

Международные отношения*Правильная ссылка на статью:*

Чан З. Морское экономическое сотрудничество Вьетнама со странами АСЕАН (1995–2024 гг.) // Международные отношения. 2025. № 3. DOI: 10.7256/2454-0641.2025.3.75153 EDN: AMQLOY URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=75153

Морское экономическое сотрудничество Вьетнама со странами АСЕАН (1995–2024 гг.)**Чан Зуй Тхань**

ORCID: 0000-0002-2203-2957

кандидат исторических наук

аспирант; кафедра Теории и Истории Международных Отношений; Российский Университет Дружбы Народов имени Патриса Лумумбы

117198, Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6



✉ miknik1203@gmail.com

[Статья из рубрики "МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ"](#)**DOI:**

10.7256/2454-0641.2025.3.75153

EDN:

AMQLOY

Дата направления статьи в редакцию:

09-07-2025

Дата публикации:

16-07-2025

Аннотация: В данном исследовании рассматривается процесс формирования, развития и результаты морского экономического сотрудничества между Вьетнамом и странами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) в 1995–2024 гг. Присоединение Вьетнама к АСЕАН в 1995 году стало важным этапом в становлении многостороннего морского взаимодействия, направленного на экономический рост, региональную связь и устойчивое развитие. В условиях глобализации морская экономика приобретает всё большее значение для регионального сотрудничества. Объектом исследования является сотрудничество в сфере морской экономики между Социалистической Республикой Вьетнам и государствами-членами АСЕАН в период с 1995 по 2024 годы. Предмет исследования включает основные направления, механизмы,

формы и результаты морского экономического сотрудничества Вьетнама и стран АСЕАН, а также институциональные и правовые аспекты взаимодействия в рамках двусторонних и многосторонних форматов в указанный период. Целью работы является оценка эффективности сотрудничества, выявление ключевых вызовов и анализ роли Вьетнама в продвижении региональных морских инициатив. Исследование основывается на либеральной теории международных отношений, подчеркивающей значение международных институтов и норм в обеспечении сотрудничества. Методология включает анализ документов АСЕАН, специализированных учреждений ООН, органов власти Вьетнама, сопоставление статистических, нормативных и политических данных, а также изучение моделей взаимодействия. Новизна работы заключается в комплексной оценке морского экономического сотрудничества Вьетнама и АСЕАН за почти три десятилетия, с акцентом на современные тренды «синей» экономики в постпандемийный период. Особое внимание уделено инициативам Вьетнама: развитию глубоководного порта Каймеп – Тхи Вай, борьбе с незаконным рыболовством (IUU) и восстановлению морских экосистем, включая коралловые рифы, мангровые леса и прибрежные экосистемы с высокой биологической ценностью. Полученные результаты подтверждают значительный вклад Вьетнама в повышение конкурентоспособности региона в глобальных логистических цепочках и укрепление его роли в морских проектах АСЕАН. При этом сохраняются вызовы, связанные с несогласованностью политики, ограниченными финансовыми и технологическими ресурсами и угрозами нетрадиционной морской безопасности. В этой связи предлагается усилить институциональную координацию, расширить участие частного сектора и активизировать роль Вьетнама в продвижении инициатив по формированию устойчивого и безопасного морского пространства.

Ключевые слова:

Морское экономическое сотрудничество, Вьетнам и АСЕАН, морские перевозки, порты и логистика, морская возобновляемая энергетика, охрана морской среды, изменение климата, рыболовство и аквакультура, АСЕАН морской туризм, морская стратегия Вьетнама

Введение

Актуальность темы исследования определяется возрастающей ролью морского экономического сотрудничества в процессах региональной интеграции и устойчивого развития в Юго-Восточной Азии. С момента вступления в АСЕАН в 1995 году Вьетнам активно участвует в региональных инициативах в таких сферах, как развитие портовой инфраструктуры, рыболовство, возобновляемая морская энергетика и туризм. В условиях растущей зависимости стран региона от морской торговли морская экономика становится ключевым элементом стратегий устойчивого развития государств – членов АСЕАН. Особое значение приобретает сотрудничество в рамках Стратегии устойчивого развития морской экономики Вьетнама до 2030 года, направленной на рациональное использование морских ресурсов, охрану морской среды и адаптацию к изменениям климата. Вместе с тем сохраняются вызовы, такие как территориальные споры, последствия климатических изменений и различия в уровне развития морской инфраструктуры между странами региона. В настоящем исследовании рассматриваются основные направления и результаты морского экономического сотрудничества Вьетнама с государствами АСЕАН в 1995–2024 годах, включая развитие портов, морской

транспорт, рыболовство, возобновляемую энергетику и механизмы региональной координации.

Объектом исследования является сотрудничество в сфере морской экономики между Социалистической Республикой Вьетнам и государствами-членами АСЕАН в период с 1995 по 2024 годы.

Предмет исследования включает основные направления, механизмы, формы и результаты морского экономического сотрудничества Вьетнама и стран АСЕАН, а также институциональные и правовые аспекты взаимодействия в рамках двусторонних и многосторонних форматов в указанный период.

Цель работы заключается в выявлении особенностей, анализе результатов и проблем морского экономического сотрудничества между Вьетнамом и странами АСЕАН, а также определении перспектив развития. Это также включает исследование роли Вьетнама в региональном морском взаимодействии для выработки политических рекомендаций по устойчивой стратегии АСЕАН.

Для достижения поставленной цели формулируются следующие **задачи исследования**:

- исследовать правовые, политические и стратегические основы морского экономического сотрудничества в рамках АСЕАН и проанализировать роль Вьетнама в этом процессе;
- провести анализ основных направлений сотрудничества, включая развитие морских портов, рыболовство и аквакультуру, морскую энергетику, морской туризм и охрану окружающей среды;
- оценить эффективность двусторонних, многосторонних и расширенных механизмов взаимодействия в морской сфере;
- выявить ключевые проблемы, вызовы и возможности развития морского экономического сотрудничества;
- разработать рекомендации и пути повышения эффективности сотрудничества между Вьетнамом и странами АСЕАН в ближайший период.

Теоретико-методологическая основа исследования базируется на положениях теории либерального институционализма и теории регионального сотрудничества, которые позволяют объяснить, почему страны АСЕАН, включая Вьетнам, придают приоритетное значение многосторонним форматам взаимодействия в морской сфере. В рамках исследования применяется системный подход к анализу взаимодействия государств АСЕАН в области морской экономики, а также используются как качественные, так и количественные методы для оценки развития морских портов, рыболовства, энергетики, туризма и охраны окружающей среды.

Научная новизна работы заключается в формировании целостного и системного представления о процессе морского экономического сотрудничества между Вьетнамом и АСЕАН за почти три десятилетия. Исследование охватывает как традиционные, так и новые направления взаимодействия – возобновляемые источники энергии морского происхождения, элементы круговой экономики, адаптацию к изменениям климата. Особое внимание уделяется перспективе создания Морской экономической зоны АСЕАН, в которой Вьетнам может выступать в качестве одного из лидеров, способствуя формированию региональной стратегии устойчивого развития в условиях глобализации и

геополитических изменений в Южно-Китайском море.

Исторический контекст формирования и основы содействия морскому экономическому сотрудничеству между Вьетнамом и АСЕАН

С момента официального вступления в АСЕАН в 1995 году Вьетнам начал новый этап региональной интеграции, особенно в области морского экономического сотрудничества [\[16, с. 15\]](#). Вступление в АСЕАН не только создало условия для доступа Вьетнама к многосторонним механизмам взаимодействия, но и способствовало освоению, развитию и эффективному управлению его морским экономическим потенциалом.

По состоянию на 2024 год АСЕАН представляет собой регион с населением около 680 миллионов человек и совокупным валовым внутренним продуктом около 3,8 триллиона долларов США (по данным официальной статистической платформы ASEANstats+) [\[6, с. 16\]](#). Морская экономика обеспечивает более 12 % общего ВВП объединения, а годовой объём производства морепродуктов в странах АСЕАН достигает почти 35 миллионов тонн, что составляет около 12 % от общемирового объёма (согласно отчёту Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), 2024) [\[6, с. 18\]](#). Страны АСЕАН, обладая береговой линией общей протяжённостью более 173 000 км, особенно такие, как Вьетнам, Индонезия, Филиппины и Таиланд, обладают значительным потенциалом для развития морской экономики [\[21, с. 101\]](#).

Вьетнам имеет явные преимущества в морской географии: его береговая линия составляет около 3260 км, а площадь исключительной экономической зоны – около 1,15 млн км² [\[2, с. 241\]](#). Эти условия создают благоприятные предпосылки для развития таких секторов, как добыча морепродуктов, нефтегазовая отрасль, морская ветроэнергетика, морской транспорт и туризм.

На первом этапе сотрудничества со странами АСЕАН (1995–2000 гг.) основное внимание уделялось созданию инфраструктуры морских портов, расширению логистических сетей и постепенному формированию устойчивого механизма управления рыболовством [\[13, с. 18\]](#). Подписание двусторонних соглашений в сфере рыболовства и организация совместного морского патрулирования между Вьетнамом и соседними странами, такими как Таиланд, Филиппины и Индонезия, способствовали снижению уровня незаконного промысла, устойчивой эксплуатации морских ресурсов и повышению эффективности региональной морской экономики [\[16, с. 18\]](#).

Правовая и политическая база служит прочной основой для развития морского экономического сотрудничества между Вьетнамом и странами АСЕАН. Подписанная в 2002 году Декларация о поведении сторон в Южно-Китайском море (DOC) стала важной вехой, в которой участники подтвердили приверженность нормам международного права, в частности Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS) [\[16, с. 20\]](#). Декларация создаёт правовые рамки для мирного урегулирования споров и развития сотрудничества в таких сферах, как морская безопасность, поисково-спасательные операции и охрана окружающей среды.

Принятый в 2007 году Устав АСЕАН формализовал принципы регионального сотрудничества, усилив координирующую роль объединения и обеспечив правовую основу для реализации инициатив в области морского развития [\[16, с. 21\]](#). Стратегические документы, такие как «Видение АСЕАН 2025» и «Генеральный план по взаимосвязанности АСЕАН 2025» (MPAC 2025), чётко определили приоритетные

направления – развитие инфраструктуры портов, логистики и устойчивой морской экономики на основе концепции «синего роста» [\[2, с. 248\]](#).

Вьетнам также активно формирует национальную правовую базу в соответствии с региональными процессами. Резолюция № 09-NQ/TW от 9 февраля 2007 года Центрального исполнительного комитета определила цель превращения Вьетнама в сильную морскую державу [\[8, с. 88\]](#). Эти задачи были конкретизированы в «Стратегии устойчивого развития морской экономики Вьетнама до 2030 года с видением до 2045 года» (утверждена в 2018 году) [\[8, с. 89\]](#). Вьетнам также разработал и принял ключевые нормативные акты, включая Морское право (2012), Закон о рыболовстве (в редакции 2017 года), а также Национальное морское пространственное планирование на 2021–2030 гг [\[8, с. 90\]](#). Эти документы закладывают основу для взаимодействия со странами АСЕАН в управлении смежными морскими акваториями, совместной эксплуатации ресурсов и сохранении морского биоразнообразия.

В условиях углубляющейся глобализации и вызовов ХХI века необходимость морского экономического сотрудничества между Вьетнамом и АСЕАН становится всё более актуальной. Одной из главных движущих сил выступает стремление к интеграции логистических и транспортных систем для стимулирования внутриполитической и международной торговли. По данным Азиатского банка развития (2023), логистические издержки в ряде стран АСЕАН составляют 16–20 % ВВП, что существенно снижает конкурентоспособность региона [\[2, с. 252\]](#). В этом контексте сотрудничество в создании интеллектуальных портов, развитии прибрежной инфраструктуры и транснациональных морских экономических коридоров представляет собой стратегическое направление, способное повысить эффективность цепочек поставок.

Кроме того, морское экономическое сотрудничество является важным инструментом поддержания мира и стабильности в регионе. В условиях сохраняющихся споров о суверенитете в Южно-Китайском море особое значение приобретают меры по укреплению доверия, такие как совместное патрулирование, обмен океанографическими данными и реализация совместных механизмов управления рыболовством, что способствует снижению напряжённости и защите интересов прибрежных государств [\[3, с. 10\]](#).

Наконец, вопросы охраны морской среды и реагирования на изменение климата становятся важными направлениями сотрудничества. Согласно отчёту Программы развития ООН (ПРООН) за 2023 год, АСЕАН – один из крупнейших источников пластиковых отходов в океане, причём около 80 % таких отходов поступает из пяти стран, включая Вьетнам [\[16, с. 23\]](#). В этой связи взаимодействие по созданию системы мониторинга, обмену технологиями переработки и реализации проектов «синей экономики» становится новой тенденцией партнёрства между Вьетнамом и АСЕАН в постпандемийный период [\[8, с. 101\]](#).

Основные направления морского экономического сотрудничества

Одним из приоритетных направлений морского экономического взаимодействия между Вьетнамом и странами АСЕАН является развитие морской инфраструктуры и портовой системы. С момента запуска инициативы Единого морского транспортного рынка (ASEAN Single Shipping Market) в 2017 году средняя стоимость морских перевозок в регионе снизилась на 20–30 %, что способствовало более эффективному перемещению товаров

внутри объединения и укреплению региональных логистических цепочек [20, с. 73]. Вьетнам активно участвует в данном процессе, модернизируя и расширяя портовую сеть, в том числе международный глубоководный порт Каймеп – Тхи Вай в провинции Бария – Вунгтау [1, с. 331]. К 2023 году этот порт достиг мощности более 7 миллионов ТЕУ (двадцатифутовых эквивалентов) в год и стал единственным во Вьетнаме, способным принимать сверхкрупные суда вместимостью более 18 000 ТЕУ [1, с. 332]. Порт напрямую связан с крупнейшими перевалочными хабами региона, такими как Сингапур, Порт-Кланг (Малайзия) и Лаем Чабанг (Таиланд) [1, с. 333].

В дополнение к этому были модернизированы прибрежные экономические коридоры, включая Южный экономический коридор (SEC), обеспечивающий трансграничную транспортную связь между Вьетнамом, Камбоджей и Таиландом, что дало новый импульс развитию торговли и интеграции [20, с. 75]. Вьетнам также укрепил партнёрство с Малайзией и Сингапуром в области морских перевозок, особенно по обмену данными, стандартизации процедур и оптимизации логистических цепочек, что повышает конкурентоспособность всего региона.

Другим важным направлением взаимодействия является сотрудничество в сфере добычи морских биоресурсов, рыболовства и аквакультуры. В настоящее время АСЕАН обеспечивает около 14,5 % мирового производства водных биоресурсов, при этом Индонезия, Вьетнам, Филиппины и Таиланд занимают ведущие позиции в этом секторе [6, с. 15]. Только Вьетнам в 2023 году произвёл более 5 миллионов тонн водных биоресурсов, став третьим крупнейшим производителем в регионе и внёс значительный вклад в экспорт сельскохозяйственной и рыбной продукции страны [9, с. 62].

Вьетнам придаёт особое значение борьбе с IUU, усилив координацию с другими странами АСЕАН, особенно с Филиппинами и Индонезией. Практикуются совместные межведомственные патрули, внедряются современные технологии наблюдения, включая автоматическую идентификационную спутниковую систему (AIS) и систему мониторинга рыболовных судов (VMS) [14, с. 22]. По данным Главного управления рыболовства, благодаря этим мерам ущерб от незаконного промысла в водах Вьетнама сократился на 15 % по сравнению с 2020 годом, что эквивалентно экономии около 1 миллиарда долларов США в год [6, с. 16]. Центр развития рыболовства Юго-Восточной Азии (SEAFDEC) оказывает техническую помощь в подготовке кадров, передаче устойчивых технологий и обмене данными [9, с. 63]. Показательным примером является двустороннее соглашение между Вьетнамом и Таиландом о мониторинге совместных рыболовных районов, подписанное в 2023 году [11, с. 30].

Одним из новых и перспективных направлений является развитие морской энергетики и зелёных технологий. По состоянию на 2024 год установленная мощность прибрежной ветроэнергетики Вьетнама достигла 2,8 ГВт, что составляет около 20 % совокупной установленной мощности ветроэнергетики АСЕАН [6, с. 18]. В рамках стратегии энергетического перехода и сокращения выбросов парниковых газов правительство Вьетнама ставит цель довести этот показатель до 7 ГВт к 2030 году [6, с. 19]. Также реализуются пилотные проекты по плавучей солнечной энергетике в прибрежных провинциях Бинь Тхуан, Нинь Тхуан и Бенче [9, с. 66]. Через Сеть зелёной энергетики АСЕАН (ASEAN Green Energy Network) Вьетнам сотрудничает с государствами-членами и внешними партнёрами, включая Японию, Южную Корею и ЕС, по вопросам передачи технологий орошения морской воды, утилизации пластиковых отходов и повышения

эффективности систем возобновляемой энергетики [\[12, с. 55\]](#). В прибрежных провинциях, таких как Камау, Канзё (г. Хошимин) и Куангнинь, реализуются научно-исследовательские проекты в области устойчивого управления морскими ресурсами, что способствует формированию современной модели морской экономики.

Значимым направлением взаимодействия является развитие морского и островного туризма, приносящего высокую добавленную стоимость. В 2024 году страны АСЕАН приняли свыше 170 миллионов иностранных туристов, при этом на морской туризм пришлось около 38 % совокупных доходов от туризма [\[6, с. 20\]](#). Вьетнам активно развивает прибрежные туристические маршруты, включая Халонг – Дананг – Нячанг – Фукуок, приняв более 22 миллионов иностранных туристов на побережье при среднем годовом темпе роста около 8 % [\[6, с. 21\]](#). Инициатива «Морской туризм АСЕАН» поддерживает формирование транснациональных морских маршрутов, предусматривающих заход круизных лайнеров в крупнейшие прибрежные города, такие как Дананг, Нячанг, Хошимин и Фукуок [\[11, с. 32\]](#). Вьетнам активно сотрудничает с Таиландом, Малайзией и Филиппинами в международной промоции морского туризма, участвуя в таких мероприятиях, как ITB Berlin (Германия), WTM London (Великобритания) и ASEAN Tourism Forum [\[6, с. 21\]](#).

Наконец, охрана морской среды и адаптация к изменению климата являются стратегическими направлениями долгосрочного взаимодействия. Страны АСЕАН обязались обеспечить охрану не менее 12 % морской акватории региона через создание и развитие сети морских охраняемых территорий (Marine Protected Areas – MPAs) [\[12, с. 56\]](#). С 2018 года программа ASEAN Ocean Plastic Partnership способствовала снижению объёмов пластиковых отходов в прибрежных зонах примерно на 35 %, особенно во Вьетнаме, Индонезии и на Филиппинах [\[12, с. 57\]](#). Кроме того, страны региона совместно развивают системы раннего предупреждения о штормах, приливных волнах и реализуют механизмы быстрой реакции на морские катастрофы [\[5, с. 210\]](#). Вьетнам в сотрудничестве с Таиландом и Малайзией также осуществляет проекты по восстановлению коралловых рифов и мангровых лесов, в частности в районах Ку Лао Чам (Куангнам), Камау и Фукуок [\[12, с. 58\]](#). Эти меры способствуют снижению засоленности почв, стабилизации прибрежных экосистем и сохранению морского биоразнообразия.

Механизмы и форумы морского экономического сотрудничества

В рамках морского экономического сотрудничества двусторонние механизмы между Вьетнамом и странами АСЕАН играют важную роль в решении конкретных задач и повышении эффективности практического взаимодействия. Показательным примером является сотрудничество между Вьетнамом и Индонезией – двумя странами с прилегающими морскими территориями, – которое осуществляется посредством совместных патрулей по борьбе с IUU в районах перекрытия морских границ [\[18, с. 35\]](#). Благодаря этим мероприятиям уровень нарушений в южной зоне Вьетнама снизился примерно на 20 % за последние пять лет, по данным Главного управления рыболовства Вьетнама и Министерства морских и рыболовных дел Индонезии (2024) [\[6, с. 17\]](#).

Кроме того, Вьетнам и Таиланд укрепляют сотрудничество по развитию портовой инфраструктуры и логистики [\[10, с. 90\]](#). Обе стороны реализуют проекты по развитию прибрежных экономических коридоров, а также продвигают развитие морского туризма между такими городами, как Хошимин – Паттайя и Фукуок – Пхукет [\[22, с. 92\]](#). Эти меры

способствуют не только развитию морской торговли, но и расширению рынков услуг и инвестиций.

На региональном уровне АСЕАН разработала ряд многосторонних механизмов для эффективной и инклюзивной координации морского экономического сотрудничества. Одним из ключевых является Рабочая группа по морскому транспорту (Maritime Transport Working Group – MTWG), которая играет важную роль в совершенствовании таможенных процедур и логистических процессов в морских портах региона [\[18, с. 38\]](#). Благодаря рекомендациям MTWG среднее время разгрузки контейнеров в портах АСЕАН сократилось с 15 часов в 2015 году до 10 часов в 2024 году, что повысило производительность и позволило бизнесу снизить издержки [\[6, с. 19\]](#).

Кроме того, Комитет по рыболовству АСЕАН совместно с SEAFDEC проводят многочисленные конференции, семинары и тренинги, направленные на повышение осведомлённости и квалификации в области устойчивого рыболовства [\[4, с. 65\]](#). Эти программы особенно полезны для рыболовов в прибрежных районах Вьетнама, а также для рыболовов в Таиланде и Камбодже, способствуя переходу к более ответственному ведению промысла.

Региональные морские форумы, такие как Морской форум АСЕАН (AMF) и Расширенный морской форум (EAMF), также играют значимую роль в укреплении сотрудничества в сфере морской безопасности, охраны морской среды и реагирования на нетрадиционные угрозы, такие как контрабанда, пиратство и загрязнение нефтью [\[10, с. 90\]](#). На ежегодных заседаниях этих форумов Вьетнам активно продвигает инициативы по расширению обмена океанографическими данными, организации совместных патрулей в морских зонах и разработке механизмов раннего оповещения [\[7, с. 92\]](#).

Кроме того, МРАС 2025 является важной рамкой экономического сотрудничества, акцентируя внимание на устойчивом развитии морской логистической инфраструктуры, привлечении инвестиций в «зелёные» порты, цифровизации морских перевозок и повышении потенциала управления портами в странах-участницах [\[18, с. 38\]](#).

АСЕАН в целом, и Вьетнам в частности, активно расширяют сотрудничество в морской экономике с внешними партнёрами с целью привлечения ресурсов и передовых технологий. В рамках формата АСЕАН+3 (Китай, Южная Корея и Япония) реализуется ряд программ по поддержке исследований и разработке офшорных возобновляемых источников энергии, обмену технологиями ветровой и плавучей солнечной энергетики, а также систем хранения энергии морского назначения [\[12, с. 59\]](#).

Так, Япония финансирует пилотный проект по строительству прибрежной ветровой электростанции во вьетнамской провинции Биньтхуан, первый этап которого планируется завершить к концу 2025 года [\[12, с. 60\]](#). Помимо этого, ЕС и США сотрудничают с АСЕАН в рамках проектов по охране морской среды, в частности по контролю за пластиковыми отходами и ликвидации загрязнения в дельтах рек и прибрежных районах [\[5, с. 222\]](#). Вьетнам уже получил выгоду от программ по передаче чистых технологий в области очистки сточных вод, повышения возможностей экологического мониторинга и развитию промышленности по переработке морского мусора.

Таким образом, активное участие Вьетнама в двусторонних, многосторонних и расширенных механизмах сотрудничества позволяет стране не только подтвердить свою проактивную роль в АСЕАН, но и эффективно использовать внешние ресурсы для

повышения потенциала в управлении, освоении и устойчивом развитии морской экономики. В условиях глобального перехода к «зелёной» экономике и борьбы с изменением климата эти механизмы выступают не только инструментами координации, но и стратегическими двигателями долгосрочного развития.

Достигнутые успехи, проблемы и перспективы развития

За почти три десятилетия сотрудничества (1995–2024 гг.) морское экономическое взаимодействие между Вьетнамом и странами АСЕАН достигло значительных успехов, способствовав укреплению роли региона в глобальных цепочках поставок. Одним из наиболее наглядных результатов стало то, что внутрирегиональные морские перевозки обеспечили более 72 % общего объёма торговли АСЕАН в 2024 году, по данным ASEANstats+ [\[19, с. 32\]](#). Это отражает высокую зависимость экономик региона от морской инфраструктуры.

Во Вьетнаме модернизация портовой инфраструктуры и развитие международной трансшипментной способности достигли значительных успехов. С 2018 года международный порт Каймеп – Тхи вай стал крупнейшим трансшипментным портом страны [\[15, с. 40\]](#). В 2024 году его мощность достигла 8,3 миллиона ТЕУ, при этом порт способен принимать контейнеровозы вместимостью до 21400 ТЕУ [\[19, с. 33\]](#). Он обслуживает не только внутренние потребности, но и играет ключевую роль в морских транспортных цепочках, связывающих АСЕАН с Северо-Восточной Азией и Европой [\[17, с. 12\]](#).

В сфере рыбного хозяйства экспорт вьетнамской продукции достиг 11,5 млрд долларов США в 2024 году, согласно данным Генеральной таможенной службы [\[6, с. 28\]](#). При этом доля стран АСЕАН составила почти 22 % от общего объёма – стабильный рост по сравнению с предыдущими годами [\[6, с. 29\]](#). Кроме того, Вьетнам занимает лидирующие позиции среди стран АСЕАН по борьбе с IUU, установив систему спутникового мониторинга судов (VMS) более чем на 95 % рыболовных судов длиной свыше 15 метров [\[19, с. 33\]](#). Также применяются стандарты управления водными биоресурсами в соответствии с рекомендациями ЕС и ФАО [\[19, с. 34\]](#). Совместные патрулирования с Индонезией, Филиппинами и Малайзией способствовали усилению контроля над морскими акваториями и значительному сокращению случаев незаконного промысла [\[19, с. 35\]](#).

Тем не менее морское экономическое сотрудничество сталкивается с серьёзными вызовами. Во-первых, споры о суверенитете в Южно-Китайском море остаются существенным препятствием для развития морского взаимодействия и создают значительные риски для безопасности на море [\[10, с. 95\]](#). Усиление напряжённости, связанное с так называемой «девятивицентрической линией» Китая, строительством и милитаризацией искусственных островов, а также участившимися инцидентами на море, подрывает стратегическое доверие между государствами-членами и осложняет выработку Кодекса поведения в Южно-Китайском море (СОС), переговоры по которому ведутся с 2002 года [\[3, с. 12\]](#). Эти действия также препятствуют реализации совместных проектов в таких сферах, как добыча ресурсов, рыболовство и охрана окружающей среды. В этом контексте Вьетнам неизменно играет активную роль в содействии диалогу, защите норм международного права, особенно UNCLOS, а также в продвижении свободы судоходства и укреплении региональной стабильности [\[3, с. 13\]](#).

Во-вторых, сохраняется значительное неравенство в уровне развития инфраструктуры и институциональных возможностей внутри АСЕАН. Сингапур и Малайзия располагают современными портами и высокоразвитой логистикой, тогда как такие страны, как Лаос, Камбоджа и Мьянма, испытывают нехватку ресурсов и затруднения в подключении к региональным морским транспортным системам, что ограничивает их потенциал интеграции в региональную экономику [\[17, с. 16\]](#). Кроме того, действующие внутренние механизмы финансирования, включая Фонд АСЕАН по морской инфраструктуре, недостаточны для привлечения инвестиций и оказания технической помощи менее развитым государствам [\[6, с. 29\]](#). Принцип консенсуса, лежащий в основе принятия решений в АСЕАН, нередко замедляет реализацию практических инициатив [\[15, с. 42\]](#).

В-третьих, изменение климата оказывает всё более серьёзное влияние на прибрежные районы. Согласно докладу Межправительственной группы экспертов по изменению климата (IPCC) за 2023 год, уровень моря в Юго-Восточной Азии повышается в среднем на 3–5 мм в год [\[12, с. 56\]](#). Это приводит к учащению наводнений в дельтах Меконга и Красной реки, эрозии побережий и засолению почв, что наносит ущерб портовой инфраструктуре, аквакультуре и условиям жизни прибрежного населения. Особенно уязвимыми оказываются районы южно-центрального побережья Вьетнама. Финансовые и институциональные ограничения в таких странах, как Камбоджа, Лаос и Мьянма, затрудняют реализацию эффективных климатических мер [\[17, с. 18\]](#).

Несмотря на эти вызовы, перспективы морского экономического сотрудничества между Вьетнамом и АСЕАН остаются положительными при условии, что государства-члены смогут преодолеть существующие барьеры. Одним из реалистичных направлений может стать создание «Морского экономического пространства АСЕАН» на основе современной, взаимосвязанной и устойчивой инфраструктуры, интегрированной через ключевые прибрежные коридоры – Восточно-Западный (EWEC), Северо-Южный (NSEC) и Южный экономический коридор (SEC) [\[17, с. 19\]](#). Это позволит эффективно объединить порты, логистические узлы, морские кластеры и научные учреждения, повышая конкурентоспособность региона.

Для Вьетнама важно продолжать совершенствование морской политики, включая актуализацию правовой базы, развитие интеллектуальной портовой инфраструктуры и внедрение устойчивых технологий. Особое внимание следует уделить адаптации к изменению климата – укреплению берегов, строительству волноломов и дренажных систем в дельтах. Вьетнам может выступить инициатором создания «Сети мониторинга морской среды АСЕАН» и продвижения моделей циркулярной экономики, включая переработку морского пластика, устойчивую аквакультуру и развитие морской ветроэнергетики [\[12, с. 59\]](#).

Также представляется целесообразным создание во Вьетнаме «Центра морских исследований АСЕАН» с фокусом на глубоководные технологии, дистанционный мониторинг и применение искусственного интеллекта в логистике [\[12, с. 60\]](#). Разработка цифровой платформы для обмена морскими данными повысит эффективность раннего оповещения о стихийных бедствиях и управления морскими перевозками.

С учётом возрастающей роли Вьетнама в региональных делах, стране следует продвигать устойчивые инициативы. Ежегодные мероприятия – «Форум по морской экономике АСЕАН», «Диалог по морским вопросам АСЕАН+3» и «Совещание министров морской экономики» – могут стать важными площадками для координации политики, особенно при

наличии политической воли и институциональной поддержки [\[17, с. 20\]](#). Кроме того, инициатива по созданию «Сети зелёных портов АСЕАН» с акцентом на экологически чистое топливо и интеллектуальные энергосистемы поможет укрепить устойчивость всей морской экономики региона [\[12, с. 53\]](#). Эти усилия будут способствовать не только углублению сотрудничества, но и устойчивому, мирному и инклюзивному развитию морской экономики в регионе.

Заключение

С 1995 по 2024 год морское экономическое сотрудничество между Вьетнамом и странами АСЕАН достигло значимых достижений, способствовавших укреплению позиции региона в глобальных цепочках добавленной стоимости и повышению эффективности морской экономики каждой из стран-участниц. Ключевые направления сотрудничества, такие как развитие портовой инфраструктуры, морских перевозок, добычи и аквакультуры, возобновляемой энергетики, морского туризма и охраны окружающей среды, убедительно подтвердили стратегическую взаимосвязь между Вьетнамом и АСЕАН, а также продемонстрировали значительный потенциал региона для устойчивого и всестороннего развития морской экономики.

Вьетнам проявил активную и конструктивную роль в продвижении совместных инициатив – от строительства современных морских портов и борьбы с IUU до перехода к экологически устойчивому развитию и охраны морских экосистем. Посредством двустороннего, многостороннего и расширенного сотрудничества с внешними партнёрами Вьетнам и весь регион постепенно формируют эффективную, глубокую и стратегически ориентированную систему морского взаимодействия.

Тем не менее, по-прежнему сохраняются серьёзные вызовы, включая территориальные споры в Южно-Китайском море, значительный разрыв в уровне развития и инфраструктуры между странами, негативные последствия изменения климата, а также ограничения финансовых ресурсов и правовой базы. Это требует от стран АСЕАН, включая Вьетнам, дальнейшего институционального совершенствования, усиления координации политик, продвижения инноваций и обмена технологиями в сфере морской экономики.

В условиях углубляющейся глобализации и нарастающей тенденции к экологическому переходу морское экономическое сотрудничество становится не только стратегическим выбором, но и важным фактором укрепления позиций АСЕАН на мировой арене. Обладая почти тридцатилетним опытом интеграции, Вьетнам способен и в дальнейшем играть ключевую роль в формировании современного, устойчивого, безопасного и процветающего морского экономического сообщества АСЕАН в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Библиография

1. Chen Y. The Role of Transportation Connectivity in Vietnam's Trade with ASEAN Countries // Journal of Infrastructure, Policy and Development. 2024. Vol. 10. No. 12. P. 331-350.
2. Le T. A. The Role of Transportation Connectivity in Vietnam's Trade with ASEAN Countries // Journal of Infrastructure, Policy and Development. 2024. Vol. 8. No. 11. P. 241-258.
3. Nguyen A. D. Challenges for Vietnam in Protecting South China Sea Sovereignty and Regional Cooperation // Cogent Social Sciences. 2024. Vol. 10. No. 1. P. 1-18.
4. Pham T. H. ASEAN's Economic Governance Framework and Vietnam's Maritime Integration // ASEAN Economic Bulletin. 2023. Vol. 40. No. 1. P. 65-82.
5. Suharman Y., Karo S. M. The Effectiveness of ASEAN Cooperation in Marine Environmental

- Protection in South China Sea // Jurnal Hubungan Internasional. 2022. Vol. 10. No. 3. P. 210-225.
6. Tanaka H. Prospects for Maritime Economic Integration in Southeast Asia: The Role of Vietnam // Journal of Asia-Pacific Integration. 2025. Vol. 5. No. 1. P. 14-29.
7. Vu M. P. Vietnam Seeks Safer Maritime Security Partnerships // East Asia Forum. 2023. Vol. 17. No. 3. P. 91-104.
8. Алексеева Т. А. Региональная интеграция в Юго-Восточной Азии: роль Вьетнама в рамках АСЕАН // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. 2021. № 2. С. 88-101.
9. До Хунг Вьет. Активизация экономического, торгового и инвестиционного сотрудничества по морю в рамках АСЕАН // Вьетнамское право. 2024. № 4. С. 60-68.
10. Захаров М. Ю. Многосторонние институты в Юго-Восточной Азии: механизмы регионального сотрудничества // Международное право и международные организации. 2020. № 6. С. 88-100.
11. Козлов С. И. Морская экономика и сотрудничество в области морских ресурсов в АСЕАН // Морская политика и экономика. 2022. № 2. С. 30-44.
12. Ле Нгок Тuan. Морское зеленое экономическое сотрудничество и зеленый переход в АСЕАН – вызовы и возможности // Окружающая среда и развитие. 2024. № 3. С. 55-63.
13. Лебедева Т. В. Энергетические и рыбохозяйственные проекты во взаимодействии стран АСЕАН и Вьетнама // Вестник экономической науки. 2023. № 1. С. 15-28.
14. Лыонг Хоанг Тхай. Сотрудничество в области рыболовства и морской торговли между Вьетнамом и АСЕАН // Международная экономика. 2022. № 7. С. 21-29.
15. Михайлов И. В. Итоги и перспективы развития экономического сотрудничества между Вьетнамом и АСЕАН в морской сфере // Экономика региона. 2023. № 3. С. 40-55.
16. Нгуен Куок Вьет. Процесс интеграции во внутриаисановскую систему и механизмы морского экономического сотрудничества Вьетнама с другими странами АСЕАН // Меконг АСЕАН. 2024. № 6. С. 15-24.
17. Нгуен Тхи Тхань. Перспективы развития морского экономического сотрудничества АСЕАН до 2030 года // Морская стратегия. 2023. № 8. С. 12-20.
18. Нгуен Хай Данг. Форум морского сотрудничества АСЕАН и роль Вьетнама // Исследования Юго-Восточной Азии. 2025. № 2. С. 34-42.
19. Фам Куанг Винь. Достижения морского экономического сотрудничества Вьетнама и АСЕАН: взгляд через призму торговли и инвестиций // Экономика и международное сотрудничество. 2024. № 5. С. 32-40.
20. Чан Куок Ань. Морские перевозки и логистика между Вьетнамом и АСЕАН: современное состояние и тенденции // Транспорт. 2023. № 10. С. 73-81.
21. Чан Тхи Минь Хань. Влияние соглашений о свободной торговле АСЕАН на морское экономическое сотрудничество Вьетнама // Экспорт, импорт и развитие. 2023. № 11. С. 101-110.
22. Чыонг Хонг By. Механизмы диалога АСЕАН и морская интеграция региона // Дипломатия и интеграция. 2022. № 6. С. 92-100.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования в рецензируемом исследовании выступают основные направления, механизмы, формы и результаты морского экономического сотрудничества Вьетнама и стран Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, а также

институциональные и правовые аспекты взаимодействия в рамках двусторонних и многосторонних форматов в период с 1995 по 2024 год.

Методология исследования опирается на теорию либерального институционализма, базируется на применении междисциплинарного подхода, сочетающего элементы экономики, политологии и международных отношений с использованием методов системного анализа, качественных и количественные методов сравнения.

Актуальность работы обусловлена возрастающей ролью морского экономического сотрудничества в процессах региональной интеграции и устойчивого развития в Юго-Восточной Азии.

Заявленная авторами научная новизна работы состоит в формировании целостного и системного представления о процессе морского экономического сотрудничества между Вьетнамом и АСЕАН за почти три десятилетия.

Структурно в работе выделены следующие озаглавленные разделы и подразделы: Введение, Исторический контекст формирования и основы содействия морскому экономическому сотрудничеству между Вьетнамом и АСЕАН, Основные направления морского экономического сотрудничества, Механизмы и форумы морского экономического сотрудничества, Достигнутые успехи, проблемы и перспективы развития, Заключение и Библиография.

В публикации рассматривается следующие направления взаимодействия Вьетнама и АСЕАН: развитие портовой инфраструктуры, рыболовства, возобновляемой энергетики, морского туризма и охраны окружающей среды. Автор также рассматривает институциональные и правовые аспекты сотрудничества, включая роль Вьетнама в региональных инициативах. Особое внимание уделяется перспективе создания Морской экономической зоны АСЕАН, в которой Вьетнам может выступать в качестве одного из лидеров, способствуя формированию региональной стратегии устойчивого развития в условиях глобализации и геополитических изменений в Южно-Китайском море. К достоинствам работы следует отнести наличие обоснования актуальности исследования, формулировок его цели и задач, предмета и объекта исследования, научной новизны и значимости. Авторы приходят к заключению, что с 1995 по 2024 год морское экономическое сотрудничество между Вьетнамом и странами АСЕАН достигло значимых достижений, способствовавших укреплению позиции региона в глобальных цепочках добавленной стоимости и повышению эффективности морской экономики каждой из стран-участниц, но по-прежнему сохраняются серьёзные вызовы, включая территориальные споры в Южно-Китайском море, значительный разрыв в уровне развития и инфраструктуры между странами, негативные последствия изменения климата, а также ограничения финансовых ресурсов и правовой базы, что требует от стран АСЕАН, включая Вьетнам, дальнейшего институционального совершенствования, усиления координации политик, продвижения инноваций и обмена технологиями в сфере морской экономики.

Библиографический список включает 22 источника – научные публикации иностранных и российских авторов по рассматриваемой теме на русском и английском языках в зарубежных и отечественных журналах. В тексте публикации имеются адресные ссылки к списку литературы, подтверждающие наличие апелляции к оппонентам.

Тема статьи актуальна, материал соответствует тематике журнала «Международные отношения», отражает результаты проведенного исследования, может вызвать интерес у читателей, рекомендуется к опубликованию.