

DOI: 10.31857/S086919080029955-7

СТАНОВЛЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА КИТАЯ И ТАИЛАНДА: РОЛЬ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»

© 2024

И.С. ВИНОГРАДОВ ^а

^а – Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия;
ORCID: 0000-0002-5572-3471; vinbel19@mail.ru

Резюме: В статье предпринята попытка рассмотреть развития отношений КНР и Таиланда с точки зрения укрепления стратегического партнерства на основе общих интересов.

Отношения КНР и Таиланда, прошли сложный путь, в 1950–1960-х гг. имела место взаимная вражда на фоне идеологического противостояния и войны в Индокитае. Перемены в международной политике в 1970-е гг. и камбоджийский кризис способствовали установлению отношений и развитию военных контактов на основе общего видения в сфере безопасности. В 1990-х и 2000-х гг. страны значительно углубили сотрудничество на двухсторонней и многосторонней основе, Таиланд сыграл важную роль в сближении КНР с АСЕАН.

В статье отмечается, что в тайской элите существует консенсус в отношении необходимости укрепления сотрудничества с КНР, что дает Таиланду новые возможности для экономического роста. Китай является главным торговым партнером и ключевым инвестором для Таиланда и предоставляет значительные возможности в реализации амбиций Таиланда в развитии передовых технологий и инфраструктуры.

Важной составляющей тайской внешней политики является умелое балансирование между великими державами. Однако после государственного переворота 2014 г. на фоне ухудшения отношений с США, военная элита Таиланда значительно расширила стратегическое партнерство с КНР. Об этом свидетельствуют рост поставок китайской военной техники и масштабов совместных военных учений.

Особое значение в укреплении сотрудничества двух стран имеет Инициатива «Пояс и путь», флагманским проектом которой является строительство высокоскоростной железной дороги Бангкок – Нонгчай и развитие транспортного коридора Китай – Лаос – Таиланд, что предоставляет странам новые логистические возможности. В статье отмечается, что в переговорах с КНР Таиланд следует стратегии экономической автономности и последовательно отстаивает свои интересы, что приводит к определенным задержкам в реализации проекта, но с чем Китай вынужден считаться и идти на уступки.

Ключевые слова: Таиланд, Китай, АСЕАН, Пояс и путь, железная дорога, военное сотрудничество.

Для цитирования: Виноградов И.С. Становление стратегического партнерства Китая и Таиланда: роль Инициативы «Пояс и путь». *Восток (Oriens)*. 2024. № 2. С. 109–121. DOI: 10.31857/S086919080029955-7

THE FORMATION OF A STRATEGIC PARTNERSHIP BETWEEN CHINA AND THAILAND: THE ROLE OF BELT AND ROAD INITIATIVE

© 2024

Iliia S. VINOGRADOV ^a

^a – Institute of China and Contemporary Asia,
Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID: 0000-0002-5572-3471; vinbel19@mail.ru

Abstract: *This article looks into the features of formation of a strategic partnership between the PRC and Thailand, by tracing bilateral relations from mutual hostility in the 1950s–1960s, establishing official contacts in the 1970s amid the changes in international politics and during the Cambodian crisis, as well as deepening cooperation on bilateral and multilateral levels in the post-Cold War era. The important role of Thailand in the process of bridge-building between China and ASEAN is noted. The article notes that there is a consensus among the Thai elite on the need to strengthen cooperation with China, which gives Thailand new opportunities for economic growth. China is a major trading partner and key investor for Thailand and provides significant opportunities in realizing Thailand's ambitions to develop advanced technology and infrastructure. An important component of Thai foreign policy is balancing between the Great Powers. However, after the 2014 coup d'état amid deteriorating relations with the United States, Thailand's military elite significantly expanded its strategic partnership with the PRC. This is evidenced by the growing supply of Chinese military equipment and the scale of joint military exercises. Of particular importance in cooperation strengthening is the development of the China–Laos–Thailand transport corridor within the framework of the Belt and Road Initiative, which provides the countries with new logistics opportunities. The article notes that in negotiations with China, Thailand follows a policy of economic independence and consistently defends its national interests, causing delays in the implementation of the project, but China is forced to reckon with this.*

Keywords: Thailand, China, ASEAN, Belt and Road, railway, military cooperation.

For citation: Vinogradov I.S. The Formation of a Strategic Partnership between China and Thailand: the Role of Belt and Road Initiative. *Vostok (Oriens)*. 2024. No. 2. Pp. 109–121. DOI: 10.31857/S086919080029955-7

В контексте растущего стратегического соперничества КНР и США в Юго-Восточной Азии (ЮВА), актуальной задачей представляется исследование отношений КНР с отдельными странами региона, в т. ч. с теми, которые традиционно считались опорами США в ЮВА. Особый интерес представляет развитие партнерства Китая и Таиланда, одного из региональных лидеров, второй экономики АСЕАН, где за последние десятилетия Пекин смог значительно расширить свое присутствие как в экономической, так и военной сфере, что уже заставляет говорить о постепенном дрейфе «старейшего союзника» США в Азии в сторону КНР.

Целью статьи является выявление особенностей становления китайско-тайского стратегического партнёрства, а также специфики реализации инициативы «Пояс и путь» в Таиланде и её значения в двухстороннем и региональном сотрудничестве.

СТАНОВЛЕНИЕ ОТНОШЕНИЙ КНР и ТАИЛАНДА

После Второй мировой войны внешняя политика Таиланда шла в фарватере США. В 1949 г. Таиланд отказался признавать КНР и поддерживал союзнические отношения с Гоминьданом на Тайване. Таиланд был соучредителем Организации Договора Юго-Восточной Азии (СЕАТО) в 1954 г., сутью деятельности которой было противодействие коммунистической экспансии в ЮВА. Таиланд предоставил свои аэродромы для ВВС США для военных операций во время войны во Вьетнаме. Опасения Таиланда перед Китаем были вызваны поддержкой КНР народно-освободительных движений, возглавляемых коммунистическими партиями по всему Индокитаю.

На севере и северо-востоке Таиланда также сформировались очаги партизанской борьбы против центральной власти, возглавляемой Коммунистической партией Таиланда (КПТ). Бедность местного сельского населения, наличие нацменьшинств, близость к Лаосу, в котором шла гражданская война, стали благоприятной почвой для разрастания повстанческого движения. В 1965 г. по инициативе КПТ была создана Народно-освободительная армия Таиланда. КНР оказывала материальную поддержку повстанцам через Лаос, из китайской провинции Юньнань стала вещать радиостанция КПТ «Голос народа Таиланда».

Отношения двух стран оставались враждебными вплоть до начала 1970-х гг. Однако ряд перемен в международной политике способствовал сближению двух стран. Прежде всего это вывод американских войск из Вьетнама в 1973 г., потепление в отношениях между США и КНР и одновременно нарастающие противоречия в отношениях КНР и Северного Вьетнама на фоне советско-китайского раскола. Становилось ясно, что после падения Сайгона в апреле 1975 г. коммунистические силы близки к взятию под свой контроль всего Восточного Индокитаю, и Таиланд нуждался в сильном партнере, который мог оказать ему поддержку. КНР, в свою очередь, также стремилась улучшить отношения с Таиландом для сдерживания экспансии Вьетнама в регионе. После встречи премьер-министра Кыкриты Прамота и Мао Цзэдуна в 1975 г. стороны подписали совместное коммюнике об установлении дипломатических отношений.

Недоверие друг к другу еще сохранялось, но камбоджийский конфликт и ввод войск Вьетнама в Камбоджу в 1978 г. окончательно сблизили Таиланд и КНР на основе общего видения в сфере безопасности в регионе. Таиланд как прифронтовое государство опасался военной угрозы со стороны Вьетнама. КНР и Таиланд оказывали военную поддержку в борьбе с армией Вьетнама красным хмерам, которые использовали тайскую границу в качестве укрытия и для пополнения материальных запасов.

В 1978 г. исторический визит в Таиланд совершил Дэн Сяопин. Китайские гражданские и военные лидеры ясно дали понять, что Пекин окажет поддержку Таиланду, если его безопасность окажется под угрозой. Начальник штаба НОАК Ян Дэчжи предупредил во время своего визита в Таиланд в 1983 г.: «Если Вьетнам осмелится совершить вооруженное вторжение в Таиланд, китайская армия не останется в стороне и окажет поддержку тайскому народу, чтобы защитить свою страну». В это время КНР объявляет об изменении поддержки повстанцев КПТ, после чего её активная деятельность начала резко падать и к концу 1980-х гг. сошла на нет [Panich, 2023]. В 1980-х гг. Таиланд начал закупать у КНР стрелковое оружие, зенитные батареи, артиллерийские орудия и танки, также КНР поставила Таиланду военные фрегаты по «дружественным ценам».

РАЗВИТИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА В ПОСТБИПОЛЯРНУЮ ЭПОХУ

После вывода вьетнамских войск из Камбоджи в 1989 г. и окончания холодной войны открылись новые возможности развития АСЕАН и ее институтов.

На двустороннем уровне тайско-китайские отношения от общих интересов в сфере безопасности расширились в сторону интересов, охватывающих также экономику, политику, гуманитарную сферу и стремление к региональной интеграции. Таким образом, взаимное стратегическое значение двух стран стало только возрастать. Как отметил в 1994 г. министр иностранных дел КНР Цянь Цичэнь, добрососедские отношения и взаимовыгодное сотрудничество между двумя странами продолжают, но они основаны в большей степени на общих экономических и политических интересах [Panich, 2023].

Тот факт, что у Таиланда нет прямых морских споров с Китаем, способствовал тому, что экономические интересы у тайской элиты возобладали над возможными опасениями. Кроме того, важную роль в укреплении экономического сотрудничества сыграла китайская диаспора, хорошо ассимилированная и влиятельная часть тайского общества. Тайские китайцы доминируют во всех секторах экономики Таиланда: от сельского хозяйства и промышленного производства до частного банковского сектора, недвижимости и розничной торговли [Richter, 1999]. На сегодняшний день, составляя 14% населения Таиланда, этнические китайцы контролируют 80% зарегистрированных на бирже компаний [Канаев, 2022, с. 40]. Стоит отметить, что в конце 1980-х гг. Таиланд испытал экономический бум и эксперты даже причислили его к т. н. новым азиатским тиграм. Таиланд стал крупным центром автомобилестроения, электроники, легкой и пищевой промышленности. Тайский бизнес стремился к выходу на растущий китайский рынок и более, чем бизнес в других странах АСЕАН, придерживался прагматичных позиций, ожидая получить выгоды от сотрудничества с КНР. Особую роль в развитии двухстороннего сотрудничества сыграли крупные тайско-китайские бизнес-группы, имеющие тесные связи с политиками и административными структурами всех уровней. Ведущие тайские фирмы стали связующим звеном в укреплении деловых связей с КНР. Ярким примером является конгломерат *Charoen Pokphand (CP Group)*, основанный тайско-китайской семьей Чираванон. Семейные связи *CP Group* с материковой частью Китая позволили ей стать первой иностранной компанией, начавшей свою деятельность в только что открывшейся особой экономической зоне в Шэньчжэне в 1979 г., за 40 лет компания инвестировала в более чем 600 компаний по всей КНР [Shimato, Li, 2023].

Как отмечает профессор университета Таммасат в Бангкоке Чинванно, опыт Таиланда в сотрудничестве с КНР (особенно между тайскими военными и НОАК) помог смягчить опасения других стран-членов АСЕАН в отношении КНР, особенно после захвата Китаем спорных островов в Южно-Китайском море (далее – ЮКМ), что обеспечило возможность для Таиланда играть роль посредника между Китаем и АСЕАН. Усилия Таиланда позже принесли свои плоды, поскольку Китай нормализовал и установил отношения со всеми членами АСЕАН в 1990-е гг. Именно Таиланд инициировал процесс интеграции Китая и АСЕАН в сфере экономики, политики и безопасности, на базе принципов, отраженных в Договоре о дружбе и сотрудничестве в ЮВА. Цель данного процесса сводилась к сближению Китая с Ассоциацией через его вовлечение в многосторонний диалог и сеть взаимозависимостей, тем самым увеличивая издержки Китая в случае любого конфликта с АСЕАН [Chinwanno, 2009, p. 98].

Таиланд способствовал присоединению Китая к инициированному АСЕАН Азиатскому региональному форуму, первый саммит которого прошел в Бангкоке в 1994 г. В 1996 г. Китай стал полноправным партнером по диалогу с Ассоциацией, в 1997 г. запущен формат АСЕАН+3 (с участием Китая, Японии и Южной Кореи), который сыграл важную роль в преодолении последствий азиатского финансового кризиса 1997–1998 гг. благодаря созданию механизма двусторонних соглашений о валютном обмене. КНР также внесла 1 млрд долл. в международный фонд помощи Таиланду для преодоления последствий кризиса.

Важным событием стало подписание в 1999 г. дорожной карты по китайско-тайскому сотрудничеству в различных областях, документ содержал руководящие принципы для дальнейшего расширения всесторонних отношений сотрудничества. Вслед за Таиландом аналогичные планы действий заключили и остальные страны АСЕАН.

Сила китайско-тайской дружбы подтверждалась и частотой официальных визитов на высоком уровне, каждый новый премьер Таиланда с 1975 г. посещал Китай. В 2000 г. королева Сирикит совершила государственный визит в Китай, особый вклад в укрепление китайско-тайской дружбы и гуманитарного сотрудничества внесла принцесса Сириндхорн, которая была удостоена в 2019 г. ордена дружбы КНР.

Беспрецедентный экономический рост Китая в конце XX – начале XXI в. привел к увеличению его глобальной мощи, а также влиянию на регион ЮВА. Чтобы развеять региональные опасения по поводу долгосрочных целей и намерений Китая, китайские лидеры по этому поводу стали использовать термин «мирный подъем Китая», что позволяет всем сторонам «подняться вместе». Большинство тайских лидеров восприняли подъем Китая как возможность для экономического сотрудничества.

В 2001 г. премьер-министром Таиланда стал Таксин Чинават, известный тайский политик и миллионер с китайскими корнями. Таксин не только продолжил политику «дружественного сотрудничества с Китаем», но и выступил за развитие стратегического партнерства с КНР. С 2002 г. между военными двух стран стали проводиться ежегодные консультации и Китай даже стал наблюдателем на тайско-американских учениях *Cobra Gold*. Пекин также предоставил Таиланду кредиты и займы под низкие проценты на закупку оружия.

В 2007 г., во время визита премьер-министра Таиланда Сураюда Чуланонта в Китай, страны приняли Совместный план китайско-тайского стратегического сотрудничества [Chinwanno, 2009, p. 101].

В 2012 г., во время визита премьер-министра Таиланда Йинглак Чинават в Китай, страны опубликовали Совместную декларацию, в которой объявили о создании китайско-тайского всеобъемлющего стратегического партнерства.

Несмотря на высокую политическую турбулентность в Таиланде в XXI в. и два государственных переворота 2006 г. и 2014 г., политика Пекина, основанная на принципах невмешательства во внутренние дела суверенных стран, благоприятствовала сохранению взаимовыгодного сотрудничества. Хотя Таиланд продолжал поддерживать тесные отношения с США, его отношения с КНР последовательно становились ближе, независимо от действующего правительства в Бангкоке.

Как отмечает исследователь внешней политики Таиланда Завацки, в тайской элите существует редкий консенсус между основными политическими фракциями в следовании политике равноудаленности между Вашингтоном и Пекином [Zawacki, 2017]. Такую гибкую политику балансирования нередко называют «бамбуковая дипломатия» как метафора устойчивости, гибкости и способности к адаптации и одновременно стойкости перед лицом новых вызовов и отстаивании своих национальных интересов, подобно бамбуку с его сильными корнями, крепким стволом и гибкими ветвями.

С начала XXI в. отмечается бурный рост китайско-тайского торгово-экономического сотрудничества, в т. ч. благодаря снятию торговых барьеров. В 2003 г. страны подписали соглашение о свободной торговле сельскохозяйственной продукцией. В рамках сделки тарифы на 188 наименований фруктов и овощей были снижены до нуля [Чжунтай Цяньшу, 2003]. В 2010 г. вступило в силу соглашение о ЗСТ Китай – АСЕАН. Кроме того, между Таиландом и рядом китайских провинций также действуют мини-соглашения о свободной торговле. В 2022 г. вступило в силу соглашение о всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП), крупнейшей в мире зоне свободной торговли, ратифициро-

ванное обеими странами. Китай является главным экспортным рынком тайской сельскохозяйственной продукции и уже более 10 лет главным торговым партнером Таиланда, еще в 2007 г. опередив США, а в 2013 г. Японию (рис. 1)¹. В 2022 г. торговля двух стран достигла 105 млрд долл., причем имеет место дисбаланс в пользу КНР, экспорт Таиланда составил 34 млрд долл., а импорт из КНР 71 млрд долл. [ASEAN Stats Data Portal, 2023].

Из-за прочных экономических связей Бангкока с Пекином и отсутствия территориальных споров Таиланд обычно придерживается мягкого подхода к вопросам ЮКМ и воздерживается от обвинений в адрес Китая. Позиция Таиланда состоит в том, что стороны должны решать свои споры за столом переговоров на основе принципов, заложенных в Кодекс поведения в ЮКМ, который, однако, все еще находится на стадии согласования. Такая мягкая позиция Таиланда совпадает с позицией Китая – вести переговоры по ЮКМ на двусторонней основе [Фомичева, 2016, с. 88].

СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»: ВЗАИМНЫЕ ИНТЕРЕСЫ И СПЕЦИФИКА РЕАЛИЗАЦИИ

С приходом к власти в КНР Си Цзиньпина в 2013 г. внешняя политика Китая претерпела изменения и стала отходить от восходящего к Дэн Сяопину призыва «держаться в тени» (таогуан янхуэй). В лексике высшего руководства КНР стали появляться такие лозунги как «пытаться чего-то добиться» (ю со цзо вэй) и «показать себя» (фэнфа ювэй). Ключевое место обрел призыв к строительству «сообщества единой судьбы человечества» [Ломанов, 2022, с. 31]. Главным практическим инструментом для этого стала инициатива Пояс и путь (далее – ИПП), в своей экономической основе предполагающая создание устойчивых логистических связей на пространстве Евразии и Африки, в т. ч. через расширение железнодорожных сетей.

Значительные успехи Китая в строительстве самой длинной в мире сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (далее – ВСМ) позволили ему создать собственную технологическую базу и привлечь внимание других стран к импорту китайских передовых технологий. Таиланд также решил использовать китайский опыт для строительства своей северо-восточной ВСМ и в перспективе соединения с китайской железнодорожной системой.

После государственного переворота 2014 г. и прихода к власти военных во главе с генералом Праютом Чан-Оча получил реализацию проект ВСМ, который теперь стал неотъемлемой частью ИПП. В 2014 г. правительство Таиланда подписало меморандум о взаимопонимании с Китаем о сотрудничестве в строительстве северо-восточной железнодорожной линии Бангкок – Корат (Накхонратчасима) – Нонгкай для соединения с Лаосом и Китаем.

Стоит отметить, что План сотрудничества с Китаем в строительстве ВСМ обсуждался еще с 2010 г., при премьерах Ветчачиве и Йинглак Чинават. Строительство ВСМ вызвано объективной заинтересованностью Таиланда в модернизации и расширении железнодорожной сети, переходе на стандартную колею 1435 мм², развитии относительно бедного северо-восточного региона Исан.

До недавнего времени железные дороги в Таиланде считались транспортом для бедных слоев населения. Актуальной задачей является увеличение доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых и пассажирских перевозок страны, доля которых состав-

¹ Рисунки к статье находятся на цветной вклейке.

² В Таиланде преобладает железнодорожная колея 1000 мм (в КНР стандартная колея), что ограничивает возможность транспортировки крупных грузов и препятствует соединению с китайской железнодорожной системой (прим. авт.).

ляет сейчас 3% и 5% соответственно, а также обретение госкомпанией Государственные железные дороги (SRT) финансовой устойчивости для реализации планов модернизации железных дорог Таиланда [Перспективы развития, 2022, с. 60].

Железная дорога Китай – Лаос – Таиланд согласуется с генеральным планом АСЕАН по развитию связанности, а также с планом формирования паназиатской железнодорожной сети с центральной осью Куньмин – Бангкок – Сингапур, предложенным еще в 1995 г. премьер-министром Малайзии Махатхиром Мохамадом на 5-м саммите АСЕАН.

Проект железной дороги включает 2 участка. Первый, Бангкок – Корат, находится на стадии строительства, второй участок – Корат – Нонгкай (на границе с Лаосом), далее произойдет стыковка с китайско-лаосской железной дорогой, уже запущенной в декабре 2021 г. (рис. 2). Новая высокоскоростная железная дорога будет проходить параллельно с уже имеющейся узкоколейной.

Строительство железной дороги было запущено в 2017 г., однако до недавнего времени продвигалось крайне медленно. Как отмечает сотрудник университета Таммасат Савасдипакди, власти Таиланда традиционно следуют нарративу об экономической и политической автономности Таиланда. Страх оказаться под контролем иностранных государств существовал в сознании тайцев на протяжении веков и дискурс о «продаже нации» остается стандартной темой для критики руководства страны [Sawasdipakdi, 2021, p. 356].

Первоначально правительства Таиланда и Китая договорились создать совместное предприятие (СП), в котором 60% должно было принадлежать китайской стороне с целью дальнейшего развития проекта. Подобным образом была построена китайско-лаосская железная дорога, фактически профинансированная Эксимбанком КНР, которая в итоге по договору концессии управляется СП (фактически Китаем) сроком на 50 лет.

Таиланд не принял предложения КНР о создании СП. Причинами отказа Таиланда были условия кредитования и намерения китайских партнеров участвовать во всем процессе поставок.

Также Таиланд настоял на скорости ВСМ в 250 км/ч, в то время как Китай предлагал 180 км/ч, чтобы можно было осуществлять также грузовые перевозки. Пока ВСМ будет предназначаться только для перевозки пассажиров. Грузовые перевозки будут осуществляться по имеющейся в Таиланде железной дороге колеи 1000 мм, идущей по параллельному маршруту [Перспективы развития, 2022, с. 58–59].

В итоге стороны договорились, что проект будет реализовываться с привлечением в основном местных подрядчиков, а Китай предоставит технологии. Правительство Таиланда обязалось само искать источники финансирования проекта [Chen, 2023].

В октябре 2020 г. Таиланд и Китай подписали ключевой контракт на первый этап проекта ВСМ, который охватывает железнодорожную систему, а также электрические, сигнальные и коммуникационные системы, закупку китайских высокоскоростных поездов *Fuxing* и обучение персонала.

Проекты ВСМ находятся и на стадии реализации, и на стадии обсуждения и разработки одновременно. После встречи премьер-министра Праюта Чан-Оча и главы МИД КНР Ван И в июле 2022 г. правительство Таиланда огласило предварительные сроки завершения и стоимость проекта. Первый участок ВСМ стоимостью 5,1 млрд долл. ожидается завершить в 2026 г., второй участок стоимостью 8,5 млрд долл. планируется начать в 2024 г и завершить в 2028 г., после этого также в планах строительство моста через Меконг для соединения ВСМ с китайско-лаосской железной дорогой [Govt pledges, 2022].

Подписание плана совместного продвижения строительства Пояса и пути в 2022 г. на саммите АТЭС и плана действий стратегического сотрудничества (2022–2026) для строительства китайско-таиландского сообщества с общим будущим должно ускорить реализа-

цию строительства ВСМ. По состоянию на август 2023 г. завершено 24% первого участка ВСМ (Бангкок – Корат).

Сухопутная связь с Таиландом и, в частности, с портом Лаем-Чабанг в Сиамском заливе имеет важное значение в китайской стратегии социально-экономического развития и стимулирования экспорта из внутренних провинций КНР, не имеющих выхода к морю. Ожидается, что транспортный коридор Китай – Лаос – Таиланд должен снизить стоимость грузовых перевозок на 30–50%.

Благодаря соединению китайско-лаоской железной дороги с узкоколейным участком лаосско-тайландской железной дороги в Таналенге (пригород Вьентьяна) в 2022 г. появилась возможность перевалки контейнеров с китайско-лаосской железной дороги стандартной колеи на узкоколейную тайландскую железную дорогу и наоборот для дальнейшей доставки грузов в двух направлениях – в Таиланд и в Китай.

Будущая ВСМ предоставит новые возможности и для туристического сектора Таиланда, который напрямую зависит от притока китайских туристов, составлявших самую большую группу посетителей до пандемии COVID-19, почти 30% от всех прибывших иностранцев [ASEAN Stats Data Portal, 2023]. Однако пандемия спровоцировала внезапную остановку туристических потоков и значительное сокращение экономической активности, что стало одной из причин рекордного спада тайской экономики в 2020 г., и, конечно, Таиланд заинтересован в восстановлении былого притока китайских туристов, который пока медленно восстанавливается.

Китайско-тайландская железная дорога также призвана способствовать реализации амбициозного проекта по созданию Восточного экономического коридора, инициированного при руководстве генерала Праюта Чан-Оча и направленного на привлечение иностранных инвестиций в передовые отрасли экономики в провинции к востоку от Бангкока – Районг, Чаченгсау и Чонбури. Данный масштабный проект включает также строительство восточной ВСМ для связи аэропортов вокруг Бангкока (Донмыанг, Суваннапхуми и Утапао). Китайская *China Railway Construction Corporation Ltd* вошла в консорциум под руководством тайской корпорации *CP Group*, который выиграл тендер на реализацию этого проекта. Ожидается, что в перспективе восточная ВСМ будет соединена с северо-восточной ВСМ (Нонгкай – Бангкок).

Китай предоставляет значительные возможности в реализации амбиций Таиланда по превращению страны в ключевой узел ЮВА в области новых технологий, развитию цифровой экономики и инфраструктуры в соответствии с национальной стратегией развития до 2037 г. и программой Видение Таиланд 4.0. *Huawei* уже активно строит в Таиланде вышки 5G, сотрудничает с правительством Таиланда в области облачных технологий.

С 2014 по 2022 г. объем накопленных китайских ПИИ вырос в 2,5 раза и составил 39 млрд долл. Хотя КНР пока уступает по этому показателю Японии (92 млрд долл.) и Сингапуру (60 млрд долл.), по текущим ПИИ она лидирует [ASEAN Stats Data Portal, 2023]. Хорошим примером инвестиционного сотрудничества стала тайско-китайская промышленная зона Районг, созданная в 2006 г., в которой уже располагаются более 180 компаний с китайским капиталом, в основном в автомобильной промышленности и электронике. Индустриальная зона уже привлекла более 4,3 млрд долл. инвестиций из Китая.

Еще один проект, который мог бы вписаться в стратегию развития «Пояса и пути» в Таиланде – строительство канала через перешеек Кра (Тайского канала), узкой части суши на севере Малаккского полуострова, что помогло бы сократить транспортные маршруты, минуя Малаккский пролив и принести выгоду обеим сторонам. Однако, несмотря на многолетние дискуссии по этому проекту, правительство Таиланда по-прежнему не дает ему зеленый свет.

Бангкок и Пекин уже обсуждали предварительные планы по возможности строительства Тайского канала в 2015 г., однако образование Экономического сообщества АСЕАН в том же году вынудило Таиланд учесть риски усиления Китая, тем самым нарушая существующий баланс сил и институтов в ЮВА при реализации данного проекта.

Кроме того, противники проекта опасаются, что канал отделит Юг от остальной части Таиланда. Учитывая продолжающийся конфликт между тайскими властями и сепаратистскими повстанческими группировками в южных провинциях Таиланда, населенными малайцами-мусульманами, строительство канала может обострить ситуацию.

И тем не менее Бангкок не отказался окончательно от реализации проекта канала через перешеек Кра, в 2020 г. палата представителей Таиланда решила вернуться к его обсуждению, хотя перспектива участия Китая в проекте пока не ясна [Time to Revisit, 2020].

УКРЕПЛЕНИЕ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

После военного переворота 2014 г. существенно возросло военно-техническое сотрудничество двух стран. США при администрации Обамы и их союзники осудили военный переворот и почти вдвое сократили объем военной помощи Таиланду. В то же время Китай воздержался от оценок политических событий в Таиланде и стал только укреплять военные связи. Таиланд, в свою очередь, разыграл «китайскую карту», чтобы снизить давление со стороны Запада.

Примечательно высказывание бывшего премьера Таиланда Праюта Чан-Оча в интервью *Time* в 2018 г. на фоне охлаждения отношений с США после государственного переворота 2014 г., что «Китай является партнером № 1 Таиланда» [Campbell, 2018], что уже говорит о значительном влиянии Пекина на тайскую политическую элиту. При том, что Таиланд сохраняет статус основного союзника США вне НАТО и США остаются гарантом безопасности Королевства.

Экспорт оружия КНР в Таиланд увеличился в 5 раз в период с 2014 по 2018 г. по сравнению с предыдущими пятью годами и уже в 2016 г. Китай опередил США в качестве главного поставщика оружия Таиланду [Sawasdiapakdi, 2021, p. 355]. В частности, были заключены контракты на поставку десятков танков и бронемашин. Также в 2017 г. был заключен крупный контракт на поставку 3 дизельных подлодок.

Институт оборонных технологий правительства Таиланда и *China North Industries Corporation* с 2017 г. реализуют проект по созданию совместного предприятия в тайской провинции Кхонкэн для технического обслуживания китайской военной техники и производства запчастей.

С 2015 г. страны проводят совместные военные учения *BBC Falcon Strike*, в 2023 г. также прошли совместные учения *BMC Blue strike*, антитеррористические учения «Штурм 2023». В ноябре 2023 г. состоялись многосторонние военные учения с участием Китая, Таиланда, Малайзии, Лаоса, Камбоджи и Вьетнама «Мир и дружба–2023».

Столь тесное военное сотрудничество КНР и Таиланда не может не беспокоить США, в т. ч. и по причине получения Китаем доступа к передовым военным технологиям США. Видимо, с этим связано, что США пока отклоняют запрос Таиланда на поставку самолетов нового поколения F-35. Скорее всего, по этой же причине BBC США заключили соглашение с Таиландом о дистанционном зондировании с целью обнаружения угроз военным объектам (прим. авт. угроз со стороны Китая) [US, Thailand Sign, 2022].

Пекин и Вашингтон активно борются за влияние в ЮВА. С одной стороны, для стран региона это несет опасность быть втянутыми в открытое противостояние и занять определенную сторону, но, с другой стороны, это дает и новые возможности использования экономического и военного потенциала великих держав на благо собственной страны.

Так, в частности, сбалансированный подход Таиланда позволяет ему выступать в качестве центра торговли между КНР и США и извлекать из этого выгоду.

Таиланд в числе первых присоединился к иницизированной США и Японией Индо-Тихоокеанской экономической структуре в 2022 г. Таиланд также участвует в механизмах сотрудничества в субрегионе Большого Меконга, инициированных как США (партнерство США – Меконг), так и КНР (сотрудничество Ланьцан – Меконг, *LMC*).

Стоит отметить, что в рамках *LMC* Пекин оказывает странам субрегиона финансовую поддержку в области гидрологии, сельского хозяйства, инфраструктуры, тем самым нивелируя издержки, связанные со строительством новых дамб в верхнем течении Меконга и негативным влиянием на проток воды в странах ниже по течению Меконга (что особенно критично в сухой сезон).

На современном этапе обе стороны характеризуют отношения двух стран не иначе как братские (*кит.* чжунтай и цзя цинь). Как отметил председатель Си на встрече с Праютом Чан-Оча на полях саммита АТЭС в 2022 г., Китай готов развивать особую дружбу между двумя странами, которые «близки, как одна семья» [President Xi, 2022].

Страны на практике стараются искать компромиссные решения и сглаживать острые углы в случае возникновения непростых вопросов ради сохранения атмосферы доверия и курса на укрепление сотрудничества.

Так, например, когда среди тайской общественности возникла критика эффективности китайской вакцины *Sinovac*, которая была оперативно поставлена Таиланду в начале пандемии *COVID-19*, министр здравоохранения Таиланда призвал воздержаться от критики вакцины, поскольку это может негативно повлиять на китайско-тайские «братские» отношения. Как он отметил, «братья и сестры не критикуют друг друга» [Anutin bok, 2021].

Показательным примером конструктивного подхода в сотрудничестве стало временное решение вопроса с затянувшейся поставкой китайских подлодок. После отказа Германии поставлять КНР двигатели для субмарин для военного экспорта, тайские военные сначала согласились с предложением КНР установить двигатель китайского производства. Однако в октябре 2023 г. ВМС Таиланда под давлением нового правительства все же решили отложить контракт с поставкой подлодок, но не отказаться от него. В качестве компромиссного решения на нынешнем этапе правительство Таиланда предложило КНР поставить вместо этого военный фрегат [Thai Deal, 2023].

Несмотря на высокий уровень политического доверия между тайской элитой и руководством КНР, на «низовом» уровне отношение тайцев к усилению влияния КНР весьма неоднозначно.

Так, например, после переворота 2014 г. тайский бизнесмен и колумнист *Bangkok Post* Сонгкран Грачангнетара открыто пишет о неприятии китайской модели и критикует военное правительство за стремление перенять репрессивные методы у КНР для «ограждения себя от пристального внимания собственного народа» [Songkran, 2015].

Как показали социологические опросы авторитетного аналитического центра *ISEAS – Yusof Ishak Institute* в Сингапуре в 2023 г., 86% респондентов беспокоит растущее экономическое влияние Китая в ЮВА, а стратегическое и политическое влияние Китая в регионе вызывает серьезные опасения у 95% тайских респондентов. [The State of Southeast Asia: 2023 Survey Report, 2023, p. 25–27].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Взаимные экономические интересы способствуют укреплению сотрудничества. Таиланд заинтересован в китайских инвестициях и в участии Пекина в реализации своих

национальных проектов по развитию цифровизации, зеленой экономики, инфраструктуры, главным образом, создания сети ВСМ. Геостратегическое положение Таиланда делает его узловым центром в реализации инициативы «Пояса и пути» в Индокитае, и поэтому Китай проявляет гибкость в непростых переговорах с Таиландом по вопросу строительства ВСМ.

При нынешнем уровне отношений КНР и Таиланда определенную опасность для Пекина представлял бы приход к власти в Бангкоке радикальной оппозиции, представители которой открыто выступают за пересмотр отношений с Китаем и в целом за отстранение консервативных роялистских сил от власти.

Несмотря на победу на парламентских выборах 2023 г., партия «движение вперед», выступающая за реформирование монархии и устранение военного влияния в политике Таиланда, не смогла сформировать правительство, и скорее всего при новом правительстве внешнеполитический курс Бангкока на развитие сотрудничества с Пекином не изменится. Новый премьер Таиланда от партии Пхья Тхай (вошедшей в коалицию с военными) Сеттха Тхависин уже заявлял о намерении дальше расширять торговлю с Китаем и восстанавливать туристический поток из КНР.

Однако популярность радикальных оппозиционных партий в Таиланде, электоральную базу которых составляют представители среднего класса и городская молодежь, свидетельствует о том, что в Таиланде существует обширный пласт населения, который так или иначе согласен с критической риторикой их лидеров в отношении целесообразности сотрудничества с КНР и отходом от «бамбуковой дипломатии» в сторону ориентации на США. Так, например, лидер оппозиционной «партии будущего» (предшественница партии «движение вперед», распущена в 2020 г. по решению Конституционного суда Таиланда) предлагал отказаться от проекта китайско-таиландской железной дороги и заменить ее созданием вакуумной транспортной системы *Hyperloop* по технологиям американской компании *Virgin*. Примечательны заявления лидера «движения вперед» Пхитхы Лимчаренрата во время избирательной кампании 2023 г., что, если его партия придет к власти, политика Таиланда будет основываться на «мировом порядке, основанном на правилах» (*прим. авт.* либеральных правилах, заданных США) и отходом от «бамбуковой дипломатии», поскольку ей не хватает принципиальности [The View from, 2023].

Актуальными задачами КНР в Таиланде является грамотная политика позиционирования имиджа Китая, укрепление связей между людьми. КНР прилагает значительные усилия в активизации «мягкой силы» в Таиланде. Так, например, в Таиланде уже действуют 16 институтов Конфуция – наибольшее количество среди стран ЮВА.

Китай имеет широкие возможности выстраивать диалог с тайскими партнерами в нужном для себя русле, опираясь на влиятельную китайскую общину Таиланда. Культурная близость и, в частности, схожесть китайской (*гуанси*) и тайской (*бун кун*) деловых практик с опорой на взаимные обязательства при оказании услуг и укрепление личных связей между деловыми партнерами способствуют лучшему восприятию целей друг друга, тем самым упрощая задачу продвижения ИПП.

Странами сформирована сеть бизнес-ассоциаций и диалоговых площадок, деятельность которых сосредоточена на развитии более тесных деловых и культурных связей между Китаем и Таиландом, в т. ч. для продвижения ИПП, таких как, например, Тайская торговая палата в Китае, Тайско-китайская торговая палата, Китайско-тайский деловой совет и Китайско-тайская культурная и экономическая ассоциация.

Президент Тайско-китайской торговой палаты господин Наронгсак в интервью *Thai PBS World* в 2023 г. подчеркнул потенциальные экономические выгоды от реализации проекта ВСМ, важнейшего компонента ИПП в ЮВА, что заметно снизит транспортные издержки, а экономика ЮВА может получить существенный импульс. Таиланду реализация

ИПП принесет процветание, и Китай также имеет в этом свою долю [Chinese Business, 2023].

Нынешний премьер Таиланда Сеттха Тхависин подтвердил намерение дальше укреплять сотрудничество в рамках ИПП и принял участие в третьем форуме международного сотрудничества «Пояс и путь» в Пекине в октябре 2023 г., на котором руководители Таиланда и КНР в совместном коммюнике договорились приложить решительные усилия для развития транспортного коридора Китай – Лаос – Таиланд и ускорить строительство ВСМ для дальнейшего соединения с китайско-лаосской железной дорогой [Чжунхуа Жэньминь, 2023].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

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 [Kanaev E.A. The Chinese Business Presence in Southeast Asia: the Belt and Road Initiative Perspective. *Southeast Asia: Actual Problems of Development*. 2022. Vol. 1. No. 1(54). Pp. 30–43 (in Russian)].

Ломанов А.В. Внешнеполитическая идеология Китая в преддверии XX съезда КПК. *Kumai в мировой и региональной политике. История и современность*. 2022. Т. 27. № 27. С. 25–41 [Lomanov A.V. China's Ideology of Foreign Policy on the Eve of the 20th CPC Congress. *China in World and Regional Politics. History and Modernity*. 2022. Vol. 27. No. 27. Pp. 25–41 (in Russian)].

Перспективы развития железных дорог Таиланда и Лаоса. *Железные дороги мира*. 2022. № 4. С. 58–64 [Prospects for the Development of Railways in Thailand and Laos. *Zheleznnye Dorogi Mira (= Railways of the World)*. 2022. No. 4. Pp. 58–64 (in Russian)].

Фомичева Е.А. Трудности консенсуса по ЮКМ (пример Лаоса, Камбоджи, Таиланда). *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2016. № 32. С. 82–90 [Fomicheva E.A. On Difficulties of the South China Sea Consensus (Example of Laos, Cambodia and Thailand). *South East Asia: Actual Problems of Development*. 2016. No. 32. Pp. 82–90 (in Russian)].

Чжунтай Цяньшу Тицян Шисань Шуцай Хэ Шуйго Лин Гуаньшуй Сеи [Китай и Таиланд подписали соглашение о досрочном достижении нулевых тарифов на овощи и фрукты (中泰签署提前实现蔬菜和水果零关税协议). Zhongtai Qianshu Tiqian Shixian Shucai He Shuiguo Ling Guanshui Xieyi (China and Thailand sign agreement to achieve zero tariffs on vegetables and fruits ahead of schedule) (in Chinese)]. 19.06.2003. <http://www.mofcom.gov.cn/article/ae/ai/200306/20030600100969.shtml> (accessed: 30.11.2023).

Чжунхуа Жэньминь Гунхэго Чжэнфу Хэ Тай Ванго Чжэнфу Ляньхэ Синьвэнь Гунбао [Совместное коммюнике правительства КНР и правительства Таиланда (中华人民共和国政府和泰王国政府联合新闻公报). Zhonghua renmin gongheguo zhengfu he tai wang guo zhengfu lianhe xinwen gongbao (Joint Press Communiqué between the Government of the People's Republic of China and the Royal Government of Thailand) (in Chinese)]. 20.10.2023. https://www.mfa.gov.cn/web/ziliao_674904/1179_674909/202310/t20231020_11164330.shtml (accessed: 3.12.2023).

Anutin bok pood tueng Sinovac muen pood tueng Cheen, cha doi kha wa pee nong rao mai dee maid ai [Criticism against Sinovac is criticism against China – we do not criticize our sibling, said Anutin (in Thai)] 31.08.2021. https://www.matichon.co.th/politics/news_2915912 (accessed: 28.11.2023)

ASEAN Stats Data Portal. <https://data.aseanstats.org/trade-annually> (accessed: 30.11.2023).

Campbell C. Thailand's Leader Promised to Restore Democracy. Instead He's Tightening His Grip. *Time*. 21.06.2018. <https://time.com/5318235/thailand-prayuth-chan-ocha/> (accessed: 21.11.2023).

Chen S. China Will Transfer High-Speed Railway Tech to Thailand, Engineers Say. *South China Morning Post*. 15.05.2023. <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3220383/china-will-transfer-high-speed-railway-tech-thailand-engineers-say> (accessed: 21.11.2023).

Chinese Business Community Confident of BRI Benefits. *Thai PBS World*. 24.10.2023. <https://www.thaipbsworld.com/chinese-business-community-confident-of-bri-benefits/> (accessed: 15.01.2024).

Chinwanno C. Rising China and Thailand's Policy of Strategic Engagement. *The Rise of China: Responses from Southeast Asia and Japan*. J. Tsunekawa (ed.) Tokyo: The National Institute for Defense Studies, 2009. Pp. 81–109.

Govt Pledges to Finish High-Speed Rail Link to China by 2028. *Bangkok Post*. 06.07.2022. <https://www.bangkokpost.com/business/general/2340997> (accessed: 21.01.2024).

Panich N. *La Chine et la Thaïlande, du Fond des Âges jusqu'aux Routes de la Soie*. 23.07.2023. <https://observatoireinrs.com/2023/07/23/la-relation-chine-thaïlande-du-fond-des-ages-jusqua-la-bri/> (accessed: 27.10.2023).

President Xi Jinping Holds Talks with Thai Prime Minister Prayut Chan-o-cha. *Website of PRC's Embassy in Sweden*. 19.11.2022. http://se.china-embassy.gov.cn/eng/zgxw_0/202211/t0221119_10978201.htm (accessed: 21.12.2023).

Richter F.-J. *Business Networks in Asia: Promises, Doubts, and Perspectives*. Westport, Conn.: Quorum Books, 1999.

Sawasdipakdi P. Thailand's Engagement with China's Belt and Road Initiative: Strong Will, Slow Implementation. *Asian Perspective*. 2021. Vol. 45(2). Pp. 349–374.

Shimato H., Li F. The China Business of Leading Southeast Asian Conglomerates. *Mitsui.com*. January 2023. https://www.mitsui.com/mgssi/en/report/detail/_icsFiles/afieldfile/2023/03/08/2301h_shimato_li_e.pdf (accessed: 29.10.2023).

Songkran G. Thailand Should Steadfastly Reject 'the China Model'. *Bangkok Post*. 25.02.2015. <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/483368/thailand-should-steadfastly-reject-the-china-model> (accessed: 16.01.2024).

Thai Deal to Buy Chinese Frigate Expected by Year-End: Minister. *The Nation*. 07.11.2023. <https://www.nationthailand.com/thailand/general/40032637> (accessed: 29.10.2023).

The State of Southeast Asia: 2023 Survey Report. Singapore: ISEAS-Yusof Ishak Institute, 2023.

The View from Thailand. *Australian Foreign Affairs*. 05.07.2023. <https://www.australianforeignaffairs.com/afamonthly/the-view-from-thailand> (accessed: 15.01.2024)

Time to Revisit Canal Project. *Bangkok Post*. 20.01.2020. <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1839359/time-to-revisit-canal-project> (accessed: 02.12.2023).

US, Thailand Sign Landmark Information Exchange Agreement. *US Air Force website*. 08.06.2022. <https://www.af.mil/News/Article-Display/Article/3057019/us-thailand-sign-landmark-information-exchange-agreement/> (accessed: 29.11.2023).

Zawacki B. *Thailand: Shifting Ground between the US and a Rising China*. London: Zed Books, 2017.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

ВИНОГРАДОВ Илья Сергеевич – кандидат исторических наук, ст.н.с., Центр «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия.

Iliia S. VINOGRADOV, PhD (History), Senior Research Fellow, Center «Russia, China, World», Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Иллюстрации к статье И.С. Виноградова



Рис. 1. Динамика товарооборота Таиланда с КНР, Японией, США в 2003–2022 гг. (млрд долл.)
[ASEAN Stats Data Portal].

Fig. 1. Dynamics of trade turnover between Thailand and China, Japan, USA in 2003–2022 (in bln US \$)
[ASEAN Stats Data Portal].



Рис. 2. Маршрут высокоскоростной китайско-лаосской ж/д Куньмин – Вьентьян и строящейся высокоскоростной ж/д Нонгкхай – Бангкок.

Fig. 2. Route of China-Laos Kunming – Vientiane high-speed railway and Bangkok – Nongkhai high-speed railway under construction.