

Научная статья. Исторические науки

УДК 327(5)

DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-244-252

ПЛАН СОЕДИНЕНИЯ ДВУХ ИНИЦИАТИВ «ДВА КОРИДОРА И ОДИН ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРУГ» И «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» МЕЖДУ СРВ И КНР

Виталий Алексеевич ДАНИЛОВ¹, Динь Нгуен Мань Куанг²,
Максим Андреевич ЗИНОВИН³

^{1,2,3} РУДН, Москва, Россия,

¹ danilov_va@pfur.ru, <https://orcid.org/0009-0001-4678-7959>

² manhquang300698@gmail.com

³ zinovin_ma@pfur.ru, <https://orcid.org/0009-0003-5759-8250>

Аннотация: В условиях глобализации и все более глубокого экономического интегрирования стран мира, стимулирование международного сотрудничества становится важным фактором, способствующим росту и развитию государств. Особенно важно сотрудничество в области инфраструктуры и транспорта, которое играет ключевую роль не только в развитии региональной экономики, но и в создании сильных торговых связей. В последние годы отношения между Вьетнамом и Китаем развиваются в широком спектре областей: политической, экономической, культурной, безопасности и обороны. Обе партии договорились о построении стратегического партнерства, которое будет всесторонним и более эффективным. В 2017 г., во время официального визита во Вьетнам председателя КНР Си Цзиньпина, главы двух стран подписали меморандум о содействии соединению двух инициатив "Два коридора, одно экономическое кольцо" (ДКОК) и "Один пояс, один путь" (ОПОП), что ознаменовало новый шаг вперед в двустороннем сотрудничестве в области торговли и инвестиций в инфраструктуру. В статье представляется обзор инициатив ОПОП и ДКОК, а также анализируются достигнутые результаты и трудности в продвижении сотрудничества между Вьетнамом и Китаем.

Ключевые слова: Вьетнам, Китай, «Два коридора, одно экономическое кольцо», «Один пояс, один путь», сотрудничество, железная дорога

Для цитирования: Данилов В.А., Динь Нгуен Мань Куанг, Зиновин М.А. План соединения двух инициатив «Два коридора и один экономический круг» и «Один пояс, один путь» между СРВ и КНР // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2025, Том 1, № 1 (66). С. 244–252. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-244-252

Original article. Historical science

THE PLAN TO CONNECT TWO INITIATIVES “TWO CORRIDORS AND ONE ECONOMIC CIRCLE” AND “BELT AND ROAD INITIATIVE” BETWEEN VIETNAM AND CHINA

Vitaly A. DANILOV¹, Dinh Nguyen Manh Quang², Maxim A. ZINOVIN³

^{1,2,3} RUDN, Moscow, Russia

¹ danilov_va@pfur.ru, <https://orcid.org/0009-0001-4678-7959>

² manhquang300698@gmail.com

³ zinovin_ma@pfur.ru, <https://orcid.org/0009-0003-5759-8250>

Abstract: In the context of globalization and increasingly deep economic integration of the world's countries, the promotion of international cooperation is becoming an important factor contributing to the growth and development of states. Especially important is cooperation in infrastructure and transportation, which plays a key role not only in developing regional economies but also in building strong trade ties. In recent years, the relationship between Vietnam and China has developed in a wide range of fields: political, economic, cultural, security and defense. The two parties have agreed to build a strategic partnership that is comprehensive and more effective. In 2017, during an official visit to Vietnam by President Xi Jinping of the People's Republic of China, the two leaders signed a memorandum on promoting connectivity between the two initiatives “Two Corridors, One Belt” (TCOB) and “Belt and Road Initiative” (BRI), marking a new step forward in bilateral cooperation in trade and infrastructure investment. Cooperation under these initiatives not only provides great opportunities for both countries to connect and develop their economies, but also forms part of the region's sustainable development strategy. The article presents an overview of the BRI and TCOB initiatives and analyzes the achievements and challenges in promoting cooperation between Vietnam and China.

Keywords: *Vietnam, China, "Two Corridors, One Belt", "Belt and Road Initiative", cooperation, railway*

For citation: Danilov V.A., Dinh Nguyen Manh Quang, Zinovin M.A. The plan to connect two initiatives “Two Corridors and One Economic Circle” and “Belt and Road Initiative” between Vietnam and China. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2025, T. 1, №1 (66). Pp. 244–252. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-1-1-66-244-252

Вьетнам и Китай — важные соседи, которые играют значительную роль во внешней политике друг друга. Их связывает не только общая граница, но и схожие черты в политике и культуре. Эти страны имеют долгую и сложную историю отношений, полную взлетов и падений¹. В 2008 г. страны договорились о создании Рамочного соглашения о всеобъемлющем стратегическом сотрудничестве и партнерстве между Вьетнамом и Китаем, которое является наивысшим и наиболее всеобъемлющим форматом сотрудничества Вьетнама со странами мира. Китай также стал первой страной, создавшей этот формат сотрудничества с Вьетнамом. Стороны решили развивать двусторонние отношения под девизом «Дружелюбные соседи, всестороннее сотрудничество, долгосрочная стабильность и взгляд в будущее» (1999 г.) и в духе «Хорошие соседи, хорошие друзья, хорошие товарищи, хорошие партнеры» (2005 г.)². Повышение статуса отношений создало важную основу для сотрудничества, позволяющую отношениям двух стран выйти на новый этап развития. На сегодняшний день Китай является крупнейшим торговым партнером Вьетнама, а Вьетнам — одним из ключевых рынков для Китая в АСЕАН, особенно после начала совместного сотрудничества в рамках инициативы ОПОП. В последние годы сотрудничество в области инфраструктуры и торговли между двумя странами достигло значительных успехов, особенно в сферах транспорта, энергетики и развития промышленных зон. Реализация инфраструктурных проектов, таких как автострады, железная дорога, морские порты и промышленные зоны, способствовала улучшению торговых связей между странами. За первые 5 месяцев 2024 г. импортно-экспортный оборот Вьетнама с Китаем достиг 77,5 млрд долларов США, что на 25,4% больше, чем за аналогичный период 2023 г.³.

Инициатива

«Два коридора, одно экономическое кольцо»

Инициатива «Два коридора, одно экономическое кольцо» (*Two Corridors, One Belt*) представляет собой экономическую инициативу между Вьетнамом и Китаем, которая была впервые озвучена в 2004 г. премьер-министром Вьетнама Фан Ван Кхаем во время его официального визита в Китай. По итогам визита было опубликовано совместное заявление с призывом к созданию совместного экономического комитета для сотрудничества в строительстве экономических коридоров «Куньмин-Лаокай-Ханой-Хайфон-Куангнинь» и «Наньнин-Лангшон-Ханой-Хайфон», а также «экономического пояса Тонкинского залива». С тех пор разработка проекта ДКОК была выведена на уровень

«стратегического международного сотрудничества» между двумя странами⁴. Реализация этой инициативы охватывает 4 китайских провинции – Юньнань, Гуанси, Гуандун, Хайнань – и 5 провинций и городов Вьетнама – Лаокай, Лангшон, Куангнинь, Ханой, Хайфон, с общей площадью 869 тыс. кв. км и населением 184 млн человек⁵.

Экономический коридор Куньмин – Лаокай– Ханой – Хайфон – Куангнинь охватывает территорию Вьетнама, включая провинции Виньфук, Футхо, Йенбай, Лаокай, Туенкуанг и Хазянг. Экономический коридор Наньнин – Лангшон – Ханой – Хайфон – Куангнинь включает в себя районы Вьетнама, расположенные вдоль основного транспортного маршрута Ханой – Лангшон, такие как Бакнинь, Бакзанг, Лангшон, а также на два второстепенных маршрута — Каобанг и Баккан. Маршрут Хайфон- Хайнан (через Халонг, Моккай, Донгхынг) образует экономическое кольцо вдоль Тонкинского залива.

Основными сферами и направлениями сотрудничества в рамках инициативы являются взаимодействие в сфере транспорта, туризма, торговли, инвестиций и услуг. С момента запуска инициатива достигла важных результатов, таких как строительство автомагистралей, развитие промышленных парков и расширение сотрудничества в сфере логистики. Одним из значимых проектов является скоростная автомагистраль Ханой — Лаокай, которая соединит северные регионы Вьетнама и Китая, способствуя товарообмену между двумя странами.

Важным преимуществом при реализации сотрудничества «Два коридора, один экономический пояс» является географическое положение, а также более короткие морские пути по сравнению с другими маршрутами, что сокращает время транспортировки грузов. Протяженность железнодорожной линии от Куньмина через Лаокай – Ханой до морского порта Хайфон составляет всего 854 км, в то время самая короткая внутренняя железнодорожная линия в Китае до порта Фанчэн – Гуанси составляет более 1 800 км. Район Тонкинского залива протяженностью 1 595 км позволяет построить 21 порт, что создаст благоприятные условия для экономического развития и будет играть стратегическую роль в обороне и безопасности как Вьетнама, так и Китая.

План сотрудничества, связывающий инициативы ДКОК и ОПОП

В 2013 г. Китай объявил об инициативе «Один пояс, один путь» (ОПОП). Это можно считать самой амбициозной и глобально ориентированной инициативой с наиболее практическим содержанием и конкретными мерами, реализованными с момента основания Китайской

Народной Республики. По данным Белой книги, опубликованной Китаем в 2023 г., на сегодняшний день в этой инициативе приняли участие более 150 стран, или более трех четвертей стран мира, и более 30 международных организаций⁶. Вьетнам, имеющий береговую линию протяженностью более 3 тыс. км, является страной, занимающей особо важное стратегическое положение на региональном морском пути и являющейся важным мостом между Китаем и Юго-Восточной Азией. Будучи страной-членом АСЕАН, Вьетнам, естественно, получает как выгоды, так и проблемы от инициативы «Один пояс, один путь». ОПОП открывает Вьетнаму доступ к дополнительным ресурсам для развития инфраструктуры и транспортных сетей, особенно для улучшения связей между Востоком и Западом. Это сочетание роста услуг и экономического прогресса. Также это шанс расширить торговые и инвестиционные обмены и укрепить связи со странами Юго-Восточной Азии. Присоединение к инициативе ОПОП также может расширить туристический потенциал Вьетнама и Китая. Однако проблемы, связанные с «долговой ловушкой» и качеством проектов, по-прежнему остаются серьезными препятствиями⁷.

В духе содействия международному сотрудничеству и с четким пониманием возможностей и проблем в мае 2017 г. президент Вьетнама Чан Дай Куанг посетил Международный форум сотрудничества по инициативе ОПОП и выразил поддержку этой инициативы от имени Вьетнама. В рамках данного мероприятия Вьетнам выразил свое одобрение инициативам по содействию региональной экономической взаимосвязанности и сотрудничеству, включая инициативу «Один пояс, один путь». В ноябре 2017 года, во время визита председателя КНР Си Цзиньпина во Вьетнам на саммит АТЭС, главы двух стран подписали меморандум о сотрудничестве в рамках инициатив «Два коридора, один экономический пояс» и «Один пояс, один путь». Сейчас Министерство планирования и инвестиций Вьетнама и Китайская национальная комиссия по развитию и реформам продолжают переговоры по этому плану. Основная цель — укрепление экономических связей и региональной интеграции, а также объединение двух проектов, что должно принести пользу обеим сторонам.

В декабре 2023 г. в ходе государственного визита Генерального секретаря и Председателя КНР Си Цзиньпина во Вьетнам стороны договорились содействовать взаимосвязи стратегий развития двух стран, а также эффективно реализовывать «План сотрудничества по соединению ДКОК и ОПОП между Правительством Социалистической Республики Вьетнам и Правительством Китайской Народной

Республики»⁸. Лидеры двух стран договорились о строительстве железной дороги со стандартной колеей, которая соединит Вьетнам и Китай через границу. Они также намерены изучить перспективы прокладки железнодорожных путей Лаокай — Ханой — Хайфон и Донгданг — Ханой, а также Монгкай — Халонг — Хайфон. Особое внимание будет уделено развитию приграничной инфраструктуры. В частности, планируется ускорить строительство автомобильного моста через Красную реку в районе Бат Сат (Вьетнам) — Ба Сай (Китай). Лидеры стран призвали бизнес к сотрудничеству в сферах дорожной инфраструктуры, мостов, железных дорог, чистой энергетики, телекоммуникаций и логистики. Они продолжают координировать и облегчать взаимодействие в области автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также укреплять связи в сфере логистики.

На своей последней встрече премьер-министр Вьетнама Фам Минь Чинь и премьер Государственного совета Китая Ли Цян договорились о продолжении тесного сотрудничества в рамках проектов «Цифровой Китай» и «Один пояс, один путь». Они также решили укреплять транспортную инфраструктуру, развивать автомобильные и железнодорожные связи в приграничных районах и создавать новые возможности для бизнеса и людей обеих стран. Лидеры подчеркнули важность содействия миру, стабильности и процветанию региона и всего мира.

План соединения двух инфинитив открывает большие перспективы для развития связей и повышения экономической эффективности автомобильных дорог Вьетнама. Система автомобильных дорог Вьетнама, особенно маршруты в районе «Двух коридоров, одного пояса», стремительно развивалась и продолжает развиваться. В настоящее время завершено детальное планирование маршрута Лаокай — Ханой — Хайфон. Маршруты Ханой — Баккан — Каобанг и Донгданг (Лангшон) — Чалинь (Каобанг) включены в план строительства железнодорожной сети на период 2021–2030 гг. с перспективой до 2050 г.⁹. Ожидается, что объем перевозок людей и грузов по вышеуказанным маршрутам резко возрастет, поскольку две страны укрепляют дорожное сообщение, а Китай открыл три транспортных маршрута из Чунцина в АСЕАН, включая маршрут Чунцин — Гуйчжоу — Наньнин — Лангшон — Ханой (также являющийся частью южного транспортного маршрута). Стороны приступили к строительству и эксплуатации трансграничного автомобильного транспортного маршрута Куньмин — Лаокай — Хайфон и пассажирского транспортного маршрута Хайфон — Ханой — Куньмин¹⁰.

Одним из ключевых проектов является железная дорога Хайфон – Ханой – Лаокай – Куньмин¹¹. Премьер-министр Вьетнама Фам Минь Чинь заявил, что это один из важнейших железнодорожных маршрутов, соединяющих Вьетнам и Китай, способствующий реализации инициативы «Один пояс, один путь». Этот проект также поможет Юньнани получить более быстрый доступ к морю, а северным приграничным провинциям Вьетнама — развить социально-экономическую сферу и сократить бедность¹². На самом деле, эта железнодорожная линия была построена во время французского колониального правления во Вьетнаме в 1910-х годах, но впоследствии ее строительство было прекращено. В соответствии с генеральным планом развития системы железнодорожного транспорта на 2021-2030 гг., утвержденным вьетнамским правительством, в предстоящий период железнодорожная отрасль обновит и модернизирует все существующие в стране семь железнодорожных веток, в том числе железнодорожную линию Лаокай – Ханой – Хайфон. Вьетнам приступит к строительству нового железнодорожного маршрута стоимостью 11,6 млрд долл. от крупнейшего северного порта Хайфон до границы с Китаем. Проект был представлен правительству на утверждение в начале 2025 г. и, как ожидается, будет завершен к 2030 г. Железнодорожная линия Лаокай – Ханой – Хайфон строится с целью соединения международного морского порта Хайфон с Китаем для реализации ОПОП и Плана торгового сотрудничества в рамках ДКОК, удовлетворения спроса на качественные, быстрые, удобные и безопасные перевозки, сокращения выбросов.

Проблемы в развитии двустороннего сотрудничества и возможные пути их решения

Несмотря на позитивные результаты, достигнутые благодаря этим инициативам, такие как новые построенные автомобильные и железнодорожные маршруты, процесс соединения инфраструктур «Один пояс, один путь» и «Два коридора, одно кольцо» все еще сталкивается с некоторыми трудностями. Устаревшая инфраструктура, особенно автомобильные и железнодорожные пути, остается одним из препятствий на пути расширения торговли между приграничными провинциями Вьетнама и Китая. Вместе с тем, по-прежнему существуют проблемы с логистикой и таможенными процедурами, что приводит к задержкам в реализации проекта. По оценкам экспертов, Вьетнам по-прежнему весьма осторожен в отношении кредитов, связанных с ОПОП, поскольку существует множество проблем, таких как «долговые ловушки», экономическая эффективность и

экологические проблемы. Кроме того, китайские кредиты для Вьетнама менее предпочтительны, чем другие источники кредитования. Некоторые проекты, в которых Вьетнам сотрудничал с Китаем, имели множество негативных последствий, таких как увеличение капитала, задержки в сроках, например, проект железной дороги Кат Линь – Ха Донг и проект завода в Ниньбинь.

В контексте разработки Плана соединения инициатив ДКОК и ОПОП между Вьетнамом и Китаем необходимо акцентировать внимание на укреплении политического доверия как основополагающего элемента для успешного стратегического партнерства. Данный процесс предполагает продолжение развития дипломатии высокого уровня, а также активизацию взаимодействия на низовых структурах, что позволит создать устойчивую основу для межгосударственного сотрудничества.

Обе стороны должны интенсифицировать обмены и взаимодействие между народами и регионами, используя разнообразные формы культурного, образовательного и экономического взаимодействия. Особое внимание следует уделить координации усилий в сфере транспортной инфраструктуры, включая развитие железнодорожных и автомобильных коридоров, что будет способствовать оптимизации логистических цепочек и повышению эффективности двустороннего экономического развития.

В данном контексте представляется целесообразным рассматривать вышеуказанные инициативы как интегральные компоненты более широкой стратегии регионального сотрудничества, направленной на укрепление экономических и политических связей между Вьетнамом и Китаем. Это, в свою очередь, будет способствовать формированию устойчивой модели взаимодействия, основанной на принципах взаимного уважения, доверия и взаимной выгоды.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

ДАНИЛОВ Виталий Алексеевич, кандидат исторических наук, директор Центра прикладного анализа международных трансформаций ТИМО РУДН, доцент кафедры теории и истории международных отношений РУДН, Москва, Россия

Динь Нгуен Мань Куанг, магистрант кафедры ТИМО РУДН, Москва, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Vitaly A. DANILOV, PhD (Hist.), Director of the Center for Applied Analysis of International Transformations of TIMO RUDN, Associate Professor of the Department of Theory and History of International Relations of RUDN, Moscow, Russia

Dinh Nguyen Manh Quang, Master's student, TIMO Department, RUDN University, Moscow, Russia

ЗИНОВИН Максим Андреевич, лаборант-исследователь, аспирант кафедры ТИМО РУДН, Москва, Россия

ZINOVIN Maxim Andreevich, laboratory research assistant, PhD student of the TIMO department of RUDN University, Moscow, Russia

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contributions of the authors: the authors contributed equality to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 21.04.2025; одобрена после рецензирования 16.05.2025; принята к публикации 30.05.2025.

The article was submitted 21.04.2025; approved 16.05.2025; accepted to publication 30.05.2025.

¹ Báo Chính phủ. Quan hệ Đối tác hợp tác chiến lược toàn diện Việt Nam-Trung Quốc. URL: <https://media.chinhphu.vn/infographics-quan-he-doi-tac-hop-tac-chien-luoc-toan-dien-viet-nam-trung-quoc-102241013100131877.htm>

² Новая вежа во всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Вьетнамом и Китаем // Việt Nam VN. 17/08/2024. URL: <https://www.vietnam.vn/ru/moc-moi-trong-quan-he-doi-tac-hop-tac-chien-luoc-toan-dien-viet-nam-trung-quoc>

³ Thúc đẩy hợp tác thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc // Baophutho.vn. 2024. URL: <http://baikcn.phutho.gov.vn/trang-chu/tin-tuc/thuc-day-hop-tac-thuong-mai-giua-viet-nam-va-trung-quoc.html>

⁴ Меморандум о реализации программы сотрудничества «Два коридора, один экономический пояс» между Вьетнамом и Китаем. URL: <http://treaty.mfa.gov.cn/tykfiles/20180718/1531876893604.pdf>

⁵ Григорьева, Н. В. Этнические вьетнамцы (цзин) в Китае: история изучения и актуальные социокультурные процессы / Н. В. Григорьева, С. В. Шалимова // Вьетнамские исследования: электронный научный журнал. 2020. Т. 4, № 2. С. 47-57. DOI 10.24411/2618-9453-2020-10015. – EDN SOGVZH.

⁶ Инициатива Китая "Один пояс, один путь" // TACC. 17.10.2023. URL: <https://tass.ru/infographics/8674>

⁷ Терских М.А. «Один пояс, один путь»: взгляд из Вьетнама // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2019. № 2. С. 166-171.

⁸ Quang Thanh. Thúc đẩy kết nối chiến lược "Vành đai con đường" với "Hai hành lang, một vành đai" // Vneconomy. 19.08.2024. URL: <https://vneconomy.vn/thuc-day-ket-noi-chien-luoc-vanh-dai-con-duong-voi-hai-hanh-lang-mot-vanh-dai.htm>

⁹ Bộ Công thương (2018), Đẩy mạnh hợp tác Logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc (Trung Quốc) URL: <https://moit.gov.vn/tin-tuc/hoat-dong/day-manh-hop-tac-logistics-giua-viet-nam-va-trung-quoc-trung2.html>

¹⁰ Bộ Giao thông vận tải. Thông tin báo chí về Lễ khởi hành phương tiện chạy thí điểm tuyến vận tải hành khách Hải Phòng – Hà Nội – Côn Minh. 17/09/2018. URL: <https://mt.gov.vn/matgt/tin-tuc/889/56629/thong-tin-bao-chi-ve-le-khoi-hanh-phuong-tien-chay-thi-diem-tuyen-van-tai-hanh-khach-hai-phong--ha-noi--con-minh.aspx>

¹¹ Вьетнам потратит \$11,6 млрд на проект железной дороги до границы с Китаем // TACC. 23.12.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/22750897>

¹² Phương Dung. Tuyến đường sắt nối với Trung Quốc dự kiến khởi công vào 2025 // Vnexpress. 11.06.2024. URL: <https://vnexpress.net/tuyen-duong-sat-noi-voi-trung-quoc-du-kien-khoi-cong-va-2025-4812976.html>