



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

60/2025

### Железнодорожная «Бамбуковая дипломатия» Вьетнама: баланс в отношениях с Китаем и другими странами

В последние годы Вьетнам продвигает проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры в качестве важной части своей стратегии модернизации экономики и интеграции в региональную цепочку поставок. Среди них можно отметить два крупных проекта, на которые правительство возлагает большие надежды. ВСМ Север-Юг протяженностью 1541 км стоимостью 67 млрд долл. США и одобренную в мае этого года железную дорогу Лаокай – Ханой – Хайфон, протяженностью основной линии 390 км с 28 км ответвлений и общей стоимостью более 8,3 млрд долл. США.

Оба проекта не только отражают стремление Вьетнама к развитию, но и представляют собой непростой геополитический выбор партнеров между основными отраслевыми игроками – Китаем, Японией, Корей и Европой.

Во Вьетнаме положительно относятся к японским или европейским компаниям из-за технологий и многолетнего опыта, однако Китай обладает техническим потенциалом для строительства ВСМ на сложном рельефе и с затратами на 30-40% меньше, чем в Японии или Европе.

До сих пор Вьетнам полностью не отвергал и не принимал применение китайских технологий в строительстве ВСМ. Что касается линии Лаокай – Хайфон – Ханой, то возможность применения китайской технологии достаточно высока благодаря региональной связанности и готовности Китая предоставлять льготные кредиты и поддерживать технико-экономические обоснования.

Во время визита Председателя КНР Си Цзиньпина в Ханой в апреле 2025 г. страны согласовали многие стратегические вопросы взаимодействия, проведя технико-экономическое обоснование двух новых интермодальных

железных дорог: из Фанченгана (Гуанси) в Ханой и из Шэньчжэня в Хайфон. Китай пообещал профинансировать весь этап исследований и хочет интегрировать эти линии в железнодорожную сеть Китай – Лаос – Таиланд. Китай выразил намерение предоставить капитал и технологии для строительства стратегического транспортного маршрута Лаокай – Ханой – Хайфон, который сократит время доставки товаров из юго-западного Китая во вьетнамские морские порты.

Китай также усиливает присутствие в Юго-Восточной Азии в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (BRI) – железнодорожные проекты рассматриваются как стратегический инструмент влияния в регионе. Так, в 2021 г. в Лаосе была открыта финансируемая Китаем ВСМ, соединяющая Вьентьян с Куньмином. Теперь у Китая есть все шансы повторить эту модель во Вьетнаме.

Но, несмотря на выгодные условия Китая, Вьетнам сохраняет осторожность и проект ВСМ Север-Юг является ярким примером. После более чем десятилетних дебатов Национальная ассамблея Вьетнама к концу 2024 г. одобрила проект с бюджетом более 67 млрд долларов США.

В истории железнодорожного строительства Вьетнама были проекты, на завершение которых уходили десятилетия. В настоящее время, вместо полной зависимости от иностранных подрядчиков, Вьетнам придерживается модели «сотрудничества внутри страны и за рубежом». Вьетнамским предприятиям, таким как ТНАСО (Truong Hai Auto) или VinSpeed (VinGroup), рекомендуется сотрудничать с партнерами из Японии, Кореи или Германии для приобретения технологий, повышения внутреннего потенциала и снижения зависимости.

Премьер-министр Вьетнами Фам Минь Чинь подчеркнул, что развитие должно основываться на ключевых компетенциях, включая передачу технологий и развитие внутреннего потенциала. Для Ханоя проблема, требующая решения, заключается в том, что развитие инфраструктуры должно обеспечивать защиту суверенитета. Из-за географии Вьетнама, с его длинным, но узким расположением в Центральном Вьетнаме это тесно связано также с вопросом национальной безопасности.

Стратегия Вьетнама в области «железнодорожной дипломатии» неотделима от его давней цели обеспечения «стратегического баланса» во внешней политике. Ханой не хочет, чтобы его считали склоняющимся к какой-либо из сторон. Хотя Китай является крупным торговым партнером, имеющим особое значение для экономики, история пограничных конфликтов и продолжающихся морских споров не позволяют Вьетнаму полностью доверять партнеру, который представляет политические риски.

Министерство транспорта Вьетнама недавно подтвердило, что оно

будет уделять приоритетное внимание партнерам с высокими стандартами безопасности и финансовой прозрачностью. Эти критерии часто ассоциируются с авторитетными подрядчиками из Японии или Европы, а не из Китая. Однако затраты, связанные с японскими технологиями, также очень высоки. Компании из Кореи и Германии также активно предлагают варианты сотрудничества, предоставляя Вьетнаму больше возможностей.

В тоже время, если Вьетнам будет слишком сильно ориентироваться на Европу или Японию, он может столкнуться с негативной реакцией Пекина, что повлияет на другие сферы, такие как пограничные обмены, туризм или экономическое сотрудничество.

Сейчас для Вьетнама проблемой является не только выбор технологии или инвестиционных затрат, но и соблюдение баланса между основными партнерами. В будущем Вьетнаму потребуется прозрачный международный механизм конкурентных торгов, ориентированный на независимую оценку долгосрочной эффективности, а не только первоначальных затрат.

Стратегия Ханоя носит многоуровневый характер, обеспечивая соответствие его внешнеполитической доктрине под названием «Бамбуковая дипломатия», которая построена на историческом фундаменте противодействия внешнему вмешательству и продвижения национальных интересов. Вьетнам готов признать ограниченную роль Китая в региональных железных дорогах, обслуживающих импорт и экспорт, таких как Лаокай – Хайфон (где выигрывают обе стороны), но твердо следует своей доктрине на таких маршрутах, как линия Север-Юг, имеющих важное значение для национальной безопасности.

Стоит отметить, что высокоскоростные железные дороги – это не только внутренние или региональные транспортные коридоры, но и наиболее яркое проявление геостратегической ориентации. Вьетнам не будет выбирать Китай для каждого высокоскоростного железнодорожного маршрута, но это не исключит возможности сотрудничества, особенно на маршрутах, которые соединяют регион с Китаем, когда для этого подходят геополитические факторы и капитал.

Каждый выбор технологического партнера, источника капитала и технического сотрудничества свидетельствует о политической ориентации Вьетнама в контексте все более сложной конкуренции между Китаем и другими странами. Поскольку Китай все активнее продвигает трансграничную инфраструктурную интеграцию, Вьетнам планирует соблюдать баланс между использованием внешних ресурсов и сохранением стратегической автономии.