

Научная статья. Исторические науки
УДК 94:327(595+510)
DOI: 10.31696/2072-8271-2025-4-4-69-159-174

ВОСТОЧНЫЕ ГОРИЗОНТЫ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ МАЛАЙЗИИ И КИТАЯ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН

Евгения Юрьевна КАТКОВА¹, Гегецик Ашотовна АВАЛЯН²

^{1,2} РУДН, Москва, Россия

¹katkova-eyu@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2855-3163>

²avalan-ga@rudn.ru

Аннотация: В статье представлена динамика китайско-малайзийских экономических и инвестиционных отношений в период с 2009 по 2024 гг. Особое внимание уделяется периоду активизации сотрудничества при премьер-министре Наджибе Разаке, когда Китай стал крупнейшим торговым и инвестиционным партнером Малайзии. Авторы рассматривают как достижения китайско-малайзийских отношений, так и последующие вызовы, связанные со сменой политического руководства в 2018 г. Показано, как, несмотря на эти трудности и глобальные потрясения (такие как пандемия COVID-19), двусторонние отношения продемонстрировали устойчивость и адаптивность, распространившись на новые сферы, такие как цифровая экономика и «зеленые» технологии.

Ключевые слова: Малайзия, Китай, экономические отношения, инвестиционное сотрудничество, ОПОП, инфраструктурные проекты, цифровая экономика

Благодарности: Работа выполнена в рамках гранта РУДН им. Патриса Лумумбы № 102503-0-000 «Глобальный Юг во внешнеполитической стратегии КНР»

Для цитирования: Каткова Е.Ю., Авалян Г.А. Восточные горизонты: экономические отношения Малайзии и Китая в эпоху перемен // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2025, Том 4, № 4 (69). С. 159–174. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-4-4-69-159-174

Original article. Historical science

EASTERN HORIZONS: ECONOMIC RELATIONS BETWEEN MALAYSIA AND CHINA IN AN ERA OF CHANGE

Evgeniya Yu. KATKOVA¹, Gegetcik A. AVALIAN²

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

¹katkova-eyu@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2855-3163>

²avalan-ga@rudn.ru

Abstract: This article presents the dynamics of China-Malaysia economic and investment relations from 2009 to 2024. Particular attention is paid to the period of intensified cooperation under Prime Minister Najib Razak, when China became Malaysia's largest trade and investment partner. The authors examine both the achievements of China-Malaysia relations, and the subsequent challenges associated with the change in political leadership in 2018. It is demonstrated how, despite these difficulties and global upheavals (such as the COVID-19 pandemic), bilateral relations showed resilience and adaptability, expanding into new areas such as the digital economy and «green» technologies.

Keywords: *Malaysia, China, economic relations, investment cooperation, BRI, infrastructure projects, digital economy*

Acknowledgments: *This work was completed within the framework of the Patrice Lumumba RUDN University grant No. 102503-0-000 "The Global South in China's Foreign Policy Strategy"*

For citation: Katkova E.Yu., Avalian G.A. Eastern Horizons: Economic Relations between Malaysia and China in an Era of Change. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2025, T. 4, № 4 (69). Pp. 159–174. DOI: 10.31696/2072-8271-2025-4-4-69-159-174

Активизация торгово-экономических связей Малайзии и Китая

Расцвет торгово-экономических отношений между Малайзией и Китаем пришелся на период администрации Наджиба Абдула Разака (2009–2018 гг.) в Малайзии, который выбрал Китай в качестве первого направления для визита всего через полгода после своего избрания на должность премьер-министра в апреле 2009 г. Во время визита в ноябре премьер-министр встретился с тогдашним председателем КНР Ху Цзиньтао и обсудил дальнейшее развитие стратегического партнерства между Малайзией и Китаем¹. За этим визитом последовало быстрое развитие экономического сотрудничества, включающее обширное участие китайских компаний в крупных инвестиционных проектах, что стало частью новой программы развития Малайзии.

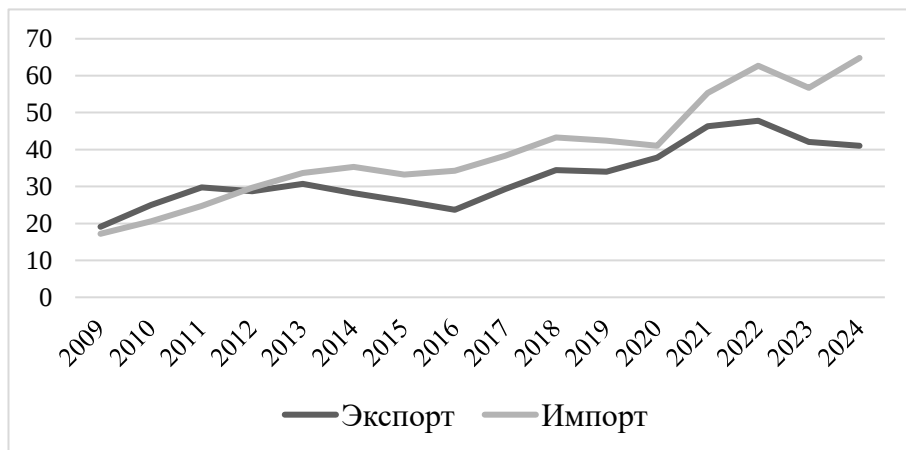
25 октября 2010 г. премьер-министр Наджиб Разак запустил Программу экономических преобразований, целью которой было превращение Малайзии к 2020 г. в страну с высоким уровнем дохода на основе инклюзивного и устойчивого развития. Среди задач на последующие 10 лет были выделены следующие пункты: привлечение инвестиций в размере 444 млрд долл. США, создание 3,3 млн дополни-

тельных рабочих мест к концу 2020 г., достижение ВНД в размере 523 млрд долл. США и ВНД на душу населения в размере 15 тыс. долл. США. Основными отраслями экономики, на которые планировалось делать упор, были: энергетика, финансы, с/х, инфраструктура, услуги, электроника, оптовая и розничная торговля, здравоохранение, образование и туризм, – которые в сумме должны были обеспечить 73% ВВП Малайзии. Для развития данных сфер планировалось привлекать в основном частные инвестиции в соотношении 73/27 внутренних и иностранных².

На момент запуска Программы экономика Малайзии была в рецессии из-за последствий мирового финансового кризиса. Наблюдался отрицательный рост ВВП и сравнительно низкий ВВП на душу населения в размере 7,5 тыс. долл. США. Однако уже начиная с 2010 г. ВВП вновь стал увеличиваться, а его рост на протяжении рассматриваемого периода составлял в среднем 4% в год. Кроме этого, повысился ВВП на душу населения и к 2024 г. составил 13,1 тыс. долл. США³. Несмотря на то, что эти показатели отстают от целей, указанных в программе, тем не менее, нельзя не отметить прогресс в экономическом развитии Малайзии.

Для реализации экономических инициатив правительство Малайзии начало привлекать как внутренних, так и иностранных инвесторов. Еще за год до запуска Программы экономических преобразований по инициативе премьер-министра Наджиба Разака был создан государственный инвестиционный фонд *1Malaysia Development Berhad (1MDB)*, целью которого было способствование экономическому развитию Малайзии через инвестиции в энергетику, туризм и инфраструктуру. Что касается иностранных инвесторов, важным партнером в этой сфере стал Китай. В ноябре 2009 г., во время визита тогдашнего председателя КНР Ху Цзиньтао в Малайзию, лидеры двух стран провели переговоры, обсудив дальнейшее укрепление китайско-малайзийского стратегического сотрудничества. Важной темой переговоров также стало развитие экономических связей. Так, Ху Цзиньтао заявил, что правительство КНР будет поддерживать участие китайских компаний в строительстве инфраструктурных проектов в Малайзии и использовать различные каналы финансирования для содействия развитию инвестиционных отношений⁴.

**Рис. 1. Торговля Малайзии с Китаем (экспорт и импорт)
в 2009–2024 гг. (млрд долл. США)**



Источник: составлено авторами на основе данных Всемирного банка⁵ и Trading Economics⁶

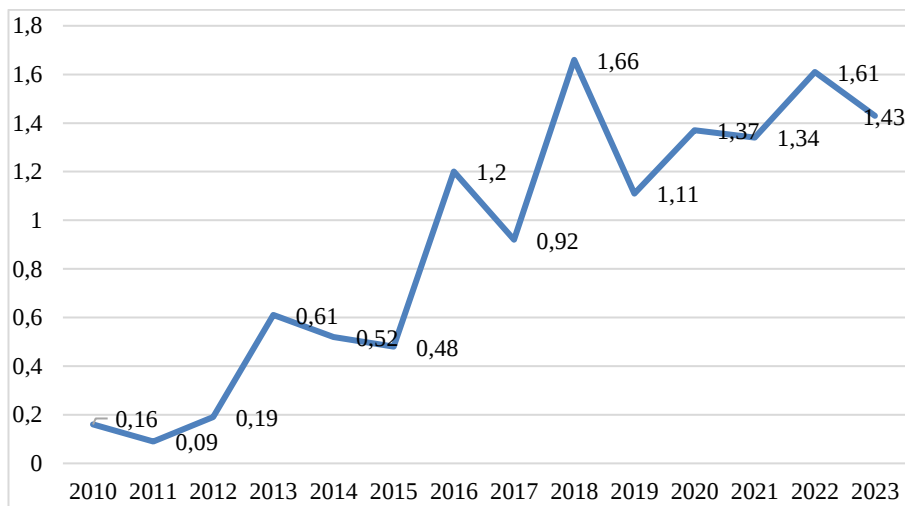
При администрации Наджиба Разака экономика была центральной опорой китайско-малайзийских отношений. В 2008 г. Малайзия стала крупнейшим торговым партнером Китая в АСЕАН, а в 2009 г. Китай стал крупнейшим торговым партнером Малайзии. С 2009 г. торговый оборот между двумя странами рос быстрыми темпами, и увеличился с 36,3 млрд долл. в 2009 г. до 105,8 млрд долл. США в 2024 г (Рис.1).

Параллельно с расширением экономических связей стороны в рамках многостороннего формата вели переговоры об обновлении зоны свободной торговли Китай–АСЕАН, что должно было усилить торгово-экономическое взаимодействие. Кроме того, во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Куала-Лумпур в октябре 2013 г. лидеры Малайзии и Китая договорились углубить экономическое сотрудничество и увеличить двустороннюю торговлю с 64 млрд в 2013 г. до 160 млрд долл. США к 2017 г., подписав «Пятилетний план торгово-экономического сотрудничества (2013–2017 гг.)»⁷. Помимо этого, Наджиб Разак и Си Цзиньпин приняли участие во встрече 1000 глав крупнейших предприятий Малайзии и Китая, на которой были подписаны 4 соглашения на сумму 5 млрд долл. США⁸. Таким образом, стороны заложили прочную базу для дальнейшего развития экономических контактов.

Китайско-малайзийское инвестиционное сотрудничество

Помимо расширения торговых связей, Малайзия и Китай развивали инвестиционное сотрудничество. В 2012 г. стороны подписали Соглашение о создании китайско-малайзийского промышленного парка Циньчжоу (КНР) и парка Куантан (Малайзия), которые вместе формируют инициативу «Два парка, две страны». Парк Циньчжоу фокусируется на переработке и торговле малайзийскими специализированными продуктами, такими как: птичьи гнезда, фрукты и кофе; а парк в Куантане служит крупным промышленным хабом, специализирующимся на таких секторах, как производство стали, шин, бумаги, автозапчастей и продуктов питания⁹. В 2014 г. стороны также создали Индустриальный парк малайзийско-китайской дружбы Кулим, который нацелен на привлечение инвестиций в высокотехнологичные отрасли, в частности электронику и полупроводники, возобновляемые источники энергии, медицину и биофармацевтику, а также автоматизацию и робототехнику¹⁰.

Рис. 2. Китайские ПИИ в Малайзию в 2010–2023 гг.
(млрд долл. США)



Источник: составлено авторами на основе данных Malaysian Investment Development Authority¹¹, China Briefing¹² и статьи The Road and Belt Initiative in Malaysia: Challenges and Recommendation¹³

Приток прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из Китая в Малайзию был незначительным, однако после запуска инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП) в 2013 г., объемы китайских ПИИ начали расти. Администрация Н. Разака активно поддерживала ОПОП, и в 2017 г. Малайзия присоединилась к китайской инициативе. Как заявил тогдашний премьер-министр Наджиб Разак: «Малайзия должна эффективно использовать инициативу «Один пояс, один путь», которая может создать крупнейшую в мире платформу экономического сотрудничества»¹⁴.

В 2016 г. Китай стал крупнейшим иностранным инвестором Малайзии с общим одобренным объемом инвестиций в 1,2 млрд долл. США, что составила 17,3% от общего объема иностранных ПИИ (Рис. 2).

**Табл. 1. Основные инфраструктурные проекты
Китая в Малайзии**

Название проекта	Год	Компания	Стоимость	Статус
Модернизация Порта Куантан	2014	Малайзийская корпорация IJM (60%) и китайская Guangxi Beibu Gulf International Port Group (40%)	1,8 млрд долл. США	В 2019 г. завершена первая фаза модернизации
Модернизация Порта Малакка (Melaka Gateway Project)	2014	KAJ Development Sdn Bhd. и PowerChina International Group	10 млрд долл. США	Отменен в 2020 г.
Многофункциональный транспортно-ориентированный центр развития в Куала-Лумпуре «Bandar Malaysia»	2015	Фонд IMDB (40%), китайско-малайзийский консорциум IWH-CREC	34 млрд долл. США	Отменен в 2017 г. из-за фундаментальных разногласий сторон
Проект электрифицированной двухпутной ж/д Гемас-Джохор-Бару	2016	China Rail Engineering Corporation	2,2 млрд долл. США	Планируется к завершению в 2026 г.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ОТДЕЛЬНЫХ СТРАН

Forest City	2016	Country Garden Pacificview	100 млрд долл. США	Планируется к завершению в 2035 г.
Восточнобереговая железнодорожная линия (East Coast Rail Link)	2017	Malaysia Rail Link Sdn Bhd и China Communications Construction Company Ltd.	20,3 млрд долл. США	Планируется к завершению в 2028 г.
Мост через реку Раджанг	2017	China Railway Major Bridge Engineering Group	3,7 млрд долл. США	Завершен
Цифровая зона свободной торговли	2017	Malaysia Digital Economy Corporation, Alibaba Group, Malaysia Airports Holdings Berhad	100 млн долл. США	Завершен
Трубопровод Multiproduct Pipeline (MPP)	2017	China Petroleum Pipeline Bureau, Suria Strategic Energy Resources Sdn Bhd.	1,29 млрд долл. США	Приостановлен в 2018 г., затем отменен
Трубопровод Trans-Sabah Gas Pipeline	2017	China Petroleum Pipeline Bureau (CPP), Suria Strategic Energy Resources (SSER) Sdn Bhd.	969,9 млн долл. США	Приостановлен в 2018 г., затем отменен

Источник: составлено авторами на основе данных государственного портала Malaysian Investment Development Authority¹⁵, информации СМИ¹⁶ и научных статей университета Института Юсофа Исхака¹⁷

После старта инициативы ОПОП Китай сделал также ряд крупных вложений в инфраструктурные проекты в Малайзии (Табл. 1). В 2016 г. совместно с китайской компанией *China Rail Engineering Corporation* был запущен проект по строительству электрифицированной двухпутной железной дороги Гемас-Джохор-Бару, первоначально оцениваемый в 9,43 млрд ринггитов (около 2,2 млрд долл. США). После прихода к власти администрация Махатхира Мохамада согласилась продолжить реализацию контракта с 20% скидкой¹⁸.

В мае 2017 г. в ходе первого Форума международного сотрудничества «Один пояс, один путь» Малайзия присоединилась к инициативе ОПОП. В этом же году в рамках строительства Цифрового Шелкового пути и при участии китайской компании *Alibaba* в Малайзии была создана электронная всемирная торговая платформа (e-WTP), направленная на упрощение торговли в ЮВА. Данный про-

ект стал первой *e-WTP*, созданной за пределами Китая¹⁹. В 2018 г. была завершена модернизация порта Куантан, где был построен глубоководный терминал, способный принимать суда дедвейтом до 180 тыс. тонн – в три раза больше, чем раньше²⁰. В 2020 г. был завершен проект строительства моста через реку Раджанг. Длина моста составила 1 194 метра, а ширина – 12,9 метра. Общий объем инвестиций в проект оценивается примерно в 16 млрд ринггитов (около 3,7 млрд долл. США) и это один из крупнейших инфраструктурных проектов в Восточной Малайзии²¹.

Тем не менее, не все китайские проекты в Малайзии были успешными. Так, в декабре 2015 г., через месяц после того, как премьер Госсвета КНР Ли Кэцян посетил Малайзию и подтвердил приверженность Китая сотрудничеству с Малайзией в проекте высокоскоростной железной дороги, консорциум, в состав которого вошли китайская компания *China Railway Engineering Corporation (CREC)* и малазийская *Iskandar Waterfront Holdings (IWH)*, подписал соглашение о приобретении 60% акций *Bandar Malaysia*²², которая до этого принадлежала малазийскому инвестиционному фонду *1MDB*. Данный проект был впервые анонсирован в 2011 г. и планировался как транспортно-пересадочный узел, объединяющий различные виды транспорта, включая пригородные поезда, метро, монорельс и наземный транспорт, а также высокоскоростную железнодорожную линию Куала-Лумпур–Сингапур. Однако в 2017 г., проект был прекращен из-за «фундаментальных разногласий». Согласно одним источникам, проект был приостановлен из-за невыполнения консорциумом *IWH–CREC* обязательств по оплате 60% своей доли Министерству финансов Малайзии²³. Согласно другой версии, Куала-Лумпур не хотел выполнять некоторые требования китайских инвесторов, которые затрагивали ключевые интересы Малайзии²⁴.

Впоследствии стало известно, что данная сделка была попыткой спасения фонда *1MDB*, вокруг которого в 2015 г. разгорелся коррупционный скандал. Так, в начале 2015 г. Наджиб Разак, вместе со своей семьей и несколькими высокопоставленными политиками был обвинен в использовании государственных средств в размере 4,5 млрд долл. США, которые проводились через *1MDB*²⁵.

В разгар скандала стало известно, что Наджиб Разак, в попытках спасти Фонд, использовал китайские инвестиции и займы. В ноябре 2016 г. во время своего визита в Китай Наджиб Разак подписал 14 меморандумов о взаимопонимании по экономическим сделкам на сумму 143,64 млрд ринггитов (около 35 млрд долл. США)²⁶. В этом же году

появились сообщения о том, что китайские официальные лица согласились помочь фонду *1MDB*, взамен Малайзия согласилась продать долю в проекте *Bandar Malaysia* и реализовать другие китайские инфраструктурные инициативы по завышенным ценам²⁷. Китай отверг все обвинения, но сообщение вызвало волну критики внутри страны из-за опасений по поводу «долговых ловушек» и потери суверенитета. Общественное недовольство привело к смене политической администрации, и на выборах в 2018 г. «Национальный фронт» (*Barisan Nasional*) потерпел поражение, к власти пришел «Альянс надежды» (*Pakatan Harapan*) во главе с Махатхиром Мохамадом.

Малайзия после 2018 г.: новые контуры китайско-малайзийских экономических связей

После прихода к власти новая администрация премьер-министра Махатхира Мохамата столкнулась с необходимостью решения проблем, связанных с государственным долгом, который оказался значительно выше, чем считалось ранее. В рамках данного вопроса правительство сосредоточилось на борьбе с коррупцией и улучшением государственного управления (сразу после выборов был арестован и осужден на 6 лет бывший премьер-министр Наджиб Разак), а также пересмотре крупных проектов, инициированных предыдущей администрацией, с целью сокращения расходов. Это, в первую очередь, касалось китайских инвестиционных проектов в инфраструктуру.

Вскоре после своей инаугурации Махатхир Мохамад приостановил крупные проекты ОПОП, а именно проект Восточнобереговой железнодорожной линии (*ECRL*) и два трубопроводных проекта – *MultiProduct Pipeline (MPP)* и *Trans-Sabah Gas Pipeline*. Проект Восточнобереговой железнодорожной линии – самый масштабный и дорогой проект в рамках ОПОП. *ECRL* предполагал строительство ж/д общей протяженностью 665 км, которая должна была соединить несколько ключевых городов Малайзии на восточном побережье с экономическими центрами на западном побережье, способствуя развитию торговли, логистики, туризма и других отраслей. Согласно договору, проект финансировался Экспортно-импортным банком Китая, а его реализацию должна была осуществлять китайская компания *China Communications Construction Corporation (CCCC)*. В ноябре 2016 г. был подписан контракт на создание первой фазы *ECRL* на сумму 13,1 млрд долл. США, и в 2017 г. официально началось строительство²⁸. Проект был крайне важен для китайской стороны. Во-первых, для *CCCC* он был крупнейшим проектом в ЮВА, и компания планировала

сделать его наглядным образцом, который улучшил бы перспективы развития бизнеса в Юго-Восточной Азии и других регионах. Для китайского правительства проект был важен из-за его стратегического расположения. После завершения он соединил бы порт Куантан, расположенный на восточном побережье, с оживленным портом Кланг на западном побережье Малайзии, что стало бы сухопутным путем в обход Малаккского пролива²⁹.

Однако после выборов 2018 г. проект *ECRL* был приостановлен. Во время своего первого визита в Китай в качестве премьер-министра в августе 2018 г. Махатхир Мохамад заявил, что *ECRL* – слишком дорогостоящий проект, и Малайзии потребуется 30 лет, чтобы погасить кредит. «Мы не можем себе этого позволить, поэтому стараемся снизить затраты. Если нет, мы отложим строительство. Дело не в том, что мы не хотим строить [*ECRL*], а в том, что у нас много долгов от *1MDB*»³⁰.

Приостановка *ECRL* сопровождалась одновременной отменой еще двух других мегапроектов – *MultiProduct Pipeline* и *Trans-Sabah Gas Pipeline*. Тем не менее, Махатхир Мохамад не планировал отказываться от ОПОП. На Втором форуме «Один пояс, один путь» в апреле 2019 г. он заявил, что он «полностью поддерживает» ОПОП и признает ведущую роль Китая в реализации инициативы³¹. Случай с пересмотром проекта *ECRL* демонстрирует умелый маневр Махатхира Мохамада в продвижении государственных интересов. После нескольких месяцев переговоров Малайзия 12 апреля 2019 г. объявила о возобновлении *ECRL*, подписав дополнительное соглашение между *Malaysia Railways* и *CCCC*, в котором стоимость строительных работ первой и второй фаз была снижена на 32,8%³². Кроме того, в том же году стало известно, что Китай собирается закупить дополнительно 1,9 млн тонн пальмового масла из Малайзии в течение следующих 5 лет³³. Это стало значимым шагом на фоне заявления Европейского союза о постепенном отказе от биотоплива из пальмового масла к 2030 г. из-за опасений по поводу вырубки лесов, что, в свою очередь, оказало серьезное влияние на малазийских сельскохозяйственный сектор.

Малайзия, со своей стороны, поддержала Китай, когда США в 2019 г. ограничили доступ *Huawei* к американскому рынку и стали призывать другие страны также отказаться от оборудования данной компании. В своей речи на форуме *Nikkei Future of Asia* Махатхир Мохамад заявил, что Китай в настоящее время обладает «лучшими

технологиями в мире», и что США вынуждены смириться с новым статус-кво»³⁴.

Таким образом, несмотря на первоначальную риторику, китайско-малайзийские отношения во время администрации Махатхира Мохамеда продолжили позитивный тренд на усиление экономических связей.

Период нахождения у власти следующих администраций Мухиддина Ясина (2020–2021 гг.) и Исмаила Сабри Якоба (2021–2022 гг.) пришелся на период *Covid-19*, когда экономическая политика была направлена на смягчение последствий пандемии.

Во время и после вспышки *Covid-19* сотрудничество с Китаем активизировалось, распространившись на цифровую инфраструктуру и более обширное сотрудничество в области здравоохранения. Несмотря на то, что с июня 2020 г. благодаря снятию ограничений в Малайзии восстанавливается внешнеэкономическая деятельность³⁵ (на Рис. 1. можно увидеть, что двусторонняя торговля с Китаем в этот момент начинает быстро расти), тем не менее, пандемия оказалась тяжелым испытанием для малайзийской экономики. В этот непростой период Китай активно оказывал Малайзии помощь в борьбе с ковидом, однако из-за финансовых проблем часть крупных инвестиционных проектов пришлось закрыть. В первую очередь, это проект модернизации порта Малакка (*Melaka Gateway Project*).

Melaka Gateway Project – амбициозный проект, запущенный в 2014 г. и подразумевающий строительство крупнейшей в Юго-Восточной Азии частной пристани, стоянки, способной вместить четыре круизных лайнера одновременно, терминалов, цифровой зоны и зоны свободной торговли. Прогнозируемая стоимость разработки *Melaka Gateway* составила 42 млрд ринггитов (около 10 млрд долл. США) и, как предполагалось, должна была создать 40–45 тыс. рабочих мест и ежегодно приносить 1,19 трлн ринггитов (около 280 млрд долл. США) штату Малакка³⁶. Строительство должно было быть полностью завершено к 2025 г., однако в 2020 г. власти штата расторгли соглашение. В сентябре 2023 г. было объявлено о возобновлении проекта, но в сильно урезанном формате. Теперь он предполагает строительство только круизного терминала, стоимость упала до 682 млн ринггитов (около 160 млн долл.), а роль Китая сократилась до участия дочерней компании *Power Construction Corporation of China – Sinohydro* – в мелиорации земель³⁷.

Закрытие границ из-за пандемии *Covid-19* поставило под угрозу еще один амбициозный проект – *Forest City*. *Forest City* – самый

большой финансируемый Китаем городской проект за пределами страны, который представляет из себя «зелёный и умный» город будущего, построенный на четырех искусственных островах у южного побережья Малайзии. Как заявляли критики проекта, *Forest City* изначально был ориентирован исключительно на китайцев, т.к. цены на жилье были недоступны подавляющему большинству малазийцев. Кроме всего прочего, иностранные инвесторы также могли получить ускоренные визы на постоянное место жительства после покупки недвижимости в *Forest City* через малайзийскую программу *Malaysia My Second Home*³⁸. Бывший премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад был одним из самых ярых критиков проекта. Говоря о *Forest City*, он заявил, что «у нас недостаточно богатых людей, чтобы купить все эти очень дорогие квартиры, поэтому вы привлекаете иностранцев. Ни одна страна не хочет иметь огромный приток иностранцев»³⁹, а в августе 2018 г. даже объявил, что иностранцам больше не будет разрешено покупать недвижимость и получать визы для проживания в *Forest City*. В этот период руководству удалось избежать закрытия проекта благодаря крупной публичной компании и найма большого количества малайзийских рабочих, однако 2020 г. предоставил новые вызовы. В начале года были введены ограничения на въезд иностранных туристов в Малайзию, и правительство приостановило прием новых заявок на участие в программе *Malaysia My Second Home* (была возобновлена в 2021 г.). На данный момент готово лишь 15% от общей площади проекта, и в городе живет около 10 тыс. человек⁴⁰, тем не менее проект не заброшен и ищет новые стратегии для выживания.

Несмотря на некоторые сложности, Китай в 2020–2021 гг. оставался крупнейшим торговым и инвестиционным партнером Малайзии. 7 ноября 2022 г. в Куала-Лумпуре прошла 5-я Китайская международная выставка импорта и экспорта, а также конференция по налаживанию торговых и инвестиционных связей. В конференции приняли участие более 2 700 китайских компаний, и в конечном итоге было отобрано 240 ведущих китайских компаний малайзийскими коллегами. Специализация данных компаний включает такие сферы, как Интернет вещей, цифровая экономика, «зеленая» энергетика, экологически чистое развитие, автомобили и техническое оборудование, биотехнологии и др.⁴¹.

24 ноября 2022 г. по итогам выборов новым премьер-министром стал Анвар Ибрагим, который в 2023 г. выдвинул новый лозунг развития страны – *Malaysia Madani* (Цивилизованная Малайзия), в рамках которой подчеркивается 6 целей/ценностей: устойчивое развитие,

процветание, инновации, уважение, доверие, сострадание⁴². Важной составляющей данной политики является привлечение инвестиций в цифровую экономику. Что касается Китая, то Анвар Ибрагим подчеркнул важность сотрудничества с КНР сразу после вступления в должность. Он заявил, что укрепление двусторонних отношений с Китаем является приоритетом для Малайзии. Китай играет жизненно важную роль в экономики Малайзии, и он будет прилагать все усилия для укрепления двусторонних торговых отношений с Китаем⁴³. С момента формирования нового правительства премьер-министр Анвар Ибрагим дважды посетил Китай. Кроме этого, по случаю 50-летия установления дипломатических отношений между Китаем и Малайзией с 18 по 20 июня 2024 г. премьер Госсовета КНР Ли Цян посетил Малайзию. В совместном заявлении по итогам визита сказано, что «обе страны воспользуются возможностями для развития новых производительных сил, таких как цифровая экономика, «зеленое» развитие, ИИ и энергетика»⁴⁴. Параллельно с этим был заключен «Меморандума о взаимопонимании по укреплению инвестиционного сотрудничества в цифровой экономике»⁴⁵. На данный момент в Малайзии активно действуют такие китайские компании, как *Huawei*, *ZTE*, *Alibaba* и *Hikvision*.

* * *

Таким образом, экономические отношения между Малайзией и Китаем на протяжении 2009–2024 гг. демонстрируют сложную, но в целом поступательную динамику, тесно связанную как с внутренней политикой Малайзии, так и с глобальными инициативами Китая. Период администрации Наджиба Разака (2009–2018 гг.) стал временем беспрецедентного расцвета сотрудничества, когда Малайзия активно стремилась модернизировать экономику через привлечение иностранных инвестиций. Программа экономических преобразований Малайзии и активная поддержка Наджибом Разаком китайской инициативы ОПОП заложили основу для масштабных инфраструктурных проектов, а также способствовали значительному росту двусторонней торговли.

Однако, после 2018 г. отношения вступили в фазу переосмысления. Выявленные проблемы, связанные с фондом *IMDB* и пандемия *Covid-19*, привели к приостановке и пересмотру некоторых китайских мегапроектов. Эта корректировка отражала стремление Малайзии к большей прозрачности, финансовой устойчивости и защите национальных интересов.

Тем не менее, несмотря на эти трудности, стратегическое значение Китая для Малайзии оставалось неоспоримым. При премьер-министре Анваре Ибрагиме отношения вновь обрели позитивный импульс. Сейчас стороны активно развивают сотрудничество в области цифровой экономики, «зеленого» развития, ИИ и т.д., что отвечает интересам обеих стран.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

КАТКОВА Евгения Юрьевна, кандидат исторических наук, доцент кафедры востоковедения и африканистики Российского университета дружбы народов им. Патриса Лумумбы, Москва, Россия

АВАЛЯН Гегецик Ашотовна, ассистент кафедры иностранных языков Инженерной академии, соискатель кафедры теории и истории международных отношений РУДН им. Патриса Лумумбы, Москва, Россия

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

Статья поступила в редакцию 17.07.2025; одобрена после рецензирования 30.08.2025; принята к публикации 30.09.2025.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Evgeniya Yu. KATKOVA, PhD (History), Associate Professor of the Department of Oriental and African Studies of Patrice Lumumba RUDN University, Moscow, Russia

Gegetcik A. AVALIAN, Assistant of the Department of Foreign Languages of the Engineering Academy, applicant of the Department of Theory and History of International Relations of Patrice Lumumba RUDN University, Moscow, Russia

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

The article was submitted 17.07.2025; approved 30.08.2025; accepted to publication 30.09.2025.

¹ Hu Jintao Meets with Malaysian Prime Minister Najib // Embassy of the People's Republic of China in the Kingdom of the Netherlands. 11.11.2009. URL: http://nl.china-embassy.gov.cn/eng/zgyw/200911/t20091113_2641118.htm

² Comin D., Ku Kok Peng. Malaysia: The Economic Transformation Program // Drivers of Competitiveness. Singapore: World Scientific Publishing Comp., 2016. P. 123, 125.

³ Malaysia Datasets // International Monetary Fund.

URL: <https://www.imf.org/external/datamapper/profile/MYS>

⁴胡锦涛会见马来西亚总理纳吉布 [Ху Цзиньтао встретился с премьер-министром Малайзии Наджибом] // МИД КНР. 11.11.2009. URL: https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/t206_676716/xgxw_676722/200911/t20091111_9298028.shtml

⁵ Malaysia Exports to China 2009-2021 // World Bank. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/MYS/StartYear/2009/EndYear/2021/TradeFlow/Export/Partner/CHN/Indicator/XPRT-TRD-VL>; Malaysia Product Imports from China // World Bank. URL: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/MYS/Year/2009/TradeFlow/Import/Partner/CHN/Product/All-Groups>

⁶ Malaysia Exports to China // Trading Economics.

URL: <https://tradingeconomics.com/malaysia/exports/china>; Malaysia Imports from China // Trading Economics. URL: <https://tradingeconomics.com/malaysia/imports/china>

⁷ 中华人民共和国和马来西亚联合新闻稿 [Совместный пресс-релиз Китайской Народной Республики и Малайзии] // МИД КНР. 05.10.2013.

URL: https://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/201310/t20131005_324894.shtml

⁸ A Blueprint to Forge Even Stronger Ties in the Next Five Year // Malaysia – China Business Council. 06.10.2013. URL: <https://mcbc.com.my/a-blueprint-to-forge-even-stronger-ties-in-the-next-five-year/>

⁹ China-Malaysia industrial parks promote high-quality development // People's Government of Guangxi Zhuang Autonomous Region. 21.04.2025. URL: http://en.gxzf.gov.cn/2025-04/21/c_1103064.htm#:~:text=Established%2012%20years%20ago%2C%20the,year%20increase%20of%2024.73%20percent

¹⁰ Investment Opportunities in Kulim Hi-Tech Park Fully Integrated Industrial Park in Malaysia // Malaysian Investment Development Authority. URL: <https://www.mida.gov.my/wp-content/uploads/2022/09/Kulim-Hi-Tech-Park-by-Kulim-Technology-Park-Corporation-Sdn-Bhd.pdf>

¹¹ Malaysian Investment Performance Report 2017 // Malaysian Investment Development Authority. URL: <https://www.mida.gov.my/media-release/media-release-malaysian-investment-performance-report-2017/>; Notice of InvestMalaysia System Maintenance // Malaysian Investment Development Authority. URL: <https://www.mida.gov.my/announcement-month/february/>

¹² China-Malaysia Closer Economic Ties and Opportunities // China Briefing. 22.11.2024. URL: <https://www.china-briefing.com/news/china-malaysia-closer-economic-ties-and-opportunities/>

¹³ Ku Boon Dar, Tan Chee Seng. The Road and Belt Initiative in Malaysia: Challenges and Recommendations // Akademika, 2021. Vol. 91, no. 3. P. 83.

¹⁴ 赵新雷, 石沧金 [Чжао Синьлэй, Ши Цанцзинь]. 马来西亚对“一带一路”倡议态度的转变及原因分析 [Анализ меняющегося отношения Малайзии к инициативе «Один пояс, один путь» и его причин] // 泰山学院学报 [Журнал Тайшаньского университета], 2024. Т. 46, № 3. С. 83.

¹⁵ Kuantan Port to benefit from Malaysia-China bilateral ties // Malaysian Investment Development Authority. 25.07.2024. URL: <https://www.mida.gov.my/mida-news/kuantan-port-to-benefit-from-malaysia-china-bilateral-ties/>

¹⁶ Malaysia Revives \$34 Billion Transport Hub Started by IMDB // Bloomberg. 19.04.2019. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-04-19/malaysia-revives-34-billion-transport-hub-started-by-lmdb>; Malaysia seeks to revive China-backed Forest City megaproject – never mind the stray dogs, crocodiles and day drinkers // South China Morning Post. 13.01.2024. URL: <https://www.scmp.com/week-asia/economics/article/3248272/malaysia-seeks-revive-china-backed-forest-city-megaproject-never-mind-stray-dogs-crocodiles-and-day>; MOT: ECRL incurs RM50.27b construction cost and RM24.69b development cost // Malaysia Rail Link. URL: <https://www.mrl.com.my/en/mot-ecrl-incurs-rm50-27b-construction-cost-and-rm24-69b-development-cost/>; 跨拉让江特大桥建成通车 [Большой мост через реку Раджанг был достроен и открыт для движения] // Economic Daily. 21.09.2020.

URL: <http://paper.ce.cn/jjrb/page/1/2020-09/21/11/2020092111.pdf>; Suria Strategic pipeline projects very expensive // The Edge. 07..06.2018. URL: <https://theedgemalaysia.com/article/suria-strategic-pipeline-projects-very-expensive>

¹⁷ Hutchinson F.E. The Melaka Gateway Project: High Expectations but Lost Momentum? // Yusof Ishak Institute Perspective. 2019. No. 78. P. 3; Hutchinson F.E., Zhang K. The Gemas-Johor Bahru Railway Electrified Double-Tracking Project: Steady Progress towards Completion // Yusof Ishak Institute Perspective. 2020. No. 72. P. 3; Tham Siew Yean. The Digital Free Trade Zone (DFTZ): Putting Malaysia's SMEs onto the Digital Silk Road // Yusof Ishak Institute Perspective. 2018. No. 17. P. 2.

¹⁸ Hutchinson F.E., Zhang K. The Gemas-Johor Bahru Railway Electrified Double-Tracking Project. Op.cit. P. 3.

¹⁹ Tham Siew Yean. The Digital Free Trade Zone (DFTZ). Op.cit. P. 2.

²⁰ Kuantan Port to benefit from Malaysia-China bilateral ties. Op.cit.

²¹ 跨拉让江特大桥建成通车 [Большой мост через реку Раджанг был достроен и открыт для движения]. Указ. соч.

²² Lye Liang Fook. China-Malaysia Relations Back on Track? // Yusof Ishak Institute Perspective. 2019. No. 38. P. 3.

²³ Malaysian-Chinese consortium in axed Bandar Malaysia deal refutes government allegation // The Straits Time. 05.05.2017. <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malaysian-chinese-consortium-in-axed-bandar-malaysia-deal-challenges-decision>

- ²⁴ Grassi S. The Belt and Road Initiative in Malaysia // Friedrich-Ebert-Stiftung. 2020. P. 8. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/iez/16766.pdf>
- ²⁵ Tan Chea-Mun. The 1Malaysia Development Berhad (1MDB) Scandal: Exploring Malaysia's 2018 General Elections and the Case for Social Elections and the Case for Sovereign Wealth Funds. Seattle: Seattle Pacific University, 2021. P. 7.
- ²⁶ Zaharul Abdullah, Abdul Rahman Embong, Sity Daud. China's Economic Engagement in Malaysia and Malaysia's Response // Southeast Asian Social Science Review. 2020. Vol. 5, no. 1. P. 27.
- ²⁷ WSJ Investigation: China Offered to Bail Out Troubled Malaysian Fund in Return for Deals // The Wall Street Journal. 07.01.2019. URL: <https://www.wsj.com/articles/how-china-flexes-its-political-muscle-to-expand-power-overseas-11546890449>
- ²⁸ Fei J. Bridging Regions, Strengthening Ties: The East Coast Rail Line (ECRL) in Malaysia. Stanford: Stanford University, 2019. P. 4.
- ²⁹ Liu Hong. From The Malay Dilemma to Malaysia's Dilemmas: The Political Economy of Mahathir's China Policy since May 2018 // SWP Working Paper, 2018. P. 6.
- ³⁰ Dr Mahathir: ECRL project to continue if price is right // The Edge. 26.02.2019. URL: <https://theedgemaalaysia.com/article/dr-mahathir-ecrl-project-continue-if-price-right-0>
- ³¹ Gerstl A. Malaysia's Hedging Strategy Towards China Under Mahathir Mohamad (2018–2020): Direct Engagement, Limited Balancing, and Limited Bandwagoning // Journal of Current Chinese Affairs. 2020. Vol. 49, no. 1. P. 116.
- ³² Chang Kehao, Lu Jiantao, Sui Jing. BRI-Analysis of the East-Coast Rail Line (ECRL) in Malaysia // BCP Business & Management. 2021. Vol. 16. P. 74.
- ³³ Malaysia to supply at least 1.9 mil more tonnes of palm oil to China // The Edge. 25.04.2019. URL: <https://theedgemaalaysia.com/article/malaysia-supply-least-19-mil-more-tonnes-palm-oil-china>
- ³⁴ Liu Hong. From The Malay Dilemma to Malaysia's Dilemmas. Op.cit. P. 8–9.
- ³⁵ Kam Jia Yi A., Tham Siew Yean. China's Role in Malaysia's Export Recovery in Covid Times // International Journal of China Studies. 2021. Vol. 12, no. 1. P. 136.
- ³⁶ Hutchinson F.E. The Melaka Gateway Project. Op.cit. P. 3.
- ³⁷ The Return of Melaka Gateway: Scaled-down Ambitions // Yusof Ishak Institute. 26.12.2024. URL: <https://fulcrum.sg/2024-top-10-the-return-of-melaka-gateway-scaled-down-ambitions-2/>
- ³⁸ Avery E., Moser S. Urban speculation for survival: Adaptations and negotiations in Forest City, Malaysia // Environment and Planning C: Politics and Space. 2022. Vol. 41, no. 2. P. 227.
- ³⁹ Liu Hong. From The Malay Dilemma to Malaysia's Dilemmas. Op.cit. P. 4.
- ⁴⁰ Johor's Forest City sheds 'ghost town' label, aims to be Asean's eco-friendly financial hub for businesses, investors // Malay Mail. 13.11.2024. URL: <https://www.malaymail.com/news/money/2024/11/13/johors-forest-city-sheds-ghost-town-label-aims-to-be-aseans-eco-friendly-financial-hub-for-businesses-investors/156729>
- ⁴¹ 成爱萍, 周化明 [Чэн Айпин, Чжоу Хуамин]. 中企对马来西亚投资热点 [Приоритетные направления инвестиций китайских компаний в Малайзии] // 合作经济与科技 [Экономическое и технологическое сотрудничество]. 2024. № 2. С. 59.
- ⁴² Aziz Nadiyah Abdul, Rusli Rossilawati. A Look at the Transformational Leadership and Strategic Communication towards Madani Ummah // Journal of Contemporary Islamic Communication and Media. 2024. Vol. 4, no. 2. P. 236.
- ⁴³ 成爱萍, 周化明 [Чэн Айпин, Чжоу Хуамин]. 中企对马来西亚投资热点 [Приоритетные направления инвестиций китайских компаний в Малайзии]. Op. cit. С. 59.
- ⁴⁴ 中华人民共和国政府和马来西亚政府关于深化提升全面战略伙伴关系、共建中马命运共同体的联合声明 [Совместное заявление правительства КНР и правительства Малайзии об углублении и укреплении всеобъемлющего стратегического партнерства и создании сообщества единой судьбы Китая и Малайзии] // МИД КНР. 20.06.2024. URL: https://www.mfa.gov.cn/zyxw/202406/t20240620_11439039.shtml
- ⁴⁵ 水晓波, 徐艺铭 [Шуй Сяобо, Сюй Имин]. 马来西亚：中国企业理想的 投资目的国之一 [Малайзия: одно из идеальных направлений для инвестиций китайских компаний] // 中国橡胶 [Жунго Сянцзяо]. 2024. № 12. С. 51.