023 г., Китай пообещал оказать поддержку на начальном этапе камбоджийского железнодорожного проекта, включая планирование, проектирование и технико-экономическое обоснование. В совместном заявлении было отмечено, что «обе стороны надеются на скорейшее соединение железнодорожной сети Камбоджи с

²⁴⁰ *Li Yingqing*. Train link creates great range of prospects, win-win cooperation. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202211/29/WS63856734a31057c47eba19c6.html> (дата обращения: 22.12.2022); *Kouqing Li, C. Keobounphanh, N. Inayosh*. Railways help landlocked Laos embark a journey beyond borders. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/11/WS63bdf95da31057c47eba8d85.html> (дата обращения: 11.02.2023).

²⁴¹ New train builds efficiency for China-ASEAN biz. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-02/09/content_85096969.htm (дата обращения: 01.03.2023).

²⁴² China-Laos-Thailand round-trip freight train launched from China's Yunnan. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0208/c90000-10205019.html> (дата обращения: 10.02.2023).

²⁴³ *Kin Phea*. Cambodia-China ties an ironclad role model. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e5ad68a31057c47ebae112.html> (дата обращения: 14.02.2023).

железнодорожной магистралью Китай-Лаос-Таиланд»²⁴⁴. В конце 2023 г. китайская компания China Railway Group Limited (CREC) разработала технико-экономическое обоснование строительства высокоскоростной железной дороги, которая станет составной частью Паназиатской железнодорожной магистрали (ПЖМ), причем соответствующие министерства двух стран согласовали условия льготного кредита, который предоставят китайские банки²⁴⁵. После визита премьер-министра Камбоджи Хун Сена в Китай, министр общественных работ и транспорта Камбоджи Сан Чантол (Sun Chanthol) заявил, что правительство Камбоджи ведет переговоры с китайской компаниями China Railway Group Limited и China Road & Bridge Corp (CRBC) о строительстве первой в стране ВСЖД протяженностью 382 км, общая стоимость которой может составить примерно 4 млрд долл. (планируется, что поезда будут двигаться с расчетной скоростью от 160 до 200 км/ч). Техничко-экономическое обоснование проекта ВСЖД, которая станет составной частью Паназиатской железнодорожной магистрали, было подготовлено китайской компанией CREC и предполагает строительство 33 станций и ряда мостов, под которыми будут проходить около 300 дорог²⁴⁶. Предполагаемый бюджет проекта в размере 4 млрд долл. включает в себя прокладку железнодорожного полотна, строительство станций, мостов и покупку скоростного подвижного состава. Специалисты компании China Road & Bridge Corp отмечают, что «ВСЖД в Камбодже станет третьей веткой ПЖМ и обеспечит связь между центральным маршрутом (в Сингапур) и восточным маршрутом (через Вьетнам) и, в конечном итоге, может соединиться с вьетнамским городом Хошимин. ВСЖД в Камбодже обеспечит Лаосу, не имеющего выхода к морю, но который уже является важнейшим сухопутным

²⁴⁴ Chu Daye. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml> (дата обращения: 27.02.2023).

²⁴⁵ Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1285149.shtml> (дата обращения: 27.12.2023).

²⁴⁶ BRI powering development across the world. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202310/17/WS652dd716a31090682a5e8e1b.html> (дата обращения: 02.11.2023).

транспортным узлом, доступ к морским портам в Камбодже и Таиланде, что позволит значительно увеличить объемы экспортных поставок Лаоса»²⁴⁷.

В конце марта 2023 г. министр транспорта Малайзии Энтони Локе (Anthony Loke) в преддверии своего визита в КНР заявил, что Малайзия, Китай и Сингапур рассматривают возможность достижения трехстороннего соглашения по реализации проекта строительства ВСЖД, который разрабатывался в период с 2016 по 2023 гг.²⁴⁸ По мнению экспертов шанхайского Университета транспорта, «Малайзия и Сингапур выиграют от этого проекта, поскольку будут связаны с Европой железнодорожным сообщением, которое является более гибким, чем морские перевозки, причем Китай может сыграть ключевую роль, учитывая его проверенные технологии и предлагаемую стоимость проекта строительства ВСЖД».²⁴⁹ Планируется, что высокоскоростная железнодорожная магистраль от Куала-Лумпура до Сингапура (Lumpur–Singapore high-speed rail) протяженностью 350 км и стоимостью от 50 до 60 млрд ринггитов (около 10 млрд долл.) станет заключительным отрезком ПЖМ, который будет проходить вдоль побережья Западной Малайзии от станции Bandar Malaysia (Малайзия) до станции Jurong East (Сингапур) с остановками в таких крупных малазийских городах, как Малакка Селангор, Джохор Бару, Сембилан²⁵⁰ и сократит время в пути между Сингапуром и Куала-Лумпуром с нескольких часов до получаса²⁵¹.

²⁴⁷ *Chu Daye*. Cambodia seeks investors for first high-speed railway, budgeted at \$4b. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285963.shtml> (дата обращения: 23.02.2023).

²⁴⁸ *Li Xuanmin, Tu Lei*. China, Singapore expected to expand depth, scope of BRI cooperation on PM Lee's visit URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288300.shtml> (дата обращения: 05.04.2023); *Chen Qingqing, Bai Yunyi*. Future development of BRI ambitious, showcases China's leadership on global stage: Malaysian official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1300205.shtml> (дата обращения: 18.10.2023).

²⁴⁹ *Chu Daye*. Closer cooperation between China, Malaysia may help revive Kuala Lumpur–Singapore high-speed railway project: experts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1288110.shtml> (дата обращения: 25.03.2023).

²⁵⁰ *Chen Qingqing, Bai Yunyi*. Future development of BRI ambitious, showcases China's leadership on global stage: Malaysian official. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1300205.shtml> (дата обращения: 07.11.2023).

²⁵¹ China's Belt and Road Initiative continues to drive mega projects in Malaysia in 2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201812/21/WS5a3b47a5a31008cf16da2a33.html> (дата обращения: 19.09.2020).

Развитие сети Паназиатских автомобильных дорог (ПАД)

Расширение сети скоростных железных дорог стран АСЕАН идет параллельно с расширением сети Паназиатских автомобильных дорог (ПАД), которая проходит из Чунцина в страны АСЕАН через ГЧАР и провинцию Юньнань по трем коридорам, которые соединяют приграничный город Хэкоу с Ханоем (Вьетнам), а приграничный г. Мохань с Вьентьяном (Лаос), Бангкоком (Таиланд), Сингапуром и г. Янгун (Мьянма). Трансграничные автомобильные перевозки в рамках Нового международного сухопутно-морского торгового коридора были запущены в апреле 2016 г., благодаря чему удалось наладить быструю и своевременную доставку грузов, стимулируя развитие внешнеторговых связей между западными регионами Китая и странами АСЕАН. До запуска трансграничного автомобильного грузового сообщения по ПАД, грузы из западных провинций КНР доставлялись в страны АСЕАН водным транспортом, на что требовалось около месяца²⁵². Сегодня, для того чтобы доставить товары автомобильным транспортом из ЭКЧЧ до Ханоя, требуется около 45 часов, до Вьентьяна или Бангкока - около 4 дней (2,8 тыс. км), до Сингапура - около 7 дней²⁵³.

Развитие сети Паназиатских автомобильных дорог

²⁵²China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.global-times.cn/page/202304/1288378.shtml> (дата обращения: 10.04.2023).

²⁵³ Highway service speeds up link between ASEAN, western China. URL: https://www.bjreview.com/Latest_Headlines/202012/t20201207_800229170.html (дата обращения: 10.04.2023).



Источник: BRI powering development across the world. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202310/17/WS652dd716a31090682a5e8e1b.html> (дата обращения: 28.12. 2023).

Новый международный автомобильный транзитный коридор - это торговый и логистический коридор, совместно построенный административными единицами провинциального уровня западного Китая и странами АСЕАН, который к началу апреля 2023 г. насчитывал 11 трансграничных автомобильных маршрутов, которые связывали провинции Западного Китая с более чем 40 зарубежными распределительными складами, действующими в 30 городах стран АСЕАН, причем с момента введения в действие этого коридора в апреле 2016 г. и до 2023 г. в общей сложности было

совершено более 12 тыс. грузовых рейсов²⁵⁴, которыми в страны АСЕАН было доставлено товаров на сумму более 7,3 млрд юаней²⁵⁵.

В рамках программы упрощения перевозок в Субрегионе «Большой Меконг» (Great Mekong Subregion/GMS)²⁵⁶, было запущено международное автомобильное транспортное сообщение между портовым городом Циндао (пров. Шаньдун) и столицей Таиланда Бангкоком. 10 ноября 2024 г. с таможенного склада в порту Циндао грузовик с сельскохозяйственной продукцией отправился по маршруту протяженностью около 4,4 тыс. км. Грузовик пересек китайско-лаосскую границу через КПП Мохань, проехал через Лаос и через 7 дней прибыл в Бангкок. Транспортное средство, имеющее разрешение на международные автомобильные перевозки GMS и свидетельство о временном въезде, освобождается от уплаты таможенных пошлин и гарантий при пересечении границ стран GMS. По данным таможни Циндао, такое транспортное средство может свободно пересекать границы между странами GMS по обозначенным маршрутам, при этом контейнер больше не нужно перегружать на другой грузовик. Эксперты логистической компании Qingdao Baiwei Auto Transportation Co., Ltd. отметили, что «эта услуга позволяет экономить время и средства и делает таможенные процедуры более удобными»²⁵⁷.

Выводы к параграфу 2.2.

Новый МТК стал ключевым проектом для ГЧАР, направленным на интеграцию в новую модель развития, при этом регион активно совершенствует систему сотрудничества со странами, расположенными вдоль коридора, и разрабатывает «четыре плана действий», в том числе по увеличению пропускной

²⁵⁴ Cargo volume via land-sea trade corridor highways sees robust growth in January. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/10/WS63e608c2a31057c47ebae279.html> (дата обращения: 25.06.2023).

²⁵⁵ Cargo volume via land-sea trade corridor highways sees robust growth in January. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0210/c90000-10206195.html> (дата обращения: 10.04.2023).

²⁵⁶ В состав GMS входят Китай, Мьянма, Лаос, Таиланд, Камбоджа и Вьетнам.

²⁵⁷ GMS intl road transport service connects Qingdao, Bangkok. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-11/10/content_117537176.htm (дата обращения: 12.11.2024).

способности коридора и повышению грузооборота портов залива Бейбу одновременно с увеличением объема китайского экспорта в страны АСЕАН. В качестве ключевого инфраструктурного канала на юго-западе Китая, порты залива Бейбу стали важным каналом трансграничной торговли между западными административными единицами провинциального уровня и странами АСЕАН, а связанный со странами АСЕАН по суше и по морю, Гуанси-Чжуанский автономный район становится важнейшим сухопутно-морским каналом логистического сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН, играя активную роль в стабильности региональных производственных цепочек и цепочек поставок. Создание нового МТК для связи с сетью грузовых перевозок в странах АСЕАН еще больше укрепит региональную транспортную интеграцию в рамках инициативы «Пояс и путь».

Помимо МТК, Китай активно развивает сеть ПЖМ. Новая железная дорога Чэнду-Куньмин является ключевым проектом Стратегии развития западных административных единиц провинциального уровня КНР, а также важной частью железнодорожной сети, связывающей юго-западный регион Китая со странами АСЕАН, которая направлена на усиление региональной экономической интеграции и расширение экономических связей Китая со странами АСЕАН. Динамичное развитие региональных транспортных коридоров и активное участие Китая и стран АСЕАН в международной торговле, будут способствовать росту экономической активности в регионе, диверсификации национальных экономик стран Ассоциации. Можно утверждать, что в определённой степени, это может улучшить позиции Китая в экспорте высокотехнологичной продукции, а страны АСЕАН, в свою очередь, получают быстрые, надёжные и эффективные каналы доставки своих товаров - таким образом, будет достигнут максимальный синергетический эффект для Китая и стран АСЕАН в области развития региональной торговли. Более того, успешная реализация рассматриваемых проектов станет ещё одним шагом на пути к созданию более устойчивой, сбалансированной и многополярной структуры мировой экономики.

Строительство при помощи китайских компаний ПЖМ и других объектов инфраструктуры в странах АСЕАН генерирует мультипликативный эффект в отраслях экономики стран АСЕАН, укрепляет региональную связность, стимулирует создание новых рабочих мест, увеличивает объем взаимного товарооборота Китая со странами Ассоциации, а также позволяет странам АСЕАН в полной мере реализовывать национальные стратегии экономического развития.

Российская Федерация также получает выгоду от развития МТК и прокладки Паназиатской железнодорожной магистрали. В июле 2022 г. грузовой состав компании China Railway Special Cargo Logistics выехал со станции Юзуй в Чунцине, совершая первый пилотный рейс в Москву. Время доставки грузов, произведенных в Китае и странах АСЕАН, из Чунцина в Москву сократилось до 18 дней по сравнению с 35 днями при морских перевозках, причем существует возможность продления этого маршрута в обратном направлении до стран АСЕАН. Для грузов, отправленных из Москвы в Китай через КПП Маньчжоули-Забайкальск, а затем отправленных из Китая в Таиланд через китайский КПП Мохань и далее по ПЖМ, составило всего 15 дней, что на 20 дней быстрее, чем при традиционных морских перевозках из российских дальневосточных портов. Следует отметить, что это были пилотные грузовые отправления и соответствующим российским и китайским железнодорожным ведомствам следует увеличивать объемы грузоперевозок по этим двум континентальным маршрутам.

2.3. Двусторонние проекты в области развития транспортной инфраструктуры стран АСЕАН

2.3.1. Китай–Лаос

В 2024 г. исполнилось 15 лет всеобъемлющему стратегическому партнерству между Китаем и Лаосом. В октябре 2023 г. лидеры двух стран подписали новый пятилетний план действий по построению китайско-лаосского сообщества с общей судьбой, что придало новый импульс дальнейшему развитию двусторонних связей, особенно в области развития совместной

инфраструктурной сети²⁵⁸. **Высокоскоростная железная дорога Китай–Лаос (Куньмин–Вьентьян).** До открытия китайско-лаосской железной дороги в Лаосе была железная дорога протяженностью всего 3,5 км, по которой грузы доставлялись в Таиланд и обратно. На новой китайско-лаосской железнодорожной магистрали, построенной при финансовой и технологической помощи Китая и открытой для движения 3 декабря 2021 г., расположено 50 станций, по ней ежедневно курсируют 380 грузовых поездов, в том числе 70 международных грузовых поездов²⁵⁹. Грузовой поезд Lancang-Mekong Express развивает скорость 120 км/ч, отправляется с вокзала Ванцзяин Западный (Wangjiaying West Station) в Куньмине и преодолевает расстояние до Вьентьяна за 26 часов²⁶⁰.

Компания Laos-China Railway Co Ltd (LCRC) является совместным лаосско-китайским предприятием, со штаб-квартирой в столице Лаоса Вьентьяне и отвечающее за эксплуатацию лаосского участка железной дороги. С момента открытия железной дороги, компания LCRC активно совершенствует организацию перевозок, оптимизирует грузовое обслуживание и обеспечивает эффективную и бесперебойную транспортировку внешнеторговых грузов. Компания LCRC провела маркетинговые исследования рынка грузовых и пассажирских перевозок, разработала нормативный график движения пассажирских поездов, провела планирование, организацию и учет перевозок транзитных грузов, открыла движение международного грузового поезда Lancang-Mekong Express между Китаем и Лаосом, что повысило эффективность таможенного оформления грузов. Компания LCRC также разработала требования, касающиеся процесса перевозки, а также создала зарубежные

²⁵⁸China, ASEAN countries reap fruits of high-quality development via Belt and Road cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1320884.shtml> (дата обращения: 19.11.2024).

²⁵⁹Ji Jing. China-Laos Railway delivers economic benefits in first month. URL: http://www.bjreview.com/World/202201/t20220105_800271968.html (дата обращения: 11.03.2023).

²⁶⁰China-Thailand railway to provide new momentum for regional economy and trade. Construction underway in building a trans-Asian transportation network for a community with a shared future. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279801.shtml> (дата обращения: 20.11.2022).

пункты возврата контейнеров в городах Лаем-Чабанг и Бангкок в Таиланде, Хошимин и Хайфон во Вьетнаме²⁶¹.

По данным China Railway, с момента запуска в эксплуатацию китайско-лаосской железнодорожной магистрали и до апреля 2025 г. по железной дороге проследовало более 12 тыс. грузовых поездов, было перевезено в общей сложности 40 млн пассажиров и 56 млн т грузов, включая 13 млн т трансграничных грузов²⁶². За этот период более 480 тыс. пассажиров из 112 стран воспользовались услугой магистрали для поездок между двумя городами,²⁶³ а количество ежемесячных международных пассажирских поездок по этому маршруту выросло с примерно 800 тыс. до 2 млн человек. На китайском участке железной дороги среднесуточное количество пассажирских поездов увеличилось с 35 в начальный период до 51 в 2023 г., при этом ежедневный объем пассажирских перевозок вырос с 20 тыс. до пиковых 103 тыс. человек. Среднесуточное количество пассажирских поездов, обслуживаемых лаосским участком, увеличилось с четырех до 12, при этом количество ежедневно перевозимых пассажиров выросло с 720 до пиковых 13 тыс. человек²⁶⁴.

Внедрение инновационных технологий, таких как железнодорожное оборудование для проверки крупных контейнеров H986, применение радаров, средств индукционного контроля, приборов для обнаружения радиации, значительно повысило эффективность таможенного надзора и увеличило скорость таможенного оформления. Основная продукция, экспортируемая в Китай, включала фрукты, железную руду и каучук, тогда как товары, экспортируемые из Китая в Лаос, представляли собой в основном

²⁶¹ *Ji Jing*. Cross-border passenger train service launched to connect China and Laos. URL: https://www.bjreview.com/China/202304/t20230423_800329184.html (дата обращения: 25.04.2023).

²⁶² Yunnan leads as inland opening-up hub. URL: <https://investinchina.chinaservice-sinfo.com/s/202403/29/WS66064da2498ed2d7b7eaab91/yunnan-leads-as-inland-opening-up-hub.html> (дата обращения: 04.04.2024).

²⁶³ China-Laos Railway handles over 9,000 cargo trains. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-03/20/content_117072909.htm (дата обращения: 23.04.2024).

²⁶⁴ China-Laos Railway vivid illustration of regional co-op, shared prosperity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202503/1331252.shtml> (дата обращения: 01.04.2025).

высокотехнологичную продукцию, такую как механическое и электронное оборудование, а также электромобили, литиевые батареи и солнечные панели²⁶⁵. Китайско-лаосская железная дорога обеспечивает Лаосу, стране не имеющей выхода к морю, не только возможность превращения в один из крупнейших региональных логистических узлов в ЮВА, но и позволяет построить новый логистический коридор между Китаем и остальными странами АСЕАН, сокращая время в пути для грузовых поездов, связывающих Куньмин и Вьентьян, всего до 10 часов, включая время таможенного оформления²⁶⁶. Железная дорога Китай-Лаос способствовала сокращению затрат на перевозку грузов внутри Лаоса на 35-40%.²⁶⁷ В 2024 г. году зона развития Вьентьян-Сайсетта (Vientiane-Saysettha Development Zone), расположенная вдоль железной дороги Китай-Лаос, привлекла 154 предприятия из девяти стран, включая Китай, Японию, Малайзию, Вьетнам, Таиланд и США, с годовым объемом производства, превышающим 2 млрд долл.²⁶⁸

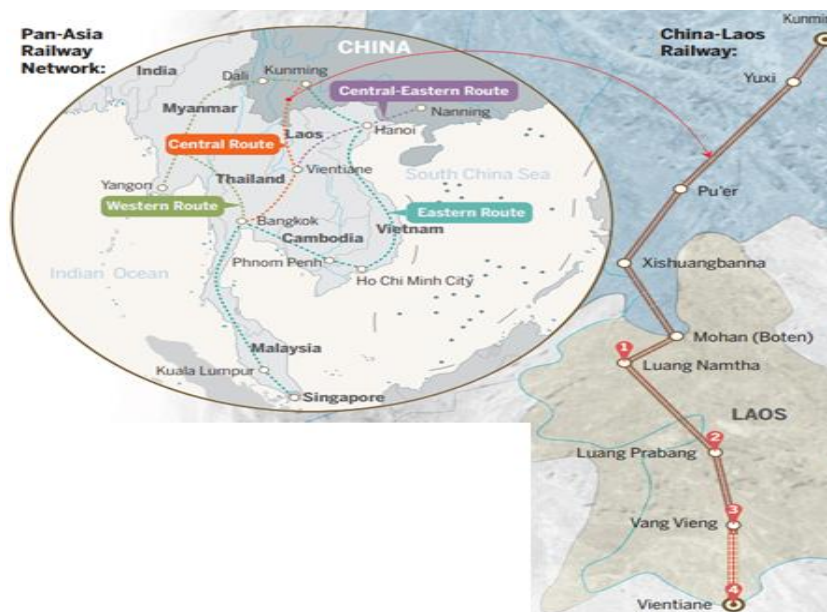
Железнодорожная магистраль Китай-Лаос

²⁶⁵ China-Laos Railway builds on momentum in new year as cargo and passenger numbers grow. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202402/1306924.shtml> (дата обращения: 18.02.2024).

²⁶⁶ China trades goods worth over \$100M via China-Laos Railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/06/content_77973596.htm (дата обращения: 08.05.2023).

²⁶⁷ Железная дорога Китай-Лаос стимулирует региональный экономический рост. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2024/1203/c31518-20249616.html> (дата обращения: 07.02.2025).

²⁶⁸ China-Laos Railway vivid illustration of regional co-op, shared prosperity. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202503/1331252.shtml> (дата обращения: 01.04.2025).



Источник: Li Yingqing. Train link creates a web of prosperity. URL: http://www.china-daily.com.cn/a/202208/31/WS630eb53aa310fd2b29e751e0_2.html (дата обращения: 03.04.2024).

На китайском участке магистрали за последние два года зафиксировано 20,46 млн пассажирских поездок, ежедневно в этот период курсировал в среднем 51 поезд, при этом ежедневный пиковый объем перевозки пассажиров составлял 83 тыс. человек. На лаосском участке за этот период было зафиксировано 3,74 млн пассажирских поездок, количество поездов, курсирующих каждый день, увеличилось с 4 до 10²⁶⁹, а ежедневный пиковый объем перевозки пассажиров 10197 человек²⁷⁰.

После завершения всех работ по прокладке железнодорожного участка Эмэй-Мяньнин, 26 декабря 2022 г. была запущена в эксплуатацию новая железная дорога Чэнду-Куньмин протяженностью 915 км, которая сократит время в пути между двумя городами до 7,5 часов, а время в пути между Чэнду и двумя другими крупными городами по пути Сичан - Паньчжихуа сократится до 3 и 5 часов соответственно²⁷¹. С проектной скоростью 160 км/ч поезда, следующие по новой магистрали, следуют через города Чэнду, Мэйшань,

²⁶⁹ Two years on, China-Laos Railway contributes to regional development. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1302927.shtml?id=11> (дата обращения: 10.04.2024).

²⁷⁰ China-Laos Railway boosts regional economy two years after launch. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1204/c90000-20105478.html> (дата обращения: 10.04.2024).

²⁷¹ Faster railway links Chengdu with Kunming. URL: http://www.china.org.cn/china/2022-12/26/content_85026819.htm (дата обращения: 04.02.2023).

Лэшань, Сичан, Ляншаньский автономный округ и г. Паньжихуа (пров. Сычуань) Китая, а также Чусюньский автономный округ и прибывают в г. Куньмин (пров. Юньнань). Из-за сложных геологических условий новая железная дорога была построена и открыта на разных участках в зависимости от инженерной сложности и потребности в поездках. Строительство последнего железнодорожного участка Эмэй-Мяньнин протяженностью 240 км началось в апреле 2016 г. с девятью станциями на маршруте и было завершено в конце 2022 г.²⁷² Железная дорога Чэнду-Куньмин вместе с международной грузовой линией Lancang-Mekong Express сокращает поездку между Чэнду и столицей Лаоса Вьентьяном с двух дней до 17 часов.

В июле 2023 г. после запуска экспресса Ланьцан-Меконг-Сычуань (Lancang-Mekong-Sichuan Express), поезда стали отправляться из провинции Районг (Rayong province) в Таиланде и следовать по китайско-лаосской железной дороге из Вьентьяна на международный железнодорожный вокзал в Чэнду, откуда они направлялись в столицу Венгрии Будапешт, расходясь оттуда по странам Европы²⁷³. Этот маршрут соединяет железную дорогу Китай-Лаос и грузовое сообщение Китай-Европа, сокращая время железнодорожного транзита до 15 дней²⁷⁴. Новая железная дорога Чэнду-Куньмин является ключевым проектом «Стратегии развития западных административных единиц провинциального уровня КНР», а также важной частью железнодорожной сети, связывающей юго-западный регион Китая со странами АСЕАН. По признанию руководства China Railway Group, «Открытие новой железной дороги Чэнду-

²⁷² New high-speed railway enters operation in China's Yunnan. URL: <https://www.global-times.cn/page/202212/1282046.shtml?id=11> (дата обращения: 17.05.2023).

²⁷³ Согласно данным таможенного управления Чэнду, в 2023 г. количество грузовых поездов Китай-Европа, отправляющихся из Чэнду, превысило 2,4 тыс. ед., при этом общий вес перевезенных товаров составил 1,19 млн т, а общая стоимость товаров достигла 46,39 млрд юаней (6,46 млрд долл.), что является рекордным показателем (China-Europe freight services in high demand. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/17/content_116946235.htm (дата обращения: 12.05.2024).

²⁷⁴ Wang Binlai, Jiang Feng, Qu Xinming. China vigorously advances construction of New International Land-Sea Trade Corridor. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1212/c90000-20109053.html> (дата обращения: 12.03.2023).

Куньмин не только улучшит железнодорожную сеть в юго-западном регионе страны и повысит пропускную способность железнодорожного транспорта, но и обеспечит увеличение объема транзитных грузов как в страны Евросоюза и Центральной Азии, так и страны АСЕАН»²⁷⁵.

Выводы к параграфу 2.3.1.

До появления китайско-лаосской железной дороги Лаос имел лишь железную дорогу протяженностью 3,5 км вдоль границы с Таиландом, поэтому новая железная дорога помогла Лаосу реализовать давнюю мечту стать - государством, имеющим выход к морю. Новая магистраль способствовала развитию транспорта, инвестиций, логистики и туризма, а также придала новый импульс экономическому развитию Лаоса. Кроме того, она позволяет построить новый логистический коридор между Китаем и остальными странами АСЕАН - Паназиатскую железнодорожную магистраль, которая усилит региональную связность и будет способствовать увеличению объема регионального товарооборота.

Китайско-лаосская железная дорога протяженностью 1035 км соединяет Куньмин в провинции Юньнань со столицей Лаоса Вьентьяном, является знаковым проектом регионального инфраструктурного сотрудничества в рамках инициативы «Пояс и путь», обеспечивает развитие региональной сети наземного транспорта в ЮВА и приносит пользу не только Лаосу, но и соседним странам АСЕАН. Железная дорога Китай-Лаос стимулирует рост доходов бюджета Лаоса за счет увеличения объемов транзитной транспортировки грузов стран АСЕАН. Магистраль также будет стимулировать региональную экономическую интеграцию, рост объемов ВВП стран АСЕАН, а также будет способствовать росту объемов внешней торговли между Россией, странами Европы и ЮВА.

2.3.2. Китай- Таиланд

Порт Таиланда Лаем Чабанг. В конце октября 2021 г. первая партия 15 автономных грузовиков Q-Truck на электрическом ходу прибыли в крупнейший

²⁷⁵ New Chengdu-Kunming Railway enters service. URL: <https://www.global-times.cn/page/202212/1282521.shtml> (дата обращения: 13.02.2023).

глубоководный порт Таиланда Лаем Чабанг для обеспечения погрузочно-разгрузочных работ в порту, построенный при помощи китайской компании China Communication Construction Co Ltd. Прибывшие из Шанхая беспилотные грузовики Q-Truck, произведенные китайской компанией Shanghai Westwell Information and Technology Company Ltd. и оснащенные системами искусственного интеллекта и беспроводной зарядки, стали использоваться при проведении погрузочно-разгрузочных работ на терминале D в порту Лаем Чабанг, причем они могли работать без остановок более 24 часов или преодолевать расстояние до 140 км на одной зарядке.

Грузовики были оборудованы 7-ю камерами слежения, радаром миллиметрового диапазона (который определяет местоположение объектов путем измерения отражения излучаемых радиоволн) и автоматическим навигатором, способны самостоятельно выбирать самый удобный маршрут перевозки контейнеров по портовой территории со скоростью 25 км/ч, причем они могли самостоятельно объезжать препятствия и избегать аварийных ситуаций благодаря встроенным системам экстренного торможения. Грузовики работали 24 часа в сутки, что обеспечило увеличение производительности терминала D порта Лаем Чабанг на 40%. В октябре 2023 г. в порту Лаем Чабанг на контейнерной площадке терминала D, крупнейшей глубоководной морской гавани Таиланда, работало уже 25 электрических беспилотных грузовиков Q-Truck, которые передвигались с помощью искусственного интеллекта, сенсоров, датчиков и навигационной системы GPS. С тех пор, как они появились в порту в 2021 г., они были интегрированы с существующим парком обычных грузовиков для перевозки контейнеров между причалом и грузовым двором. Новая партия автономных грузовиков Q-Trucks производится китайской компанией Shanghai Westwell Information and Technology Company Ltd., специализирующейся на разработке искусственного интеллекта для коммерческих и промышленных условий.

Выводы к параграфу 2.3.2.

В последние годы правительство Таиланда стремится превратить порт Лаем Чабанг в региональный транспортный узел, повышая производительность и безопасность морской гавани, одновременно снижая стивидорные затраты и внедряя экологичные решения. С помощью китайских компаний Таиланд преобразует ведущий тайский порт в региональный транспортный узел, повышая безопасность и эффективность терминала D, одновременно снижая затраты и предлагая более экологичные решения. За последние 25 месяцев парк Q-Trucks в порту Лаем Чабанг был задействован для ежедневных операций и успешно перевез более 150 тыс. контейнеров.

2.3.3. Китай- Индонезия

Высокоскоростная железная дорога Джакарта–Бандунг. В конце ноября 2022 г. завершилась пробная эксплуатация участка высокоскоростной железной дороги (ВСЖД), соединяющая столицу Индонезии Джакарту и ее четвертый по величине город Бандунг (столицу провинции Западная Ява)²⁷⁶. Испытательный участок пролегал между станцией Тегаллуар (Tegalluar Station) и литейным двором № 4, а скоростной поезд провел пробное тестирование, проверив несколько систем, включая дорожное полотно, пути, беспроводную связь, электроснабжение, устройства сигнализации, централизации и блокировки. Монета, поставленная на ребро, балансировала на подоконнике вагона поезда во время комплексной проверки и испытаний высокоскоростной железной дороги Джакарта-Бандунг 22 июня 2023 г. Монета не падала, даже когда поезд достиг проектной скорости 350 м. км/ч, а результат испытаний стал убедительным доказательством того, что железная дорога была полностью готова к эксплуатации²⁷⁷. Скоростные поезда были произведены китайской компании по производству подвижного состава корпорацией CRRC Changchun

²⁷⁶ 83,5 км из общей протяженности высокоскоростной магистрали были проложены по технологии укладки безбалластного полотна (с нулевым проседанием) с использованием передовой технологии, независимо разработанной китайскими компаниями - впервые эта инновационная китайская была применена в зарубежном проекте.

²⁷⁷ Trial operation of Jakarta-Bandung HSR successful. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-11/17/content_78523908.htm (дата обращения: 15.05.2024).

Railway Vehicles Co China Railway Corp. по китайским стандартам с учетом реальных условий эксплуатации в Индонезии²⁷⁸. ВСЖД проходит через внутренние районы провинции Западная Ява (West Java province) и имеет несколько остановок, включая остановки Халим (Halim), Караванг (Karawang), Падаларанг (Padalarang) и Тегаллуар (Tegalluar). 17 октября 2023 г., накануне Третьего Форума международного сотрудничества «Пояс и путь» (18 октября 2023 г.) первый скоростной поезд G1137 отправился со станции Халим (Halim Station) в Джакарте и дал старт официальной работе высокоскоростной железнодорожной магистрали Джакарта-Бандунг - первой ВСЖД в Индонезии и Юго-Восточной Азии, что ознаменовало вступление Индонезии в эру высокоскоростных железных дорог²⁷⁹. Строительство ВСЖД протяженностью 142,3 км осуществляли китайские компании China Railway Corp., China Communication Construction Co и PowerChina. Общая протяженность мостов ВСЖД составляет 61,5% от общей протяженности магистрали, на туннели приходится 11,7%, в то время как на открытое дорожное полотно занимает 26,8% протяженности ВСЖД²⁸⁰.

Охватывая потенциальное население в 40 млн человек, скоростная магистраль сокращает время в пути между Джакартой и Бандунгом с более чем 3 часов до примерно 40 минут при проектной скорости в 350 км/ч.²⁸¹ Запуск в эксплуатацию магистрали знаменует собой первый случай, когда китайская ВСЖД экспортируется за границу по комплексной цепочке поставок, что также считается знаковым проектом в рамках предложенной Китаем инициативы «Пояс и путь», а также связующим звеном между китайской инициативой и

²⁷⁸China-ASEAN cooperation under BRI to further strengthen despite US meddling. From railway to industrial park, the regional infrastructure development bears fruit under the BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202205/1265512.shtml> (дата обращения: 15.05.2024).

²⁷⁹ Jakarta-Bandung High-speed Railway starts official operation. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1018/c90000-20085654.html> (дата обращения: 27.11.2023).

²⁸⁰*Ma Chengguang, Zhuang Qiange*. Indonesia lauds landmark BRI project. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202312/07/WS6571176fa31090682a5f1d7e.html> (дата обращения: 20.05.2024).

²⁸¹*Xiong Xinyi*. China's high-speed rail, 5G, nuke generators used by more countries. BRI cooperation progressing. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231967.shtml> (дата обращения: 17.11.2021).

индонезийской стратегией Global Maritime Fulcrum²⁸². Строительство железной дороги, началось в июне 2018 г. и финансировалось в основном за счет займов Китайского банка развития (China Development Bank/CDB), а на начальном этапе проектная пропускная способность магистрали планировалась на уровне около 30 тыс. пассажиров в сутки²⁸³. После ввода в эксплуатацию магистрали, она управляется китайско-индонезийским консорциумом, куда входят китайская корпорация China Railway Corp. и индонезийская государственная компания PT Wijaya Karya Tbk²⁸⁴.

Согласно данным китайской корпорации China State Railway Group Co., 17 октября 2024 г. ВСЖД Джакарта-Бандунг, первая ВСЖД в Индонезии и Юго-Восточной Азии, отпраздновала свой первый год работы, перевезя за год 5,79 млн пассажиров. Поезда по магистрали проехали более 2,57 млн км, а пиковый уровень занятости мест за один день достиг 99,6%, что отражает стабильную и эффективную работу высокоскоростной железной дороги и все более значительное влияние на региональное сообщение²⁸⁵. По официальным оценкам ведущих экономистов Индонезии, высокоскоростная железная дорога Джакарта-Бандунг, построенная Китаем стоимостью около 8 млрд долл., по прогнозам, в течение следующих 40 лет принесет доход в размере более 23,1 млрд долл.²⁸⁶

В конце января 2024 г. С. Х. Сето, заместитель министра Координационного министерства по морским делам и инвестициям Индонезии (S. H. Seto, a deputy minister of Indonesia's Coordinating Ministry for Maritime and Investment Affairs), заявил в интервью агентству Синьхуа, что «ВСЖД произвела

²⁸² Section of Jakarta-Bandung High-Speed Railway ready for alignment joint-test. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-11/15/content_78519335.htm (дата обращения: 12.12.2022).

²⁸³ Indonesian official wishes on-schedule completion for construction of railway. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0129/c90000-10200633.html> (дата обращения: 16.02.2023).

²⁸⁴ Indonesian development gets boost as Jakarta-Bandung High-Speed Railway marks one year. URL: https://www.bjreview.com/World/202410/t20241018_800380832.html (дата доступа: 03.11.2024).

²⁸⁵ Jakarta-Bandung High-Speed Railway carries 5.79m passengers in first year. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1321397.shtml> (дата обращения: 29.10.2024).

²⁸⁶ HSR deepens friendship between Chinese, Indonesians. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202401/12/WS65a09aaea3105f21a507bf24.html> (дата обращения: 20.05.2024).

революцию в поездках между Джакартой и Бандунгом» и выразил намерение с помощью китайских строительных компаний продлить высокоскоростную железную дорогу от Джакарты до г. Сурабая (Surabaya) через г. Джокьякарта (Yogyakarta)²⁸⁷. Предварительное технико-экономическое обоснование этого маршрута все еще продолжается и проводится совместным китайско-индонезийским предприятием PT Kereta Cepat Indonesia China. Проект расширения до Сурабаи сократит время в пути с 10 час. до 3,5 час. и ожидается, что благодаря более эффективным эксплуатационным расходам и упрощенным методам строительства, основанным на предыдущем опыте, расширенный маршрут будет предлагать более экономичные тарифы²⁸⁸. По данным правительства Индонезии, железная дорога помогает ежегодно экономить около 208 млн долл. на топливных расходах, а в период с 2019 по 2023 гг. проект добавил около 5,62 млрд долл. к ВВП Джакарты и Западной Явы²⁸⁹.

Выводы к параграфу 2.3.3.

При строительстве ВСЖД Джакарта-Бандунг, которое финансировалось в основном за счет займов Китайского банка развития (China Development Bank/CDB), использовались китайское оборудование, технологии и стандарты, а также инновации для адаптации скоростной магистрали к высокой температуре и высокой влажности в Индонезии. В рамках инициативы «Пояс и путь», индонезийско-китайский консорциум, куда входят китайская корпорация China Railway Corp. и индонезийская государственная компания PT Wijaya Karya Tbk, имеет франшизу на эксплуатацию железной дороги в течение 50 лет, а многочисленное и плотно проживающее население острова Ява также обеспечило гарантию объемов трафика для этого железнодорожного проекта.

²⁸⁷ Indonesian development gets boost as Jakarta-Bandung High-Speed Railway marks one year. URL: https://www.bjreview.com/World/202410/t20241018_800380832.html (дата доступа: 03.11.2024).

²⁸⁸ Indonesia targets completion of feasibility study for Jakarta-Surabaya HSR extension by year-end. URL: http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2024-10/02/content_117464119.htm (дата обращения: 08.10.2024).

²⁸⁹ Luo Wangshu. Flagship BRI project in Indonesia marks anniversary. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202410/18/WS67119df5a310f1265a1c833c.html> (дата обращения: 19.10.2024).

ВСЖД Джакарта-Бандунг представляет собой больше, чем просто транспортный проект Индонезии - это мощный драйвер экономического развития этой страны Юго-Восточной Азии. Соединив столицу Индонезии со столицей Западной Явы, самой густонаселенной провинции страны, железная дорога улучшила региональную связанность и способствовала экономической интеграции провинций Индонезии. Города вдоль маршрута сейчас переживают бурный рост торговли и увеличение создания рабочих мест, а местные предприятия вокруг крупных станций выигрывают от возросшего пассажиропотока. Правительство Индонезии также использует железную дорогу для развития туризма, рекламируя живописные и культурные достопримечательности вдоль маршрута. ВСЖД будет способствовать ускорению реализации аналогичных проектов в других странах региона, создавая новые возможности для развития региональной связности и углубления экономической интеграции стран АСЕАН.

2.3.4. Китай- Малайзия

В рамках реализации инициативы «Пояс и путь» с 2018 г. стало стремительно развиваться сотрудничество Китая и Малайзии в одновременном осуществлении четырех крупных железнодорожных проектов общей протяженности 1209 км, которые, по оценкам, обойдутся в 164 млрд ринггитов (40,27 млрд долл.)²⁹⁰, а также строительстве 12 автомагистралей, с расчетной общей стоимостью строительства более 150 млрд ринггитов ²⁹¹. Железнодорожные проекты в Малайзии включают строительство высокоскоростной железной дороги от Куала-Лумпура до Сингапура (Lumpur–Singapore high-speed rail) протяженностью 350 км и стоимостью от 50 до 60 млрд ринггитов, прокладку железной дороги Восточного побережья (ECRL) стоимостью 55 млрд ринггитов, строительство третьей линии массового

²⁹⁰Young Malaysians get careers on the move with China-backed rail project. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202207/30/WS62e487c9a310fd2b29e6f438.html> (дата обращения: 04.08.2023).

²⁹¹Interview: BRI projects leading to development, economic progress in Malaysia's Pahang state -- Malaysian official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0404/c90000-20001301.html> (дата обращения: 07.04.2024).

скоростного транспорта с беспилотным вождением в долине Кланг (Circle Line 3, 31 станция) стоимостью 40 млрд ринггитов и электрификацию железной дороги Гемас-Джохор Бару (Gemas- Johor Baru) стоимостью 8,9 млрд ринггитов²⁹². В 2022 г. китайская строительная компания China Communications Construction Company (CCCC) приступила ко второму этапу электрификации железной дороги Гемас-Джохор Бару протяженностью 191 км, а также продолжала прокладку магистрали East Coast Rail Link протяженностью 665 км, которая к началу 2024 г. уже была готова на 60,4%²⁹³.

Подготовительные работы для начала строительства **ECRL** китайской компании China Communications Construction Company начались в 2018 г., а 11 декабря 2023 г. в Куантане (столице султаната Паханг, третьего по величине штата Малайзии) в присутствии короля Малайзии Султана Абдаллы Султан Ахмад Шаха (Malaysian King Sultan Abdullah Sultan Ahmad Shah) состоялась церемония прокладки первых путей железнодорожной магистрали Восточного побережья. Все работы планируется завершить в 2026 г., причем, по сообщению владельца проекта ECRL - компании Malaysia Rail Link (MRL), около 75 инжиниринговых и строительных компаний в Малайзии приняли участие в строительных работах железнодорожного проекта²⁹⁴. Магистраль ECRL пройдет от крупнейший морского порта Малайзии Порт-Кланг (Port Klang, штат

²⁹² Высокоскоростная железнодорожная магистраль будет проходить вдоль побережья Западной Малайзии от станции Bandar Malaysia (Малайзия) до станции Jurong East (Сингапур) с остановками в таких крупных малазийских городах, как Малакка Селангор, Джохор Бару, Сембилан и сократит время поездки странами до 1,5 часа (China, ASEAN leaders vow to upgrade cooperation, reject decoupling. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202304/1288378.shtml> (дата обращения: 11.05.2023)).

²⁹³ Malaysia's East Coast Rail Link, under BRI, starts track laying Monday. URL: <https://www.global-times.cn/page/202312/1303466.shtml> (дата обращения: 18.01.2024).

²⁹⁴ Two major railway projects to bring \$7.56b worth jobs for Malaysian contractors: research house. URL: https://usa.chinadaily.com.cn/business/2021-10/26/content_33733921.htm (дата обращения: 27.10.2021).

Селангор)²⁹⁵, расположенного на западном побережье Малаккского пролива («морские ворота» Куала-Лумпура)²⁹⁶ и входящего в число 20-и крупнейших портов мира, через штаты Селангор, Теренггану, Паханг, Келантан, (Selangor, Terengganu, Pahang, Kelantan) до столица штата Келантан города Кота-Бару на северо-востоке Малайзии. Магистраль ECRL сократит время в пути между городами Куантан и Куала-Лумпур до одного часа и 30 минут в то время, как время в пути по автомобильному шоссе составляет три часа. В будущем железная дорога станет частью Паназиатской железнодорожной магистрали, а также значительно улучшит транспортную доступность, связав менее развитый регион на восточном побережье с экономическим центром на западном побережье страны²⁹⁷. Проект ECRL был разработан китайской компанией CCCC совместно с Malaysia Rail Link, дочерней компанией, находящейся в полной собственности Министерства финансов Малайзии и владельцем проекта ECRL, а при строительстве магистрали используются высокотехнологичные методы, в том числе самые современные машины для бурения туннелей китайского производства, применяемых для проходки одних из самых протяженных туннелей в регионе общей протяженностью 15,22 км²⁹⁸. В декабре 2023 г. китайские специалисты закончили проходку самого протяженного в Юго-

²⁹⁵ В марте 2023 г. ведущая китайская судоходная компания COSCO Shipping Lines (Malaysia) подписала соглашение с главным железнодорожным оператором Малайзии компанией Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) о развитии железнодорожно-морских перевозок грузов по его железным дорогам Малайзии к порту Порт-Кланг. Планируется, что железнодорожно-морское сообщение охватит основные регионы Западной Малайзии и соединит ведущий порт страны с 579 портами в 140 странах мира (China's COSCO partners with Malaysian rail operator for rail-sea freight service. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0316/c90000-10223182.html> (дата обращения: 06.04.2023)).

²⁹⁶ Малазийский порт Port Klang является главной артерией, обеспечивающей развитие внешнеторговых связей Малайзии и Китая. Согласно данным Министерства торговли и промышленности Малайзии, в 2022 г. Китай оставался крупнейшим торговым партнером Малайзии в течение 14 лет подряд (2009-2022 гг.) с долей 17,1% в общем объеме внешней торговли Малайзии (China's growth essential for Malaysia's economic health: experts. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0216/c90000-10208598.html> (дата обращения: 19.02.2023)).

²⁹⁷ Chinese experiences, technical know-how boost confidence in construction of joint rail project: Malaysian official. URL: http://en.ce.cn/main/latest/202201/14/t20220114_37257004.shtml (дата обращения: 17.01.2022).

²⁹⁸ ECRL helps maintain economic momentum: Malaysian official. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0101/c90000-10190944.html> (дата обращения: 23.02.2024).

Восточной Азии туннеля Selamat Datang Ke Genting протяженностью 16,39 км, обеспечив выполнение более 50% строительных работ на магистрали, а всего на железной дороге было проложено 30 туннелей²⁹⁹. К апрелю 2024 г. строительство железной дороги Восточного побережья было завершено на 60%, причем по данным компании Malaysia Rail Link, наибольший прогресс в железнодорожном проекте наблюдался в штате Келантан (Kelantan state), где предполагается строительство двух станций, а именно пассажирской станции в Кота-Бару и пассажирско-грузовой станции в Пасир-Путехе (Pasir Puteh), причем было закончено 75,8% работ. Ожидается, что линия ECRL от Кота Бару (Kota Bharu) до транспортного терминала в г. Гомбак (штат Селангор) (Gombak, Selangor state) будет завершена в соответствии с графиком в декабре 2026 г. и начнет работу в январе 2027 г., а линия ECRL от Гомбака до Порт Кланга (Port Klang) будет завершено к декабрю 2027 г. По оценкам исследования, проведенного Malaysian Industrial Development Finance Bhd, только на этапе строительства проект ECRL приведет к увеличению темпов экономического роста Малайзии на 2,7%, темпов роста объема импорта на 3,3% и темпов роста ВРП провинций Малайзии, через территорию которых проходит ECRL, на 1,5 процентных пункта, а реализация проектов Восточного побережья железной дороги (ECRL) и ВСЖД Куала-Лумпур-Сингапур могут принести малазийским подрядчикам в общей сложности 32 млрд ринггитов (7,56 млрд долл.)³⁰⁰. Джефффри Чан Чун Луин, Президент Института инженеров Малайзии (Jeffrey Chiang Choong Luin, President of the Institution of Engineers Malaysia/IEM) отмечал что «Малайзия и страны АСЕАН будут тесно сотрудничать с Китаем в сфере инфраструктуры, особенно в области прокладки высокоскоростных железных дорог. У нас есть магистраль East Coast Rail Link, который сейчас строится при сотрудничестве с

²⁹⁹Chen Qingqing, Bai Yunyi. Future development of BRI ambitious, showcases China's leadership on global stage: Malaysian official. URL: <https://www.global-times.cn/page/202310/1300205.shtml?id=11> (дата обращения: 02.11.2023).

³⁰⁰Two major railway projects to bring \$7.56b worth jobs for Malaysian contractors: research house. URL: https://usa.chinadaily.com.cn/business/2023-10/26/content_33733921.htm (дата обращения: 28.10.2023).

Китаем и близится к завершению, и я полагаю, что к 2026 г. этот проект будет введен в эксплуатацию в Малайзии. Также есть потенциал для высокоскоростной железной дороги, соединяющей Куала-Лумпур с Сингапуром, протяженностью более 400 км, которая сократит время в пути с четырех до двух часов».³⁰¹

Глубоководный порт Малакка (Malacca deep sea port). Новый глубоководный морской порт в Малаккском проливе ставший частью более масштабного проекта Melaka Gateway стоимостью 30 млрд ринггитов (7,2 млрд долл.) был построен в 2019 г. китайскими компаниями PowerChina International, Shenzhen Yantian Port Group и Rizhao Port Group. Порт стоимостью восемь млрд ринггитов был спроектирован как терминал для наливных грузов, в котором были построены хранилища для наливных грузов, включая нефть, химическую продукцию и растительное масло, а его акватория с глубинами от 25 до 30 м стала идеальным выбором для глубоководного портового комплекса³⁰².

Выводы к параграфу 2.3.4.

Железнодорожные проекты в Малайзии включают: строительство высокоскоростной железной дороги от Куала-Лумпура до Сингапура (Lumpur–Singapore high-speed rail) протяженностью 350 км, прокладку железной дороги Восточного побережья (ECRL), строительство третьей линии массового скоростного транспорта с беспилотным вождением в долине Кланг и электрификацию железной дороги Гемас-Джохор Бару (Gemas- Johor Baru).

Флагманский проект инициативы «Пояс и путь» в Малайзии - ECRL будет завершен к 2027 г. Железная дорога, которая проходит от крупнейшего транспортного узла Малайзии Порт-Кланга и проходит через полуостров до штата Келантан на северо-востоке Малайзии, свяжет менее развитый регион страны на восточном побережье с экономическим центром на западном побережье. В будущем железная дорога станет частью Паназиатской

³⁰¹Chen Qingrui. BRI partner countries laud China's engineering achievements, call for enhanced cooperation at 2024 IEC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202411/1322767.shtml> (дата обращения: 15.11.2024).

³⁰²Chinese companies to help Malaysia build new deep sea port in Malacca. URL: https://www.chinadaily.com.cn/business/2020-10/20/content_27120298.htm (дата обращения: 24.10.2020).

железнодорожной магистрали, а вместе с глубоководным портом Малакка значительно улучшит транспортную доступность, связав менее развитый регион на восточном побережье с экономическим центром на западном побережье страны.

2.3.5. Китай-Мьянма

Трубопровод Мьянма-Китай. Около 30% импортируемой Китаем нефти и более 50% газа перевозится танкерами и газовозами через Малаккский пролив, расположенный между Малайзией и Индонезией, где время от времени совершаются пиратские налеты на суда, совершаются и террористические акты и – именно поэтому, создание Китаем новых маршрутов транспортировки углеводородов снижает потенциальные риски. В 2005 г. Китайская национальная нефтяная корпорация (CNPC) подписала соглашение с правительством Мьянмы о закупке природного газа сроком на 30 лет, а в 2008 г. Китай и Мьянма договорились построить газопровод и нефтепровод, который позволит Китаю импортировать нефть через Бенгальский залив ³⁰³. Пропускная способность нефтепровода была запланирована в объеме 22 млн т сырой нефти в год, причем Мьянма также могла ежегодно получать по нефтепроводу 2 млн т нефти ³⁰⁴. Строительство участка китайско-мьянманского нефтепровода по территории Мьянмы стоимостью 1,5 млрд долл., проходящего через штат Мьянмы Ракхайн (Rakhine), регионы Магуэ (Magway) и Мандалай (Mandalay), а также особую экономическую зону (ОЭЗ) Мусхе (Muse) ³⁰⁵ в штате Шан (Shan), было начато в июне 2010 г. и завершено 30 мая 2014 г., а соинвесторами выступили CNPC, основной подрядчик и оператор трубопровода, и государственное нефтегазовое предприятие Мьянмы Myanmar Oil and Gas Enterprise

³⁰³ Building on experience. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202211/25/WS638008f5a31057c47eba0f7f.html> (дата обращения: 06.12.2022).

³⁰⁴ China-Myanmar crude oil pipeline put into operation. URL: <https://www.global-times.cn/page/201704/1041730.shtml> (дата обращения: 12.05.2018).

³⁰⁵ Строительство ОЭЗ Мусхе, расположенной недалеко от границы с Китаем на востоке Мьянмы, было завершено в 2018 г., причем сегодня более 80% наземной торговли Мьянмы с Китаем осуществляется через ОЭЗ Мусхе (Cao Siqi, You Ma. China, Myanmar ink oil pipeline deal. Xi hails Myanmar's participation in Belt & Road initiative. URL: <https://www.global-times.cn/page/201704/1041785.shtml> (дата обращения: 06.12.2019).

(MOGE) с долей участия 50,9% и 49,1% соответственно³⁰⁶. Строительство участка китайско-мьянманского нефтепровода по территории Мьянмы позволило подавать газ на электростанции в городах Кьяукпью (Куаукруу), Таникарн (Танекарн) и Мандалай (Mandalay). В 2015 г. был введен в эксплуатацию весь газопровод Мьянма-Китай, протяженность нефтепровода по территории Мьянмы составила 770 км, Китая – 1631 км, причем прокладка нефтепровода из Мьянмы позволило Китаю на 1,2 тыс. км сократить расстояние транспортировки нефти из стран Ближнего Востока и Африки, минуя Малаккский пролив³⁰⁷. Нефтепроводы и газопроводы проходят параллельно и начинаются возле глубоководного морского порта Кьяукпью (Куаукруу Deep Sea Port) и входят в Китай в приграничном городе Жуйли (пров. Юньнань). Введенный в эксплуатацию в октябре 2016 г. газопровод Мьянма-КНР стоимостью 1,04 млрд долл. и протяженностью 2806 км, проходит из Куньмина (пров. Юньнань) в провинцию Гуйчжоу на юго-западе Китая и в ГЧАР на юге Китая.

В сентябре 2018 г. был введен в эксплуатацию новый трубопровод, который соединил газопровод Китай-Мьянма с провинцией Сычуань на юго-западе Китая. Проект трубопровода Китай-Мьянма, состоящий из нефтепровода и газопровода, который позволит ослабить зависимость Китая от импорта нефти и СПГ через Малаккский пролив, является государственным проектом Китая и Мьянмы, реализованный в рамках инициативы «Пояс и путь» и при сотрудничестве международных партнеров из Южной Кореи и Индии на коммерческой основе³⁰⁸.

³⁰⁶Chen Qingqing. New oil route from Myanmar in line with B&R initiative, offers improved security to nation. Pipeline will cut sea dependence. URL: <https://www.global-times.cn/page/201704/1041965.shtml> (дата обращения: 03.11.2019).

³⁰⁷Pipeline boosts energy security. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/29/t20150129_4461927.shtml (дата обращения: 13.16.2020).

³⁰⁸Wang Cong. Economic corridor can help Myanmar weather challenges, build closer ties with China: analysts. Economic corridor can ease difficulties: analysts. URL: <https://www.global-times.cn/page/201809/1119411.shtml> (дата обращения: 14.10.2020).

Новый трубопровод Мьянма-Китай



Источник: Collaborative efforts needed to advance Sino-Myanmar cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202204/1040965.html> (дата обращения: 12.11.2023).

В 2015 г. на острове Мадаэ (Madae Island), расположенном к юго-востоку от города Кьяукпью в штате Ракхайн в Мьянме, вступил в строй начальный пункт нефтепровода из Мьянмы в Китай и был открыт порт по приемке нефти³⁰⁹. На острове Мадаэ были построены основные объекты инфраструктуры для приемки и обслуживания нефтяных танкеров дедвейтом до 300 тыс. т, в том числе пристань для их разгрузки, пристань для рабочих судов, резервуар для воды на 650 тыс. куб. м, портовый канал длиной 38 км и резервуары для хранения нефти объемом 1,2 млн куб. м³¹⁰.

В конце 2017 г. в городе Аннин (Anning) (пров. Юньнань) вступил в строй нефтеперерабатывающий завод корпорации CNPC, который стал перерабатывать половину сырой нефти из трубопровода и производить 13 млн т нефтепродуктов в год³¹¹. Построенный НПЗ ежегодно производит 3,76 млн т бензина, 5,48 млн т дизельного топлива и 1,2 млн т авиационного керосина, причем завод с общим

³⁰⁹ Sino-Myanmar crude oil pipeline enters trial operation. URL: <http://en.people.cn/business/n/2016/1029/c90778-8842630.html> (дата обращения: 13.09.2018).

³¹⁰ Oil starts flowing through China-Myanmar pipeline. URL: http://www.china.org.cn/business/2017-04/12/content_40604044.htm (дата обращения: 03.05.2019).

³¹¹ China receives first oil from Myanmar pipeline. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1047829.shtml> (дата обращения: 16.12.2020).

объемом инвестиций в 30 млрд юаней (4,4 млрд долл.) обеспечил провинции, лидирующие позиции Юньнань в области нефтеперерабатывающего химического производства³¹². Благодаря общей мощности по переработке сырой нефти в 13 млн т в год, работа нефтеперерабатывающего завода в Юньнани также позволяет удовлетворить спрос в соседней провинции Сычуань, а также в странах Южной и Юго-Восточной Азии, что способствует дальнейшему сотрудничеству в нефтегазовой сфере между Китаем и странами, участвующими инициативе «Пояс и путь»³¹³. Согласно сообщению китайского журнала *Caijing*, посвященного экономике и финансам, Китай ежегодно стал выплачивать Мьянме 13,6 млн долл., при этом правительство Мьянмы стало зарабатывать 1 долл. за каждую тонну транспортируемой сырой нефти³¹⁴. В июле 2023 г. газопровод Мьянма-Китай отмечает свою 10-ю годовщину и к этой дате около 52 млрд куб. м природного газа было поставлено по газопроводу с момента его ввода в эксплуатацию 28 июля 2013 г. За последние 10 лет этот китайско-мьянманский проект способствовал энергетической диверсификации Китая и стимулировал экономическое развитие Мьянмы.³¹⁵

В рамках развития транспортной инфраструктуры КМЭК, в 2024 г. продолжалось строительство скоростной автомагистрали и модернизация *железной дороги Китай-Мьянма*. Железнодорожная магистраль Китай-Мьянма, построенная при помощи китайских компаний и проходящая от города Куньмин до Жуйли (пров. Юньнань), затем пересекает границу и доходит до города Мандалай, где разветвляется и далее проходит на запад до города Кьяукпью (штат Ракхайн) и на юго-восток до города Янгон. Железная дорога Китай-Мьянма формирует основной каркас железнодорожной сети Мьянмы,

³¹² Zheng Xin. PetroChina Yunnan refinery to be operational by June. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2017-06/02/content_29585361.htm (дата обращения: 09.10.2019).

³¹³ LMC mechanism provides blueprint for successful bilateral relations as China, Myanmar treasure friendship: Myanmar politician. URL: <https://www.global-times.cn/page/202208/1274232.shtml?id=11> (дата обращения: 15.09.2022).

³¹⁴ Song Qingrun. Collaborative efforts needed to advance Sino-Myanmar cooperation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201704/1040965.shtml> (дата обращения: 17.12.2018).

³¹⁵ Myanmar-China Gas Pipeline enters 10th year of operation, shipping 52 bcm so far. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202307/1295174.shtml> (дата обращения: 25.08.2023).

которую впоследствии распространится по всей территории страны³¹⁶. Железные дороги Мандалай-Кьяукпью и Мандалай-Жуйли (Mandalay-Kyaukpriu, Mandalay-Ruili railways/Мьянма). В 2024 г. в Мьянме с помощью китайских компаний China Railway Eryuan Engineering Group и China Railway Group продолжалось строительство железной дороги Мандалай-Кьяукпью (приморский город в штате Ракхайн (Rakhine state), где китайские компании также строят новый глубоководный порт), и железной дороги Мандалай - крупный сухопутный порт Мьюз (Muse port), граничащий с городом Жуйли (Ruili) на юго-западе Китая³¹⁷. Параллельно со строительством железной дороги в соответствии с графиком реализуется еще один ключевой транспортный проект при поддержке китайской компании - четырехполосный *мост дружбы между Кореей и Мьянмой*, который обеспечит маршрут из центра крупнейшего города Мьянмы Янгона в район Далу. Разработчик проекта Китайская корпорация гражданского строительства (China Communications Construction Company/CCECC) в конце 2023 г. отмечала, что подводные конструкции уже возведены, а основная часть вантового моста в стадии строительства и будет завершена в 2025 г.

Выводы к параграфу 2.3.5.

Природный газ, поставляемый по трубопроводу Мьянма-Китай сегодня поставляется на электростанции и сталелитейные заводы в Мьянме, что смягчает дефицит поставок электроэнергии, стимулирует экономическое развитие Мьянмы и повышает уровень жизни местного населения. Руководство китайской нефтегазовой компании CNPC отмечало, что во время строительства газопровода было создано около 1,5 тыс. рабочих мест, при этом уровень локализации составил 80%. По оценкам, ежегодный объем импорта может составлять 10% от общего объема импорта природного газа в Китай по суше. Китайские эксперты отмечают, что введение в эксплуатацию трубопровода гарантировало энергетическую

³¹⁶ Hu Biliang. Building a corridor of mutual benefit. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202001/18/WS5e225eb3a310128217271d7d.html> (дата обращения: 26.02.2022).

³¹⁷ China, Myanmar sign MoU on feasibility study of Mandalay-Kyaukpriu railway. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202101/10/WS5ffaefc0a31024ad0baa195d.html> (дата обращения: 14.11.2022).

безопасность Китая, особенно сделав энергоснабжение в юго-западном регионе КНР более надежным.

Китайско-мьянманское железнодорожное сотрудничество, включающее участок Мандалай - Кьяукпхью, является важным проектом в рамках инициативы «Пояс и путь» и Экономического коридора Китай-Мьянма, реализация железнодорожных проектов Мандалай – Кьяукпхью, Муз – Мандалай и введение в эксплуатацию железнодорожной магистрали Дали – Баошань в Китае, позволит укрепить связанность регионов Мьянмы в единое экономическое пространство, ускорить развитие мультимодальных перевозок, а также обеспечить выходы к труднодоступным сырьевым базам Китая, Таиланда и других стран АСЕАН, а Китай достигнет своей давней стратегической цели по обеспечению железнодорожного доступа из провинции Юньнань к Индийскому океану.

2.3.6. Китай- Камбоджа

Скоростная автомагистраль Пномпень-Сиануквиль (Phnom Penh-Sihanoukville Expressway). После более чем трех лет строительства 1 октября 2022 г. была открыта для движения скоростная автомагистраль Пномпень-Сиануквиль (также по-кхмерски известная как Кампонгсаом, либо «Jingang Expressway» или «Golden Port Expressway») ³¹⁸. Построенная в рамках инициативы «Пояс и путь» и при помощи Китайской корпорацией дорог и мостов (China Road and Bridge Corporation), скоростная магистраль, протяженностью 187 км и стоимостью в 2 млрд долл., соединяет столицу Камбоджи Пномпень и город-порт Сиануквиль, где расположен крупнейший в стране глубоководный морской порт³¹⁹, через который проходит подавляющий объем внешней торговли Камбоджи.

³¹⁸ Wang Xiaodong. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html> (дата обращения: 12.03.2023); Cambodia Golden Port Expressway adopts Chinese standards. URL: <https://www.seetao.com/details/198117.html> (дата обращения: 17.04.2023).

³¹⁹ Порт уже связан с Пномпением национальной дорогой № 4, однако на двухполосной автомагистрали постоянно образуются пробки, кроме того, специалисты отмечают плохое качество дорожного полотна.

Скоростная автомагистраль Пномпень-Сиануквиль имеет две полосы для движения в каждом направлении, а также аварийную полосу с каждой стороны и асфальтобетонное покрытие, сокращает предыдущую пятичасовую поездку по Национальной дороге № 4 между двумя городами примерно до двух часов, а также уменьшает количество заторов на дорогах и снижает транспортные расходы³²⁰. Минимальная скорость движения по этой платной дороге составляет 60 км/ч, а максимальная скорость составляет 120 км/ч для обычных автомобилей, 100 км/ч для большегрузных автомобилей без прицепов и мотоциклов и 80 км/ч для грузовых и легковых автомобилей с прицепом, а также трейлеров³²¹. По данным камбоджийского оператора магистрали PPSHV Expressway, за год после введения в эксплуатацию автомагистрали Пномпень-Сиануквиль к 1 января 2024 г. общий объем трафика составил 5,2 млн автомобилей, причем плата за проезд легкового автомобиля по скоростному шоссе составляла всего 12 долл.³²² Руководство PPSHV Expressway отметило, что раньше контейнеровозы или грузовики тратили один или два дня на поездку из Пномпеня в Сиануквиль, но с введением автомагистрали в эксплуатацию они ежедневно могут совершать две или три поездки³²³. Благодаря двум полосам движения в каждом направлении и аварийной полосе движения с каждой стороны, асфальтобетонному покрытию, транспортные средства могут добраться до пункта назначения по скоростной автомагистрали за два часа вместо пяти часов по Национальной дороге 4 (National Road 4)³²⁴. 1 ноября 2024 г. скоростная автомагистраль Пномпень-Сиануквиль, построенная при китайском участии, отметила вторую годовщину

³²⁰ Cambodian PM says using Chinese-invested expressway saves both money, time. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1222/c90000-10187210.html> (дата обращения: 04.02.2023).

³²¹ Zhang Kaiwei, Wu Chaolan. 2.53 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0420/c90000-20008583.html> (дата обращения: 26.05.2023).

³²² Over 80,000 vehicles travel on Chinese-invested 1st expressway in Cambodia in 1st week of trial operation. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1009/c90000-10155632.html> (дата обращения: 10.01.2023).

³²³ Over 1 mln vehicles travel on Chinese-invested expressway in Cambodia in 3 months. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0103/c90000-10191183.html> (дата обращения: 20.06.2024).

³²⁴ Chinese-invested expressway in Cambodia becomes new economic artery: PM. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1106/c90000-20093608.html> (дата обращения: 15.12.2023).

своей эксплуатации. На мероприятии компания предложила годовой бесплатный проезд 42-летнему таксисту Чхуму Сопхеаруну, *который стал 10-миллионным пользователем скоростной автомагистрали*³²⁵. **Национальная магистраль № 41 (National road № 41).** 26 декабря 2022 г. китайская корпорация China Road and Bridge Corporation приступила к расширению и модернизации национальной магистрали № 41 протяженностью 95 км в Камбодже. Магистраль, расположенная примерно в 37 км к юго-западу от столицы Пномпень и проходящая через четыре провинции Кампонгспы, Канда, Такео до прибрежной провинции Кампот. По сообщению Министерства общественных работ и транспорта Камбоджи, проект финансируется за счет льготного кредита правительства Китая, а завершение всех работ запланировано на начало 2026 г.³²⁶

Национальные магистрали № 7, № 58 и № 59 (National roads № 7, № 58 и № 59). В январе 2023 г. премьер-министр Камбоджи Хун Сен присутствовал на церемонии введения в эксплуатацию модернизированного участка протяженностью 45,5 км магистрали № 7, который китайская компания China Road and Bridge Corp расширила с двух до четырех полос³²⁷. В начале 2019 г. в Камбодже была введена в эксплуатацию национальная магистраль № 58 протяженностью 2668 км, которая соединила столицу провинции Бантеймеантьей (Banteay Meanchey province) город Пайопэт, расположенный на границе с Таиландом, со столицей провинции Оддармеантьей (Uddor Meanchey province) городом Самроунг на востоке страны. Строительство магистрали общей стоимостью 122 млн долл. было поручено китайской компании Shanghai Construction (Group) General Company, причем финансирование строительства обеспечил льготный кредит Экспортно-импортного банка КНР. Выступая на церемонии, начала строительства магистрали, премьер-министр Камбоджи Хун

³²⁵ Chinese-invested expressway in Cambodia marks 2nd anniversary of operation. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-11/02/content_117522763.htm (дата обращения: 02.11.2024).

³²⁶ Cambodia's national road to be upgraded with funds from China. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1226/c90000-10188578.html> (дата обращения: 17.02.2023).

³²⁷ Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml> (дата обращения: 22.03.2023).

Сен подчеркнул, что «национальная магистраль № 58 очень важна для облегчения поездок и перевозки грузов между Камбоджей и Таиландом»³²⁸. Ранее в 2016 г. китайские компании Shanghai Construction (Group) General Company и Guangzhou Wanan Construction Supervision проложили национальную магистраль № 59 протяженностью 144 км и стоимостью 72 млн долл., которая соединяет магистраль № 5 в провинции Бантеймеантьей (Banteay Meanchey province) через провинцию Баттамбанг (Battambang province) с национальной магистралью № 57 в провинции Пайлин (Pailin province). Магистраль № 59 расположена на северо-западе Камбоджи примерно в 400 км от столицы Пномпеня и проходит вдоль границы Камбоджи и Таиланда³²⁹. **Мосты и порты.** Мост Stueng Trang-Kroch Chhmar. В конце ноября 2021 г. в присутствии премьер-министра Камбоджи С. Т. Хун Сена был введен в эксплуатацию мост Stueng Trang-Kroch Chhmar (мост дружбы между Камбоджей и Китаем/Cambodia-China Friendship Bridge) длиной 1,131 км и шириной 13,5 м, проходящий через реку Меконг и соединяющий провинции Кампонгтям и Тбоунгхмун на юго-востоке Камбоджи³³⁰. Мост, построенный Шанхайской строительной группой (Shanghai Construction Group) в рамках льготного кредита правительства Китая, стал восьмым мостом в Камбодже, построенный за счет китайских ПЗИ, льготных кредитов китайских финансовых институтов и правительства КНР³³¹. **Мост через реку Бассак.** 19 февраля 2024 г. начались работы по строительству моста через реку Бассак (Bassac River) в южной части столицы Камбоджи г. Пномпень, финансирование которого осуществляется за счет льготного кредита Экспортно-импортного банка Китая. Возведение моста длиной 845,7 м и шириной 27 м, а также прокладка прилегающей дороги протяженностью 804,3 м осуществляет

³²⁸ China-funded road work begins in northwest Cambodia. http://www.china-daily.com.cn/world/2020-03/18/content_19845526.htm (дата обращения: 13.05.2021).

³²⁹ New road to link Cambodia's west to other parts. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2011-02/15/content_12020257.htm (дата обращения: 07.02.2019).

³³⁰ Chinese-built bridge over Mekong River open to traffic in Cambodia. URL: http://www.news.cn/english/2021-11/24/c_1310330706.htm (дата обращения: 11.12.2021).

³³¹ Xiconomics: China's steady economic growth adds certainty to global development. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202203/23/WS623acd1ca310fd2b29e52cd2.html> (дата обращения: 06.05.2022).

китайская строительная компания Shanghai Construction Group и, как ожидается, работы будут завершены через 42 месяца. Соединяя район Минчей (Meanchey district) на западе с районом Чбар Ампов (Chbar Ampov district) на востоке столицы Камбоджи, мост будет играть первостепенную роль в решении проблем городского трафика³³². 4 мая 2023 г. Китайские компании China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC), Shanghai Construction Group и China Road and Bridge Corporation заключили контракт с камбоджийской компанией Kampot Logistics and Port Company на строительство *многоцелевого морского порта Кампот* (Kampot Port) в юго-западной камбоджийской провинции Кампот (Kampot province). Строительство порта площадью 600 га и стоимостью 1,5 млрд долл., которое, согласно контракту, будет продолжаться 15 лет, было разделено на три этапа. Ожидается, что первый этап с 2022 по 2025 гг. обойдется в 200 млн долл. Глубоководный порт с глубиной акватории в 15 м сможет принимать суда водоизмещением до 100 тыс. т и будет способен обрабатывать 300 тыс. контейнеров в 2025 г. и до 600 тыс. контейнеров в 2030 г. На церемонии подписания контракта министр Сунь Чантол заявил, что «Этот мегапроект включает в себя контейнерный терминал, Специальную экономическую зону Сиануквиль, зону свободной торговли, логистический центр, нефтеперерабатывающий завод и терминал для туристических судов, причем порт Кампот станет третьим по величине портом в Камбодже после морского автономного порта Сиануквиль (Sihanoukville Autonomous Port) и речного порта Пномпень (freshwater Phnom Penh Port) в столице страны Пномпене, также построенных при помощи китайских компаний»³³³. Международный аэропорт Течо (Techo International Airport). В июле 2020 г. Китайская государственная строительная инженерная корпорация (China State Construction Engineering Corporation Ltd.) приступила к строительству *международного аэропорта Течо*

³³² Zhang Kaiwei, Zhong Wenxing. Feature: Locals cheer as work on China-funded river bridge begins in Cambodian capital. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0220/c90000-20134955.html> (дата обращения: 17.06.2024).

³³³ Chinese firm wins deal to build 3rd largest port in Cambodia. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202305/05/WS6454bb46a310b6054fad1470.html> (дата обращения: 12.06.2023).

класса 4F по шкале классификации Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Аэропорт стоимостью 1,5 млрд долл., которые были инвестированы компанией Cambodia Airport Investment Co., Ltd, строится на площади 2,6 тыс. га в южных провинциях Кандал и Takeo (Kandal and Takeo provinces), примерно в 20 км от столицы Камбоджи г. Пномпень. В реализации проекта занято более 4 тыс местных камбоджийских рабочих и к апрелю 2024 г. было выполнено около 66% от общего объема строительных работ на общую сумму 961 млн долл. Первая очередь международного аэропорта Течо будет официально введена в эксплуатацию в первой половине 2025 г. и, по словам премьер-министр Камбоджи Хун Манета (Cambodian Prime Minister Hun Manet), «Аэропорт Течо станет крупнейшим аэропортом Камбоджи, в долгосрочной перспективе принесет огромные выгоды народу Камбоджи, создав для него много рабочих мест. Он станет катализатором экономического роста Камбоджи, развития туризма и логистики». На первом этапе аэропорт будет способен ежегодно обслуживать 13 млн пассажиров, после 2030 г. ежегодный объем пассажирооборота аэропорта увеличится до 30 млн человек, а в 2050 г. – до 50 млн человек³³⁴.

Говоря о влиянии инициативы «Пояс и путь» на Камбоджу, Тонг Менгдавид, научный руководитель Азиатского института видения, независимого аналитического центра в Пномпене (Thong Mengdavid, a research supervisor at the Asian Vision Institute, a Phnom Penh-based independent think tank), подчеркнул, что «Камбоджа была одной из первых стран, принявших китайскую инициативу «Пояс и путь», и с тех пор социально-экономический прогресс королевства продолжает развиваться и значительно улучшаться. Уровень жизни людей повышается в результате увеличения объема китайских инвестиций, развития инфраструктуры и энергетики, что внесло большой вклад в социально-

³³⁴Feature: Work on Chinese-built airport for Cambodian capital in full swing, with operations expected by mid-2025. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0313/c90000-20144504.html> (дата обращения: 18.03.2024).

экономическое развитие Камбоджи и сокращение бедности за счет создания большого количества рабочих мест для камбоджийского народа³³⁵.

Выводы к параграфу 2.3.6.

Знаковые проекты, реализованные в рамках китайской инициативы «Пояс и путь» и построенные китайскими компаниями, такие как скоростные автомагистрали, промышленные зоны, порты и аэропорты, обеспечат королевству Камбоджа достичь своих амбициозных целей – к 2030 г. стать страной с доходом выше среднего, а к 2050 г. - страной с высоким уровнем дохода. Финансируемые китайскими коммерческими банками и правительством КНР, инфраструктурные проекты в Камбодже обеспечивают увеличение количества новых рабочих мест в стране, стимулируют развитие национальной экономики и повышают уровень жизни местного населения.

Скоростная автомагистраль Пномпень-Сиануквиль и национальные магистрали, построенные в рамках инициативы «Пояс и путь», будет значительно способствовать увеличению объема грузоперевозок и пассажирских перевозок в стране, развитию туризма и экономическому росту в Камбодже, а соединение за счет скоростной автомагистрали Пномпеня с Сиануквилем, обеспечит превращение г. Сиануквиль в «Многоцелевую особую экономическую зону». Мегапроект многоцелевого морского порта Кампот включающий в себя контейнерный терминал, особую экономическую зону, зону свободной торговли, логистический центр, нефтеперерабатывающий завод обеспечит увеличение объема обработки внешнеторговых грузов, поступающих в королевство Камбоджа и рост доходов национального бюджета.

2.3.7. Китай- Филиппины

Китай восемь лет подряд остается крупнейшим торговым партнером Филиппин и вторым по величине экспортным рынком, а также являлся третьим по величине экспортным рынком филиппинской сельскохозяйственной

³³⁵Zhang Kaiwei, Liang Jun. Interview: Decade-old BRI injects vigorous impetus into China-ASEAN ties: Cambodian scholar. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1222/c90000-20113803.html> (дата обращения: 28.12.2023).

продукции. *Южная национальная железная дорога*. Правительство Филиппин совместно с китайской компанией China Railway Group Limited (CREC), одной из крупнейших строительных компаний КНР и одной из ведущих мировых подрядчиков в области транспортной инфраструктуры, разработали проект строительства Филиппинской национальной железной дороги South-Long Haul Project, также известную как PNR Bicol, которая представляет собой железнодорожную магистраль на юге острова Лусон. В 2022 г. CREC создала консорциум из своих дочерних компаний China Railway No 3 Engineering Group и China Railway Engineering Design and Consulting Group, который подписал контракт на сумму около 17,55 млрд юаней (2,54 млрд долл.) с Министерством транспорта Филиппин на строительство Южной национальной железной дороги (Philippine National Railway South Long-Haul Project), которая, как ожидается, будет проложена в течение 36 месяцев³³⁶. Железнодорожная магистраль протяженностью 565 км, соединит столичный район Манилы (Manila) с провинциями Сорсогон (Sorsogon) и Батангас (Batangas), расположенные на юге острова Лусон (Luzon)³³⁷. Первоначально линия будет начинаться в городе Каламба (Kalamba), расположенном в провинции Лагуна, и заканчиваться в городе Дарага (Daraa, пров. Албай). Будут построены также дополнительные расширения, заправочные станции и ответвления от основной магистрали. В дальнейшем магистраль плана должна соединить станцию Сукат в городе Мунтинлупа с международным портом Батангас (airport of Batangas), а затем в

³³⁶ В 2021 г. китайское правительство подписало контракты с правительством Филиппин на финансирование строительства однопутной грузовой железнодорожной линии Subic-Clark протяженностью 71 км и стоимостью 940 млн долл. в центральной части острова Лусон и создание железнодорожной сети острова Минданао, включающей магистраль Тагум-Давао-Дигос (Tagum-Davao-Digos) с расширениями до Бутуана, Кагаян-де-Оро, Генерал-Сантоса, Илигана, Суригао и Замбоанга (Butuan, Cagayan de Oro, General Santos, Iligan, Surigao, and Zamboanga) (Mindanao Railway Watchers. URL: <https://www.mindanaorailwaywatchers.net/> (дата обращения: 07.05.2023).

³³⁷ China rail consortium wins contract to build Philippines railway. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-01/26/content_78011746.htm (дата обращения: 13.02.2022).

перспективе магистраль будет продлена до порта Манилы³³⁸. После введения в эксплуатацию железнодорожной магистрали ежегодный объем перевозки пассажиров будет составлять 14,6 млн человек и, ожидается, что на этапе строительства проект будет ежегодно создавать более 10 тыс. новых рабочих мест³³⁹. Первый участок магистрали протяженностью 380 км будет и включающий 23 станции пройдет через четыре провинции. После того, как магистраль будет полностью введена в эксплуатацию, время в пути между Манилой и регионом Бикол (Bicol region), состоящим из шести провинций, четыре из которых находятся на материковой части полуострова Бикол (юго-восточная оконечность острова Лусон) сократится с нынешних 12 часов по автомобильной дороге до четырех часов по железнодорожной дороге, причем пассажирские поезда будут курсировать со скоростью до 160 км/ч, а грузовые поезда - со скоростью до 100 км/ч.³⁴⁰

Строительство мостов на Филиппинах.

В ходе трехдневного визита президента Филиппин Фердинанда Р. Маркоса-младшего в Китай (3-5 января 2023 г.) Китай и Филиппины подписали в общей сложности 14 документов о сотрудничестве, а важнейшим документом стал обновленный Меморандум о взаимопонимании по инициативе «Пояс и путь», в котором основное внимание было уделено двустороннему сотрудничеству в области торговли, инвестиций и реализации инфраструктурных проектов. В дополнение к Меморандуму о взаимопонимании две страны также подписали документы по нескольким крупным инфраструктурным проектам, в том числе Рамочное соглашение о строительстве мостов через реки Пасиг и Марикина (Pasig, Marikina Rivers' Bridges) и проект строительства мостов через

³³⁸ China, the Philippines reaffirm ties. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202208/22/WS63023b1fa310fd2b29e7365e.html> (дата обращения: 17.11.2022).

³³⁹ Chinese contractors to build Philippines' fastest, longest railway: ambassador. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202201/19/WS61e76f66a310cdd39bc81f8f.html> (дата обращения: 10.04.2022).

³⁴⁰ Yuan Shenggao. Stronger ties to boost countries' development. URL: <https://epaper.china-daily.com.cn/a/202301/06/WS63b76b14a310777689885bf5.html> (дата обращения: 17.11.2022).

искусственный водный путь в Маниле Мангтахан (Manggahan Floodway Bridges Construction Project)³⁴¹.

Стороны также обсудили кредитные соглашения, которые поддержат развитие филиппинской инфраструктуры, и выразили надежду на дальнейшее укрепление сотрудничества в области крупных ключевых инфраструктурных проектов, таких как строящийся при помощи Китая мост через залив Давао (г. Давао - о. Самал) (Davao-Samal Island Bridge), который в рамках реализации национальной программы «Строить, строить, строить» («Build, Build, Build» program) обеспечит развитие транспортной сети Филиппин и будет стимулировать экономическое развитие страны.

Мост через мост через залив Давао возводится силами китайской строительной компании China Road & Bridge Corporation, дочерней компанией China Communications Construction Company, и является флагманским проектом правительств Китая и Филиппин³⁴². Мост протяженностью 3,98 км, строительство которого началось в ноябре 2022 г., сократит время поездки между двумя городами с получаса до пяти минут и обеспечит повышение экономического потенциала юга страны³⁴³. Китай обеспечивает финансирование 90% стоимости проекта в 23 млрд песо (397 млн долл.) и ожидается, что мост, соединяющий остров Самал и город Давао, обеспечит ежедневный двусторонний проезд 25 тыс. транспортных средств и будет открыт в конце 2026 г.³⁴⁴ По словам экспертов, после ввода в эксплуатацию мост обеспечит

³⁴¹ Согласно данным Главного управления статистики Филиппин, с 2016 по 2022 гг. общий объем инвестиций китайских компаний в такие отрасли экономики Филиппин, как транспорт, логистика, энергетика, сельское хозяйство и связь составил более 2,9 млрд долл. (China-Philippines bilateral trade up. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283346.shtml> (дата обращения: 14.09.2023)).

³⁴² Mindanao bridge strengthens Philippine partnership with China. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202210/28/WS635bd6cca310fd2b29e7f2c4.html> (дата обращения: 16.11.2022).

³⁴³ Wang Qingyin. China plays vital role in international infrastructure cooperation. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202302/28/WS63fd6eafa31057c47ebb144f.html> (дата обращения: 11.03.2023).

³⁴⁴ Wang Xiaodong. BRI keeps nations on the move. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202301/03/WS63b38c3fa31057c47eba7621.html> (дата обращения: 29.01.2023).

сокращение времени в пути между городом Давао³⁴⁵ и островом Самал и будет способствовать развитию логистики и торговли³⁴⁶. Китайские предприятия активно участвовали в строительстве автодорожных мостов, портов и электростанций на Филиппинах, и к началу 2023 г. было реализовано около 40 проектов межправительственного сотрудничества, охватывающих многие области, такие как инфраструктура, энергетика и сотрудничество в области развития сельского хозяйства³⁴⁷.

Выводы к параграфу 2.3.7.

Инфраструктурное сотрудничество является одним из ключевых направлений двустороннего сотрудничества между КНР и Филиппинами, которое обеспечит развитие транспортной сети Филиппин и будет стимулировать экономическое развитие страны. Во время визита Президента Филиппин Ф. Р. Маркоса-младшего в КНР в январе 2023 г. и его встречи с Председателем КНР Си Цзиньпином обе стороны определили инфраструктуру и энергетику в качестве двух приоритетных областей сотрудничества, которые являются «основными столпами» китайско-филиппинского всеобъемлющего стратегического сотрудничества, и выразили уверенность в необходимости приложить больше усилий для создания новых зон роста и основных направлений в этих областях. Поддерживая национальную программу Филиппин «Строить, строить, строить», Китай оказывает помощь этой стране АСЕАН в прокладке железнодорожной сети и строительстве мостов, которые создают значительный мультипликативный эффект в отраслях экономики Филиппин, содействуют ее социально-экономическому развитию.

2.3.8. Китай-Вьетнам

³⁴⁵ Давао - третий по численности населения город на Филиппинах расположен на берегу одноименного залива, является главным портом острова Минданао и здесь находится международный аэропорт.

³⁴⁶ Bridge brings China, Philippines closer. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202210/31/WS635effd1a310fd2b29e7f474.html> (дата обращения: 06.11.2022).

³⁴⁷ MOFCOM details plans of building trade demonstration parks with Indonesia, the Philippines. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285406.shtml> (дата обращения: 18.04.2023).

Первая линия метрополитена Cat Linh-Ha Dong в Ханое. 5 ноября 2022

г. была введена в эксплуатацию первая во Вьетнаме построенная в эстакадном исполнении линия метро Катлинь - Хадонг (Cat Linh - Ha Dong) протяженностью 13,05 км с 12 станциями связала центр столицы Вьетнама г. Ханой через западные районы города с новыми отдаленными жилыми кварталами³⁴⁸ и является знаковым проектом, объединяющим инициативу «Пояс и путь» и вьетнамский план «Два коридора и один экономический круг»³⁴⁹. В 2011 г. контракт на строительство ханойского метрополитена был заключен муниципалитетом Ханоя с китайской компанией Shenzhen Metro Group Co Ltd, государственным оператором городских железных дорог в провинции Гуандун. Проект был профинансирован за счет целевого кредита правительства Китая и изначально намечалось, что пробный пуск первой линии метрополитена состоится в 2013 г., а к началу 2015 г. линия Cat Linh-Ha Dong стала интегрированной частью системы городского транспорта³⁵⁰. Однако многочисленные задержки на начальном этапе реализации проекта из-за трудностей с освобождением городской территории под будущие объекты метрополитена значительно увеличили первоначальную стоимость прокладки линии метрополитена и отсрочили предполагавшуюся дату ее открытия. В 2015 г. китайская компания China Railway Group Ltd также получила контракт на выполнение строительных работ и присоединилась к компании из Шэньчжэня для выполнения основного контракта³⁵¹. Во время визита президента Вьетнама Чан Дай Куанга в Китай в мае 2017 г., правительство Китай оказало помощь Вьетнаму в получении льготного кредита у Азиатского банка инфраструктурных инвестиций для финансирования окончания строительства линии метрополитена

³⁴⁸Начинаясь от станции Катлинь линия метрополитена заканчивается на станции Йеннга, после чего составы по железнодорожной двойной колее шириной 1435 мм следуют в метродепо, расположенное в районе Хадонг.

³⁴⁹ China, Vietnam agree to upgrade broad cooperation, expand existing rail links. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303639.shtml> (дата обращения: 16.02.2024).

³⁵⁰China, Vietnam seek closer economic ties. http://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-11/13/content_34475444.htm (дата обращения: 11.11.2018).

³⁵¹ Chai Hua. Using Belt and Road as track to metro services. URL: http://www.china-daily.com.cn/business/2017-06/19/content_29792419.htm (дата обращения: 25.09.2019).

Cat Linh-Ha Dong. Общая сумма инвестиций в окончание проекта составила около 800 млн долл. (вместо запланированных 340 млн долл.)³⁵². После введения в эксплуатацию в 2022 г. ханойской линии метрополитена компания Shenzhen Metro Group стала отвечать за управление, эксплуатацию, техническое обслуживание и обучение местного персонала, которое продлится в течение 41 месяца³⁵³.

За первый год работы линия метрополитена Cat Linh-Ha Dong перевезла более 7,2 млн пассажиров³⁵⁴. Сегодня по первой ханойской линии метрополитена со средней скоростью 35 км/ч в обычном режиме (хотя максимальная скорость может составлять 80 км/ч) курсируют 13 поездов по железнодорожной стандартной колее шириной 1435 мм, а время поездки между начальной и конечной станциями метро от Катлиня до Хадонга составляет около 25 минут³⁵⁵. Каждый состав состоит из четырех вагонов и рассчитан на перевозку более 950 пассажиров, причем пояснения и указатели на станциях и в вагонах сделаны как на вьетнамском, так и на английском языках. По официальным данным, за первые три месяца 2023 г. объем пассажирских перевозок на линии метрополитена Cat Linh-Ha Dong увеличился на 262% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. - за первый квартал 2023 г. около 2,65 млн пассажиров воспользовались услугами этой наземной железной дороги, что означало, что среднее количество пассажиров в день составляло 32 тыс. человек в будние дни и от 26 тыс. до 28 тыс. человек в выходные дни, причем среднее время ожидания пассажиров составляло от 6 до 10 минут³⁵⁶. По данным

³⁵²Gong Ming, Zhang Yuannan. China-Vietnam economic, trade cooperation benefits two peoples. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1214/c90000-20110364.html> (дата обращения: 13.02.2024).

³⁵³Li Xuanmin, Zhao Yusha. BRI: A global project of the century, a path to global well-being. Ten years of miraculous BRI development turns the aspiration of people for a better life into reality. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1299943.shtml> (дата обращения: 03.11.2023).

³⁵⁴Number of passengers up 262 pct in Q1 on China-built metro line in Vietnam. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0412/c90000-20004482.html> (дата обращения: 22.04.2023).

³⁵⁵People walk in Cat Linh station of Cat Linh-Ha Dong urban elevated railway in Vietnam. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303332.shtml?id=11> (дата обращения: 01.06.2024).

³⁵⁶Working together for enduring China-Vietnam friendship. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-12/11/content_116870489.htm (дата обращения: 27.02.2024).

ханойского информационного агентства, количество пассажиров, ежедневно пользующиеся месячными проездными документами, достигло около 10 тыс. человек. С момента открытия и коммерческой эксплуатации в январе 2022 г. и до конца 2024 г. по линии было перевезено почти 25 млн пассажиров³⁵⁷. По словам руководства компании Shenzhen Metro Group, проект обеспечил трудоустройство более 300 местных рабочих, включая вьетнамских переводчиков и инженеров, а также обучение более 6 тыс. технических специалистов³⁵⁸.

Китай и Вьетнам договорились добиваться завершения проекта ханойского легкорельсового транспорта и, согласно генеральному плану развития городского транспорта в Ханое на период до 2050 г., намечено построить восемь линий метрополитена, которые свяжут столицу Вьетнама с его ближайшими пригородами, причем главные маршруты метрополитена Ханоя будут прокладываться в наземном и эстакадном вариантах и лишь отдельные участки будут проложены под землей³⁵⁹.

Выводы к параграфу 2.3.8.

В последние годы китайские компании значительно увеличили свои инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры Вьетнама, причем китайские ПЗИ направляются не только в расширение железнодорожной сети Вьетнама, но и на развитие системы городского железнодорожного транспорта этой страны АСЕАН. Первая линия метрополитена Cat Linh-Ha Dong в Ханое является знаковым проектом, объединяющим инициативу «Пояс и путь» и вьетнамский план «Два коридора и один экономический круг».

Укрепление сотрудничества в области железнодорожного сообщения отвечает интересам Китая и Вьетнама, в том числе такие проекты как, например,

³⁵⁷ A look at China-built railway in Hanoi. URL: <https://www.global-times.cn/page/202410/1320962.shtml> (дата обращения: 12.11.2024).

³⁵⁸ China, Vietnam agree to upgrade broad cooperation, expand existing rail links. China, Vietnam agree to upgrade cooperation, expand existing rail links. URL: <https://www.global-times.cn/page/202312/1303639.shtml> (дата обращения: 09.01.2024).

³⁵⁹ Pact gives opportunities to businesses in Vietnam. URL: <https://epaper.china-daily.com.cn/a/202203/28/WS6240e2e0a3109375516eae12.html> (дата обращения: 15.07.2023).

ускорение строительства железной дороги стандартной колеи Лаокай - Ханой - Хайфон и активизация исследований железнодорожной линии стандартной колеи Донг Данг, соединяющей Ханой, Монгкай,³⁶⁰ Халонг и Хайфон. Развитие и расширение железнодорожного сообщения между Китаем и Вьетнамом будут стимулировать скорейшее завершение создания Паназиатской железнодорожной магистрали.

2.2.9. Китай- Бруней

В последние десятилетия Китай стремился укрепить свои отношения со странами АСЕАН посредством увеличения объемов китайских ПЗИ, расширения объемов торговли и подписанием соглашений о свободной торговле. Новая область внимания Китая - это создание в 1994 г. субрегиона и зоны свободной торговли Бруней-Даруссалам, Индонезия, Малайзия и Филиппины — Восточная зона роста АСЕАН (Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia and the Philippines — East ASEAN Growth Area/BIMP-EAGA), призванных содействовать строительству совместной инфраструктуры и социально-экономическому развитию в менее развитых восточных регионах этих стран³⁶¹. BIMP-EAGA охватывает весь Бруней-Даруссалам, а также индонезийские провинции

³⁶⁰В январе 2025 г. в Наньнине (столице ГЧАР) состоялось встреча «Глобальный диалог мэров - Наньнин», на котором было подписано 14 проектов сотрудничества на общую сумму более 3,3 млрд юаней (450 млн долл.). Мероприятие, под названием «Создание сообщества дружбы Китай-АСЕАН: открытость и сотрудничество городов» («Building a China-ASEAN Community of Friendship: Urban Openness and Cooperation»), объединило участников из семи стран АСЕАН, включая Вьетнам, Лаос, Камбоджу и Малайзию, для изучения возможностей более глубокого сотрудничества. Подписанные проекты охватывают межправительственное сотрудничество, инфраструктурное сотрудничество, торговлю, логистику и туризм. Ожидается, что эти инициативы будут способствовать промышленному росту в Наньнине и странах АСЕАН, способствуя экономическому развитию и оптимизации региональных промышленных структур. Председатель Народного комитета Монгкай Хо Куанг Хуэй (Ho Quang Huy, chairman of the People's Committee of Mong Cai), подчеркнул важность пограничных портов Дунсин и Монгкай для содействия трансграничной торговле и туризму. Дунсин в ГЧАР, который отделен от Монгкай только рекой, служит центром тесного взаимодействия между жителями Китая и Вьетнама, а с введением сертификатов резидента приграничной зоны жители Дунсина и Монгкай теперь могут совершать безвизовые двусторонние поездки в течение дня (Xu Xiaoxuan. Guangxi, ASEAN deepen ties with 3.3B yuan in projects. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/17/content_117670775.htm) (дата обращения: 17.01.2025).

³⁶¹ Speech by Chinese Premier at the 24th China-ASEAN Summit. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202110/27/WS6178e38ca310cdd39bc719ce.html> (дата обращения: 03.02.2022).

Калимантан, Сулавеси, Малуку и Папуа (Indonesian provinces of Kalimantan, Sulawesi, Maluku and Papua), малайзийские штаты Сабах, Саравак и федеральную территорию Лабуан (Malaysia's states of Sabah and Sarawak, federal territory of Labuan) и филиппинские острова Минданао и Палаван (islands of Mindanao and Palawan). Для Китая субрегион ВІМР-ЕАГА представляет собой ценную возможность для стратегического партнерства, соответствующего целям регионального развития в рамках инициативы «Пояс и путь». Приверженность Китая делу развития субрегиона ВІМР-ЕАГА было подчеркнуто во время проведения девятого саммита стран АСЕАН в 2003 г. В 2009 г. Китай формализовал свою роль «стратегического партнера по развитию», подписав «Рамочное соглашение о сотрудничестве с субрегионом ВІМР-ЕАГА» («Framework of Cooperation with the ВІМР-ЕАГА»). Китай воспринимает субрегион ВІМР-ЕАГА как стратегического партнера в своей более широкой региональной повестке дня развития, особенно в свете геополитических потрясений и проблем, вызванных глобальной пандемией, которая непропорционально затронула менее развитые регионы. За последнее десятилетие Китай стал все более важным экономическим партнером для Брунея, который является центральным игроком в субрегионе ВІМР-ЕАГА. Султан Брунея Хаджи Хассанал Болкиах (Sultan Haji Hassanal Bolkiah) приветствовал участие Китая в развитии субрегиона, признав потенциал инициативы «Пояс и путь», «позволяющий посредством развития транспортной инфраструктуры улучшить региональную связанность и обеспечить экономический рост стран субрегиона ВІМР-ЕАГА». ³⁶² Бруней, как одна из ведущих стран субрегиона ВІМР-ЕАГА подчеркивает приверженность экономической диверсификации посредством связей субрегиона ВІМР-ЕАГА с Китаем через Экономический Коридор Бруней-ГЧАР (ЭКБЧ/Brunei-Guangxi Economic Corridor/BGEC). Созданный в 2014 г., ЭКБГ является важным проектом инициативы «Пояс и путь», который фокусируется на развитии

³⁶² Subregional Celebes group reaps rewards after 25 years. URL: https://www.china-daily.com.cn/cndy/2019-03/27/content_37452152.htm (дата обращения: 12.04.2020).

транспортной логистики³⁶³. Значимым достижением ЭКБГ является создание Muara Port Company, совместного предприятия между компанией Darussalam Assets из Брунея и китайской компанией Beibu Gulf Holding Company, которая управляет портом Муара, крупнейшим портом в Брунее, обрабатывающим 90% объема внешнеторговых грузов страны³⁶⁴. *Порт Муара*, построенный при помощи китайских компаний, является крупнейшим портом Брунея, а порт Циньчжоу в заливе Бейбу является важным центром торговли и экономического обмена между Китаем и государствами АСЕАН. Согласно данным Guangxi Beibu Gulf International Port Group Co Ltd., раньше грузы, доставляемые между двумя портами, приходилось переправлять через третий порт, что занимало до двух-трех недель или даже дольше. Прямой маршрут контейнерных перевозок теперь сократил время доставки до одной недели и снизил расходы примерно на 30%.³⁶⁵

С планами по увеличению при помощи Китая пропускной способности, порт Муара стремится стать ключевым мировым хабом, оптимизируя логистическую сеть Брунея и развивая региональную торговлю. В июле 2023 г. Бруней запустил новый маршрут контейнерных перевозок, который соединяет порт Муара с китайскими портами залива Бейбу в ГЧАР, что стало важным шагом в улучшении торговли, развитии логистических связей и рыночных возможностей между Брунеем, Китаем, Малайзией, другими странами АСЕАН. Ожидается, что этот маршрут будет способствовать развитию нового

³⁶³ Justin Calderon. Oil nation charts a new course. URL: https://www.chinadaily.com.cn/cndy/2016-02/23/content_23599735.htm (дата обращения: 13.11.2020).

³⁶⁴ В 2017 г. Guangxi Beibu Gulf International Port Group и брунейская компания Darussalam Assets создали совместное предприятие для эксплуатации контейнерного терминала и терминала для насыпных грузов в порту Муара с общим объемом инвестиций 1,03 млрд юаней (142,9 млн долл.) и сроком эксплуатации 60 лет. В 2022 г. объем грузооборота порта Муара составил более 1,55 млн т, что примерно на 20% больше, чем в 2021 г., а операционный доход увеличился вдвое по сравнению с 2017 г. Количество местных сотрудников в порту увеличилось со 120 в 2017 г. до 260 в 2022 г., при этом более 96% рабочей силы составляли местные жители. По данным, опубликованным ГТУ КНР, в 2022 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Брунеем достиг рекордного уровня в 3,08 млрд долл. (Belt and Road Initiative enhances partnership between China, Brunei. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202308/11/WS64d589cfa31035260b81b820.html> (дата обращения: 17.12.2023)).

³⁶⁵ Belt and Road Initiative enhances partnership between China, Brunei. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202308/11/WS64d589cfa31035260b81b820.html> (дата обращения: 05.11.2023).

Международного сухопутно-морского торгового коридора, укрепив связи между странами АСЕАН и западными провинциями Китая.³⁶⁶

Выводы к параграфу 2.3.9.

Для Китая субрегион ВІМР-ЕАГА представляет собой ценную возможность для стратегического партнерства, соответствующего целям регионального развития, в частности, через инициативу «Пояс и путь». Субрегион начал набирать экономическую мощь, используя свои богатые природные ресурсы для развития возобновляемой энергетики и стимулирования общего роста - цели, которые перекликаются с ориентацией Китая на укрепление региональной инфраструктуры и связности.

За последнее десятилетие Китай стал все более важным экономическим партнером для Брунея, который является центральным игроком в субрегионе ВІМР-ЕАГА. Стратегия развития национальной экономики «Brunei Vision 2035» подчеркивает приверженность Брунея к экономической диверсификации и представляет уникальную возможность связать субрегион ВІМР-ЕАГА с Китаем через Экономический коридор Бруней-ГЧАР. Инициированный в 2014 г., ЭКБГ является важным проектом инициативы «Пояс и путь», который фокусируется на развитии транспорта и логистики, демонстрируя, как Китай и Бруней могут сотрудничать для интеграции субрегиона ВІМР-ЕАГА в глобальные цепочки поставок.

Значимым достижением Экономического коридора Бруней-ГЧАР, который позиционирует Бруней как «Ворота в Китай», является создание Muara Port Company, совместного предприятия между Darussalam Assets из Брунея и Weibu Gulf Holding Company из Китая. Эта компания управляет портом Муара, крупнейшим портом в Брунее, который обрабатывает 90% импортной и экспортной торговли Брунея, за исключением нефти и газа. С планами по увеличению своей мощности порт Муара стремится стать ключевым мировым

³⁶⁶Chang Yau, Kaili Zhao. Gateway to opportunities. China perceives the East ASEAN Growth Area as an important partner for its broader regional development agenda. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202408/12/WS66b95568a3104e74fddb974f.html> (дата обращения: 11.10.2024).

хабом, оптимизируя логистическую сеть Брунея и облегчая региональную торговлю.

Выводы к главе 2.

Разработка и ратификация Соглашения о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве, которое стала генератором роста объемов внешней торговли Китай-страны АСЕАН, Япония, Республика Корея, потребовали адекватных мер по обеспечению регионального грузового транзита. По оценкам аналитиков Министерства транспорта КНР, доставка грузов между странами АСЕАН и ЕС по Новому сухопутно-морскому транзитному маршруту будет занимать около 20 дней, что будет в два раза быстрее морской перевозки в рамках «Морского Шелкового пути XXI в.». Новый коридор позволяет значительно сократить как время, так и стоимость транспортировки грузов из западных провинций КНР в страны АСЕАН, а также обеспечить их бесперебойность. С подключением через ЭКЧЧ евразийского сухопутно-морского маршрута, обеспечивается увеличение объемов транзитных перевозок из стран АСЕАН в страны Европейского Союза, используя железнодорожную сеть КНР, Казахстана, РФ, Белоруссии, а также обратно. Китай стремится переформатировать маршрут «Пояса и пути» в глобальный замкнутый логистический маршрут, от возможности присоединения и использования его синергетического и мультипликативного эффектов, значительную и весомую выгоду смогут получить все участники региональных и мировых транзитных перевозок.

Сегодня в Китае происходит создание глобального коридора транзитных перевозок, где Экономический круг Чэнду-Чунцин является центральным исходным транспортным узлом для маршрутов как в страны ЕС и Центральной Азии, так и страны АТР. Новый Международный сухопутно-морской торговый коридор и новая железнодорожная магистраль будет стимулировать развитие экономики стран, не имеющих выхода к морю, а также других стран, расположенных вдоль маршрута «Пояса и пути». Паназиатская железнодорожная магистраль представляет собой сеть железных дорог, которая

будет соединяет Китай и все страны АСЕАН, причем в наши дни она вместе с Международным сухопутно-морским торговым коридором является ключевым проектом в рамках реализации целевого индикатора «формирование взаимосвязанной транспортной сети на пространстве инициативы», входящего в «Восемь шагов», которые обнародовал Си Цзиньпин на церемонии открытия Третьего Форума международного сотрудничества «Один пояс, один путь» в октябре 2023 г., и призванного поддержать «высококачественную реализацию инициативы «Пояс и путь». Строительство ПЖМ направлено на усиление региональной экономической интеграции и расширение экономические связи Китая со странами АСЕАН. По данным Всемирного банка, Китайско-Лаосская железная дорога как часть паназиатской железнодорожной магистрали (КНР-Лаос-Таиланд-Малайзия-Сингапур) в перспективе обеспечит увеличение совокупного дохода железнодорожной отрасли Лаоса на 21%.

На сегодняшний день Китай является ключевым инвестором в инфраструктурные проекты в странах АСЕАН, а сотрудничество в строительстве железных и автомобильных дорог в странах АСЕАН - лишь один из многих примеров того, как проекты с использованием китайских инвестиций и технологий приносят пользу местному населению и способствует быстрому экономическому развитию.

Глава 3. Сотрудничество Китая и стран АСЕАН в области энергетики

По прогнозам ООН, к 2030 г. объем мирового рынка атомной, солнечной и ветровой энергии, зеленого водорода и более десятка других экологически чистых технологий в ценовом выражении достигнет 2,1 трлн долл., что в пять раз превысит существующий объем глобального рынка, а страны Азии, учитывая их огромный спрос на потребление энергии имеют значительный потенциал для создания «зеленых» энергосистем. В докладе, однако, отмечается, что «многие развивающиеся страны Азии, тем не менее, срочно нуждаются в

крупномасштабных инвестициях в «зеленые» технологии и низкоуглеродные отрасли»³⁶⁷.

В начале июля 2023 г в столице Лаоса Вьентьяне состоялась 10-я Конференция «Пояса и пути». На юбилейном форуме был представлен отчет, подготовленный Институтом финансовых исследований Чунъян при Китайском университете Жэньминь (Chongyang Institute for Financial Studies at the Renmin University of China), в котором отмечалось, что «ежегодная потребность стран АСЕАН в инвестициях на развитие «зеленой» энергетики составляет 200 млрд долл., в то время как доступное финансирование ежегодно составляет в среднем 40 млрд долл., а в период с 2016 по 2030 гг. странам АСЕАН потребуется в общей сложности около 3 трлн долл»³⁶⁸.

Столкнувшись с ростом пошлин со стороны США и Евросоюза, направленным на ограничение доминирования Китая в мировой цепочке поставок солнечной и ветряной энергии, китайские производители были вынуждены пересмотреть свои международные программы, причем зарубежный рынок становится важнейшей частью стратегического плана для китайских новых энергетических компаний, особенно в области солнечной, ветровой и водородной энергетике. По утверждению отраслевых экспертов и руководителей китайских энергетических компаний, несмотря на возросшие проблемы в мировой торговле, в последние годы страны АСЕАН стали ключевым направлением инвестиций и привлекательным рынком для новых китайских энергетических компаний, которые расширяют свою деятельность в этом регионе, что обеспечивает огромные возможности для их развития. По сравнению с долгосрочными, капиталоемкими инфраструктурными проектами, проекты по производству возобновляемой энергии имеют более короткие циклы и более четкие модели прибыли. Китайские энергетические компании,

³⁶⁷Energy transition key to Asia's green development: Report. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-03/26/content_117086064.htm (дата обращения: 02.08.2024).

³⁶⁸Ni Hao. Chinese clean energy firms continue overseas expansion amid challenges, opportunities. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1309308.shtml> (дата обращения: 01.08.2024).

расширяющиеся за рубежом, могут использовать свои передовые технологические преимущества и коммерческий опыт, чтобы быстро воспользоваться рыночными возможностями, предоставляемые странами АСЕАН, которые, в свою очередь, испытывают исключительную заинтересованность в модернизации своих национальных энергетических систем в рамках инициативы «Пояс и путь».

Китай сотрудничает со странами АСЕАН по проектам «зеленой» энергетики и вносит вклад в ликвидацию «энергетической бедности» и реализацию глобальной цели развития «обеспечения всеобщего доступа к доступной электроэнергии к 2030 г.» («ensuring universal access to affordable electricity by 2030»), установленной ООН. Китайские инвестиции в развитие «зеленой» энергетики стран Азии неуклонно растут. Как было отмечено в докладе «Решение проблемы изменения климата: Азия становится зеленой» («Addressing Climate Change: Asia Going Green»), представленном 25 марта 2025 г. на пресс-конференции ежегодной конференции Азиатского форума Боао (Boao Forum for Asia/BFA), в 2023 г. объем китайских ПЗИ в чистую энергетику стран Азии составили треть от общемирового объема китайских ПЗИ в развитие мировой «зеленой» энергетики, причем около 80% объема этих ПЗИ пришлось на страны АСЕАН³⁶⁹. Китай постоянно продвигает технологические инновации в новой энергетике, возглавляя разработку и применение основных технологий, способствующих региональному «зеленому» переходу, содействует дальнейшему снижению затрат на производство ветровой и солнечной энергии, создавая больше возможностей для быстрого развертывания объектов возобновляемой энергии в странах АСЕАН³⁷⁰.

В своем выступлении на восьмом саммите стран Субрегиональной экономической зоны «Ланьцанцзян-Меконг» (Куньмин, 6-7 ноября 2024 г.),

³⁶⁹ Qiang Wei. BFA: Asia emerges as a global engine for economic recovery and sustainable growth. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0401/c90000-20296834.html> (дата обращения: 06.04.2025).

³⁷⁰ Hu Weijia. China's new-energy power generation capacity a positive asset for world. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202408/1318440.shtml?id=11> (дата обращения: 24.09.2024).

Премьер Госсовета КНР Ли Цян подчеркивая важность развития сотрудничества в области энергетики, призвал все страны АСЕАН «содействовать планированию, строительству и модернизации региональных электросетей, углублять сотрудничество в области производства новых аккумуляторных батарей, автомобилестроения и фотоэлектрических установок, а также расширять сотрудничество в таких новых областях, как чистая энергетика, интеллектуальное производство, большие данные и интеллектуальные города»³⁷¹.

3.3.1. Китай–Лаос

Экспорт электроэнергии стал важной движущей силой экономики *Лаоса* - в течение многих лет на долю электроэнергии приходилось более 10% объема ВВП страны и 30% объема экспорта, а основными направлениями экспортных поставок электроэнергии являются страны АСЕАН, такие как Таиланд, Вьетнам, Камбоджа и Сингапур. Китайско-лаосское сотрудничество в области энергетики открыло новые возможности для развития отдаленных деревень в горных районах, оказывая помощь Лаосу в деле использования своих водных ресурсов и стимулируя увеличение экспорта электроэнергии. Аналитики рынка электроэнергии исследовательской компании BloombergNEF отмечают, что «Строительство новой линий воздушной электропередачи напряжением 115 кВ между Китаем и Лаосом должно обеспечить увеличение использования потенциала гидроэнергетики Лаоса, а увеличение объема импорта электроэнергии Китаем из Лаоса не только дополнит электроснабжение провинции Юньнань, которой не хватает электроэнергии во время засушливого периода, но и принесет значительный доход бюджету Лаоса»³⁷².

В ноябре 2022 г. китайская энергетическая корпорация Power Construction Corp of China (PowerChina) подписала контракт с лаосской компанией,

³⁷¹ China calls for enhancing Greater Mekong Subregion cooperation. URL: http://www.china.org.cn/world/2024-11/08/content_117533574.htm (дата обращения: 10.11.2024).

³⁷² Lancang-Mekong Cooperation platform achieves high-level development, becoming 'golden model' for regional collaboration: FM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1287756.shtml> (дата обращения: 24.04.2023).

предусматривающий строительство ветряной электростанции мощностью 600 МВт на юге Лаоса. Это стало первым ветроэнергетическим проектом в Лаосе, который позволит экспортировать электроэнергию во Вьетнам, и впервые Лаос будет участвовать в трансграничной передаче экологически чистой и возобновляемой электроэнергии. Сделка с PowerChina даст возможность Лаосу использовать потенциал реки Меконг, которая протекает в основном по границе Лаоса, а на самом юге и северо-западе страны непосредственно по территории Лаоса, и стать «батареей Юго-Восточной Азии», задействовать свой гидроэнергетический потенциал общей мощностью 26 тыс. МВт³⁷³.

По данным Международного агентства по возобновляемым источникам энергии, в 2021 г. лаосские гидроэлектростанции произвели 8349 МВт электроэнергии, что составило треть годового объема производства электроэнергии Лаоса. В сентябре 2021 г. к общенациональной энергетической сети Лаоса был подключен еще один знаковый энергетический проект - гидроэлектростанция на реке Нам Оу (Nam Ou или «река рисовой чаши»), возведенная при помощи китайской корпорации PowerChina³⁷⁴. Общая мощность проекта составляет 1,272 млн кВт, а среднегодовая генерирующая мощность - 5 млрд кВт/ч. Проект включает в себя семь каскадных ГЭС вдоль реки Нам Оу, крупнейшего притока реки Меконг в Лаосе протяженностью 448 км. По мнению инженеров PowerChina, план строительства был разработан таким образом, чтобы исключить переселение местных жителей из районов возводимых ГЭС, кроме того, он минимизировал воздействие на окружающую среду³⁷⁵.

Проект гидроэлектростанции Нам Оу, построенный в рамках инициативы «Пояс и путь», высоко ценится правительством Лаоса и по состоянию на июнь

³⁷³ ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.global-times.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11> (дата обращения: 13.11.2023).

³⁷⁴ BRI cooperation brings fruitful results, improving people's livelihood in Laos. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-10/28/content_116780668.htm (дата обращения: 29.10.2023).

³⁷⁵ BRI cooperation brings fruitful results, improving people's livelihood in Laos. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-10/28/content_116780668.htm (дата обращения: 06.12.2023).

2023 г. в рамках этого проекта было выработано более 13,3 млрд кВт/ч электроэнергии. На реке Меконг Лаос также планирует построить новую ГЭС Санакхам (Sanakham) мощностью 684 МВт, причем осуществлять реализацию проекта строительства ГЭС стоимостью 2,1 млрд долл. будет китайская энергетическая компания Datang Sanakham Hydropower (филиал китайской государственной энергокомпании Datang International Power)³⁷⁶. Лаос представил проект строительства ГЭС Санакхам в Комиссию по освоению ресурсов реки Меконг (Mekong River Commission/MRC), которая дала положительное экспертное заключение по проекту. Члены MRC, в которую входили представители Лаоса, Таиланда, Камбоджи и Вьетнама, оценили, как сам проект, так и предоставляемые им возможности для трансграничной торговли электроэнергией³⁷⁷. Строительство ГЭС Санакхам началось в 2020 г., а в эксплуатацию гидроэлектростанцию планируется ввести в 2028 г., причем Лаос готов экспортировать до 20 ГВт мощности своим соседям к 2030 г. В настоящее время в Лаосе на р. Меконг уже построены ГЭС Хаябури (Xayaburi) мощностью 1285 МВт и ГЭС Дон Сахонг (Don Sahong) мощностью 260 МВт, а также запланировано строительство еще 9 ГЭС. Кроме того, страны АСЕАН планируют построить 49 ГЭС на притоках Меконга, из них в Лаосе – 30, во Вьетнаме – 14, в Камбодже – 3 и в Таиланде – 2³⁷⁸.

China Southern Power Grid, одна из двух крупнейших энергетических компаний Китая, наращивает сотрудничество со странами АСЕАН в области торговли электроэнергией. 9 марта 2022 г. ее дочерняя компания China Southern Power Grid Yunnan International Co Ltd (YNIC) подписала соглашение с лаосской энергетической компанией Electricite du Laos (EDL) «Соглашение по проекту межсетевого соединения» («Agreement of 115 kilovolt Power Interconnection Project»), предусматривающее строительство новой линий воздушной

³⁷⁶Там же

³⁷⁷One year on, RCEP, CCFTA give momentum to Cambodia's trade growth in post-pandemic era. URL: <http://en.people.cn/n3/2022/1224/c90000-10187966.html> (дата обращения: 17.05.2022).

³⁷⁸Там же

электропередачи напряжением 115 кВ, призванных обеспечивать передачу электроэнергии между Китаем и Лаосом. Согласно соглашению, Китай ежегодно в период с июня по октябрь (когда наблюдается избыток гидроэнергетических ресурсов в Лаосе) может импортировать и потреблять избыточную гидроэнергию из Лаоса, и наоборот, в период сухого сезона Китай, в свою очередь, может обеспечивать стабильное энергоснабжение северных районов Лаоса. В качестве пилотного проекта двусторонней торговли электроэнергией старая линия электропередачи 115 кВ, протянувшаяся из китайской провинции Юньнань в лаосскую провинцию Удомсай (Oudomxay Province), эксплуатируется уже 12 лет и передала более 1 млрд кВт/ч электроэнергии в северные районы Лаоса, что существенно ускорило развитие этой части страны. Обе страны постепенно наращивают объемы торговли электроэнергией, способствуя достижению глобальной цели сокращения выбросов углерода. Аналитики рынка электроэнергии исследовательской компании BloombergNEF отмечают, что благодаря строительству новой линии воздушной электропередачи напряжением 115 кВ между Китаем и Лаосом, в перспективе, часть электроэнергии из Лаоса через провинцию Юньнань может передаваться в провинцию Гуандун для увеличения энергетического потенциала ведущего китайского технологического и финансового центра – района Большого залива Гуандун-Сянган-Аомэнь. Ранее руководство компании China Southern Power Grid, бизнес которой охватывает провинции Гуандун, Юньнань, Гуйчжоу и Хайнань, а также ГЧАР, заявило, что в период 2021-2025 гг. инвестирует 670 млрд юаней (105,2 млрд долл.) в строительство электросетей для обеспечения стабильности электроснабжения и увеличения потребления экологически чистой энергии. Являясь дочерней компанией China Southern Power Grid и платформой для осуществления международного энергетического сотрудничества в Южной и Юго-Восточной Азии, China Southern Power Grid Yunnan International установила международное энергетическое сотрудничество в области объединения сетей, трансграничной торговли электроэнергией, зарубежных инвестиций, заключения контрактов на зарубежные проекты, управленческого и

технического консалтинга со странами АСЕАН, включая Вьетнам, Лаос, Мьянму, Таиланд, Камбоджу, а также Бангладеш, которое продолжается уже более 10 лет³⁷⁹. 1 февраля 2024 г. компания Electricite du Laos Transmission Company Limited (EDL-T), совместное предприятие China Southern Power Grid (CSG) и лаосской государственной компании Electricite du Laos (EDL), официально приступила к работе. Министр энергетики и горнодобывающей промышленности Лаоса Пхоксай Саясон (Lao Minister of Energy and Mines Phoxay Sayasone) отмечал, что компания EDL-T является ключевым проектом сотрудничества между Лаосом и Китаем в сфере энергетики и будет выступать в качестве национального оператора электросетей Лаоса, который будет инвестировать, строить и эксплуатировать электросети напряжением 230 кВ и выше в Лаосе, а также реализовывать проекты по объединению электросетей стран АСЕАН³⁸⁰.

В 2023 г. компания Southern Power Grid Yunnan International присоединила свои новые мощности к электрическим сетям Лаоса, Вьетнама и Мьянмы посредством воздушных линий электропередачи напряжением 110 кВ и с момента присоединения линий электропередач китайской компании к сетям стран АСЕАН и открытия международной торговли электроэнергией за последние 10 лет общий объем потребленной электроэнергии в странах субрегиона «Ланьцанцзян-Меконг» превысил 64 ТВт (тераватт, 1 тераватт равен 1 млн мегаватт/МВт)³⁸¹.

3.3.2. Китай-Вьетнам

18 июля 2015 г. консорциум, состоящий из китайских энергетических компаний China Energy Engineering Corporation Limited (Energy China) и China Southern Power Grid, приступил к строительству в провинции Биньтхуан (вьетн.

³⁷⁹ Shared development opportunities for Belt and Road countries. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-03/24/content_85189993_4.htm (дата обращения: 29.03.2023).

³⁸⁰ Zhang Kaiwei, Zhong Wenxing. Chinese, Lao grid joint venture launches operation. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0201/c90000-20129643.html> (дата обращения: 16.02.2024).

³⁸¹ Zheng Xin. China Southern Power Grid stepping up trade. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202303/22/WS62392a6ea310fd2b29e526dc.html> (дата обращения: 26.03.2023).

Bình Thuận) на юге **Вьетнама** угольной электростанции 11 (Vinh Tan 1 Coal Fired Power Plant) мощностью 1,24 тыс. МВт и стоимостью 1,75 млрд долл. Первый генератор ТЭС Vinh Tan 1 был введен в эксплуатацию в июле 2018 г., а второй генератор - в декабре 2018 г. Угольная электростанция Винь Тан, один из первых китайско-вьетнамских проектов в рамках инициативы «Пояс и путь», причем ТЭС безопасно работает уже более шести лет. ТЭС значительно уменьшила дефицит электроэнергии на юге Вьетнама, а совокупная выработка электроэнергии превысила 41 млрд кВт/ч, обеспечив, в том числе, доходы Вьетнама от экспорта электроэнергии в соседние страны в размере более 1 млрд долл³⁸².

Ветряная электростанция Чинь Тханг (Chinh Thang wind farm), расположена в провинции Ниньтхуан (Ninh Thuan province) в юго-центральной части Вьетнама. ВЭС Чинь Тханг, построенная в 2022 г. и управляемая китайской корпорацией PowerChina, ежегодно обеспечивает экономию около 43,4 тыс. т условного топлива, сокращает выбросы углекислого газа на 102,5 тыс. т и не только снижает нагрузку на линии электропередачи, соединяющие центральный и южный Вьетнам, но и способствует защите местной окружающей среды³⁸³.

С запуском в апреле 2022 г. двух линий электропередач напряжением 220 кВ между Китаем и Вьетнамом расширилась торговля электроэнергией между двумя странами. Воздушные линии проходят: между автономной префектурой «Вэньшань Чжуан и автономная префектура Мяо»³⁸⁴ в провинции Юньнань и вьетнамской провинцией Хазянг (Ha Giang) (сооружена в 15 апреля 2022 г.) и между Хунхэ-Хани-Ийским автономным округом провинции Юньнань и

³⁸²Xi's visit to chart course for development of China-Vietnam ties, boost shared growth in Asia-Pacific. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303467.shtml?id=11> (дата обращения: 19.01.2024).

³⁸³Gong Ming, Zhang Yuannan. China-Vietnam economic, trade cooperation benefits two peoples. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1214/c90000-20110364.html> (дата обращения: 11.03.2024).

³⁸⁴ Автономная префектура на юго-востоке провинции Юньнань и самая восточная административная единица уровня префектуры, которая на востоке граничит с городским округом Байсэ в Гуанси-Чжуанском автономном районе, а на юге - с Хунхэ-Хани-Ийским автономным округом провинции Юньнань и провинцией Хазянг на севере Вьетнама.

вьетнамской провинцией Лаокай (Lao Cai) (сооружена 30 апреля 2022 г.) и, по оценкам инженеров компании China Southern Power Grid, одного из двух крупнейших поставщиков электроэнергии в Китае, до 2025 г. в северный Вьетнам будет экспортировано около 4 млрд кВт/ч электроэнергии³⁸⁵. По данным China Southern Power Grid Yunnan International Co., дочерней компании China Southern Power Grid, в течение 16 лет, с момента запуска линии электропередачи напряжением 110 кВ между Хэкоу-Яоским автономным уездом³⁸⁶ и вьетнамской провинцией Лаокай в 2004 г., не было ни одного сбоя в работе сетей и, в общей сложности, было передано 40 млрд кВт/ч электроэнергии³⁸⁷.

Помимо традиционных областей сотрудничества, в последние годы все больше китайских энергетических компаний вышли на вьетнамский фотоэлектрический рынок и на сегодняшний день крупнейший зарубежный кластер фотоэлектрической энергетики, созданный китайскими компаниями в странах АСЕАН, находится во Вьетнаме. Китайские фотоэлектрические компании обеспечивают устойчивое развитие Вьетнама, поскольку в стране остро не хватает электроэнергии в пиковые периоды. 22 декабря 2020 г. солнечная электростанция Лок Нинь (Loc Ninh 500 MW Solar Power Plant) мощностью 500 МВт во Вьетнаме была полностью подключена к национальной сети для выработки электроэнергии и официально введена в коммерческую эксплуатацию. Строительство станции, ставшей крупнейшей фотоэлектрической электростанции во Вьетнаме и странах Юго-Восточной Азии, осуществляла китайская компания PowerChina Zhongnan Engineering Corporation Limited, а солнечные модули были поставлены китайской компанией JA Solar. По оценкам, к 2025 г. спрос на электроэнергию во Вьетнаме будет расти

³⁸⁵ Working together for enduring China-Vietnam friendship. URL: http://www.china.org.cn/world/2023-12/11/content_116870489.htm (дата обращения: 13.05.2024).

³⁸⁶ Хэкоу-Яоский автономный уезд является автономным уездом в Хунхэ-Хани-Ийского автономного округа.

³⁸⁷ Li Yingqing, Ye Zizhen. Electricity trading resumes with Vietnam. URL: <https://global.china-daily.com.cn/a/202205/06/WS6274e6cba310fd2b29e5b1a5.html> (дата обращения: 09.07.2022).

со скоростью 8,5% в год и достигнет 90 тыс. МВт. Проект Loc Ninh обеспечивает более 800 млн кВт/ч экологически чистой электроэнергии и сокращает объем выбросов углекислого газа более чем на 800 тыс. т, что существенно уменьшает нехватку электроэнергии в провинциях страны, улучшает энергетическую структуру и оказывает мощную поддержку местному зеленому развитию.

В 2023 г. китайская компания Ginlong Technologies Co. Ltd. (штаб-квартира расположена в Нинбо, пров. Чжэцзян), крупнейший в КНР производитель солнечных инверторов, построил на севере Вьетнама завод по производству своей продукции с ежегодной мощностью 5 ГВт³⁸⁸. По сообщению вьетнамских СМИ, ведущая китайская компания Trina Solar, специализирующаяся на производстве оборудования для выработки солнечной энергии, планирует построить новый завод во Вьетнаме. Завод будет занимать 25 га, а объем инвестиции, как ожидается, составит 400 млн долл. Согласно сообщениям, компания не только будет инвестировать в строительство производственных мощностей во Вьетнаме, но и будет непосредственно участвовать в реализации проектов солнечной энергетики в стране³⁸⁹. Согласно разработанному Министерством промышленности и торговли Вьетнама, национальный план развития энергетики до 2030 г. предполагает дополнительную выработку 80 ГВт электроэнергии, из которых около 40% будет приходиться на ветряную и солнечную энергию, причем объем инвестиций для строительства новых электростанций и расширения сети для полного удовлетворения растущего спрос на электроэнергию, может превысить 140 млрд долл³⁹⁰.

3.3.3. Китай – Таиланд

5 марта 2024 г. плавучая солнечная гибридная электростанция на плотине Уболратана (The Ubolratana Dam hydro-floating solar hybrid power plant) в

³⁸⁸Xi's visit to chart course for development of China-Vietnam ties, boost shared growth in Asia-Pacific. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303467.shtml?id=11> (дата обращения: 05.01.2024).

³⁸⁹ Zheng Xin. Power firms expand renewables footprint. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202403/30/WS6607546ca31082fc043bf86c.html> (дата обращения: 23.04.2024).

³⁹⁰ Vietnam Loc Ninh Solar Power Plant begins operation. URL: http://www.china-daily.com.cn/m/powerchina/2020-12/30/content_37542192.htm (дата обращения: 12.04.2021).

Таиланде была введена в коммерческую эксплуатацию. Данная СЭС, построенная одним из крупнейших мировых производителей энергетического оборудования, китайской компанией Dongfang Electric International Corporation (DEIC) в сотрудничестве с тайскими компаниями, стала второй подобной СЭС, возведенной китайской компанией DEIC в 2021 г. Особенностью этих двух гибридных плавучих СЭС является наличие одно- и двухосевых трекеров, которые обеспечивают смену наклона и азимут фотоэлектрической панели в зависимости от времени суток, что позволило увеличить производительность солнечных батарей на 50% в сравнении панелями с фиксированным наклоном. Эти две СЭС способны работать в течение 24 часов, причем в дневное время они вырабатывают электроэнергию, используя солнечный свет, а ночью они генерируют электроэнергию при помощи кинетической энергии течения воды. По оценкам китайских специалистов, каждая из двух СЭС обеспечит ежегодное сокращение выбросов парниковых газов в объеме около 50 тыс. т, а заместитель руководителя Управления по производству электроэнергии Таиланда (Electricity Generating Authority of Thailand/EGAT) Д. Сирикум (J. Sirikum) заявил, что «Нашей основной целью является строительство большего количества подобных китайско-тайских солнечных проектов в Таиланде для развития производства экологически чистой энергии»³⁹¹.

3.3.4. Китай – Камбоджа

Ярким примером сотрудничества Китая и *Камбоджи* в развитии национальной энергетики стала введенная в эксплуатацию в 2008 г. крупнейшая в Камбодже гидроэлектростанция Lower Sesan 2 Hydro Power Station, которая была построена и управляется китайской компанией China Huaneng Group и обеспечивающая ежегодную выработку 20% электроэнергии в стране. Строительство ГЭС обеспечило создание более 2 тыс. новых рабочих мест и способствовало переселению 840 домохозяйств из окрестностей

³⁹¹Newly operated Hydro-floating solar project showcases China-Thailand cooperation in clean energy. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0306/c90000-20141220.html> (дата обращения: 06.04.2024).

электростанции, позволив им переехать в новые районы страны с лучшими условиями жизни³⁹².

16 декабря 2022 г. тепловая электростанция Huadian Preah Sihanouk (Huadian Preah Sihanouk coal-fired power plant) в Камбодже успешно прошла пуско-наладочные испытания и была официально введена в эксплуатацию, став крупнейшим энергетическим проектом в стране с высочайшим уровнем защиты от возможных стихийных бедствий³⁹³. Строительство ТЭС мощностью 700 МВт (2 блока мощностью по 350 МВт), расположенной в провинции Преа-Сианук (Preah Sihanouk province) на юго-западе Камбоджи, заняло 27 месяцев - с августа 2020 г. по ноябрь 2022 г., причем руководство основного исполнителя проекта - строительной компании Huadian Sihanoukville Power Generation Co Ltd (HSPGC), входящая в состав китайской компании Huadian Overseas Investment Co Ltd, заявило, что «при строительстве ТЭС Huadian Preah Sihanouk были использованы китайские стандарты, технологии и оборудование, а сама ТЭС является тепловой электростанцией с самой большой установленной мощностью, самыми передовыми показателями и самым высоким уровнем защиты окружающей среды в Камбодже»³⁹⁴. Представитель администрации провинции Преа-Сианук заявил, что электроэнергия, вырабатываемая ТЭС Huadian Preah Sihanouk, расположенной примерно в 14 км к северо-востоку от города Сиануквиль (Sihanoukville), будет снабжать и другие населенные пункты за пределами юго-западной прибрежной провинции³⁹⁵.

3.3.5. Китай-Сингапур

³⁹² Cambodia, China to push cooperation further with PM's visit, with infrastructure in focus. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285149.shtml> (дата обращения: 12.03.2023).

³⁹³ Feature: Chinese power plant in Cambodia supplies stable electricity, provides specific skills to local talents. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0607/c90000-20179119.html> (дата обращения: 13.06.2024).

³⁹⁴ GDI helps Cambodian infrastructure, promotes trade links among countries. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202210/25/WS63574f22a310fd2b29e7e697.html> (дата обращения: 24.11.2022).

³⁹⁵ M. Kunmakara. China-backed 700MW coal power station online: HSPGC. URL: <https://www.phnompenhpost.com/business/china-backed-700mw-coal-power-station-online-hspgc> (дата обращения: 17.01.2024).

В декабре 2022 г. китайская компания China Energy Engineering Group Co Ltd (Energy China) запустила проект по хранению энергии на острове Джурон в *Сингапуре*, мощность которого составляет 200 МВт/ч, что стало крупнейшим проектом подобного типа в Юго-Восточной Азии, который также обеспечит городу-государству достижение цели по сокращению выбросов углерода, намеченных в «Зеленом плане Сингапура до 2030 г.», а в период 2024 – 2025 гг. китайская компания планирует увеличить объем инвестиций для увеличения своей доли на рынке экологически чистой энергетики Сингапура³⁹⁶.

3.3.6. Китай-Мьянма

В 2022 г половина из 10,88 млн домохозяйств в *Мьянме* испытывали нехватку электроэнергии, а более 43 тыс. деревень не были подключены к национальной энергосети. С целью смягчения проблемы с электроснабжением в стране, 1 марта 2023 г. в столице Мьянмы г. Нейпидо Министерство энергетики Мьянмы (Myanmar's Ministry of Electric Power/MOEP) и китайская компания Yunnan Machinery & Equipment Import & Export Co подписали контракт о строительстве первого в Мьянме ветроэнергетического проекта с участием китайской энергетической компании, что стало важным шагом в развитии сотрудничества двух стран в области «зеленой» энергетики в рамках инициативы «Пояс и путь». ³⁹⁷ Контракт предусматривал строительство трех объектов в городах Энн (Ann, проект мощностью 150 МВт), Гва (Gwa, проект мощностью 100 МВт) и Тандве (Thandwe, проект мощностью 110 МВт), которые расположены в штате Ракхайн (Rakhine state). Ранее другая китайская компания уже внесла свой вклад в обеспечение страны необходимыми энергоресурсами – 18 января 2023 г. первая солнечная фотоэлектрическая станция (СФЭС) Jingda в

³⁹⁶China, Singapore enhance biz, trade ties. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-04/04/content_85210199.htm (дата обращения: 24.06.2023).

³⁹⁷К концу 2024 г. установленная мощность морской ветроэнергетики в странах АСЕАН в целом составляла всего 0,3% от общей установленной энергетической мощности. В отличие от этого, общая установленная мощность морской ветроэнергетики Китая, подключенной к сетям, составляла более половины от общемировой (*Chi Fulin*. RCEP can release potential of region's blue economy. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202501/09/WS677f105ea310f1265a1d9c2f.html> (дата обращения: 12.01.2025).

Мьянме мощностью 160 МВт, финансируемая и построенная компанией Power Construction Corp of China, была подключен к национальной энергосети. По оценке инженеров компании Power Construction Corp of China, СФЭС Jingda будет ежегодно вырабатывать 342 млн кВт/ч электроэнергии³⁹⁸. 7 ноября 2023 г. в столице Мьянмы Нейпидо (Nay Pyi Taw) Министерство электроэнергетики Мьянмы и китайская компания PowerChina Resources Ltd. подписали соглашение о сотрудничестве по трем проектам фотоэлектрической энергетики в городах Магуэй и Мандалай (Magway и Mandalay) в центральной Мьянме³⁹⁹.

3.3.7. Китай-Филиппины

В 2023 г. консорциум, состоящий из китайской энергетической компании China Southern Power Grid и корпорации PowerChina подписали с правительством **Филиппин** контракт на строительство высоковольтной линии электропередачи постоянного тока Минданао-Висайяс (Mindanao-Visayas). Проект включал в себя строительство двух тяговых станций мощностью 350 кВт с защитными электролитическими заземляющими электродами постоянного тока, а также реконструкцию и расширение пяти трансформаторных подстанций переменного тока. По словам представителя PowerChina на Филиппинах Чжао Чжихао, этот проект стал первым в своем роде, в котором использовались конструкции, способные противостоять землетрясению магнитудой 9 баллов по шкале Рихтера и значительным порывам ветра. Ожидается, что проект будет способствовать подключению страны к национальной электросети и обеспечит создание более 2 тыс. новых рабочих мест для местного населения и, кроме того, планируется закупить у местных компаний оборудование и строительные материалы на общую сумму более 35 млн долл.⁴⁰⁰

3.3.8. Китай-Индонезия

³⁹⁸Yin Yeping. Myanmar's first wind power project cooperation signed, new step under BRI. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286532.shtml> (дата обращения: 15.08.2024).

³⁹⁹Myanmar's ministry, Chinese company sign agreement on photovoltaic power projects. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1108/c90000-20094796.html> (дата обращения: 17.11.2023).

⁴⁰⁰Yuan Shenggao. Stronger ties to boost countries' development. URL: <https://epaper.china-daily.com.cn/a/202301/06/WS63b76b14a310777689885bf5.html> (дата обращения: 27.03.2023).

Обладая богатыми солнечными ресурсами, *Индонезия* стремится к 2060 г. превратить производство солнечной энергии в самую мощную основу обеспечения экологически чистой энергии в стране. В рамках проекта сотрудничества между индонезийской государственной электроэнергетической корпорацией PLN Nusantara Power (дочкой государственной энергораспределительной компании Persero) и китайской корпорацией PowerChina⁴⁰¹ плавучая солнечная электростанция (СЭС) Cirata была построена китайской компанией PowerChina Huadong Engineering Corporation Limited (HDEC). СЭС с пиковой мощностью 192 МВт была подключена к электросети в ноябре 2023 г. Плавучая солнечная электростанция Cirata стоимостью 130 млн долл. оснащена 13 фотоэлектрическими батареями и размещается на 13 понтонах на поверхности водохранилища. Каждая батарея имеет длину 430 м и ширину 230 м и включает 48 подмассивов, а вместе они составляют в общей сложности более 28 тыс. солнечных панелей. СЭС Cirata — первая в мире плавучая солнечная ферма, плавающая на водоеме глубиной до 100 м. Из-за сложной топографии, крутых склонов и густого ила под водой во время строительства было сложно закрепить основание СЭС, и китайские инженеры специально разработала анкерные блоки с более высокой несущей способностью, чтобы сделать всю систему более устойчивой. Плавучая солнечная электростанция Cirata - это первый плавучий фотоэлектрический проект в Индонезии и крупнейший в Юго-Восточной Азии. В 2024 г. плавучая солнечная электростанция Cirata обеспечивала 25% общей мощности новой генерации энергии в Индонезии. Ожидается, что СЭС ежегодно будет генерировать 300 тыс. МВт/ч электроэнергии, обеспечивая экологически чистой энергией около 50 тыс. индонезийских домохозяйств. По предварительным оценкам, проект

⁴⁰¹Китайская корпорация PowerChina также занимается проектированием и строительством энергетических объектов в Камбодже, Малайзии Индонезии, Лаосе, Вьетнаме, на Филиппинах и Индонезии, причем, общая стоимость контрактов на строительство объектов энергетики, которые компания PowerChina реализует в Индонезии, превышает 3 млрд долл. (ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11> (дата обращения: 14.12.2022)).

позволит ежегодно экономить 117 тыс. т условного угля для Индонезии, а также сократить ежегодные выбросы углекислого газа, угольной пыли, диоксида серы и оксида азота на 214 тыс. т, 82 тыс. т, 9 тыс. т и 4,5 тыс. т соответственно. К началу 2025 г. проект прямо или косвенно предоставил более 8 тыс. рабочих мест для местных жителей⁴⁰². Китайские компании PowerChina и SDIC Group также вместе с индонезийской компанией PT North Sumatra Hydro Energy (PT NSHE) участвуют в строительстве крупнейшей в Индонезии гидроэлектростанции Батанг Тору (Batang Toru hydropower plant) стоимостью около 300 млн долл. и расположенной на реке Батанг Тору в провинции Северная Суматра (West Java province)⁴⁰³. В 2024 г. китайская фотоэлектрическая компания Trina Solar подписала соглашение с индонезийскими партнерами о создании первой в Индонезии производственной базы фотоэлектрических элементов и модулей⁴⁰⁴.

3.3.9. Китай-Малайзия

Китайская компания Longi Green Energy Technology Co., Ltd., ведущее предприятие в области солнечной фотоэлектрической (PV) промышленности в Китае, осуществляющая свой бизнес в 150 странах мира, 17 октября 2023 г. запустила новый завод в штате Селангор в *Малайзии*, расширяя свою производственную базу в этой стране ЮВА. Заместитель генерального секретаря Министерства инвестиций, торговли и промышленности Малайзии Бахрия Мохд Тамил (Investment, Trade and Industry Ministry deputy secretary-general Bahria Mohd Tamil) в своем выступлении на презентации отметила, «Завод по производству модулей Серендах (Serendah module plant) будет способствовать усилиям Малайзии по внедрению устойчивой, экологически чистой энергии и это стало свидетельством наших совместных успехов в достижении этой цели».

⁴⁰²Cao Shiyun. Chinese company builds floating solar plant in Indonesia, contributes to Indonesia's green development. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0522/c90000-20172790.html> (дата обращения: 27.05.2024).

⁴⁰³ASEAN, a pilot demonstration area for BRI cooperation with China. Initiative set to stabilize supply chain, lift two economies' standings. URL: <https://www.global-times.cn/page/202211/1279471.shtml?id=11> (дата обращения: 21.02.2023).

⁴⁰⁴Cao Shiyun. Chinese company builds floating solar plant in Indonesia, contributes to Indonesia's green development. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0522/c90000-20172790.html> (дата обращения: 27.05.2024).

По словам вице-президента компании Ли Вэньхуа (Li Wenxue), новый завод еще больше укрепит позиции компании Longi Green Energy Technology в Западной Малайзии. Завод расположен на территории площадью 140 акров, на нем работают около 2 тыс. малазийцев, а общая стоимость проекта составила 1,8 млрд ринггитов (380 млн долл.). Ввод в эксплуатацию завода Серендах последовало за открытием двух других заводов в штате Саравак на севере Борнео (northern Borneo state of Sarawak), первый из которых был открыт в столице штата Кучинг (state capital Kuching) и г. Бинтулу (Bintulu) в 2016 г. и 2019 г. соответственно.⁴⁰⁵ В 2023 г. в штате Селангор китайская компания Shanghai Electric приступила к строительству завода по переработке отходов в электроэнергию с использованием новейших технологий. Завод сможет утилизировать около 2,9 т твердых отходов в день и производить около 52 МВт электроэнергии. Завод планируется сдать в эксплуатацию в 2026 г., что позволит утилизировать отходы, одновременно гарантируя, что новые земли не придется использовать для дополнительных свалок. Владелец проекта компания Worldwide Holdings заявила, что проект окажет положительное влияние на местную экономику, создав 900 рабочих мест на этапе строительства и 250 рабочих мест в процессе эксплуатации⁴⁰⁶.

3.3.10. Китай-Бруней

8 ноября 2023 г. в столице **Брунея** (полное официальное название - Государство Бруней-Даруссалам) г. Бандар-Сери-Бегаван крупнейшее совместное предприятие Брунея и Китая Hengyi Industries подписала с правительством Брунея соглашение о реализации второго этапа проекта развития Пулау-Муара-Бесар (Pulau Muara Besar Phase 2 Development Project/PMB), ознаменовав еще одну важнейшую веху развития флагманского китайско-брунейского нефтехимического проекта. Hengyi Industries —

⁴⁰⁵ Энергетическое сотрудничество между Китаем и странами «Пояса и пути» приносит плоды. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-10/09/content_116732508.htm (дата обращения: 27.10.2023).

⁴⁰⁶ China's Shanghai Electric collaborates with Malaysia on waste-to-energy plant. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1019/c90000-20086273.html> (дата обращения: 24.10.2023).

совместное предприятие китайской компании Zhejiang Hengyi Group и Damai Holdings (дочерней компании, находящейся в полной собственности Фонда стратегического развития правительства Брунея (Brunei government's Strategic Development Capital Fund), а пайщики владеют 70% и 30% акций СП соответственно. Первая фаза нефтехимического проекта Hengyi PMB была введена в эксплуатацию в ноябре 2019 г., а завершение второй фазы проекта позволит увеличить ежегодные мощности по переработке сырой нефти еще на 2 млн т. Во время церемонии подписания соглашения, брунейский министр в кабинете премьер-министра Хаджи Аванг Хальби (Haji Awang Halbi) отмечал, что «СП Hengyi Industries является ключевым партнером Брунея на пути к диверсификации экономического сектора страны за счет переработки нефти и газа, приближая нас к реализации целей «Экономического плана для Бруней-Даруссалам» (Economic Blueprint for Brunei Darussalam)». С момента ввода в эксплуатацию в 2019 г. СП Hengyi Industries сыграла важную роль в укреплении энергетической безопасности Брунея и стимулировании экономического роста страны. Вклад совместного предприятия Hengyi Industries в ВВП Брунея в 2022 г. составил 4,5 млрд брунейских долл. (3,3 млрд долл.), и сегодня на его долю приходится формирование 9,4% объема ВВП страны. Кроме того, в 2022 г. на долю Hengyi Industries пришлось около 55% общего объема экспорта Брунея»⁴⁰⁷.

По данным Международного агентства по возобновляемым источникам энергии, средняя стоимость мегаватт-часа ветровой и солнечной энергии в странах АСЕАН за последнее десятилетие упала более чем на 60% и 80% соответственно. По словам экспертов, значительная часть этой экономии достигается за счет китайских инноваций, строительства объектов возобновляемой энергетики и передачи китайских технологий, которые снижают затраты и делают возобновляемую энергию более доступной в регионе ЮВА.⁴⁰⁸

⁴⁰⁷ China-Brunei joint venture signs Phase 2 petrochemical project deal. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1109/c90000-20095234.html> (дата обращения: 15.11.2023).

⁴⁰⁸ China's booming new-energy industry fuels growth, opportunity abroad. URL: https://www.bjreview.com/Business/202412/t20241230_800388409.html (дата обращения: 30.12.2024).

Неоценимая помощь Китая в деле развития энергетики стран АСЕАН приносит значимые результаты. Данные китайских спутников дистанционного зондирования показывают, что за последнее десятилетие освещенность в ночное время вдоль экономического коридора Китай-Индокитайский полуостров выросла на 5,57%, что намного превышает средний мировой рост в 1,3%⁴⁰⁹.

Выводы к главе 3

Посредством реализации такой высококачественной платформы экономического сотрудничества, как инициатива «Пояс и путь», Китай активно участвует в двустороннем и многостороннем зеленом сотрудничестве, внося значительный вклад в устойчивое развитие «зеленой» энергетики стран АСЕАН. С выдвижением инициативы «Пояс и путь» Китай приступил к активному строительству ветряной и фотоэлектрической инфраструктуры в странах АСЕАН и наращиванию экспорта технологий производства электроэнергии из возобновляемых источников энергии во все страны АСЕАН, придавая «зеленый» импульс их энергетической трансформации. Ключевым фактором увеличения энергопотребления в этих странах является их быстрый экономический рост и развитие с помощью КНР национальных сетей железнодорожного и автомобильного видов транспорта, которые приводят к росту спроса на энергоносители, особенно в отраслях промышленности, включая производство электромобилей.

Согласно докладу Боаоского азиатского форума «Устойчивое развитие: Азия и мировой годовой отчет за 2024 г.: путь к эре безуглеродной электроэнергии и поддержка зеленого развития в Азии» («Sustainable Development: Asia and the World Annual Report 2024 - Striding towards Zero-Carbon Electricity Era and Bolstering Green Development in Asia»), опубликованному 27 марта 2024 г., энергетический переход с опорой на возобновляемые источники энергии является ключом к осуществлению достижению «зеленого» развития в странах АСЕАН, причем в процессе «зеленого» и низкоуглеродного развития

⁴⁰⁹ Furthering China-Thailand railway cooperation a win-win option: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202310/1300060.shtml> (дата обращения: 29.10.2023).

стран Ассоциации активное участие и вклад китайских энергетических компаний имеет решающее значение. У стран АСЕАН есть потенциал стать лидером в области экологически чистых технологий в энергетической сфере, а по оценкам китайских аналитиков, переход к «зеленой» экономике, основанный на привлечении китайских технологий, научных исследований, а также «зеленого» финансирования позволит к 2030 г. увеличить объем ВВП стран АСЕАН на 2 трлн долл.

Заключение

1. В последние годы блок АСЕАН превратился в один из ведущих мировых экономических центров, а многосторонний формат регионального экономического, сотрудничества, опирающийся на Соглашение о ВРЭП и обновленную версию Зоны свободной торговли между странами АСЕАН и Китаем (САФТА 3.0), способствует либерализации региональной торговли и увеличению ее объемов, улучшению инвестиционного режима, снижению тарифов, устранению внутрирегиональных торговых барьеров и усилению региональной экономической интеграции. В конце 2024 г. АСЕАН являлась пятой по величине экономикой в мире с совокупным объемом ВВП более 3,6 трлн долл., а за прошедшие годы доля объема совокупного ВВП Китая и стран АСЕАН, вместе насчитывающие население более 2 млрд человек, в общемировом объеме выросла с 6,1% в 2002 г. до 21,5% в 2023 г. Сегодня Китай является крупнейшим торговым партнером АСЕАН уже 15 лет подряд, в то время как АСЕАН удерживает позицию крупнейшего торгового партнера Китая в течение последних пяти лет, а в течение последних девяти лет подряд торговля КНР со странами АСЕАН фиксировала рост.

Китай и страны АСЕАН являются одними из самых динамичных экономик в мире, создавая мощный импульс для глобального роста. В 2024 г. темпы экономического роста АСЕАН достигли 4,4%, и прогнозируется, что темпы роста объема ВВП стран АСЕАН в 2025 г. составят около 4,5%, что превзойдет предполагаемый среднемировой показатель. Страны АСЕАН вносят 10% в глобальный экономический рост, что более чем вдвое превышает их вес в мировой экономике. Китай продолжает играть ключевую роль в мировом экономическом росте - за последнее десятилетие доля Китая в мировой экономике выросла с 12,3% до более чем 18%, а его годовой вклад в рост мирового ВВП в среднем составил более 30%.

Экономическое и торговое сотрудничество является приоритетом для Китая и стран АСЕАН - объем двусторонней торговли с 1991 г. по 2023 г. увеличился более чем в 100 раз, а в течении последних 20 лет средний ежегодный рост объема взаимной торговли между КНР и странами АСЕАН с 2004 по 2023 гг. составлял 11%. Согласно данным Главного таможенного управления (ГТУ) КНР, темпы роста в 11% опередили общий рост внешней торговли Китая на 3% за тот же период, а доля стран АСЕАН в общем объеме внешней торговли Китая также выросла с 9,2% в 2004 г. до 15,4%. В 2023 г. объем взаимной торговли КНР со странами АСЕАН составил 6,52 трлн юаней (943,97 млрд долл.), причем по данным ГТУ КНР, Соглашение о ВРЭП стало одной из важнейших причин роста объема торговли между Китаем и АСЕАН в 2023 г. За первые восемь месяцев 2024 г. объем торговли между Китаем и странами АСЕАН достиг 4,5 трлн юаней (638 млрд долл., что на 10% больше в годовом исчислении) и составил 15,7% от общего объема внешней торговли Китая за этот период, АСЕАН укрепила свои позиции крупнейшего торгового партнера Китая. По данным ГТУ КНР, в 2024 г. объем торговли Китая со странами-участницами инициативы «Пояс и путь» вырос на 6,4% по сравнению с 2023 г.,⁴¹⁰ в то время как объем торговли КНР со странами

⁴¹⁰ Согласно данным ГТУ КНР, в 2024 г. объем торговли между Китаем и странами-участницами инициативы «Пояс и путь» впервые превысил 50% от общего объема внешней торговли КНР.

АСЕАН вырос на 8,6%, что ознаменовало собой девятый год подряд роста и значительно превысило темпы роста объема внешней торговли Китая в 4,9%.⁴¹¹

В 2021 г. объем прямых зарубежных инвестиций (ПЗИ) Китая в страны АСЕАН достиг 14,35 млрд долл., в свою очередь, страны АСЕАН инвестировали в КНР 10,58 млрд долл. Согласно данным Министерства торговли КНР, в 2022 г. объем китайских ПЗИ в страны АСЕАН составил 15,4 млрд долл., а в 2023 г. увеличился до 25,12 млрд долл. К началу 2024 г. объем накопленных двусторонних инвестиций превысил 400 млрд долл., шесть стран АСЕАН входили в список 20 крупнейших стран по объему привлеченных китайских ПЗИ, причем Таиланд, Вьетнам и Индонезия были крупнейшими реципиентами китайских ПЗИ, в странах АСЕАН китайские компании, используя ПЗИ, создали более 6,5 тыс. совместных предприятий.

2. 1 января 2025 г. исполнилось 3 года со дня вступления в силу Соглашения о Всестороннем региональном экономическом партнёрстве (ВРЭП), крупнейшего в мире соглашения о свободной торговле, принимая во внимание численность населения стран-участниц Соглашения и объему торговли. Расширение объемов внешней торговли между КНР и странами-участницами Соглашения о ВРЭП свидетельствует о либерализации региональной торговли, обусловленной торговым соглашением о свободной торговле, в соответствии с которым более 90% объемов внешнеторговых товаров в регионе в конечном итоге будут беспошлинными. К началу 2025 г. в странах-участницах Соглашения о ВРЭП было достигнуто снижение тарифов или освобождение от тарифов на общую сумму 9 млн долл., а снижение тарифов и других мер по упрощению процедуры торговли сыграли ключевую роль в укреплении экономических и торговых связей между Китаем и странами-участницами Соглашения о ВРЭП, особенно в странах АСЕАН, где огромный рынок для Китая и устойчивая цепочка поставок способствовали восстановлению региональной экономики в

⁴¹¹В 2024 г. экспорт Китая в страны АСЕАН и страны, участвующие в инициативе «Пояс и путь» вырос на 13,4% и 9,6% соответственно, в то же время экспорт на традиционные рынки, такие как Европейский союз и Соединенные Штаты, вырос на 4,3% и 6,1% соответственно.

постэпидемическую эпоху. С января по ноябрь 2024 г. объем торговли КНР со странами-участницами Соглашения о ВРЭП достиг 12 трлн юаней, что на 4,4% больше по сравнению с аналогичным показателем 2023 г. За счет либерализации региональной торговли Соглашение о ВРЭП стало катализатором регионального экономического развития и спустя три года после вступления в силу Соглашение о ВРЭП принесло значительные выгоды странам-участницам - общий объем торговли в регионе ЮВА в 2024 г. вырос на 3% в годовом исчислении, что является значительным показателем на фоне растущего протекционизма, с которым сталкивается мировая торговля. Также в рамках Соглашения регион стал самым динамичным центром трансграничных потоков капитала – в 2024 г. страны-участницы Соглашения о ВРЭП привлекли 35% объема мировых прямых иностранных инвестиций и сгенерировали 30% объема мировых исходящих прямых инвестиций. К 2026 г. доля объема торговли КНР со странами-участницами Соглашения о ВРЭП в общем объеме внешнеторгового оборота КНР увеличится с 27% до 35%, а ликвидация тарифных и нетарифных барьеров в рамках Соглашения о ВРЭП приведет к увеличению объема ВВП стран АСЕАН на 2,1% и объема мирового ВВП на 1,4%. Китайские эксперты прогнозируют, что полноценная реализация Соглашения о ВРЭП обеспечит к 2030 г. рост объема мировой торговли на 500 млрд долл. и увеличит объем национального дохода стран-участниц Соглашения на 186 млрд долл. Согласно прогнозу МВФ, с 2025 по 2030 гг. объем ВВП стран-участниц Соглашения о ВРЭП вырастет до 10,9 трлн долл., что обеспечит более 40% глобального экономического роста.⁴¹²

В 2023 г. Народный банк Китая обработал более 450 млрд юаней (более 65 млрд долл.) трансграничных расчетов в юанях с другими странами-членами Соглашения о ВРЭП и предоставил расчетные услуги на сумму более 300 млрд долл. в области торговли товарами между странами-членами Соглашения. К

⁴¹² Согласно отчету о работе правительства, представленному премьером Ли Цяном на открытии третьей сессии ВСНП 14-го созыва 5 марта 2025 г., в 2024 г. объем ВВП Китая вырос на 5% до 134,9 трлн юаней (18,7 трлн долл.), что обеспечило вклад в размере около 30% в рост мировой экономики.

началу 2024 г. Сельскохозяйственный банк Китая (Agricultural Bank of China/ABC) установил партнерские отношения с 209 банками стран-участниц Соглашения о ВРЭП, открыл для них межбанковские счета для сотрудничества в таких областях, как международные расчеты, предоставление ликвидности, валютные операции и осуществил трансграничные расчеты в юанях на сумму около 950 млрд юаней, причем 250 млрд юаней пришлось на расчетные услуги клиентов Соглашения о ВРЭП, из которых 170 млрд юаней пришлось на компании из стран АСЕАН.

- Согласно Соглашению о ВРЭП, была введена новая норма - единые для всех участников правила происхождения. После вступления в силу Соглашения при наличии сертификата происхождения товара компании всех стран-участниц Соглашения о ВРЭП могли воспользоваться тарифными льготами, благодаря чему их товары получали дополнительное ценовое преимущество - в 2024 г. уровень покрытия нулевыми тарифами между Китаем и АСЕАН оставался выше 65%. Стоит отметить, что тарифные льготы, т.е. пониженные уровни импортных таможенных пошлин, приносят выгоду всем участникам Соглашения ВРЭП, поскольку оно устранило тарифные барьеры между своими членами и упростило правила торговли. Теперь компании и предприятия стран АСЕАН могут воспользоваться снижением тарифов в Китае в среднем на 92%, что обеспечивает им более благоприятные условия для расширения своего присутствия на китайском рынке. В 2023 г. в рамках Соглашения о ВРЭП китайские предприятия получили совокупное снижение импортных пошлин на 2,36 млрд юаней. В то же время предприятия-импортеры из стран-партнеров Соглашения о ВРЭП получили льготный режим на сумму 4,05 млрд юаней при импорте продукции из Китая, что является очевидным и взаимовыгодным результатом для всех сторон. За счет либерализации региональной торговли Соглашение о ВРЭП стало катализатором регионального экономического развития и спустя три года после вступления в силу Соглашение о ВРЭП принесло значительные выгоды странам-участницам - общий объем торговли в регионе ЮВА в 2024 г. вырос на 3% в годовом исчислении, что является значительным показателем на фоне растущего

протекционизма, с которым сталкивается мировая торговля. К 2030 г. Соглашение о ВРЭП повысит объемы дохода стран-участниц на 0,6%, ежегодно добавляя 245 млрд долл. к региональному доходу, обеспечит создание 2,8 млн новых рабочих мест в регионе ЮВА, а имплементация Соглашения о ВРЭП к 2035 г. обеспечит увеличение объема ВВП региона ЮВА на 0,86%. Международный валютный фонд прогнозирует, что с 2023 по 2029 гг. объем ВВП стран-участниц Соглашения о ВРЭП вырастет до 10,9 трлн долл., внося более 40% в глобальный экономический рост.

3. Активное финансовое сотрудничество КНР со странами АСЕАН, особенно в банковской сфере, способствует развитию сотрудничества по использованию местных валют в торговых и инвестиционных расчетах, а сотрудничество между Китаем и центральными банками стран АСЕАН сыграло ключевую роль в расширении использования региональных валют. Двусторонние валютные свопы между центральными банками Китая и стран АСЕАН позволяют обменивать свою валюту на другую, а своп-фонды могут быть использованы для поддержки региональной торговли и инвестиционной деятельности, помогая сэкономить обменные издержки и снизить валютные риски. По данным Народного банка Китая, к началу 2024 г. он заключил 31 соглашений с более чем 40 центральными банками о двусторонних валютных свопах, общая стоимость которых достигла 4,16 трлн юаней (580 млрд долл.), причем более 65% этих двусторонних соглашений пришлось на соглашения о свопах в местных валютах между КНР и странами АСЕАН. В 2014 г. юань обогнал евро и стал второй по величине мировой валютой на рынке торгового и инвестиционного финансирования с долей рынка 6,1%, что помогло китайской валюте сохранить второе место, уступая только доллару США, причем все страны АСЕАН использовали юань для торговых расчетов и финансирования инфраструктурных и энергетических проектов в своих странах. Также запланировано создание к 2026 г. финансового центра в Чунцине, который станет важной площадкой для дальнейшего развития трансграничных платежей в юанях и углубления инвестиционного сотрудничества со странами АСЕАН,

направленное в первую очередь на финансирование развития инфраструктуры и энергетики стран Ассоциации. К началу 2023 г. общая стоимость контрактов на реализацию инфраструктурных проектов КНР в странах АСЕАН, подписанных в рамках реализации Китайско-сингапурской (Чунцин) демонстрационной инициативы по стратегической взаимосвязанности, составила около 54,4 млрд долл.

Китай и страны АСЕАН совершенствуют региональную валютно-финансовую систему, основой которой стала региональная многосторонняя цифровая расчетно-платежная платформа для расчетов с использованием цифровых валют центральных банков, что позволило создать совместимую трансграничную платежную систему, в которой национальная валюта мгновенно конвертируется в местную валюту Китая и других стран АСЕАН. Это что позволило странам АСЕАН стать гораздо менее зависимым от валют-посредников, обеспечить конвертацию части экспорта, номинированного в долларах или евро, в экспорт, основанный на юанях, обеспечить дополнительные бюджетные доходы,⁴¹³ а Китаю расширить возможности юаня как платежной валюты в региональной и мировой финансовой системе. В первой половине 2024 г. общий объем транзакций с использованием цифрового юаня в КНР превысил 7 трлн юаней (около 990 млрд долл.), что почти в четыре раза больше, чем за аналогичный период 2023 г., причем более 60% общего объема пришлось на страны АСЕАН. Инфраструктурные и энергетические проекты, реализуемые Китаем в странах АСЕАН, придают новый импульс региональному финансовому сотрудничеству, повышают спрос на юани в трансграничных платежах в странах АСЕАН и обеспечивают расширение использования (интернационализацию) китайского юаня. По данным МВФ, доля юаня в мировых официальных

⁴¹³ Например, по данным глобальной консалтинговой компании Oliver Wyman, «благодаря экономии на комиссиях за счет снижения транзакционных издержек и экономии ликвидности для казначейства Сингапура, а также приросту объемов за счет снижения комиссий или повышения ликвидности», использование цифрового юаня в торговле между Сингапуром и Китаем может привести к экономии в размере до 24 млрд сингапурских долл. (17,4 млрд долл. США), что составит 5% объема ВВП Сингапура.

распределенных валютных резервах выросла с 1,07% в 2016 г. до 2,14% в 2024 г., что отражает растущий статус юаня в региональной и мировой валютной системе. По данным SWIFT, в декабре 2024 г. использование юаня в мировых платежах достигло 3,75%, что обеспечило ему позицию четвертой по популярности платежной валютой и одной из трех основных валют торгового финансирования, добавив, причем объем трансграничных платежей и поступлений в юанях в 2024 г. достиг около 64 трлн юаней, что на 23% больше по сравнению с 2023 г. В 2024 г. объем эмиссии панда-облигаций - облигаций в юанях, выпущенных зарубежными финансовыми учреждениями и предприятиями, - достиг почти 200 млрд юаней (27,3 млрд долл.), что на 32% больше, чем в 2023 г., а выпуск офшорных юаневых облигаций вырос на 150% в годовом исчислении. Эти цифры отражают устойчивый прогресс в интернационализации юаня, растущую привлекательность юаня как валюты для региональных и глобальных платежей и расчетов, подчеркивает устойчивый прогресс китайской валюты в завоевании позиций на региональных рынках, а также оптимистичный взгляд на долгосрочную динамику развития экономики Китая и стран АСЕАН.

Будучи первым многосторонним банком развития, созданным развивающимися экономиками, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) со штаб-квартирой в Пекине предоставляет финансовую поддержку развитию инфраструктуры, «зеленой» энергетики, защите окружающей среды в Азии, и в странах АСЕАН в частности. К началу 2024 г. АБИИ одобрил около 300 проектов в 33 странах-участниц инициативы «Пояс и путь» с общим объемом инвестиций в размере более 45 млрд долл., из них в странах АСЕАН было профинансировано более 190 проектов, охватывающих транспорт и энергетику и обеспечивающих устойчивое социально-экономическое развитие стран Ассоциации, а в период 2024 - 2025 гг. банк намерен инвестировать еще более 1,7 млрд долл. в реализацию десяти проектов в области развития автодорожного и железнодорожного строительства в странах АСЕАН.

Поскольку РФ является полноправным членом АБИИ, банк может принять участие в финансировании реконструкции российского участка Международного сухопутно-морского транзитного маршрута из стран АСЕАН в Европу. Принимая во внимание значительный масштаб российских инфраструктурных проектов, а также введенный в рамках санкций запрет со стороны США, Евросоюза и ряда стран на предоставление кредитов РФ, взаимовыгодное сотрудничество российских транспортных и энергетических компаний с АБИИ будет иметь существенное геополитическое значение и вполне может стать результативным взаимовыгодным сотрудничеством. Например, АБИИ может присоединиться к консорциуму, состоящему из компании ПАО «НОВАТЭК» и «Роснефть», ведущих китайских нефтегазовых корпораций China National Petroleum Corporation и PetroChina, Фонда Шелкового пути, которые оказывают помощь России в освоении углеводородных ресурсов в арктических районах РФ, а также их транспортировки в страны ЮВА.

5. Долгие годы более 60% объема внешней торговли стран АСЕАН, а также 65% объема торговли между Китаем и АСЕАН осуществлялась за счет морских перевозок. В «Восьми шагах», обнародованных Председателем Си Цзиньпином на Третьем Форуме международного сотрудничества «Один пояс, один путь» в октябре 2023 г., одним из важнейших целевых индикаторов реализации инициативы «Пояс и путь» было провозглашено ускорение строительства Нового международного сухопутно-морского торгового коридора (далее МТК). Новый МТК обеспечивает транзит грузов железнодорожным транспортом из центральных и западных провинций Китая через Экономический круг Чэнду-Чунцин (ЭКЧЧ) до портов залива Бэйбу⁴¹⁴ и порта Янпу, откуда они морским путем перевозятся в страны АСЕАН. Новый мультимодальный МТК сокращает время доставки по сравнению с традиционными морскими маршрутами из восточных портов КНР до стран АСЕАН на 650 км, а между

⁴¹⁴ Залив в северо-западной части Южно-Китайского моря у берегов Китая и Вьетнама. Китайское название - Бэйбувань (北部湾), а вьетнамское - Бакбо (Vịnh Bắc Bộ).

ЭКЧЧ и Сингапуром с 23 до 7 дней,⁴¹⁵ а с открытием большего количества судоходных маршрутов товары из Индонезии, Таиланда, Вьетнама и Сингапура теперь могут напрямую доставляться в порты Сямэнь и Цюаньчжоу в провинции Фуцзянь, а также в порты в провинции Шаньдун. Сегодня товары из стран АСЕАН стали перевозиться в Европу через ЭКЧЧ по маршрутам грузовых поездов Китай - страны Центральной Азии, Китай-Европа и Китай-Лаос, что придает новый импульс торговому обмену между Китаем,⁴¹⁶ странами ЦА, Европы и странами АСЕАН, сокращая время доставки грузов в два раза быстрее, по сравнению с обычной морской транспортировкой.⁴¹⁷ Согласно данным ГСУ КНР, объем торговли между 12 провинциями, автономными районами и муниципалитетами, совместно строящими МТК, и десятью странами АСЕАН в 2024 г. превысил 146 млрд долл, что на 77% больше, чем в начале работы коридора в 2017 г. - эта цифра превышала 100 млрд долл. уже пять лет подряд. С операционным хабом, расположенным в муниципалитете Чунцин, МТК стал охватывать 70 городов в 18 административных единицах провинциального

⁴¹⁵В 2023 г. по Международному сухопутно-морскому торговому коридору было перевезено 615 контейнеров, а общая стоимость перевезенного груза превысила 64 млрд юаней (около 9 млрд долл.), что на 7% и 16% больше, чем в 2022 г. соответственно.

⁴¹⁶ Согласно данным ГСУ КНР, объем торговли между 12 провинциями, автономными районами и муниципалитетами, совместно строящими МТК, и десятью странами АСЕАН в 2024 г. превысил 146 млрд долл, что на 77% больше, чем в начале работы коридора в 2017 г. - эта цифра превышает 100 млрд долл. уже пять лет подряд. В 2024 г. объем перевозок по МТК, ключевой логистической сети, соединяющей западные регионы Китая с мировыми рынками, в частности с рынком АСЕАН, превысил рубеж в 10 тыс. сухопутно-морских интермодальных железнодорожных отправок. С операционным хабом, расположенным в муниципалитете Чунцин на юго-западе Китая, этот торговый коридор стал охватывать 70 городов в 18 административных единицах провинциального уровня Китая, а посредством морских маршрутов, железнодорожных и автомобильных магистралей, проходящих через южно-китайские административные единицы провинциального уровня (Юньнань и ГЧАР), теперь соединяет 555 КПП, 157 портов и логистических центров в 127 странах мира.

⁴¹⁷К началу 2023 г. общее количество грузовых поездов Китай-Европа, проследовавших через ЭКЧЧ с момента запуска сервиса в апреле 2013 г., превысило 22 тыс. ед., что составило около 30% от общего числа поездов, проследовавших по евразийскому железнодорожному маршруту, а по данным Yuxinou (Chongqing) Logistics, только в 2023 г. через ЭКЧЧ было совершено более 5,3 тыс. рейсов грузовых поездов по маршрутам Китай-Европа и Китай-страны Центральной Азии, которые перевезли более 430 тыс. стандартных контейнеров, причем эти маршруты, проходящие через ЭКЧЧ, достигали 110 городов Европы и стран Центральной Азии. В 2024 г. объем двусторонней торговли Китая и ЕС вырос на 1,6%, а объем торговли Китая со странами Центральной Азии увеличился на 7,2%.

уровня Китая, а посредством морских маршрутов, железнодорожных и автомобильных магистралей, проходящих через южно-китайские административные единицы провинциального уровня (Юньнань и ГЧАР), теперь соединяет 555 КПП, 157 портов и логистических центров в 127 странах мира.

В дополнение к развитию мультимодального МТК сегодня при финансовой и технической помощи Китая активно ведется строительство Паназиатской железнодорожной магистрали (ПЖМ), которая соединит ЭКЧЧ через Куньмин (пров. Юньнань) с Сингапуром (по маршруту Чунцин – Куньмин – Вьентьян – Бангкок - Куала-Лумпур - Сингапур). После окончания строительства ПЖМ в 2028 - 2029 гг. она вместе с сетью ПАД, также построенной при помощи китайских компаний и запущенной в эксплуатацию в 2016 г., позволит конкурировать с традиционным морским транспортом, причем быстрая доставки товаров из Китая по ПЖМ и ПАД в порты стран АСЕАН обеспечит сокращение времени перевозки транзитных грузов морским транспортом стран Ассоциации в страны Африки, Южной Азии и Персидского залива. К примеру, до запуска трансграничного автомобильного грузового сообщения по ПАД, грузы из западных провинций КНР через морские порты восточного побережья КНР доставлялись в порты стран АСЕАН морским транспортом, на что требовалось около месяца. Сегодня, для того чтобы доставить товары автомобильным транспортом по сети ПАД из Чунцина до Ханоя, требуется около 45 часов, до Вьентьяна или Бангкока - около 4 дней, до Сингапура - около 7 дней. Развитие МТК и ПАД, строительство при помощи китайских компаний ПЖМ и других объектов транспортной инфраструктуры в странах АСЕАН генерирует мультипликативный эффект в сопредельных отраслях экономики стран АСЕАН, укрепляет региональную связность, стимулирует создание новых рабочих мест, увеличивает объем взаимного товарооборота Китая со странами Ассоциации, а также позволяет странам АСЕАН в полной мере успешно реализовывать национальные стратегии экономического развития.

Сегодня Китай и страны АСЕАН приступили к созданию оптимальной конфигурации глобальной инфраструктурной интеграции, позволяющей

выстроить материковую и портовую инфраструктуры в единую логистическую систему параллельно с развитием и расширением существующей региональной транспортной сети. Можно с уверенностью утверждать, что создаваемая Китаем новая конфигурация каркаса сухопутно-морской евразийской транспортной сети обеспечит быстрые, надёжные и эффективные каналы экспорта высокотехнологичной продукции с высокой добавленной стоимостью и будет генерировать максимальный синергетический эффект для стран-участниц этого евразийского транзитного мегапроекта, а успешная реализация представленных транзитных маршрутов будет являться ещё одним шагом на пути к созданию более устойчивой, сбалансированной и многополярной структуры региональной и мировой торговли.

Российская Федерация также получает выгоду от развития новых маршрутов из стран АСЕАН. В июле 2022 г. грузовой состав из Чунцина совершая первый пилотный рейс в Москву, причем время доставки грузов, произведенных в Китае и странах АСЕАН, сократилось до 18 дней (по сравнению с 35 днями при морских перевозках), а для грузов, отправленных в 2024 г. из Москвы в Таиланд (через Китай) по Паназиатской железной дороге составило всего 15 дней, что на 20 дней быстрее, чем при традиционных морских перевозках. Следует отметить, что это были пилотные грузовые отправления и соответствующим российским и китайским железнодорожным ведомствам следует увеличивать объемы грузоперевозок по этим двум континентальным маршрутам.

Таким образом, в работе достигнута следующая цель исследования: на основе анализа опыта формирования глобального транзитного коридора страны АСЕАН-КНР-страны Евросоюза разработан методический аппарат обоснования, и на его базе обоснованы практические рекомендации по формированию новых маршрутов перевозки транзитных грузов, обеспечивающих встраивание членов ЕАЭС (России, Казахстана и Белоруссии) в новую конфигурацию транзитных коридоров, увеличение объемов перевозимых транзитных грузов и, как следствие рост их бюджетных доходов от транзита.

Предложенная Китаем инициатива «Пояс и путь», дополняя «Генеральный план по связям АСЕАН 2025», придала сильный импульс социально-экономическому развитию стран АСЕАН. При финансовой и технической поддержке Китая в странах Ассоциации был реализован ряд инфраструктурных мегапроектов, которые способствуют региональной инфраструктурной связности, росту объемов внешней торговли в регионе и устойчивому экономическому развитию стран АСЕАН. Открытие при помощи Китая скоростной автомагистрали Пномпень-Сиануквиль знаменует собой увеличение объемов автомобильных перевозок в Камбодже и соседних с ней странах. Железная дорога Китай-Лаос превратила Лаос из страны, не имеющей выхода к морю, в крупнейший сухопутный хаб, связывающий Таиланд, Камбоджу, Малайзию и Сингапур, а с момента введения ее в эксплуатацию 3 декабря 2021 г. по магистрали было перевезено более 50 млн т грузов, в том числе 11,58 млн т трансграничных грузов. В 2024 г. более 50% железнодорожных грузовых перевозок Китая со странами АСЕАН осуществлялось через китайско-лаосскую железную дорогу. После окончательного завершения строительства железной дороги Китай-Лаос-Таиланд, важнейшего звена Паназиатской железной дороги, время поездки по маршруту Куньмин-Бангкок будет составлять всего 15 часов, стоимость перевозки грузов сократится на 50%, а время транспортировки уменьшится на 70%.

За счет создания интегрированной региональной инфраструктурной сети страны АСЕАН получают значительные выгоды – ускоряется конвергенция уровней их социально-экономического развития и ускоряется экономическая интеграция, формируется масштабное региональное пространство. Уменьшаются транспортные расходы логистических компаний стран АСЕАН, возрастают скорость движения, оборачиваемость грузов и транспортных средств. В результате возрастает конкурентоспособность местных производителей, им обеспечивается выход на ранее недоступные региональные рынки, а снижение затрат и времени перевозки, улучшение доступности регионального рынка позволяет отдельным странам АСЕАН при прочих равных производственных

условиях извлекать дополнительную прибыль и тем самым повышать конкурентоспособность своей продукции.

6. К началу 2024 г. Китай добился значительных преимуществ в развитии «зеленой» энергетики - на долю КНР приходится более половины объема мирового производства ветровой энергии, а на ее солнечные панели приходится 80% объема мирового производства электроэнергии, а финансовая мощь Китая и значительный инновационный потенциал «зеленой» энергетики страны определяют стратегическую важность активного участия КНР на рынке финансирования экологичной энергетики стран АСЕАН, стимулируя международное сотрудничество в этой области. Китайские компании активно инвестируют в строительство гидроэлектростанций, ветроэнергетических и солнечных станций, которые стимулируют экономическое развитие стран АСЕАН, обеспечивая сокращение выбросов углерода. Китайские инвестиции в развитие «зеленой» энергетики стран Азии неуклонно растут. В 2023 г. объем китайских ПЗИ в чистую энергетику стран Азии составили треть от общемирового объема китайских ПЗИ в развитие «зеленой» энергетики, причем около 80% объема этих ПЗИ пришлось на страны АСЕАН.

Китайские энергетические компании предпринимают усилия по ускорению строительства электросетей и совершенствованию механизма передачи «зеленой» электроэнергии в странах Ассоциации и к началу 2024 г. китайскими энергетическими компаниями было создано 13 трансграничных каналов энергосоединения, что облегчило частичное объединение энергетических сетей между Китаем и Вьетнамом, Лаосом, Мьянмой. Помощь Китая в строительстве линий электропередач в странах АСЕАН позволяет добиться совершенствования энергетической взаимосвязи между этими странами, а проекты, реализуемые китайскими энергетическими компаниями в странах АСЕАН в рамках программы «Энергетическое партнерство инициативы «Пояс и путь», обеспечивают непрерывное снабжение электроэнергией сотни тысяч домохозяйств в странах АСЕАН, улучшая условия жизни местного населения. По данным Международного агентства по возобновляемым

источникам энергии, средняя стоимость мегаватт-часа ветровой и солнечной энергии в странах АСЕАН за последнее десятилетие упала более чем на 60% и 80% соответственно. По словам экспертов, значительная часть этой экономии достигается за счет китайских инноваций, строительства объектов возобновляемой энергетики и передачи китайских технологий, которые снижают затраты и делают возобновляемую энергию более доступной в странах АСЕАН. Неоценимая помощь Китая в деле развития энергетики стран АСЕАН приносит значимые результаты - данные китайских спутников дистанционного зондирования показывают, что за последнее десятилетие освещенность в ночное время вдоль экономического коридора Китай-Индокитайский полуостров выросла на 5,57%, что намного превышает средний мировой рост в 1,3%. Поскольку страны АСЕАН обладают большими запасами гидроэнергетических, фотоэлектрических и ветряных источников чистой энергии, но нуждаются в полноценной сети энергетической инфраструктуры, а Китай обладает преимуществами в области энергетики, передачи и распределения электроэнергии, то существует огромный потенциал для развития их сотрудничества, а по оценкам китайских аналитиков, переход стран АСЕАН к «зеленой» экономике, основанный на привлечении китайских технологий, научных исследований, а также «зеленого» финансирования, позволит к 2030 г. увеличить объем ВВП стран АСЕАН на 2 трлн долл.

Список использованных источников и литературы

Источники

1. 国家统计局[National Bureau of Statistics of China]. URL: <https://www.stats.gov.cn/>.
2. 中华人民共和国交通运输部[Министерство транспорта КНР]. URL: <https://www.mot.gov.cn/>.
3. 中国统计年鉴 2023 (China Statistical Yearbook 2023). URL: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2023/indexeh.htm>
4. 2024 年政府工作报告俄文 [Доклад о работе правительства КНР, который был представлен 5 марта на 2-й сессии ВСНП]. URL: <http://download.china.cn/idc/2024 年政府工作报告俄文.pdf>.
5. 中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要 [Главные тезисы 13-го пятилетнего плана социально-экономического развития Китайской Народной Республики]. URL: https://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm
6. 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要 [План социально-экономического развития на 14-ю пятилетку и долгосрочного видения до 2035 года]. URL: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm.

7. Чжунго цзяотун няньцзянь 2022 (Транспортный ежегодник КНР 2022). Пекин. 2022.
8. Department of Transportation (Philippines) (Министерством транспорта Филиппин). URL: www.dotr.gov.ph.
9. Ministry of Industry and Trade (Vietnam) (Министерством промышленности и торговли Вьетнама)/ URL: <https://moit.gov.vn/en>.
10. National Power Development Plan for the 2021-2030 period (NPDP8). URL: <https://www.vietnam.vn/ru/toan-van-quyet-dinh-phe-duyet-quy-hoach-tong-the-ve-nang-luong-quoc-gia/>.
11. Regional Economic Outlook for Asia and Pacific (доклад Международного валютного фонда (МВФ) «Перспективы региональной экономики для Азиатско-Тихоокеанского региона»). URL: <https://www.imf.org/en/Publications/REO/APAC/Issues/2023/09/27/regional-economic-outlook-for-asia-and-pacific-october-2023>.
12. Sustainable Development of Transport in China. URL: https://www.bjreview.com/2021pdf/SY_NO_05_2021.pdf.
13. Sustainable Development: Asia and the World Annual Report 2024 - Striding towards Zero-Carbon Electricity Era and Bolstering Green Development in Asia (Доклад «Устойчивое развитие: Азия и мировой годовой отчет за 2024 г.: путь к эре безуглеродной электроэнергии и поддержка зеленого развития в Азии»). URL: http://russian.china.org.cn/china/txt/2024-03/29/content_117093845.htm.

Книги на русском языке

1. Азиатские энергетические сценарии 2030 / отв. ред. С.В. Жукова. - М.: Магистр, 2012. 336 с.
2. Ань Чжаочжэнь. Перспективы и новые шансы для создания российской китайской зоны свободной торговли // Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая / отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. В 2 кн. Кн. 1. М.: ИДВ РАН, 2019. 432 с.
3. Глава 3. Китай и АСЕАН о региональной интеграции и безопасности: сходство и различия // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 88-111.
4. Городилова Е.А. Энергетическая безопасность Китая / Е.А.Городилова // Китай в XXI веке: глобализация интересов безопасности / отв. ред. Г.И. Чуфрин. - М.: ИМЭМО, 2007. 327 с.
5. Китай: угрозы, риски, вызовы развитию / под ред. В.В. Михеева. - М.: Моск. центр Карнеги, 2006. 647 с.
6. Куричев Н.К. Китай на энергетической карте мира 2050 года // Энергетика Китая: вектор перемен. Круглый стол Института энергетической стратегии. - М.: Институт энергетической стратегии, 2011. 450 с.
7. Линь Ифу, Цай Фан, Ли Чжоу. Китайское чудо: экономическая реформа, стратегия развития / Линь Ифу, Цай Фан, Ли Чжоу / Пер. с кит. - М.: ИДВ РАН, 2001. 367 с.
8. Мазырин В.М., Колдунова Е. В. Глава 8. АСЕАН-4 в процессах региональной интеграции // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 198-231.
9. Мазырин В. М. Глава 2. Внешнеполитические нарративы стран АСЕАН // АСЕАН на пути интеграции: достижения, вызовы, дилеммы / Под ред. В.М. Мазырина, Е.В. Колдуновой. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью Издательство «Аспект Пресс», 2023. С. 61-87.
10. Манежев С.А. Экономические отношения КНР со странами Юго-Восточной Азии. М.: Наука, 1980. 192 с.
11. Матвеев В. А. Современная энергетическая политика Китая: внешние и внутренние вызовы / В. А. Матвеев; Институт Дальнего Востока Российской академии наук. – Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. 168 с.

12. Матвеев В. А. Энергетическая политика Китая: современные тренды // Китай на пути к возрождению. К 80-летию академика М.Л. Титаренко. - М.: Форум, 2014. 512 с.
13. Островский А.В. Основные проблемы рынка энергоресурсов в КНР // Рынок энергетических ресурсов Китая: интересы и возможности России / отв. ред. А.В. Островский. - М.: ИДВ РАН, 2011. 256 с.
14. Портяков В.Я. Экспериментальные зоны свободной торговли в Китае: монография / В.Я. Портяков. — М.: ИДВ РАН, 2021. 104 с.
15. Потапов М.А. Внешнеэкономическая модель развития стран Восточной Азии. М.: Международные отношения, 2004. 239 с.
16. Потапов М.А., Салицкий А.И., Шахматов А.В. Возрождение Азии: горизонты модернизации. - М.: ТЕИС, 2007. 208 с.
17. Рынок энергетических ресурсов Китая: интересы и возможности России / отв. ред. А.В. Островский. - М.: ИДВ РАН, 2011. 256 с.
18. Сазонов С. Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики / С. Л. Сазонов. – Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2018. 343 с.
19. Сазонов С.Л. Евразийские транзитные транспортные маршруты КНР // Новый Шелковый путь и его значение для России – М.: ИДВ РАН, 2016. С. 58-83.
20. Сазонов С.Л. КНР и страны АСЕАН строят Евроазиатскую транспортную магистраль // Китай на новом этапе экономической реформы. – М.: ИДВ РАН, 2015. С. 245-254.
21. Сазонов С.Л. КНР: инфраструктура транспорта, инновации, проект «пояса и пути» / С.Л. Сазонов; отв. ред. В.А. Матвеев; Рос. акад. наук; Ин-т Дальнего Востока. — М.: ИДВ РАН, 2022. 408 с.
22. Сазонов С.Л. Экономическая парадигма формирования «пояса и пути» // Стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» и роль ШОС в ее реализации Материалы круглого стола). – М.: ИДВ РАН, 2016. С. 131-148.
23. Сафронова Е.И. Новые моменты и вызовы в отношениях КНР со странами развивающегося мира // Россия—Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»: монография / сост. А.О. Виноградов, А.С. Исаев, Е.И. Сафронова, М.В. Александрова. — М.: ИДВ РАН, 2020. 240 с.
24. Томберг И.Р. Формирование энергетической политики КНР в начале XXI века: внутренние ресурсы и мирохозяйственные перспективы // дисс. доктора экономических наук: 08.00.14. - М., 2017. 317 с.
25. Томберг И.Р. Энергетика КНР в мирохозяйственном контексте. М.: ИВ РАН, 2012. 160 с.
26. С. В. Инициатива «Один пояс, один путь»: цели, эволюция, структурные элементы // Проблемы и перспективы реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте ШОС. Москва: Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2017. С. 9-18.
27. Уянаев С. В., Виноградов И. С. Китай-АСЕАН // Китайская Народная Республика: политика, экономика, культура. 2019-2021. – Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2022. С. 277-284.
28. Фан Тинтин. Энергетическая политика КНР в начале XXI в.: дис. канд. экон. наук: 08.00.14 / М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 2011. 160 с.

Статьи на русском языке

1. 40-й и 41-й саммиты АСЕАН / А. О. Виноградов, М. С. Воробей, В. И. Регновский [и др.] // Аналитические записки ИКСА РАН. 2023. № 3. С. 15-19.
2. Астафьев Е.М. Внешнеполитические дилеммы стран АСЕАН в контексте формирования многополярного мира // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2023. Том 5, № 4 (61). С. 43–51.
3. Александрова М. В. Новое видение транспортного положения северо-востока Китая в свете концепции «Один пояс, один путь» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21, № 21. С. 256-272.

4. Бабаев К. В., Сазонов С.Л. Новый международный сухопутно-морской торговый коридор КНР - АСЕАН // *Пространственная экономика*. 2022. Т. 18, № 4. С. 158-180.
5. Ван Цзинвэй, Сазонов С.Л. Особенности работы железнодорожного транспорта Китая на евроазиатском транзитном пространстве в условиях COVID-19 // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность* / отв.ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2021. С. 387-395.
6. Васин А.Н., Демин Ю.А. Меры по упрощению процедур инвестирования в АСЕАН и их реализация // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2024. Том 1, №1 (62). С. 17-25.
7. Виноградов А.О., Ван Я. Институциональная конкуренция в АТР и позиция Китая в отношении ВРЭП и ТТП // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2022. Т. 27, № 27. С. 124-144.
8. Глазырина И. П. Экономический пояс Шелкового пути: экологические аспекты // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62, № 1. С. 34-42.
9. Делюга А.В. Регионы трансграничного взаимодействия с КНР: экономическое развитие и экологическая нагрузка // *Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: материалы XI Междунар. науч.практ. конф. / Забайкал. гос. ун-т; [отв. ред. Т. Н. Кучинская]. Чита: ЗабГУ, 2019. С.129-138.*
10. Джабиев А.П. Соглашение АСЕАН о всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве как основа формирования новой архитектуры глобальной экономики // *Экономические отношения*. 2021. Т. 11, № 3. С. 521–542.
11. Забелла А. А., Катков Е.Ю. Об особенностях периферийной дипломатии КНР и отношениях со странами АСЕАН // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2020. Т. 1, № 1(46). С. 29-44.
12. Ижу Лю. Формирование основ «цифрового шелкового пути» // *Мир новой экономики*. 2019. Т. 13, № 4. С. 62-71
13. Ижу Лю, Е. Ф. Авдокушин. Проект «Один пояс, один путь» 2. 0 - стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // *Мир новой экономики*. 2019. - №1. С. 67-76.
14. Карлусов В. В. Китай: эволюция концепции глобализации и поиск руководством страны модели глобального управления // *Мировое и национальное хозяйство*. 2024. № 2 (66). С. 2-21.
15. Колдунова Е. В. Таиланд и Вьетнам: от противостояния к региональному сотрудничеству в рамках АСЕАН // *Вьетнамские исследования: электронный научный журнал*. – 2020. – Т. 4, № 3. С. 5-16.
16. Косюк А.В., Колпакова Т.В. Восточноазиатское направление энергетической стратегии КНР // *Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра*. 2014. № 14. С. 27-36.
17. Канаев Е. А. Китайское деловое присутствие в Юго-Восточной Азии как фактор развития Инициативы «Пояс и Путь» // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. – 2022. – Т. 1, № 1(54). С. 30-43.
18. Канаев Е. А. АСЕАН и экономическое сотрудничество в Юго-Восточной Азии: тенденции и промежуточные итоги // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. – 2021. – Т. 1, № 1(50). - С. 32-46.
19. Канаев Е. А. АСЕАН в инициативе пояса и пути: навстречу председательству Вьетнама // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. – 2019. – Т. 1, № 1(42). С. 22-31.
20. Канаев Е.А., Федоренко Д.О. Единая энергосистема АСЕАН: глобальный, региональный и страновой аспекты // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2024. Том 1, № 1 (62). С. 12-18.
21. Королев А. С. ВРЭП в системе многостороннего экономического сотрудничества в АТР // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. – 2017. – № 36. – С. 46-57.
22. Костюнина Г. М. Водородная энергетика в странах АСЕАН// *Российский внешнеэкономический вестник*. 2024. № 2. С. 38-54.

23. Костюнина Г. М. АСЕАН: достижение целей устойчивого развития и экологическое сотрудничество // Россия и Азия. 2019. № 3(8). С. 45-60.
24. Локшин Г.А. Сотрудничество АСЕАН—Китай: ключ к миру в ЮВА // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64, №6. С. 33-39.
25. Мазырин В. М. Новый этап экономической интеграции стран Юго-Восточной Азии // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2017. № 35. С. 5-25.
26. Мартынова Е.С. Глобальные трансрегиональные инициативы в современной мировой политике: эволюция внешнеполитических стратегий ведущих держав в Азии и позиция АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2021. Том II, № 2 (51). С. 30–48.
27. Матвеев В.А. Ставка на газ в энергетической политике Китая: некоторые вопросы внутреннего ценообразования в свете конъюнктуры мирового рынка //Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2019. Т. 24. № 24. С. 347-362.
28. Михалев М. С. «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. Т. 9, № 6. С. 88-103.
29. Портяков В. Я. Политика внешнеэкономической открытости в Китайской Народной Республике: основные итоги и перспективы // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12, № 1. С. 44-68.
30. Перспективы развития КНР к 2030 году. Научные прогнозы китайских ученых // Экспресс-информация ИДВ РАН. 2012. № 2. 112 с.
31. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Business and Financial Outlook, 2018. С. 21-27.
32. Проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра. -2014. № 14. С. 27.
33. Рогожина Н. Г., Рогожин А.А. Экономическое присутствие Китая в Юго-Восточной Азии - условие проведения политики «мягкой силы» // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63, № 4. С. 40-49.
34. Рогожин А. А. Экономические отношения стран АСЕАН и Китая - взгляд без иллюзий // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2017. № 34. С. 34-39.
35. Рогожин А.А. Green tech – новая сфера экономических интересов Китая в ЮВА // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. - 2024. Том 2, №2 (63). С. 45–54.
36. Сазонов С. Л. Геополитическая парадигма формирования Евроазиатского транспортного транзитного коридора // Новые аспекты социально-политического развития КНР: Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН, Москва, 18–19 марта 2015 года / Ответственный редактор А.В. Виноградов. – Москва: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2015. С. 118-128.
37. Сазонов С. Л. Евразийские транзитные транспортные маршруты КНР // Новый Шелковый путь и его значение для России / Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук. – Москва: ДеЛи плюс, 2016. С. 58-83.
38. Сазонов С. Л. КНР и страны АСЕАН строят Евроазиатскую транспортную магистраль / С. Л. Сазонов // Китай на новом этапе экономической реформы. – Москва: ЛЕНАНД, 2015. С. 245-254.
39. Сазонов С. Л. Транспортная стратегия КНР в Юго-Восточной Азии // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 2. С. 107-118.
40. Сазонов С.Л. Морской транспорт Китая и новые контуры мировых транзитных перевозок в условиях постпандемии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность / отв.ред. Е.И. Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2021. С. 371-386.
41. Сазонов С.Л. План строительства «Пояса и пути» как приоритетный национальный проект экономического развития КНР // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество.

- Ежегодник Вып. 1. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В.И. Герасимов. – М., 2018. С. 480-485.
42. Сазонов С.Л. Строительство «пояса и пути» – парадигма экономического развития Китая // Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». – М.: ИДВ РАН, 2016. С. 55-58.
 43. Сазонов С.Л., Заклязьминская Е.О., У Цзы (КНР), Чэнь Сяо (КНР). Проект «Пояс и путь» как решающий фактор развития экономики Китая // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 3. С. 82-94.
 44. Семенищева А. А. Экономическая дипломатия КНР в рамках проекта «Один пояс – один путь» // Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. / Забайкал. гос. ун-т; [отв. ред. Т. Н. Кучинская]. – Чита: ЗабГУ, 2019. С. 156-161.
 45. Томберг И.Р. Проблемы прогнозирования развития китайской энергетики // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2014. № 4. С. 60-64.
 46. Фомичева Е.А. Новые вызовы единству и международной роли АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2021. Том III, № 3 (52). С. 36–50.
 47. Халова Г.О., Жучкова Т.А. Переход на альтернативную энергетику как фактор декарбонизации энергетического сектора Китая // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2022. № 10 (214). С. 59-66.
 48. Чжай Кунь, Гаоянь Цююй. Сотрудничество Китая и АСЕАН и оптимизация регионального порядка // Российское китаеведение. 2023. № 4(5). С. 48-71.

Книги на иностранном языке

1. A. Nogayeva & N. Yessen (2017). The China's energy policy in Central Asia. Concorde, (3), 2017. P. 110-113.
2. Aglietta M. Chine: Horizon 2030 // L'économie mondiale 2013. - Paris: Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales (CEPII), 2012. P.36-54.
3. Jacqueline Newmyer. Oil, Arms, and Influence: The Indirect Strategy Behind Chinese Military Modernization // Orbis. Spring, 2009. P.205-219.
4. Jin Bei. The International Competitiveness of Chinese Industry. - Beijing: Foreign Languages Press, 2007. 187 p.
5. Khalova G.O, Telegina E.A. Geoeconomic and geopolitical challenges of energy transition. implications for world economy // World Economy and International Relations, №66 (6), 2022. P. 26–34.
6. Naughton B. Grand Steerage // Fateful Decisions: Choices That Will Shape China's Future / Ed. by T. Finger, J. Oi. Stanford, California: Stanford University Press, 2020. P. 53–83.
7. Tomberg, I. R. Global Energy Trends / I. R. Tomberg // Polycentric World Order in the Making. – Singapore: Palgrave Macmillan Ltd., 2023. – P. 335-363.
8. Zhang Zhimin. Inside the Growth Engine: a Guide to China's Regions, Provinces and Cities. HSBC, December, 2010. P. 329-346
9. Zhou Xizhou, Paul Hunt. IHS CERA China Energy Executive Roundtable. –Houston, November, 2011. P. 315-336.

Книги на китайском языке

1. Ду Сянвань. Чжунго нэнюань кэчисюй фачжань дэ исэ чжаньлюэ сыкао (Стратегические соображения об устойчивом развитии энергетики КНР) // Данчжэнь ганьбу цанькао. № 1, 2011. С. 20-35.
2. Е Цычэн. Чжунго да чжаньлюэ (Большая стратегия Китая). Пекин, 2003. 452 с.
3. Линь Ифу, Цай Фан, Ли Чжоу. Китайское чудо. Стратегия развития и экономическая реформа [Линь Ифу, Цай Фан, Ли Чжоу. Чжунго цзинцзи гайгэ юй фачжань, Пекин, 2001], Институт Дальнего Востока РАН, Китайский центр экономических исследований при Пекинском университете, Гонконгский центр экономических исследований. Москва, 2001. 467 с.

4. Сазонов С.Л. 《中国：交通运输基础设施，创新与“一带一路”倡议》 (Китай: «Инфраструктура транспорта, инновации и проект «один пояс и один путь»») // 湖南人民出版社 (Народное издательство провинции Хунань), 2023. 375 с.
5. Ся Ишань. Чжунго гоцзи нэньюань фачжань чжаньлюэ яньцзю (Анализ развития международной энергетической стратегии Китая). - Бэйцзин, 2009. С. 5-26.
6. Чжунго юй фачжаньчжун гоцзя ды цзинмао хэцзо (Торгово-экономическое сотрудничество Китая с развивающимися странами) / Под ред. Цзян Циньхуа и Фу Чжэнло. Пекин, 1993. 356 с.
7. Чжунго «си цзинь» юн пинхэн чжаньлюэ чжи лу (Китайское «продвижение на Запад» указывает путь посредством стратегии балансировки). URL: http://www.qstheory.cn/gj/gjsspl/201404/t20140422_342588.htm.
8. Цзэду: Си цзинь ши чжунго диюань чжаньлюэ «цзай пинхэн» бижань чжи цзюй (Комментарий: Продвижение на запад — неизбежный шаг в китайской стратегической перебалансировке) // Цзюньши фэн юнь. URL: http://www.7476.com/wangyouretie/201309249420_2.htm.
9. 素里耶·莫那拉. 中国与东盟——命运共同体的生动实践, 2001. 212 页. Сулиэ Монала. Чжунго Юй Дунмэн - Минюнь Гунтунти Дэ Шэндун Шицзянь [Китай и АСЕАН - Яркий пример сообщества единой судьбы]. Пекин: Из-во Синьсин Чубаньшэ, 2001. 212 с.
10. 许宁宁、栾鹤. 中国—东盟：合作与发展, 2001, 315 页. Сюй Ниннин, Луань Хэ. Чжунго - Дунмэн: Хэцзо Юй Фачжань [Китай - АСЕАН: Сотрудничество и развитие]. Пекин: Чжунго Шаньу Чубаньшэ [Пекин: Изд-во Китайской коммерции], 2021. 315 с.
11. 刘建文. 中国与东盟的交通和能源互联互通建设研究, 2023, 536 页. Лю Цзяньвэнь. Чжунго Юй Дунмэн Дэ Цзяотун Хэ Нэньюань Хулянь Хутун Цзяньшэ Яньцзюй [О создании взаимной связи и взаимного сообщения между Китаем и АСЕАН]. Пекин: Изд-во Цзинцзи Гуаньли Чубаньшэ, 2023. 536 с.
12. 罗圣荣. 一带一路与中国-东盟互联互通, 2022, 231 页. Ло Шэнжун. И Дай И Лу Юй Чжунго - Дунмэн Хулянь Хутун [Взаимная связь и взаимное сообщение в рамках инициативы «Один пояс и один путь»]. Пекин: Изд-во Юньнань Дасюэ Чубаньшэ, 2022. 231 с.
13. 邹忠全, 谢涛, 宋文. 东南亚经济与贸易, 2024, 360 页. Цзоу Чжунцюань, Се Тао, Сун Вэнь. Дун Нань Я Цзюцзи Юй Маои [Экономика и торговли Юго-Восточной Азии]. Пекин: Изд-во Дунбэй Цайцзин Дасюэ Чубаньшэ [Пекин: Изд-во Северо-восточного финансово-экономического университета], 2024. 360 с.

Приложения

Приложение 1. Монография и статьи в российских научных изданиях.

Диссертационное исследование Ван Цзинвэя изложено в 46 работах (в том числе в 1 монографии (в соавторстве с Сазоновым С.Л. и Ли Фэном (КНР), 3 коллективных монографиях и 7 статьях, опубликованных в журналах, рекомендованных ВАК РФ).

Монография

1. *Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР) // Сотрудничество КНР и стран – участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики / С.Л. Сазонов, Ван Цзинвэй, Ли Фэн. – М.: ИКСА РАН, 2024. – 448 с.*

Главы в коллективных монографиях

1. *Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. О перспективах сотрудничества России и Китая в освоении арктического «Ледового Шелкового пути» // Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния / Коллективная монография под научной редакцией: Васильева С.Н., Сулова В.И., Кузьмичева И.К., Гончаренко С.С., Кострова В.Н., Курбатовой А.В., Малова В.Ю., Прокофьевой Т.А., Шапкина И.Н. – Н.-Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. Коллективная монография в 2-х частях. – Часть 2. С. 76-81.*

2. *Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй (КНР). Роль и место водного транспорта в развитии национальной экономики Китая и как пандемия парализовала глобальную цепочку морских поставок // Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния / Коллективная монография под научной редакцией: Васильева С.Н., Сулова В.И., Кузьмичева И.К., Гончаренко С.С., Кострова В.Н., Курбатовой А.В., Малова В.Ю., Прокофьевой Т.А., Шапкина И.Н. – Н.-Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. Коллективная монография в 2-х частях. – Часть 2. С. 244-258.*

3. *Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Сотрудничество Китая и стран АСЕАН в создании паназиатской железнодорожной магистрали // Страны Индокитая в АСЕАН: ключевые аспекты развития: коллективная монография / отв. ред. В.М. Мазырин. — М: ИКСА РАН, 2024. С. 151-157.*

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных ВАК РФ

1. Ван Цзинвэй (КНР). Китайский автопром: итоги 2024 года // Транспорт на альтернативном топливе. № 2 (104), 2025. С. 64-77.
2. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Роль финансовых институтов КНР в развитии автодорожной инфраструктуры проекта «Пояс и путь» // Проблемы Дальнего Востока. 2020, № 5. С.55-66.
3. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Планы китайского руководства по преодолению последствий эпидемии коронавируса и отраслевого спада // Автомобильная промышленность. 2020. № 8. С.36-39.
4. Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй (КНР). Технологии мобильной связи формата 5G ускоряют развитие беспилотного вождения в Китае // Автомобильная промышленность. 2021. № 1. С. 34-39.
5. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Китай: развитие высоких технологий в области автономного вождения // Автомобильная промышленность. № 10. 2021. С.36-39.
6. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Китай: развитие высоких технологий в области автономного вождения // Автомобильная промышленность. № 11. 2021. С. 33-37.
7. Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР), Бабаев К.В., Сергиенко Е.Е., Сазонов С.Л. Интернационализация юаня в рамках инициативы «Пояс и путь» // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2024. № 1. С. 75-90.

Научные публикации

Ядро РИНЦ

1. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. О перспективах Китая на мировом рынке «зеленых» автомобилей // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXV: ежегодное издание / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. – М.: ИДВ РАН, 2020. С. 371-381.
2. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Особенности работы железнодорожного транспорта Китая на евроазиатском транзитном пространстве в условиях

COVID-19 // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXVI: ежегодное издание / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова. – М.: ИДВ РАН, 2021. С. 387-396.

3. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Сотрудничество Китая и Пакистана в области развития инфраструктуры и энергетики // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXVIII: ежегодное издание / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова / Ин-т Китая и совр. Азии Рос. акад. наук. — М.: ИКСА РАН, 2023. С. 225-239.

4. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л., Ли Фэн (КНР). Сотрудничество Китая и стран Ближнего и Среднего Востока в области транспорта // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Выпуск XXIX ежегодное издание / сост., отв. ред. Е.И. Сафронова / Ин-т Китая и совр. Азии Рос. акад. наук. — М.: ИКСА РАН, 2024. С. 326-339.

РИНЦ

1. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С. Л. Как финансируется строительство региональных скоростных автодорог в Китае // Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: материалы XII Международной научно-практической конференции / Забайкальский государственный университет; [ответственный редактор Т. Н. Кучинская]. – Чита: ЗабГУ, 2020. С. 124-134.

2. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Центральный маршрут автомобильных перевозок в рамках ЭПШП // Китайское государство на заключительном этапе построения «среднезажиточного общества». Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН. - М.: ИДВ РАН, 2020. С. 304-315.

3. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Китайский автопром преодолевает отраслевой спад и минимизирует последствия эпидемии COVID 19 // Экономика КНР в годы 13-й пятилетки (2016—2020) / Рос. акад. наук, Ин-т Дальнего Востока; сост. П.Б. Каменнов; отв. ред. А.В. Островский. — М.: ИДВ РАН, 2020. С. 191-206.

4. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Китай активно развивает высокоскоростные автомобильные магистрали // в сборнике: Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Материалы Третьей международной научно-практической конференции в рамках Общественно-научного форума «Здравствуй, Россия!» / Отв. редактор В.И. Герасимов. М.: ИНИОН РАН, 2020. С. 653-658.

5. Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй (КНР). РФ и КНР должны стать партнерами в деле освоения Арктического «Холодного Шелкового пути» // сборник ИНИОН РАН «Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России» / Материалы II научно-практической конференции: сборник статей. М.: ИНИОН РАН, 2021. С. 441-452.

6. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Проблемы производства и утилизации аккумуляторных батарей для «зеленых» автомобилей в Китае // Тезисы докладов XXIV Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы. – М.: ИДВ РАН, 2021. С. 27-30.

7. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Развитие автомобилестроения на альтернативном топливе в Китае решает проблемы экологии в крупнейших мегаполисах страны // сборник: Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации. Материалы XIII Международной научно-практической конференции. Отв. редактор Т.Н. Кучинская. Чита, 2021. С. 129-139.

8. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Столетний юбилей КПК – важнейшая веха социально-экономической имплементации «китайской мечты» // Коммунистический Китай. Цели и задачи к столетнему юбилею КПК. Материалы ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН. Москва, 17 и 19 марта 2021 г. – М.: ИДВ РАН, 2021. С. 34-45.

9. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Широкое внедрение мобильной связи формата 5G в Китае стимулирует развитие автономного вождения // Восточная

Азия: прошлое, настоящее, будущее. 2021 / Рос. акад. наук; Ин-т Дальнего Востока; отв. ред.-сост. Ю.В. Кулинцев. — М.: ИДВ РАН, 2022. С. 200-209.

10. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Китай становится мировым лидером в области автономного (беспилотного) вождения // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 5. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В.И. Герасимов. — М., 2022. С. 805-812.

11. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Сотрудничество стран ШОС, Пакистана и Мьянмы в реализации инициативы «Пояса и Пути» обеспечивает гарантию транзитной и энергетической безопасности Китая в АТР // Безопасность в Азиатско-Тихоокеанском регионе в контексте Индо-Тихоокеанской стратегии США / отв. ред.-сост. Т.М. Мамахатов; Рос. акад. наук; Ин-т Китая и совр. Азии РАН. — М.: ИКСА РАН, 2022. С. 168-187.

12. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Российско-китайское газовое сотрудничество // Восточная Азия: прошлое, настоящее, будущее. 2022 / Рос. акад. наук; Ин-т Китая и совр. Азии РАН. — М.: ИКСА РАН, 2022. С. 82-91.

13. Ван Цзинвэй (КНР), Ван Чжэ (КНР), Сазонов С.Л. Отрасль гражданской авиации КНР восстанавливается // Научно-технологическое и инновационное сотрудничество стран БРИКС: Материалы международной научно-практической конференции. Вып. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В.И. Герасимов. — М., 2023. С. 264-269.

14. Ван Цзинвэй (КНР), Лозинский А.Н., Сазонов С.Л. Итоги развития железнодорожной отрасли КНР в 2021 г. // Научно-технологическое и инновационное сотрудничество стран БРИКС: Материалы международной научно-практической конференции. Вып. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В.И. Герасимов. — М., 2023. С. 322-327.

15. Ван Цзинвэй (КНР), Бабаев К. В., Сазонов С.Л. Новая конфигурация мировой инфраструктурной интеграции Китая // Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра / Забайкальский государственный университет; научные редакторы Т. В. Колпакова, Т. Н. Кучинская. — Чита: ЗабГУ, 2023. — Вып. 26. С. 17-22.

16. Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР), Сазонов С.Л., Сергиенко Е.Е. В чем слабость альтернативных китайской инициативе «Пояс и путь» предложений западных стран // Современная Азия: политика, экономика, общество. № 1, 2023. С. 35-54.

17. Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР), Сергиенко Е.Е., Сазонов С.Л. Соглашение о всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП) стимулирует развитие экономик стран АТР // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 322-326.

18. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л., Лозинский А.Н. Китай создает новую конфигурацию мировой инфраструктурной интеграции // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 388-392.

19. Ван Цзинвэй (КНР), Бабаев К.В., Сазонов С.Л. Сотрудничество Китая и стран АСЕАН в области развития энергетики в рамках инициативы «Пояс и путь» // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 433-437.

20. Ван Цзинвэй (КНР), Бабаев К.В., Елинсон А.М., Сазонов С.Л., Ли Фэн (КНР). Китай и страны Персидского залива развивают сотрудничество в сфере энергетики в рамках инициативы «Пояс и путь» // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-

практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 438-442.

21. Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР), Сергиенко Е.Е., Шубенок Р.М., Сазонов С.Л. Сотрудничество Китая и стран Латинской Америки в области энергетики // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 477-481.

22. Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР), Сергиенко Е.Е., Шубенок Р.М., Сазонов С.Л. Сотрудничество Китая и стран Латинской Америки в области развития инфраструктуры // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 428-486.

23. Ван Цзинвэй (КНР), Марков М.А., Елинсон А.М., Ли Фэн (КНР), Сазонов С.Л. Экономическое и инвестиционное сотрудничество КНР и стран АСЕАН // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 487-489.

24. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л., Вавилов О.К. Победное шествие китайского проекта «Пояс и путь» // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Материалы Шестой международной научно-практической

конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Ч. 1. Ежегодник. Вып. 7. Ч. 1 / Университет мировых цивилизаций; Отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. – Москва: 2024. С. 587-592.

25. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л., Ли Фэн (КНР), Фу Яньцзе (КНР). Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) – «впускной клапан» транзитных перевозок Китая в страны Центральной и Южной Азии, Европы, Россию и Монголию // Страны БРИКС: стратегии развития и механизмы сотрудничества в изменяющемся мире: материалы Второй международной научно-практической конференции (5–7 июня 2024 года): в 2-х ч. Ч. 1. — М.: Издательский дом УМЦ, 2024. С. 607-616.

26. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л., Фу Яньцзе (КНР), Ли Фэн (КНР). Инновационное развитие гражданской авиации КНР // Страны БРИКС: стратегии развития и механизмы сотрудничества в изменяющемся мире: материалы Второй международной научно-практической конференции (5–7 июня 2024 года): в 2-х ч. Ч. 2. — М.: Издательский дом УМЦ, 2024. С. 162-170.

27. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С.Л. Китай строит транспортную инфраструктуру в странах Южной Азии 45 лет экономических реформ в КНР: итоги и прогнозы: По материалам докладов ежегодной научной конференции Центра социально-экономических исследований Китая ИКСА РАН, Институт Китая и современной Азии РАН, 09–10 апреля 2024 года. – Москва: Институт Китая и современной Азии РАН, 2024. – С. 111-113.

28. Ван Цзинвэй (КНР), Сергиенко Е. Е., Сазонов С. Л. Итоги развития гражданской авиации и отрасли логистики в Китае в 2023 г. Гражданская авиация // Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра / Забайкальский государственный университет; научные редакторы Т. В. Колпакова, Т. Н. Кучинская. – Чита: ЗабГУ, 2024. – Вып. 27. С. 178-184.

29. Ван Цзинвэй (КНР), Ли Фэн (КНР), Сазонов С.Л. Энергетические проекты Китая в странах Центральной и Южной Азии // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: материалы Седьмой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества»: в 4-х ч. Ч. 1 / отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. — Москва: Издательский дом УМЦ, 2025. С. 432-437.
30. Ван Цзинвэй (КНР), Фу Яньцзе (КНР), Ли Фэн (КНР), Ильинская И.Д., Сазонов С.Л. Строительство Китая железных и автомобильных дорог в странах Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан) // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: материалы Седьмой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества»: в 4-х ч. Ч. 1 / отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. — Москва: Издательский дом УМЦ, 2025. С. 584-592.
31. Ван Цзинвэй (КНР), Сазонов С. Л. Инновационное развитие транспорта КНР в 2024 году // Экономика Китая: ожидание прорыва : сборник тезисов по материалам докладов ежегодной научной конференции Центра социально-экономических исследований Китая ИКСА РАН (15, 16 мая 2025 года, Москва) / отв. ред. А.О. Виноградов, А.Д. Александрова. — М.: ИКСА РАН, 2025. С. 63-67.

Приложение 2. Перечень Конференций и докладов

1. Выступление на II научно-практической конференции «Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы (15 декабря 2020 г., Москва)» с докладом «РФ и КНР должны стать партнерами в деле освоения арктического «Холодного Шелкового пути»;

2. Выступление на III международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества» (14-15 октября 2020 г., Москва) с докладом «Китай активно развивает высокоскоростные автомобильные магистрали»;

3. Выступление на IX Международной конференции молодых востоковедов «Восточная Азия: прошлое, настоящее, будущее» (25-26 ноября 2021 г., Москва) с докладом «К 2060 г. Китай стремится добиться углеродной нейтральности»;

4. Выступление на ежегодной научной конференции Центра политических исследований и прогнозов ИДВ РАН «Коммунистический Китай. Цели и задачи к столетнему юбилею КПК» (17 и 19 марта 2021 г., Москва) с докладом «Столетний юбилей КПК— важная веха социально-экономической имплементации “китайской мечты»;

5. Выступление на XIII Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития КНР в процессе ее регионализации и глобализации» (30 марта 2021 г., Чита) с докладом «Развитие автомобилестроения на альтернативном топливе в Китае решает проблемы экологии в крупнейших мегаполисах страны»;

6. Выступление на XXIV Международной научно-практической конференции «Китай, китайская цивилизация и мир: история, современность, перспективы» (27 – 28 сентября 2021 г., Москва) с докладом «Проблемы производства и утилизации аккумуляторных батарей для «зеленых» автомобилей в Китае»;

7. Выступление на X международная научная конференция молодых востоковедов «Восточная Азия: прошлое, настоящее, будущее» (24-25 ноября 2022 г., Москва) с докладом «Железнодорожный транспорт Китая: отраслевой и инновационный аспекты»;

8. Выступление онлайн на VI международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества» (22 – 24 ноября 2023 г., Москва) на тему «Победное шествие китайского проекта «Пояс и путь»;

9. Выступление на VI международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и

сотрудничества» (22 – 24 ноября 2023 г., Москва) с докладом «Экономическое и инвестиционное сотрудничество КНР и стран АСЕАН»;

10. Выступление на VI международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества» (22 – 24 ноября 2023 г., Москва) «Сотрудничество Китая и стран АСЕАН в области развития энергетики в рамках инициативы «Пояс и путь»»;

11. Выступление на VI международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества» (22 – 24 ноября 2023 г., Москва) с докладом «Соглашение о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП) стимулирует развитие экономик стран АТР»;

12. Выступление на XV Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации» (30 марта 2023 г., Москва) с докладом «Китай создает новую конфигурацию мировой инфраструктурной интеграции»;

13. Выступление на ежегодной научной конференции Центра социально-экономических исследований Китая ИКСА РАН «45 лет экономических реформ в КНР: итоги и прогнозы» (9 и 10 апреля 2024 г., Москва) с докладом «Китай строит транспортную инфраструктуру в странах Южной Азии»;

14. Выступление на XVI Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития КНР в процессе ее регионализации и глобализации» (27 марта 2024 г., Чита) с докладом «Итоги развития гражданской авиации и отрасли логистики в Китае в 2023 г. Гражданская авиация»;

15. Выступление на II международной научно-практической конференции «Страны БРИКС: стратегии развития и механизмы взаимодействия и сотрудничества в изменяющемся мире» (5-7 июня 2024 г., Москва) с докладом «Китай и страны Персидского залива развивают сотрудничество в сфере энергетики в рамках инициативы «Пояс и путь»;

16. Выступление на VII Международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества» (28-29 ноября 2024 г., г. Москва) с докладом «Создание Китаем транспортной инфраструктуры в странах Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан)».

17. Выступление на Ежегодной научной конференции Центра социально-экономических исследований Китая ИКСА РАН «Экономика Китая: ожидание прорыва» (15-16 мая 2025 г., г. Москва, ИКСА РАН) с докладом «Инновационное развитие транспорта КНР в 2024 г.».

Приложение 3. Китай увеличивает экспорт автомобилей и развивает локализацию производства электромобилей в странах АСЕАН в рамках инициативы «Пояс и путь»

Непрерывно развивающаяся и расширяющаяся региональная сеть автомобильных магистралей стран АСЕАН функционирует в синергии с Соглашением о ВРЭП, крупнейшим в мире пактом о свободной торговле, стимулируя резкое увеличение экспорта промышленной продукции из Китая в страны АСЕАН, сырья и сельскохозяйственной продукции в Китай, главным образом овощей и фруктов – а это требует развития автомобильного парка в странах АСЕАН.

На 28-й Конференции сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата (КС-28, Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change/COP-28), прошедшей в ОАЭ с 30 ноября по 12 декабря 2023 г., словосочетания, касающиеся использования ископаемого топлива, такие как «поэтапный отказ» или «поэтапное сокращение», были среди наиболее часто встречающихся.⁴¹⁸ Важно отметить, что для решения проблемы отказа от

⁴¹⁸Driving force. China is playing a major role in accelerating the global development of the electric vehicle industry. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202401/04/WS6595f0dba3105f21a507a6e5.html> (дата обращения: 04.03.2024).

ископаемого топлива и изменения климата одной из областей согласия является переход на электромобили (ЭМ), поскольку 60% мирового спроса на нефть приходится на транспортную отрасль, причем на долю легковых автомобилей и микроавтобусов приходится 48,5% глобальных транспортных выбросов. Китай преподносит ценные уроки в области улучшения экологии странам Глобального Юга благодаря своей развивающейся отрасли производства ЭМ.⁴¹⁹ Согласно данным, опубликованным на Всемирном конгрессе новых энергетических транспортных средств 2023 г. (2023 World New Energy Vehicle Congress), в 2023 г. объем мировых продаж ЭМ⁴²⁰ достиг 9,75 мл. ед., при этом доля Китая составила 6,3 млн ед., или более 64%⁴²¹. Ведущие китайские компании в сфере производства экологичных электромобилей тесно сотрудничают с автопроизводителями стран АСЕАН и инвестируют значительные средства в создание в этих странах новых мощностей для инновационных, адаптированных к местным условиям ЭМ, тем самым активно способствуя переходу стран АСЕАН к «зеленой» экономике.

На саммите АСЕАН, состоявшемся в начале сентября 2023 г. в Джакарте (Индонезия), Китай пообещал поддержать «Заявление лидеров АСЕАН плюс три о развитии экосистемы электромобилей» («ASEAN Plus Three Leaders' Statement on Developing an Electric Vehicle Ecosystem»), а также выразил надежду на

⁴¹⁹Исследование, опубликованное в журнале Transport Policy, свидетельствует, что политика Китая по продвижению электромобилей, запущенная в 2009 г., привела к «снижению объемов выбросов городским транспортом в стране в 2023 г. на 16,3%» (Driving force. China is playing a major role in accelerating the global development of the electric vehicle industry. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202401/04/WS6595f0dba3105f21a507a6e5.html> (дата обращения: 11.05.2024). Электромобили не являются единственным и автономным решением экологических проблем, но они, безусловно, помогут в значительной степени сократить глобальные выбросы парниковых газов в долгосрочной перспективе.

⁴²⁰Согласно данным Международного энергетического агентства (МЭА), в 2023 г. доля ЭМ в общем объеме мировых продаж автомобилей составила 16% и, вероятно, увеличится втрое к концу десятилетия. Согласно заявлению аналитиков Института мировых ресурсов (World Resources Institute), «чтобы соответствовать целевому показателю глобального потепления в 1,5 градуса Цельсия, к 2030 г. доля ЭМ на мировом рынке автомобилей должна увеличиться до 80%» (Hu Weijia. Synergy in EV sector has potential among China, other developing countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305140.shtml> (дата обращения: 04.02.2024).

⁴²¹China's NEVs sales account for over 64% of global total. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202312/09/WS6573ba82a31040ac301a6f5a.html> (дата обращения: 11.12.2023).

расширение практического сотрудничества со всеми странами АСЕАН для повышения общей конкурентоспособности региона в области производства электромобилей и аккумуляторных батарей. В последние годы режим сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН в области ЭМ трансформируется от экспорта ЭМ, аккумуляторов и комплектующих к сотрудничеству по производству ЭМ в странах АСЕАН. Несколько китайских автопроизводителей за счет китайских прямых зарубежных инвестиций или сделок в форме M&As (слияние и поглощение) добились локализации производства в регионе и, согласно отраслевой китайской статистике, в 2023 г. объем продаж китайских электромобилей составлял 75% рынка продаж ЭМ в странах АСЕАН, значительно опережая конкурентов из других стран ⁴²². Китайские производители электромобилей и аккумуляторов рассматривают зарубежное производство своих моделей как возможность быстрого освоения внешних рынков, причем страны АСЕАН занимают первое место в списке направлений. Китайские аналитики утверждают, что локализованное производство позволит компаниям быстрее запускать продукцию и предлагать продукцию, которая лучше соответствует местному спросу. В течение длительного времени страны АСЕАН внедряют новую политику в отношении «зеленой» промышленной революции и ускоряют электрификацию автомобильного сектора, причем суть этой политики заключается в привлечении китайских компаний, обладающих технологиями, опытом и капиталом с целью увеличения объемов инвестиций для развития цепочки производства электромобилей в своих странах ⁴²³.

С целью поддержки развития национальной отрасли производства электромобилей, на 2022 финансовый год правительство Таиланда утвердило бюджет в размере 3 млрд бат (84 млн долл.) и 40 млрд бат на 2023-2025

⁴²² Regional development, cooperation strengthened at bilateral leaders' meetings. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202311/18/WS65580926a31090682a5eedda_3.html (дата обращения: 07.02.2024).

⁴²³ China, ASEAN to step up cooperation amid fruitful achievements under BRI: NDRC. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303729.shtml?id=11> (дата обращения: 13.03.2024).

финансовые годы. В Малайзии с 1 января 2022 г. правительство ввело ряд налоговых льгот для импорта автомобилей и электромобилей местной сборки. Индонезия также предоставила льготы по корпоративному подоходному налогу для инвесторов, осуществляющих капиталовложения в промышленность производства ЭМ и выделила в бюджете средства для субсидирования покупателей электромобилей⁴²⁴. Индонезия также отменила верхний предел финансирования для производителей ЭМ и запчастей для них, стремясь стать глобальным центром производства аккумуляторов. С целью локализации производства аккумуляторов и развития цепочек поставок, в апреле 2022 г. правительство Филиппин приняло «Закон о развитии промышленности производства электромобилей». Страны АСЕАН, такие как Малайзия, Сингапур и Таиланд, поставили поэтапные цели по развитию промышленности производства ЭМ и поддержке строительства инфраструктуры электрозарядки для ЭМ. К началу 2024 г. только Таиланд имел относительно полную производственную цепочку для производства ЭМ, а такие страны, как Сингапур, Мьянма и Лаос, обладали производственными мощностями для производства деталей для ЭМ. Благодаря концепции низкоуглеродного устойчивого развития, а также внедрению новой политики и мер по поддержке «зеленой» энергетики, уровень проникновения ЭМ продолжает расти, сокращая долю традиционных транспортных средств, работающих на бензиновом топливе, и занимающих большую часть рынка в странах Юго-Восточной Азии, причем эта тенденция становится все более очевидной по мере ускорения процесса электрификации автомобильного парка стран АСЕАН. Согласно отчету международной аудиторско-консалтинговой корпорации KPMG, размер рынка ЭМ в странах АСЕАН вырастет с 38 тыс. в 2020 г. до 1 млн в 2030 г.⁴²⁵

⁴²⁴Riding RCEP momentum, China-ASEAN industrial cooperation continues to deepen. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/09/content_116928520.htm (дата обращения: 10.01.2024).

⁴²⁵Zhao Juecheng, Hu Yuwei, Li Xuanmin, Hao Shuangyan. Chinese new energy vehicle technology rapidly integrating into ASEAN. URL: <https://www.global-times.cn/page/202309/1298242.shtml?id=11> (дата обращения: 16.10.2023).

В 2022 г. объем рынка ЭМ в странах АСЕАН оценивался примерно в 500 млн долл. и, как ожидается, достигнет примерно 2,6 млрд долл. к 2027 г. Согласно отчету международной аудит-консалтинговой корпорации KPMG, размер рынка ЭМ в странах АСЕАН вырастет с 38 тыс. в 2020 г. до 1 млн в 2030 г. К 2035 г. объем продаж ЭМ в странах АСЕАН превзойдет объем продаж автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Благодаря вступившему в силу 1 января 2022 г. Соглашению о ВРЭП, которое значительно снизило торговые издержки благодаря тарифным уступкам и кумулятивным правилам происхождения, ведущие китайские производители ЭМ активно осваивают рынок АСЕАН. В 2022 г. Китай экспортировал 53,1 тыс. ЭМ в страны АСЕАН, при этом объем экспорта в Таиланд и на Филиппины превысил 10 тыс. ед.⁴²⁶ В начале 2023 г. 23 автомобильных завода в странах АСЕАН занимались производством автомобилей китайских брендов, девять из которых начали или планируют начать производство ЭМ китайских марок⁴²⁷.

В период 2022 г. страны Юго-Восточной Азии стали важнейшим рынком для китайских автопроизводителей ЭМ, побуждая их увеличивать как объемы экспорта «зеленых» автомобилей, так и объемы инвестиций в автомобильную промышленность региона. В декабре 2022 г. китайский автопроизводитель компания Aiways выиграл заказ на поставку в течение 5 лет 150 тыс. ЭМ от тайского поставщика услуг электронной мобильности Phoenix EV, что стало крупнейшим заказом электромобилей от китайских автопроизводителей по всему миру. Обе компании планируют создать совместное предприятие, которое возьмет на себя продажу и обслуживание автомобилей, а также создаст собственную инфраструктуру для зарядки и замены аккумуляторных батарей (АКБ), причем компания Aiways уже сотрудничает с дилерами в Сингапуре и

⁴²⁶ *Chu Daye*. Chinese investment in Thailand to maintain record high in 2024. Expansion driven by EV sector, electronics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304727.shtml> (дата обращения: 17.02.2024).

⁴²⁷ Strengthened and enhanced over time. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202303/08/WS6407c51ea31057c47ebb2f24.html> (дата обращения: 01.04.2023); *Zhu Qingyi, Hao Zhirong*. Turbocharging EV growth. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202304/11/WS6434a26ca31057c47ebb95d8.html> (дата обращения: 13.11.2023).

Лаосе. Компания Hozon, еще один китайский стартап по производству ЭМ, а в августе 2022 г. начал продажи своего кроссовера Neta V на электрическом приводе, а месяц спустя подписал соглашение с крупнейшей энергетической компанией Таиланда РТТ о производстве и установке электростанций в Таиланде. Ранее компания Hozon запустила модель Neta V в Непале, представила свои внедорожники Neta U и Neta V в Малайзии, а также подписала соглашение с лаосским автодилером Кео о старте продаж ЭМ Neta U. Руководство компании Hozon заявило, что ЭМ компании пользуются популярностью в странах АСЕАН - в течение месяца после того, как первая модель отправилась в Лаос, их совокупный объем продаж в странах АСЕАН превысил 5,2 тыс. ед.⁴²⁸ Другие известные китайские автопроизводители также активно внедряются на рынок ЭМ стран АСЕАН⁴²⁹.

Таиланд является крупнейшим рынком ЭМ в Юго-Восточной Азии, а также крупным центром автомобилестроения в странах АСЕАН. Страна обладает относительно полной цепочкой производства автомобилей, что сделало Таиланд главной целью для многих китайских компаний, занимающихся производством ЭМ. В 2023 г. почти все китайские автопроизводители ЭМ инвестировали в развитие своего производства в Таиланде благодаря льготам, предложенным правительством Таиланда, включая программу EV3.5, согласно которой в стране предоставлялись субсидии при покупке ЭМ, а также политику правительства Таиланда, которая направлена на стимулирование иностранных

⁴²⁸ Big overseas potential for China's EV makers. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202307/03/WS64a1f823a310bf8a75d6cc81.html> (дата обращения: 28.01.2024).

⁴²⁹ В 2023 г. Китай превзошел Японию как крупнейший в мире экспортер автомобилей, а объем экспорта автомобилей из Китая резко вырос на 57,9% в годовом исчислении до рекордного уровня в 4,91 млн ед. По данным Китайской ассоциации автопроизводителей (КААП/China Association of Automobile Manufacturers/CAAM) в 2023 г. объем экспорта китайских автомобилей в страны-участницы инициативы «Пояс и путь» составил 3,43 млн ед., что на 62,8% больше по сравнению с 2022 г., причем объем экспорта автомобилей в страны, расположенные вдоль маршрута «Пояса и пути» составил 65,7% от общего числа экспортированных Китаем автомобилей. Масштабный рост объема экспорта китайских автомобилей был вызван резким ростом объема экспорта автомобилей, использующих альтернативные источники энергии (АИИЭ), который в 2023 г. вырос на 77,6% и составил более 1,203 млн ед. (China becoming world's top auto exporter. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/19/content_116952198.htm (дата обращения: 20.01.2024)).

инвесторов посредством нулевых тарифов на импорт станков для производства ЭМ⁴³⁰.

В августе 2022 г. китайский автопроизводитель компания BYD объявила о своем выходе на рынок легковых автомобилей Таиланда и в сентябре 2023 г. подписала соглашения о приобретении участка земли и строительстве завода совместно с компанией WHA Weihua Group Volkswagen⁴³¹. В конце марта 2023 г. крупнейший китайский производитель ЭМ BYD начал строительство своего первого автомобильного завода в прибрежной провинции Районг (Rayong Province) Таиланда и, по словам руководства китайской компании, завод с ежегодной мощностью в 150 тыс. автомобилей начнет производство в начале 2025 г.⁴³² Генеральный менеджер подразделения продаж автомобилей BYD в АТР Лю Сюэлян заявил, что «Таиланд имеет прочную базу в автомобильной промышленности с первоклассными производственными возможностями, поэтому после тщательного обсуждения мы решили построить здесь завод»⁴³³.

Помимо компании BYD, китайский производитель автомобилей Great Wall Motor в июне 2021 г. открыл свое второе производственное предприятие полного цикла за пределами Китая в провинции Районг (Rayong Province) в Таиланде⁴³⁴. Автопроизводитель Great Wall Motors начал свой бизнес в Таиланде в 2020 г., когда приобрел завод у компании General Motors, и руководство китайской компании утверждает, что «Таиланд является региональным центром ее бизнеса

⁴³⁰ *Chu Daye*. Chinese investment in Thailand to maintain record high in 2024. Expansion driven by EV sector, electronics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304727.shtml> (дата обращения: 24.01.2024).

⁴³¹ Chinese carmaker BYD launches premium brand DENZA in Thailand. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-11/02/content_117522913.htm (дата обращения: 03.11.2024).

⁴³² *Zhong Nan*. Outbound investment sees rebound amid challenges. URL: <http://www.china-daily.com.cn/a/202303/27/WS6421a7e8a31057c47ebb6cf3.html> (дата обращения: 29.03.2023).

⁴³³ China injects strong impetus into global NEV development. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-06/26/content_89452303.htm (дата обращения: 28.08.2023).

⁴³⁴ *Zhao Juecheng, Hu Yuwei, Li Xuanmin, Hao Shuangyan*. Chinese new energy vehicle technology rapidly integrating into ASEAN. URL: <https://www.global-times.cn/page/202309/1298242.shtml?id=11> (дата обращения: 16.10.2023).

в странах АСЕАН»⁴³⁵. Модельный ряд автопроизводителя привлекает более 200 автомобильных дилеров из стран АСЕАН, которые знакомятся с его новейшими продуктами и технологиями. В конце декабря 2022 г. компания Great Wall Motors представила свою марку электромобилей Ora в Таиланде и Малайзии - на этих мероприятиях были представлены два седана. Президент компании по операциям автопроизводителя в странах АСЕАН Чжан Цзямин отмечал, что «в течение 3 лет компания Great Wall Motors запустит девять моделей электромобилей в Таиланде и Малайзии, причем компания стремится стать ведущим брендом ЭМ в этих странах»⁴³⁶. 12 января 2024 г. на производственной ЭМ в таиландской провинции Районг с конвейера сошел электромобиль концерна Great Wall Motors, крупнейшего китайского производителя внедорожников и пикапов, владеющий несколькими брендами, включая Haval, Ora, Tank и Wei. Электромобиль бренда Ora положил начало массовому производству ЭМ в Таиланде. По данным Федерации промышленности Таиланда (Federation of Thai Industries), в 2023 г. на долю китайских брендов пришлось более 70% объема продаж электромобилей Таиланда⁴³⁷.

В марте 2023 г. китайский стартап по производству ЭМ Hozon Auto объявил, что в 2024 г. откроет в Таиланде завод с ежегодной мощностью 100 тыс. ЭМ на первом этапе, которая удвоится до 200 тыс. ЭМ на втором этапе. Китайские компании по производству ЭМ, в том числе Chang'an Automobile и GAC Aion, также рассматривают возможность инвестирования в Таиланд в рамках своих планов международной экспансии. Крупнейший в Китае

⁴³⁵В 2023 г. на долю Таиланда пришлось около 50% объема продаж электромобилей в Юго-Восточной Азии, что обеспечило привлечение большого количества китайских автопроизводителей, в том числе компании BYD и Great Wall Motor, которые обязались инвестировать 1,44 млрд долл. в новые производственные мощности во второй по величине экономике ЮВА (Thailand to slash subsidies for EVs by one-third. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202311/06/WS654850cea31090682a5ec983.html> (дата обращения: 09.06.2024)).

⁴³⁶ Chinese new energy vehicle makers rev up global reach. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202305/08/WS64584d16a310b6054fad1911.html> (дата обращения: 10.05.2023).

⁴³⁷ China's Changan Auto to set up EV plant in Thailand. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-10/26/content_116777174.htm (дата обращения: 13.01.2024).

производитель внедорожников и пикапов Great Wall Motors продемонстрировал ряд своих моделей на 39-й Международной автомобильной выставке Таиланда, которая проходила в Бангкоке (1-12 декабря 2022 г.). Его стенд на выставке был посвящен новым ЭМ, в том числе гибриднему ЭМ Tank 500, внедорожникам Naval H6 и хэтчбеку Ora Good Cat GT. Руководитель отдела продаж Great Wall Motors Thailand Н. Сриталайон отметил, что, в 2022 г. на тайском рынке было представлено пять моделей ЭМ Great Wall Motors, объем продаж которых достиг 13 тыс. ед., а в 2023 г. китайский автопроизводитель планирует начать продажи четырех новых моделей ЭМ в Таиланде. Кроме того, китайский автопроизводитель активизирует усилия по созданию электрозарядной инфраструктуры для местных владельцев ЭМ, которые через приложение получают доступ к 70% общественных электрозарядных станций в Таиланде⁴³⁸. Расширяя свое присутствие в Таиланде, 30 октября 2024 г. Riddara Automobile (Thailand), дочерняя компания китайского автопроизводителя Geely представила свой первый электрический пикап в Таиланде. Автомобиль Riddara RD6, который был представлен в четырех вариантах, сочетает в себе возможности адаптации к различным дорожным условиям пикапа и плавность вождения внедорожника. Он также требует меньших затрат на техническое обслуживание и электроэнергию по сравнению с традиционными пикапами с двигателем внутреннего сгорания, что делает его сильным конкурентом в сегменте пикапов. Генеральный директор Riddara Лин Шицюань (Ling Shiquan, CEO of Riddara) заявил, что «этот шаг был предпринят после того, как Riddara стала брендом номер один по производству электрических пикапов в Китае с долей рынка в 60% в 2023 г. Это должно изменить восприятие пикапов в Таиланде, где этот сегмент по-прежнему остается важным и сталкивается с разнообразными требованиями». По данным Федерации промышленности Таиланда (Federation of Thai Industries), за первые девять месяцев 2024 г. объем продаж пикапов в этой стране ЮВА

⁴³⁸National EV brands in top spot as auto industry transforms. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/26/content_85026800.htm (дата обращения: 26.01.2023).

составили 126,56 тыс. единиц, что составляет почти треть от общего объема продаж автомобилей в стране, который составил 438,7 тыс. ед.⁴³⁹

Китайский автопроизводитель Neta Auto начал осваивать зарубежные рынки в 2022 г. и сегодня его модели доступны в ряде стран АСЕАН, включая Таиланд и Малайзию. Электромобили автопроизводителя под брендом Neta пользуются популярностью в Таиланде – согласно данным статистики бренд Neta стала самым продаваемым брендом электромобилей в Таиланде в июне 2023 г., заняв 28,9% рынка⁴⁴⁰. Объем зарубежных продаж электромобилей китайского стартапа по производству ЭМ Neta Auto в 2023 г. составил 20 тыс. ед.⁴⁴¹ Кроме того, в ноябре 2023 г. в Таиланде завершилось строительство и был введен в эксплуатацию первый зарубежный завод Neta Auto с установленной годовой производственной мощностью в 20 тыс. автомобилей и ожидается, что крупномасштабное производство начнется в конце 2024 г. Завод будет служить ключевым производственным центром, особенно для моделей с правосторонним приводом, ориентированных на потребности водителей в Таиланде, а также ориентирован на экспортные поставки в другие страны АСЕАН⁴⁴².

8 ноября 2023 г. ведущий китайский автопроизводитель компания Changan провела церемонию закладки фундамента своего первого автомобильного завода в Таиланде, что стало важным шагом в расширении своего присутствия в странах АСЕАН. Новый завод, занимающий площадь около 600 акров, расположен в специальной зоне Восточного экономического коридора (Eastern Economic Corridor Special Zone) в прибрежной провинции Районг (Rayong province) и будет включать в себя подразделения по окраске, сборке двигателей и аккумуляторных

⁴³⁹ Chinese automaker Geely Riddara launches first EV pickup in Thailand. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-10/30/content_117516482.htm (дата обращения: 06.11.2024).

⁴⁴⁰ Li Fusheng. Automakers floor accelerator in bid for growth. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202312/29/WS658e25aaa31040ac301aa171.html> (дата обращения: 01.03.2024).

⁴⁴¹ Wang Xin. Road ahead looks bright for Neta Auto. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202401/05/WS659826dfa3105f21a507ad7d.html> (дата обращения: 12.04.2024).

⁴⁴² Li Fusheng. Automakers floor accelerator in bid for growth. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202312/29/WS658e25aaa31040ac301aa171.html> (дата обращения: 30.12.2023).

батарей, а также основные вспомогательные мощности. Поскольку первый этап должен начаться в начале 2025 г., первоначальный проект предполагает ежегодный объем производства до 100 тыс. электромобилей. Кроме того, к началу второго этапа общий объем инвестиций Changan, по прогнозам, достигнет 20 млрд тайских бат (около 563 млн долл.), а общая мощность достигнет 200 тыс. ЭМ, что позволит охватить 80% автомобильного рынка стран АСЕАН, а благодаря своей производственной цепочке и географическим преимуществам, Таиланд уже давно является крупной базой производства автомобилей в этом регионе. Инвестиции компании Changan в Таиланд соответствуют обеспечат промышленности производства ЭМ Таиланда достижения к 2030 г. цели выпуска ЭМ, который будет составлять 30% от общего объема производства автомобилей ⁴⁴³. В конце мая 2023 г. китайский автопроизводитель SAIC начал строительство в Таиланде нового энергетического индустриального парка, который, как ожидается, будет сосредоточен на локализованном производстве ключевых автозапчастей для новых ЭМ компании. Планируется, что первая очередь строительства парка будет завершена в конце 2024 г., а полное строительство парка завершится в 2025 г. ⁴⁴⁴ Новый энергетический парк, расположенный в провинции Чон Бури (Chon Buri province), будет занимать площадь 120 тыс. кв. м и включать в себя стандартные цеха, контейнерную площадку, логистический склад, а также дренажные системы и автостоянку ⁴⁴⁵. 31 октября 2023 г. руководство китайского автопроизводителя SAIC Motor объявило об открытии своего первого завода по производству аккумуляторов для электромобилей в Таиланде, занимающий территорию площадью 12 га. Завод ежегодно будет производить 50 тыс. аккумуляторных батарей для ЭМ и разделен на два основных направления.

⁴⁴³Chinese automakers revving up presence in overseas markets. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-12/04/content_116856324.htm (дата обращения: 12.02.2024).

⁴⁴⁴China's booming new-energy industry fuels growth, opportunity abroad. URL: https://www.bjreview.com/Business/202412/t20241230_800388409.html (дата обращения: 30.12.2024).

⁴⁴⁵ Thailand to slash subsidies for EVs by one-third. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202311/06/WS654850cea31090682a5ec983.html> (дата обращения: 09.06.2024).

Первый — это участок сборки аккумуляторов, который полностью автоматизирован, а второй участок предназначен для стандартного тестирования аккумуляторов, которое включает более 60 процессов⁴⁴⁶. Президент компании SAIC Motor-СР Чжао Фэн (Zhao Feng), совместного предприятия SAIC Motor Corp и тайской компании Charoen Pokphand Group, заявил, что китайская сторона инвестировала 500 млн бат (около 13,9 млн долл.) в завод, который стал лидером в области производства аккумуляторов для ЭМ в Таиланде. По словам Чжао, бренд MG компании SAIC, вышедший на тайский рынок электромобилей в 2019 г., стал одним из самых популярных брендов среди тайских клиентов и к началу 2024 г. в стране продано более 18 тыс. ЭМ. Таиланд уже давно является крупной базой производства ЭМ в Юго-Восточной Азии благодаря своей развитой производственной цепочке и географическим преимуществам, причем правительство страны стремится к 2030 г. обеспечить увеличение доли ЭМ до 30% в общем объеме производства автомобилей⁴⁴⁷.

Производитель аккумуляторных батарей китайская компания Svolt (штаб-квартира в Чанчжоу, провинция Цзянсу), дочернее подразделение китайского автоконцерна Great Wall Motor, начала строительство завода в г. Шрирача Чонбури (Sriracha Chonburi city) в июле 2023 г., а 28 февраля 2024 г. завод компании Svolt в Таиланде приступил к производству аккумуляторных батарей, которые будут устанавливаться на модели ЭМ от Great Wall Motor, а также на модели ЭМ Neta, бренда китайского стартапа Hozon. Продукция завода в основном представляет собой аккумуляторные батареи мощностью 60 кВт, которые позволяют электромобилям проехать более 500 км на одной зарядке, причем руководство компании Svolt заявило, что в 2024 г. планирует поставить около 20 тыс. АКБ. Завод в Таиланде является совместным предприятием тайской дочерней компании Svolt и Banpu NEXT, которая является дочерней

⁴⁴⁶ Chen Jiabao, Gao Bo. Chinese EV carmakers reshaping Thailand's auto industry. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/1209/c90000-20108060.html> (дата обращения: 12.09.2023).

⁴⁴⁷ SAIC Motor opens 1st EV battery plant in Thailand. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-11/01/content_116787276.htm (дата обращения: 05.11.2023).

компанией международного энергетического гиганта Vanpu Group. В начале февраля 2024 г. компания Svolt подписала соглашение о стратегическом сотрудничестве с компанией Vanpu NEXT, в котором отмечается, что «Обе компании стремятся углубить свое сотрудничество в области хранения энергии, локализации в Таиланде производства АКБ для ЭМ и их вторичной переработки»⁴⁴⁸.

Первый тайский завод по производству аккумуляторных батарей для ЭМ в Таиланде, построенный китайской компанией Gotion High-tech и тайской компанией Nuovo Plus, был введен в эксплуатацию 7 декабря 2023 г. и ожидается, что завод, управляемый китайским производителем аккумуляторных батарей, придаст импульс развитию парка электромобилей в странах АСЕАН. Завод, специализирующийся на сборке аккумуляторных модулей и аккумуляторных блоков для ЭМ, на первом этапе производства будет производить высококачественные литий-ионные аккумуляторы с ежегодной общей мощностью 2 ГВт/ч, а в будущем ежегодная мощность завода увеличится до 8 ГВт/ч, что сможет удовлетворить потребность более 200 тыс. ЭМ⁴⁴⁹. 2 января 2024 г. руководство китайской компании по производству оборудования для зарядки ЭМ Circuit Fabology Microelectronics Equipment Co, базирующаяся в провинции Аньхой, объявило, что инвестирует 100 млн юаней в Таиланде для открытия филиала, покупки земли и строительства завода⁴⁵⁰.

По данным исследования Global Automotive Consumer Study, проведенного консалтинговой фирмой Deloitte в 2023 г., почти 60% тайских респондентов заявили, что выберут электромобиль в качестве своего следующего автомобиля, причем китайской сборки. По данным Федерации тайской промышленности (Federation of Thai Industries), в 2023 г. на долю китайских брендов пришлось

⁴⁴⁸ Battery maker Svolt's Thai plant starts mass production. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202402/29/WS65e0162ba31082fc043b9c7f.html> (дата обращения: 11.03.2024).

⁴⁴⁹ Sino-Thai EV battery plant starts operations. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-12/08/content_116866734.htm (дата обращения: 11.14.2023).

⁴⁵⁰ Chu Daye. Chinese investment in Thailand to maintain record high in 2024. Expansion driven by EV sector, electronics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304727.shtml> (дата обращения: 19.03.2024).

более 80 % объема продаж ЭМ в Таиланде⁴⁵¹. В конце 2023 г. руководство китайской компании по производству АКБ Svolt Energy Technology сообщило, что приступила к строительству завода по производству АКБ для ЭМ в Таиланде. Мощность завода рассчитана на ежегодный объем производства 60 тыс. аккумуляторных модулей, которая в дальнейшем может увеличиться до 118 тыс. ед.⁴⁵² В конце декабря 2023 г. руководство китайской компании ZYNP Corp, производителя компонентов для двигателей внутреннего сгорания из провинции Хэнань, заявило, что в 2024 г. инвестирует 210 млн юаней (29,56 млн долл.) в строительство производственной базы в Таиланде⁴⁵³.

Помимо тайского рынка, Малайзия и Индонезия также являются важными рынками для расширения своего бизнеса китайскими автомобильными компаниями, а китайский производитель автомобилей Geely Global стал одним из первых игроков. В 2017 г. компания Geely объявила о приобретении 49,9% акций малазийского автопроизводителя Proton и взяла на себя полный контроль над его менеджментом. Компания Proton, основанная в 1983 г., когда-то была гордостью Малайзии, но после азиатского финансового кризиса для бренда настали тяжелые времена, и он боролся до тех пор, пока Geely не была выбрана его новым стратегическим партнером в 2017 г. Доля рынка компании Proton ранее постоянно сокращалась, и сегодня бренд Proton снова стал одним из самых распространенных автомобильных брендов на рынке Таиланда. В марте 2023 г. была представлена долгожданная модель гибридного электромобиля (mild-hybrid electric vehicle/MHEV) Proton X90. В настоящее время компания Geely работает со своими малазийскими партнерами над продвижением строительства проекта «Долина высоких автомобильных технологий Танджун Малим» («Tanjung Malim Automotive High Technology Valley»/AHTV project) в

⁴⁵¹China's EVs shine at Bangkok int'l motor show. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-03/31/content_117096808.htm (дата обращения: 18.04.2024).

⁴⁵² Zheng Xin. Battery makers mull global expansion. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202312/13/WS65790f38a31040ac301a77ef.html> (дата обращения: 08.01.2023).

⁴⁵³Chu Daye. Chinese investment in Thailand to maintain record high in 2024. Expansion driven by EV sector, electronics. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304727.shtml> (дата обращения: 12.02.2024).

Малайзии. ANTV project будет включать в себя высокотехнологичный центр исследований и разработок, производственный центр, центр службы поддержки автомобильной экосистемы и исследовательский университет и позволит повысить уровень развития промышленности производства ЭМ в стране⁴⁵⁴. В августе 2024 г. китайская компания Gotion High-tech объявила, что ведутся переговоры о проекте завода по сборке аккумуляторов в Малайзии, в дополнение к ее сборочным заводам в Индонезии и Таиланде. Ожидается, что завод китайского производителя АКБ во Вьетнаме начнет производство в октябре 2024 г. Также в августе 2024 г. китайская компания Eve Energy объявила о плане строительства нового завода в Кулиме (штат Кедах) (Kulim, Kedah state) в Малайзии, который будет способствовать «удовлетворению быстрорастущего спроса на накопители энергии и АКБ в регионе Юго-Восточной Азии»⁴⁵⁵.

Будучи крупнейшим единым рынком Юго-Восточной Азии, Индонезия⁴⁵⁶ занимает особое положение в разработке автомобилей, использующие альтернативные источники энергии, и привлекает многие китайские компании по производству ЭМ. Китайская компания SAIC-GM-Wuling Automobile Indonesia инвестировала 1 млрд долл. в строительство автомобильного промышленного парка площадью 60 га в индонезийской провинции Западная Ява (West Java Province), создав производственную базу для рынков Индонезии

⁴⁵⁴ Regional development, cooperation strengthened at bilateral leaders' meetings. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202311/18/WS65580926a31090682a5eedda_3.html (дата обращения: 19.11.2023).

⁴⁵⁵ Closer China-ASEAN cooperation boosts regional high-quality development. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-09/26/content_117450414.htm (дата обращения: 29.09.2024).

⁴⁵⁶ За последнее десятилетие экономическое и торговое сотрудничество между Китаем и Индонезией становилось все более тесным. Объем торговли между Китаем и Индонезией увеличился с 50 млрд долл. в 2013 г. до 150 млрд долл. в 2022 г. Китай сохраняет свой статус крупнейшего торгового партнера Индонезии уже 11 лет подряд. В 2023 г. объем двусторонней торговли между Китаем и Индонезией превысил 116 млрд долл., в 2023 г. Китай инвестировал в Индонезию около 5,8 млрд долл., что на 9% больше, чем в 2022 г. (Exclusive: China, Indonesia building robust ties in trade, investment, tourism, official says. URL: <https://www.global-times.cn/page/202406/1314915.shtml> (дата обращения: 24.06.2024).

и стран АСЕАН⁴⁵⁷. Китайская компания SAIC-GM-Wuling (SGMW), которая является обладателем одних из самых популярных китайских брендов ЭМ, производит ЭМ Air в Индонезии, причем компактные модели использовались в качестве шаттлов на саммите G20 на Бали, состоявшемся в ноябре 2022 г. Электромобиль Air появился на местном рынке в августе 2022 г. и стал первой моделью ЭМ китайской компании, которая стала продаваться за рубежом. Китайский автопроизводитель заявил, что получил более 5 тыс. заказов на эту модель, которая является самой популярной моделью ЭМ в Индонезии. Индонезия, как крупнейший автомобильный рынок в Юго-Восточной Азии, ожидает, что к 2025 г. доля ЭМ, производимых в стране, достигнет 20% от общего объема производства автомобилей и, по данным Bloomberg, Индонезия, в рамках своей цели по достижению нулевого уровня выбросов к 2060 г., устанавливает 2025 г. как крайний срок перехода всех государственных учреждений на использование ЭМ. База SGMW в Бекаси в Индонезии по производству ЭМ с общим объемом инвестиций в 1 млрд долл. вступила в строй в 2021 г., предоставив около 100 тыс. новых рабочих мест для местных жителей. В июле 2023 г. китайский стартап по производству ЭМ Neta Auto⁴⁵⁸, бренд электромобилей компании Hozon Auto, подписал соглашение с индонезийским автопроизводителем PT Handal Indonesia Moto о совместной сборке электромобилей в Индонезии, которая началась со второго квартала 2024 г. Компания Hozon продемонстрировала три свои модели под брендом Neta на международном автосалоне Gaikindo Indonesia, который прошел с 10 по 20 августа 2023 г. и руководство компании Hozon заявило, что «хотела бы

⁴⁵⁷Zhao Juecheng, Hu Yuwei, Li Xuanmin, Hao Shuangyan. Chinese new energy vehicle technology rapidly integrating into ASEAN. URL: <https://www.global-times.cn/page/202309/1298242.shtml?id=11> (дата обращения: 13.10.2023).

⁴⁵⁸Помимо Таиланда и Индонезии, китайский стартап Neta Auto вышел на 29 зарубежных рынков по всему миру, включая Лаос, Малайзию, Турцию, Иорданию, Азербайджан и Коста-Рику.

представить «умные» автомобили китайского производства на индонезийском рынке, население которого составляет более 200 млн человек»⁴⁵⁹.

В конце июля 2023 г. завод по производству электромобилей компании Tesla в Шанхае начала экспортировать свою модель автомобиля Model Y с задним приводом в Индонезию, что ознаменовало первый выход автомобилей Tesla, произведенных в Китае, на рынок этой страны АСЕАН. Ранее автомобили Tesla, экспортируемые в Индонезию, производились на заводе в г. Фримонт в США. Кроме того, в феврале 2023 г. шанхайский завод впервые начал экспортировать марки Model 3 и Model Y в Таиланд. 2 декабря 2023 г. первый электромобиль Mode E5 китайского автопроизводителя компании Chery сошел с конвейера производственной базы в г. Бекаси (Bekasi city), расположенном к востоку от столицы Индонезии Джакарты⁴⁶⁰.

Согласно данным Ассоциации автомобильной промышленности Индонезии (Association of Indonesia Automotive Industries/GAIKINDO), объем продаж электромобилей в крупнейшей экономике ЮВА значительно вырос за последние три года⁴⁶¹. В 2020 г. было продано всего 125 ЭМ, в 2021 г. объем продаж вырос до 687 ЭМ и продолжил расти в 2022 г., составив более 10 тыс. ед., а в 2023 г. было реализовано около 13 тыс. ЭМ⁴⁶², причем китайский

⁴⁵⁹Nation's auto manufacturers focus on wider Asian market. URL: http://www.china.org.cn/business/2022-12/05/content_78551432.htm (дата обращения: 02.03.2023).

⁴⁶⁰ Chinese automaker Chery produces 1st EV in Indonesia. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202312/03/WS656bbd5aa31090682a5f120c.html> (дата обращения: 08.12.2023).

⁴⁶¹Автопроизводитель SAIC Hongyan Automotive Co Ltd, базирующаяся в Чунцине, занимается производством тяжелых грузовиков уже более полувека. Компания открыла новые возможности для бизнеса за рубежом с тех пор, как 1 января 2022 г. вступило в силу Соглашение о ВРЭП. По словам руководителя индонезийского филиала компании SAIC Hongyan Automotive Ли Дуна (Li Dung, head of the Indonesian branch of SAIC Hongyan Automotive), «В 2023 г. компания экспортировала в Индонезию 450 тяжелых грузовиков, что примерно на 160% больше, чем в 2022 г. Поскольку Соглашение о ВРЭП вступило в силу для Индонезии, тарифы на самосвалы были снижены с 10% до нуля, что означает, что местные потребители могут приобретать наши грузовики по более низким ценам, причем это повысило конкурентоспособность китайской продукции (Pact catalyzes foreign trade in Chongqing. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202402/08/WS65c44ab7a3104efcbdaea6ed.html> дата обращения: 10.02.2024).

⁴⁶² China's Chery launches new EV model in Indonesia. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0206/c90000-20131697.html> (дата обращения: 02.03.2024).

автопроизводитель Wuling Motors занял 78% рынка ЭМ в Индонезии. За ним следовали южнокорейская компания Hyundai Motor, с долей рынка в 20%, и японская корпорация Toyota с долей рынка в 1,4%⁴⁶³.

18 января 2024 г. ведущий китайский автопроизводитель и мировой лидер по объему продаж ЭМ компания BYD представила в Джакарте три новых легковых ЭМ - SEAL, Atto 3 и Dolphin. По словам Игл Чжао, президента-директора PT BYD Motor Indonesia (Eagle Zhao, president director of PT BYD Motor Indonesia), «Индонезия является одной из стран, активно внедряющих инициативы по сокращению выбросов за счет использования электромобилей. Мы ускорим строительство производственного завода в Индонезии, начиная с 2024 г., кроме того компания BYD сейчас имеет семь дилерских сетей в Индонезии и планирует увеличить их число до 50 к концу 2024 г.»⁴⁶⁴.

Китайская компания Hozon заявила, что с 2024 г. планирует производить автомобили под брендом Neta в Индонезии. В конце июля 2023 г. китайский стартап по производству ЭМ Neta Auto, бренд электромобилей компании Hozon Auto, заключил партнерское соглашение с индонезийской компанией PT Handal Indonesia Motor - оба предприятия начнут собирать полноприводные автомобили начиная со второго квартала 2024 г. Компания Hozon продемонстрировала три свои модели под брендом Neta на международном автосалоне Gaikindo Indonesia, который прошел с 10 по 20 августа 2023 г. Руководство компании Hozon заявило, что хотела бы представить «умные» ЭМ китайского производства на индонезийском рынке, население которого составляет более 200 млн человек. Вице-президент Neta Overseas Ван Чэнцзэ отмечал, что «Компания Hozon полагает, что Индонезия имеет большой потенциал для принятия

⁴⁶³ EV sees growing demand in Indonesia, with Chinese brands leading market. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202312/28/WS64f53ba2a310d2dce4bb3bc5.html> (дата обращения: 07.03.2024).

⁴⁶⁴ BYD introduces 3 EV models in Indonesia. URL: http://www.china.org.cn/business/2024-01/19/content_116951605.htm (дата обращения: 02.03.2024).

электромобилей в качестве транспортных средств для повседневной мобильности, поскольку они доказали свою эффективность и экологичность»⁴⁶⁵.

За период с января по ноябрь 2024 г. Камбоджа экспортировала автомобильные шины на сумму 772,5 млн долл., что на 135% больше, чем за аналогичный период 2023 г. (328,2 млн долл.). 12 января 2025 г. китайская компания Wanli Tire Co. Ltd., дочернее предприятие китайской Guangzhou Industrial Investment Holdings Group (GIING), начала строительство завода по производству автомобильных шин в провинции Свайриенг (Svay Rieng province) на юго-востоке Камбоджи. В пресс-релизе Совета по развитию Камбоджи (Council for the Development of Cambodia/CDC) отмечалось, что заместитель премьер-министра Камбоджи и первый вице-президент CDC Сунь Чантол (Cambodian Deputy Prime Minister and CDC first vice-president Sun Chanthol) принял участие в церемонии закладки первого камня завода на участке площадью 32 га в особой экономической зоне Син-Бавет (Sin Bavet Special Economic Zone) в городе Бавет на границе с Вьетнамом. Ожидается, что после ввода завода в эксплуатацию будет создано около 1 тыс. рабочих мест. В документе отмечается, что в Камбодже имеется 28 особых экономических зон, в которых реализуется 835 инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций около 11,7 млрд долл., что позволило создать около 195 тыс. рабочих мест, причем в настоящее время в особых экономических зонах Камбоджи реализуются шесть проектов по производству автомобильных шин.⁴⁶⁶

В рамках своего пилотного проекта по расширению национального парка автомобилей, использующие альтернативные источники энергии, правительство Мьянмы приняло решение об импорте 3 тыс. китайских ЭМ в период 2023 г. В

⁴⁶⁵ EV startup Hozon to produce vehicles in Indonesia in 2024. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202308/08/WS64d1f160a31035260b81af14.html> (дата обращения: 09.08.2023).

⁴⁶⁶ Chinese firm starts to build car tire plant in SE Cambodia. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/13/content_117659988.htm (дата обращения: 14.01.2025).

январе 2023 г. Мьянма ввезла первую партию китайских ЭМ в количестве 40 ед., включая электробусы и ЭМ, которые используются в качестве такси⁴⁶⁷.

21 ноября 2023 г. новый бренд китайской компании Geely Radar Auto был представлен в Лаосе, что свидетельствует о ее стремлении освоить рынок этой страны АСЕАН. Директор по маркетингу компании Geely Го Тьефу отметил, что «запуск электромобиля RD6 в Лаосе позволит модели конкурировать с конкурентами других международных брендов и продемонстрирует силу китайской автомобильной промышленности»⁴⁶⁸. По сравнению с седанами и внедорожниками, в странах АСЕАН наблюдается более высокий спрос на пикапы, особенно на электрическом ходу. Кроме того, электрификация стала главной целью в странах АСЕАН - правительство Лаоса разработало план, согласно которому к 2030 г. доля продаж ЭМ в общем объеме продаж транспортных средств составит не менее 30%⁴⁶⁹.

Китайский производитель литиевых аккумуляторных батарей EVE Energy в августе 2023 г. провел церемонию закладки фундамента своего производственного предприятия в Малайзии с первоначальными инвестициями в 422 млн долл. Руководство компании заявило, что «Новое производственное предприятие будет сосредоточено на производстве цилиндрических литий-ионных аккумуляторов для электроинструментов и электрических двухколесных транспортных средств, производимых в стране и по всей Юго-Восточной Азии. Опираясь на внутренние преимущества и опыт работы компания EVE построит

⁴⁶⁷ Myanmar imports Chinese battery electric vehicles for pilot project. URL: <http://en.people.cn/n3/2023/0307/c90000-10217678.html> (дата обращения: 29.08.2023).

⁴⁶⁸ Электромобиль RD6 - один из самых популярных электрических пикапов в Китае - в октябре 2023 г. объем продаж ЭМ оставил 70,8% в сегменте электрифицированных пикапов в КНР. Запас хода модели составляет 632 км на одной зарядке, ЭМ RD6 может разогнаться с нуля до 100 км/ч за 6,9 секунды, а его максимальная скорость может достигать 185 км/ч. Руководство компании Geely заявило, что ускорит свои усилия по выходу на глобальный уровень. Согласно плану развития компании, к середине 2024 г. бренд будет доступен в странах АСЕАН, Центральной Азии, Восточной Европы, Ближнего Востока, а также Центральной и Южной Америки (Geely's Radar Auto hits Lao market. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202311/23/WS655ea0ada31090682a5ef9bf.html> (дата обращения: 25.11.2023).

⁴⁶⁹ Geely's Radar Auto hits Lao market. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202311/23/WS655ea0ada31090682a5ef9bf.html> (дата обращения: 25.11.2023).

в стране базу по производству цилиндрических батарей, что станет важной вехой для компании EVE в расширении глобального бизнеса, повышении конкурентоспособности и дальнейшем увеличении доли компании на мировом рынке». Лим Би Виан (Lim Bee Vian), заместитель генерального директора Агентства инвестиционного развития Малайзии (Deputy chief executive officer of the Malaysian Investment Development Agency), заявил, что «Эти инвестиции знаменуют собой важную веху, которая не только приносит пользу компании EVE, но и открывает путь для большего количества компаний, инвестирующих в Малайзию в промышленность производства электромобилей и ее экосистемы. Сотрудничая с такими лидерами отрасли, как компания EVE, мы можем способствовать созданию среды инноваций и технологического прогресса. Этот проект идеально согласуется с «Национальной автомобильной политикой Малайзии до 2030 г.», поскольку страна привержена достижению нулевых выбросов парниковых газов к 2050 г. Надежная экосистема Малайзии, поддерживаемая фундаментальными исследованиями и разработками, а также неоценимая помощь, оказываемая китайскими производителями ЭМ, позволяет Малайзии обслуживать всю цепочку создания стоимости электромобилей»⁴⁷⁰.

Компания Shenzhen Colibri Technologies Co Ltd, ведущий китайский поставщик оборудования для автоматизации и тестирования при сборке аккумуляторных модулей, с момента своего основания в 2001 г. сосредоточилась на расширении своего бизнеса в странах АСЕАН, и к началу 2024 г. уже открыла свои заводы в Малайзии, Таиланде, Вьетнаме и Сингапуре. Согласно заявлению руководителя маркетингового центра Shenzhen Colibri Technologies Ган Вэя (Gang Wei), в 2022 г. объем выручки от бизнеса компании в странах АСЕАН составил около 20% от общего объема выручки компании⁴⁷¹.

⁴⁷⁰ SE Asia a hot spot for Chinese EV makers. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-08/14/content_102539356.htm (дата обращения: 10.02.2024).

⁴⁷¹ NEV sector eyes cooperative growth from closer partnerships. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202312/05/WS656e818ca31090682a5f176a.html> (дата обращения: 10.12.2023).

Полупроводники и чипы широко используются при производстве электромобилей, поскольку являются основным компонентом силовой электроники «зеленых» автомобилей, а по мере роста спроса на электромобили многократно увеличивается и спрос на эти микропроцессоры. По данным Министерства международной торговли и промышленности Малайзии (Ministry of International Trade and Industry of Malaysia), на долю Малайзии в 2023 г. приходилось около 13% объема мирового рынка упаковки, сборки и тестирования полупроводников (semiconductor packaging, assembly and testing). Поскольку глобальный спрос превышает доступное предложение, то все большее число китайских компаний, занимающихся разработкой полупроводников, сотрудничают с малазийскими упаковочными фирмами в Малайзии. Усовершенствованная упаковка чипов может значительно улучшить производительность чипов и становится важной технологией в полупроводниковой промышленности, обеспечивающей производство полупроводников и чипов для ЭМ. Шанхайская компания StarFiv, специализирующаяся на производстве полупроводников, в 2023 г. приступила к строительству своего завода в Малайзии, китайский производитель микросхем компания Xfusion в сентябре 2023 г. объявила, что будет сотрудничать с малазийским производителем полупроводников компанией NationGate, а руководство китайской компании по упаковке и тестированию микросхем TongFu Microelectronics заявило, что намерено расширить свое присутствие в Малайзии, «поскольку в стране создана прочная производственная база в области упаковки чипов, имеется квалифицированная рабочая сила и базовая инфраструктура для производства соответствующего оборудования»⁴⁷².

В июле 2023 г. во время проведения Всемирной конференции по искусственному интеллекту 2023 (World Artificial Intelligence Conference 2023 (WAIC 2023)) в Шанхае состоялся мировой дебют нескольких транспортных средств, оснащенных системой искусственного интеллекта (ИИ). Китайская

⁴⁷²China-Malaysia chip industry partnership ‘natural progression in semiconductor ecosystem’. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303913.shtml> (дата обращения: 17.12.2023).

компания Shanghai Technology Co., Ltd, которая использует ИИ для изучения разработок в области автономной логистики, представила на конференции свой первый беспилотный автомобиль с возможностью замены аккумуляторов. Трактор, оснащенный 360-градусной сенсорной системой мониторинга дорожного движения и управления движением, может полностью перезаряжаться без участия человека и перевозить до 40 т грузов. По утверждению руководства компании Westwell, в 2024 г. новинка будет использоваться в нескольких аэропортах Китая и стран АСЕАН. Кроме того, продукция компании Westwell, включающая комплексные интеллектуальные портовые решения и автономные контейнеровозы, экспортируется в некоторые страны АСЕАН, включая Таиланд, Малайзию, Сингапур, а также Объединенные Арабские Эмираты⁴⁷³.

Усиление стратегии локализации не только лучше отвечает потребностям местного рынка, но и помогает снизить затраты на производство и повысить конкурентоспособность продукции. С будущим размещением производственных мощностей в странах АСЕАН китайские автопроизводители будут не только предлагать различные виды автомобильной продукции, но и намерены интегрироваться в местный рынок посредством локализованного производства, становясь важной частью цепочки поставок электромобилей в страны АСЕАН. Китайские автомобилестроительные компании также изучают новый путь симбиоза с местным рынком - этот путь предполагает не только направление инвестиций, организацию продаж, но и совместную работу с местным рынком для достижения прогресса в расширении региональной цепочки создания потребительной стоимости. Практически все страны-члены АСЕАН приняли национальные программы по продвижению электрификации автомобилей, что делает ее вторым по величине целевым рынком для китайских производителей электромобилей.

⁴⁷³Future industries ignite China's economic engine. URL: http://www.china.org.cn/business/2023-12/30/content_116911703.htm (дата обращения: 31.12.2023).

Сегодня промышленность производства ЭМ в странах АСЕАН лишь начинает развиваться - в последние годы объем продаж автомобилей в регионе составлял около 3,5% от общемирового объема, а объем продаж ЭМ составлял менее 0,05% от общего объема продаж автомобилей в мире и от 0,04% до 0,6% от общего объема местных продаж автомобилей⁴⁷⁴.

Китайские автомобильные компании обладают богатым опытом и развитыми технологиями в области разработки и производства электромобилей, а также имеют преимущества в производственной цепочке, что позволяет им поставлять на рынок АСЕАН высококачественную и конкурентоспособную продукцию с высокой добавленной стоимостью. С целью большего охвата мирового рынка продаж ЭМ, китайские производители электромобилей и аккумуляторных батарей намерены расширить зарубежное производство в 2024 г., причем страны АСЕАН занимают первое место в списке их направлений. Локализованное производство позволяет автомобилестроительным странам АСЕАН компаниям быстрее запускать продукцию и предлагать продукцию, которая лучше соответствует местному спросу.

Китайские автомобильные компании обладают богатым опытом и развитыми технологиями в области разработки и производства электромобилей, а также имеют преимущества в производственной цепочке, что позволяет им поставлять на рынок АСЕАН высококачественную и конкурентоспособную продукцию с высокой добавленной стоимостью. Ведущие китайские компании в сфере производства экологичных электромобилей тесно сотрудничают с автопроизводителями стран АСЕАН и инвестируют значительные средства в создание в этих странах новых мощностей для инновационных, адаптированных к местным условиям ЭМ, тем самым активно способствуя переходу стран АСЕАН к «зеленой» экономике. Интеграция китайских технологий производства ЭМ дает возможность автопроизводителям в странах АСЕАН улучшать ассортимент своей продукции и внедрять устойчивые методы

⁴⁷⁴China's booming new-energy industry fuels growth, opportunity abroad. URL: https://www.bjreview.com/Business/202412/t20241230_800388409.html (дата обращения: 30.12.2024).

производства, что в конечном итоге повышает общую конкурентоспособность и устойчивость местной автомобильной промышленности.

Страны АСЕАН активно продвигают процесс индустриализации, и сотрудничество с китайскими производителями электромобилей очевидно принесет пользу местной экономике и промышленному развитию. Китай обладает передовыми технологиями и богатым рыночным опытом в разработке ЭМ, а также мощными производственными возможностями и преимуществами в промышленной цепочке. Китайские компании по производству ЭМ помогают странам АСЕАН в достижении расширения масштабов локализации производства и стимулировании развития смежных отраслей промышленности. Сотрудничество между Китаем и странами АСЕАН в области производства ЭМ не только соответствует долгосрочным интересам и потребностям экономического развития обеих сторон, но и служит важным шагом в решении проблемы изменения климата, что придаст новый импульс глобальному «зеленому» развитию.

В последние годы режим сотрудничества между Китаем и странами АСЕАН в области производства ЭМ трансформируется от экспорта электромобилей, аккумуляторов и комплектующих к сотрудничеству по производству ЭМ в странах АСЕАН. Страны АСЕАН активно продвигают процесс индустриализации, и сотрудничество с китайскими производителями электромобилей очевидно принесет пользу местной экономике и промышленному развитию. Китай обладает передовыми технологиями и богатым рыночным опытом в разработке ЭМ, а также мощными производственными возможностями и преимуществами в промышленной цепочке. Китайские компании по производству ЭМ помогают странам АСЕАН в достижении расширения масштабов локализации производства и стимулировании развития смежных отраслей промышленности. Сотрудничество между Китаем и странами АСЕАН в области производства ЭМ в полной мере соответствует долгосрочным интересам и потребностям экономического развития обеих сторон.

Концепция низкоуглеродного устойчивого развития, а также внедрению новой политики и мер по поддержке «зеленой» энергетики, стимулирует спрос на ЭМ, а китайские производители рассматривают зарубежное производство своих моделей как возможность быстрого освоения внешних рынков. Благодаря провозглашенному странами АСЕАН курсу на низкоуглеродное развитие, а также внедрению мер по поддержке «зеленой» энергетики, уровень проникновения ЭМ в странах АСЕАН продолжает расти, сокращая долю традиционных транспортных средств, работающих на бензиновом топливе и занимающих большую часть рынка в странах АСЕАН. Причем эта тенденция становится все более очевидной по мере ускорения процесса электрификации автомобильного парка стран АСЕАН, осуществляемого при помощи ведущих автопроизводителей из КНР. Рост количества ЭМ в странах АСЕАН позволяет им решить проблему загрязнения экологии от использования машин с двигателем внутреннего сгорания. Кроме того, расширение регионального парка ЭМ позволяет сократить зависимость от импорта нефти и добиться уменьшения выбросов парниковых газов, что способствует борьбе с негативными изменениями глобального климата.

В период 2022-2024 гг. страны АСЕАН стали важнейшим рынком для китайских автопроизводителей ЭМ, побуждая их увеличивать как объемы экспорта «зеленых» автомобилей, так и объемы инвестиций в автомобильную промышленность региона. В отчете Всемирной торговой организации «О глобальной торговле и статистике», опубликованном 11 октября 2024 г., вследствие негативных факторов, сложившихся в автомобильной промышленности региона, в 2024 г. прогнозируется снижение глобального объема экспорта в Европу на 1,4% и снижение объема импорта на 2,3%. Между тем, ожидается, что объем глобального экспорта в Азию в 2024 г. вырастет на 7,4%, опередив другие регионы.⁴⁷⁵ В немалой степени этот рост будет определен увеличением объема китайского экспорта электромобилей в страны АСЕАН. С

⁴⁷⁵ Global trade to increase 2.7 pct in 2024: WTO report. URL: <https://www.global-times.cn/page/202410/1321036.shtml> (дата обращения: 12.10.2024).

целью большего охвата мирового рынка продаж ЭМ, китайские производители электромобилей и аккумуляторных батарей активно расширяли зарубежное производство в 2024 г., причем страны АСЕАН занимали первое место в списке их направлений. Локализованное производство позволяет автомобильным компаниям стран АСЕАН компаниям быстрее запускать и предлагать продукцию локализованного автопрома, которая лучше соответствует местному спросу.

10 апреля 2025 г. Генеральный секретарь Китайской ассоциации легковых автомобилей Цуй Дуншу (Cui Dongshu, secretary-general of the China Passenger Car Association) отметил, что «Китайские автомобили относительно защищены от тарифного воздействия Соединенных Штатов из-за ограниченного числа таких прямых поставок в США и почти полного отсутствия продаж отечественных брендов на этом рынке». Генеральный секретарь Китайской ассоциации легковых автомобилей Цуй Дуншу (Cui Dongshu, secretary-general of the China Passenger Car Association). Цуй Дуншу подчеркнул «значительный потенциал роста китайских автомобилей на других рынках, особенно в странах АСЕАН». В частности, он сказал, что «продвижение использования малогабаритных ЭМ является ключом к удовлетворению спроса на передвижение по узким улицам из-за недостаточного развития инфраструктуры в странах АСЕАН». Цуй Дуншу, ссылаясь на данные ГТУ КНР, сообщил, что в 2024 г. Китай экспортировал в США всего 116138 автомобилей, что составляет всего 1,81% от общего объема китайского автомобильного экспорта. Напротив, так называемые ответные тарифы, введенные США, оказывают более существенное влияние на европейских, японских и южнокорейских автопроизводителей. Аналитики одной из крупнейших китайских финансовых компаний Huatai Securities сделали прогноз, что дополнительные пошлины в размере 25%, введенные США, затронут 20% объема экспорта автомобилей из Японии и Южной Кореи и 30% объема экспорта немецких автопроизводителей, что, по оценкам, в 2025 г. повлияет на продажи примерно 270 тыс., 200 тыс. и 160 тыс. автомобилей соответственно. Аналитики Huatai Securities предполагает,

что тарифная политика США может косвенно способствовать сотрудничеству между Китаем и другими странами, потенциально позволяя китайским автомобильным компаниям завоевать большую долю рынка в ЕС и странах АСЕАН. Цуй Дуншу подчеркнул, что «Доля Китая на мировом автомобильном рынке составляет всего около 35%, при этом на автомобили китайских брендов приходится менее 28% и, поэтому, у автомобилей китайских брендов есть все возможности для роста доли рынка на многих зарубежных рынках. При минимальном присутствии на автомобильном рынке США торговые конфликты оказывают минимальное негативное влияние на автомобили китайских брендов. У китайских брендов есть множество возможностей для экспансии за рубеж, особенно в страны без развитой автомобильной промышленности, которые приветствуют нашу локализованную продукцию». Цуй Дуншу подчеркнул растущую потребность в китайских автомобилях в странах-участницах инициативы «Пояс и путь», особенно в странах АСЕАН.⁴⁷⁶

⁴⁷⁶*Liu Yukun*. BRI auto demand elixir for protectionism. Chinese vehicle exports to US minimal, providing level of levy immunity. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202504/11/WS67f85baaa3104d9fd381eac6.html> (дата обращения: 10.04.2025).