

РАЗВИТИЕ ИНДУСТРИАЛЬНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА СО СТРАНАМИ АСЕАН



ЛОГИСТИЧЕСКАЯ
КОМПАНИЯ
РОСАТОМ



ЦЕНТР ПО ВНЕШНЕЙ
ТОРГОВЛЕ
МИНПРОМТОРГ РОССИИ

Совместный аналитический доклад Транспортной группы FESCO
и Центра по внешней торговле при Минпромторге России

2025 г.

Содержание

Перейти	Приветствие	2
Перейти	1. Обзор состояния экономики и уровня промышленного развития стран АСЕАН	4
Перейти	2. Анализ внешнеторговых потоков АСЕАН	13
Перейти	3. Анализ внешнеторговых потоков РФ – АСЕАН	25
Перейти	4. Определение перспективных направлений сотрудничества	31
Перейти	5. Торгово-промышленная инфраструктура стран АСЕАН	71
Перейти	6. Комплексное управление внешнеторговыми цепями поставок	97
Перейти	6.1. Мультимодальные узлы вдоль международных транспортных коридоров как фактор увеличения товарооборота	98
Перейти	6.2. Взаимодействие отраслей промышленности с транспортно-логистической инфраструктурой: промышленная и аграрная логистика	109
Перейти	6.3. Финансовая инфраструктура как основа для устойчивого развития индустриально-логистического сотрудничества	124
Перейти	Приложение	141
Перейти	Заключение	154
Перейти	Контакты	158

Приветствие



Российская Федерация последовательно работает над развитием внешнеторговых отношений с дружественными странами, ключевыми партнерами в разных странах мира, а также диверсификацией экспортной и импортной географии.

АСЕАН – перспективный, динамично развивающийся регион, в сотрудничестве с которым видится существенный потенциал для российских предприятий.

Данный доклад нацелен на то, чтобы показать отечественному бизнесу возможные ниши для развития сотрудничества с АСЕАН, рассказать о практических аспектах работы с регионом.

Рассчитываю, что эта информация внесет ощутимый вклад в развитие торговых отношений между Россией и всеми странами АСЕАН.

Константин Ким
Директор
Центра по внешней торговле
при Минпромторге России



Сегодня Транспортная группа FESCO видит своей задачей создание устойчивых транспортных коридоров между Россией и странами АСЕАН. Смена глобальных ориентиров сделала очевидным, что России необходима суверенная логистика. Мы последовательно расширяем линейку сервисов, развиваем существующие и открываем новые контейнерные линии, уделяем особое внимание цифровизации процессов и надёжности поставок.

В докладе обозначены ключевые направления взаимодействия между нашими странами в области торговли и транспортной связанности. Уверен, что представленная информация будет полезна для российских компаний, заинтересованных в работе с рынками АСЕАН, и послужит дополнительным импульсом для укрепления наших связей.

Герман Маслов
Заместитель генерального директора
по линейно-логистическому дивизиону
ТГ FESCO

Введение

Внешняя торговля Российской Федерации проходит через период трансформации, обусловленный внешними ограничениями и возникшими в следствие них задачами по переориентации и диверсификации торговых потоков. На протяжении последних нескольких лет при активном взаимодействии государства и бизнеса осуществляется разворот на Восток, российские предприятия успешно находят себе партнеров в области экспорта и импорта. Все это происходит на фоне общей дестабилизации мировой торговли, повышения уровня непредсказуемости и неопределенности в мировых торговых процессах.

Международный фон делает актуальной необходимость поиска новых точек роста, новых ниш, выстраивания перспективных и долгосрочных стратегических партнерств.

В таких условиях страны Ассоциации государств Юго-Восточной Азии являются органичными партнерами нашей страны в рамках реализации стратегии по развороту на Восток.

Настоящий аналитический доклад нацелен на решение следующих задач:

- " Определение потенциала сотрудничества России с АСЕАН исходя из уровня экономического и промышленного развития стран-членов, а также конкретных перспективных ниш для отечественного бизнеса.
- " Выявление ключевых факторов, оказывающих влияние на реализацию потенциала торговой и промышленной кооперации России и АСЕАН.
- " Обзор логистической инфраструктуры и сервисов стран региона.
- " Анализ финансовой и банковской инфраструктуры.
- " Подготовка набора практических сведений и рекомендаций.

Приведенная информация и аналитика призваны устранить сложности, связанные с нехваткой информации по зарубежным рынкам и преобладающим там тенденциям, оказать практическую помощь бизнесу и государству. Содержащиеся в докладе сведения помогут предприятиям расставить приоритеты, эффективно планировать и осуществлять свою внешнеторговую деятельность, а государственным органам и участникам инфраструктуры поддержки принимать обоснованные решения по вопросам внешнеторговой политики и инструментов содействия предприятиям.

1

Обзор состояния экономики и уровня промышленного развития стран АСЕАН

Десять стран-участниц АСЕАН образуют один из наиболее крупных и успешно развивающихся экономических блоков. Здесь проживает 677 млн человек – более 8% населения мира. Суммарный ВВП стран АСЕАН оценивается по состоянию на 2024 год в 12,3 трлн долл. (по паритетам покупательной способности валют), что составляет 6,2% мирового ВВП. Для сравнения: ВВП России в 2024 году – 6,9 трлн долл., или 3,5% от мирового. Примерно такая же доля приходилась на страны АСЕАН еще в 1990 году – 3,4%.

Сегодня экономики АСЕАН демонстрируют высокие по мировым меркам макроэкономические показатели и устойчивый экономический рост. С 2010 года среднегодовой прирост ВВП (по паритетам покупательной способности валют, в постоянных ценах) в среднем по десяти странам Ассоциации составил 4,3%. По этому показателю они опережают США, страны ЕС, Японию, но уступают Китаю и Индии. Значительная и быстро растущая численность населения, наполовину состоящего из лиц моложе 30 лет, – считающаяся сильной стороной экономик АСЕАН – в то же время обуславливает более скромные результаты экономического роста в пересчете на душу населения. Так, средневзвешенный по странам АСЕАН размер подушевого ВВП (по паритетам покупательной способности валют) оценивается в 2024 году на уровне 17,6 тыс. долл., что составляет лишь 21% от аналогичного показателя по США, 28% – ЕС, 37% – России и 65% – Китая.

Тем не менее, такие крупные и густонаселенные страны АСЕАН, как Индонезия, Малайзия и Таиланд сегодня входят в число стран с уровнем подушевого национального дохода выше среднего (upper middle income economies) по классификации Всемирного банка. К ним вплотную приближается Вьетнам, который, наряду с Филиппинами, Камбоджей, Лаосом и Мьянмой, пока относится к странам с доходом ниже среднего (lower middle income economies). Сингапур и Бруней уже давно вошли в группу стран с высоким уровнем дохода (high income economies).

Основные показатели, характеризующие экономический потенциал стран-участниц АСЕАН по состоянию на 2023 год

	Площадь, кв.км	Численность населения тыс. чел	ВВП (по обм. курсам валют), млрд долл. США	ВВП (по ППС валют), млрд долл.	ВВП на душу населения (по обм. курсам валют) тыс. долл. США	ВВП на душу населения (по ППС валют), тыс. долл.	Уровень безработицы, %	Инфляция, %
Бруней	5 765	451	15,1	39,0	33,5	85,0	5,2	0,4
Вьетнам	331 344	100 309	429,5	1 508,7	4,3	15,0	2,3	3,3
Индонезия	1 892 410	278 696	1 371,1	4 334,7	4,9	15,4	5,3	3,6
Камбоджа	181 035	17 092	42,0	129,5	2,5	7,4	1,0	2,1
Лаос	236 800	7 546	14,2	71,2	1,9	9,3	2,4	31,2
Малайзия	330 411	33 380	396,3	1 279,2	11,9	36,4	3,4	2,5
Мьянма	676 577	56 243	64,4	322,3	1,1	6,0	2,5	22,0
Сингапур	734	5 918	501,3	850,9	84,7	143,8	2,7	4,8
Таиланд	497 407	65 084	514,9	1 686,4	7,4	23,5	1,0	1,2
Филиппины	300 000	111 912	437,2	1 262,2	3,9	11,0	4,6	6,0

Источник: ASEAN Statistics Web Portal; World Bank, World Development Indicators.

Путь к успешной реализации догоняющего развития на пространстве региона Юго-Восточной Азии был непростым. Страны-основатели АСЕАН имели разное колониальное наследие, были вовлечены в длительные территориальные споры, а в субрегионе Индокитая десятилетиями продолжались кровопролитные военные конфликты. Между «старыми» (Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины) и «новыми» (Вьетнам, Камбоджа, Лаос, Мьянма) членами АСЕАН долгое время проходила идеологическая граница: первые ориентировались на принципы рыночной экономики и в основном японскую высокоскоростную модель развития, вторые – на построение собственных моделей социализма с опорой на централизованно планируемую, государственно-распределительную экономику.

Пять стран, объединившихся в 1967 году в составе АСЕАН, уже к началу 1990-х годов достигли впечатляющих успехов в модернизации своих экономик. Будучи неотъемлемой частью того, что Всемирный банк назвал «Восточноазиатским экономическим чудом», они стали известны как «новые индустриальные страны» Азии. Они практиковали прагматичное сочетание импортзамещающей и экспорториентированной индустриализации при активном государственном регулировании, которое, в частности, выразилось в получившем широкое распространение индикативном планировании.

Процессы индустриализации и сервисизации экономик первых членов АСЕАН обусловили существенные изменения в структуре валового производства: до начала-середины 2000-х годов удельный вес создаваемой добавленной стоимости в основном перераспределялся от сельскохозяйственного сектора в пользу обрабатывающей промышленности, а затем – от обрабатывающей промышленности в сферу услуг. Так, доля обрабатывающей промышленности в ВВП повысилась в 1965-2002 годах в Индонезии с 10% до 25%, в Малайзии с 12% до 31%, в Таиланде с 16% до 34%, а затем стала сокращаться – до 19% в Индонезии, 23% в Малайзии и 25% в Таиланде к 2023 году. В то же время удельный вес сельскохозяйственного сектора сократился в 1965-2002 годах в ВВП Индонезии с 45% до 18%, в Малайзии с 29% до 9%, в Таиланде с 26% до 9%. К 2023 году сфера услуг стала генерировать более половины ВВП Малайзии и Таиланда – соответственно, 53% и 58%) и 43% ВВП Индонезии.

Эволюция структуры валовой добавленной стоимости отдельных стран-участниц АСЕАН в разрезе основных секторов экономики, в % от ВВП



В странах Индокитая (не включая Таиланд) рыночные реформы, запустившие модернизацию и рост экономики, начались во второй половине 1980-х годов. Во Вьетнаме в 1986 году был инициирован комплекс преобразований по обновлению экономики («Дой Мой»), в Лаосе – введен «Новый экономический механизм», предполагавшие постепенное дерегулирование экономики, перевод на частнопредпринимательскую основу государственных предприятий, введение единого реалистичного курса национальной валюты, либерализацию внешнеторгового и инвестиционного режима, обеспечение финансовой дисциплины. Во второй половине 1980-х годов проводилась выборочная либерализация экономики в Мьянме. В Камбодже аналогичные экономические преобразования стартовали позже – в 1993 году, после проведения всеобщих выборов при содействии ООН.

Новые страны-участницы АСЕАН встали на путь трансформации своих экономик позже, чем страны-основатели Ассоциации, но некоторые из них двигаются по этому пути быстрее. Например, в ВВП Вьетнама доля сельского хозяйства сократилась с 39% в 1990 году до 23% в 2002 году и 12% в 2023 году. Доля обрабатывающей промышленности увеличилась в те же периоды с 12% до 21% и 24%.

Более масштабная трансформация произошла в структуре занятости, состоявшая в перемещении рабочей силы из сельского хозяйства в более производительные отрасли – обрабатывающую промышленность и сферу услуг. Удельный вес занятых в аграрном секторе понизился в период 1965-2023 годов с 71% до 29% в Индонезии, с 59% до 10% в Малайзии, 58% до 22% на Филиппинах и 82% до 30% в Таиланде. Основным работодателем стала сфера услуг, в которой в Индонезии по состоянию на 2023 год занято 49% рабочей силы, в Малайзии – 62%, на Филиппинах – 59%, в Таиланде – 48%. При этом в Мьянме в 2023 году в аграрном секторе еще занято 45%, а в Лаосе – 70% работающего населения.

В структуре производства обрабатывающих отраслей промышленности в АСЕАН наблюдается следующая специализация. Сингапур, Малайзия и Вьетнам сделали ставку на электронную промышленность, включая производство компьютеров, электронных компонентов, приборов, контрольно-измерительной аппаратуры и оптических изделий.

Структура валовой добавленной стоимости по отдельным видам экономической деятельности (отраслям) обрабатывающей промышленности отдельных стран-участниц АСЕАН

	Вьетнам	Индонезия	Малайзия	Сингапур	Таиланд	Филиппины
	2022	2023	2024	2022	2021	2024
Добавленная стоимость отраслей обрабатывающей промышленности, 2023 год, млрд долл. США	104,9	256,0	92,0	85,8	128,9	70,9
Структура валовой добавленной стоимости по видам экономической деятельности обрабатывающей промышленности, в % к итогу						
Производство пищевых продуктов, напитков и табачных изделий	11,5	38,9	13,6	3,4	17,5	59,0
Производство текстильных изделий, одежды, кожи, изделий из кожи	14,5	6,5	1,6	0,1	3,1	2,3
Обработка древесины и производство изделий из дерева, кроме мебели	2,4	2,1	2,0	0,1	1,1	0,6
Производство бумаги и бумажных изделий	2,0	3,6 ¹	1,6	0,2	2,3	0,7
Деятельность полиграфическая и копирование носителей информации	0,7	...	1,1	0,4	0,6	0,9
Производство кокса и нефтепродуктов	4,2	10,3	13,1	5,4	14,8	3,6
Производство химических веществ и химических продуктов	4,1	9,4 ²	9,5 ²	10,4	7,5	11,1
Производство лекарственных средств и материалов применяемых в медицинских целях и ветеринарии	0,8	...	...	6,5	0,6	1,0
Производство резиновых и пластмассовых изделий	4,6	2,2	6,4	0,7	8,7	0,9
Производство прочей неметаллической минеральной продукции	4,3	2,5	2,9	0,3	3,7	2,0
Производство металлургическое	6,3	5,0	3,0	0,2	6,1	1,6
Производство готовых металлических изделий (кроме машин и оборудования)	5,2	2,2	4,8	1,9	4,8	0,7
Производство компьютеров, электронной и оптических изделий	22,6	1,8	25,7	49,9	8,6	9,1
Производство электрического оборудования	4,4	4,4	2,5	0,8	3,0	1,4
Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки	1,4	1,4	2,6	10,4	3,7	1,2
Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов	2,8	8,0 ³	7,2 ³	0,3	9,4	1,4 ³
Производство прочих транспортных средств и оборудования	1,8	...	...	4,5	0,5	...

	Вьетнам 2022	Индонезия 2023	Малайзия 2024	Сингапур 2022	Таиланд 2021	Филиппины 2024
Производство мебели	3,5	1,1	1,2	0,2	0,7	0,5
Производство прочих готовых изделий	2,2	0,6	1,2 ⁴	4,1	2,8	1,8 ⁴
Ремонт и монтаж машин и оборудования	0,7	0,0	..	0,2	0,7	..
Все отрасли обрабатывающей промышленности	100	100	100	100	100	100

Примечания: 1 – включая полиграфическую деятельность; 2 – включая производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях и ветеринарии; 3 – включая производство прочих транспортных средств и оборудования; 4 – включая ремонт и монтаж машин и оборудования.

Источники: национальные статистические ведомства стран АСЕАН, UNIDO Statistics Portal.

В Сингапуре на эту отрасль приходится 50% всей добавленной стоимости, созданной в обрабатывающей промышленности, в Малайзии – 26%, во Вьетнаме – 23%. В Индонезии, Таиланде, Филиппинах, Лаосе и Мьянме преобладает производство пищевых продуктов, напитков и табачных изделий, что отражает либо значительный объем внутреннего рынка этих товаров, либо тесную связь с еще значительным по размерам аграрным сектором. Доля этой отрасли в добавленной стоимости обрабатывающей промышленности составляет 39% в Индонезии, 17% в Таиланде, 59% на Филиппинах, до 40% в Лаосе и до 30% в Мьянме. В Камбодже доминируют отрасли легкой промышленности (производство текстильных тканей, одежды, обуви – 75%), в Брунее – производство нефтепродуктов (90%). Наиболее диверсифицированной является обрабатывающая промышленность Таиланда: помимо продовольственной индустрии, 15% создаваемой добавленной стоимости приходится на производство нефтепродуктов, по 9% – на производство автомобилей, пластмассовых и резиновых изделий, компьютеров и прочей продукции электронной промышленности.

Будучи составной частью «Азиатской фабрики», страны АСЕАН эффективно используют сложившиеся конкурентные преимущества и достигают лидерства в производстве отдельных товаров.

Так, Сингапур специализируется на передовых производственных технологиях, включая робототехнику, биотехнологии и точное машиностроение. Страна является региональным центром НИОКР и инноваций, стимулируя переход региона к «Индустрии 4.0».

Малайзия зарекомендовала себя как крупный игрок в сфере высокотехнологичного производства, особенно в сфере полупроводников и электроники. Развитая инфраструктура страны, благоприятная деловая среда и квалифицированная рабочая сила делают ее ключевым звеном в глобальных цепочках отдельных технологически емких производств.

Индонезия, крупнейшая экономика Юго-Восточной Азии, является лидером в области автомобилестроения и текстильного производства. Правительственная инициатива «К Индонезии 4.0» направлена на позиционирование страны как глобального центра автомобилестроения, особенно в сфере электромобилей. В Индонезии также имеется обширный и хорошо развитый сегмент производств, основанных на использовании природных ресурсов, включая производство пальмового масла, нефтепродуктов и металлургию.

Филиппины известны сборкой электроники и судостроением. Эти отрасли промышленности пользуются мощной государственной поддержкой, а благодаря росту иностранных инвестиций страна усиливает свою роль в таких секторах, как аэрокосмическая промышленность и производство медицинских приборов.

Вьетнам стал мировым центром производства электроники, во многом благодаря инвестициям таких технологических гигантов, как Samsung, Intel и Foxconn. Страна также является крупным игроком в текстильной и швейной промышленности, входя в число крупнейших мировых экспортеров товаров легкой промышленности. Правительство предпринимает стратегические шаги по повышению квалификации рабочей силы, чтобы подготовить ее к использованию передовых производственных технологий.

2

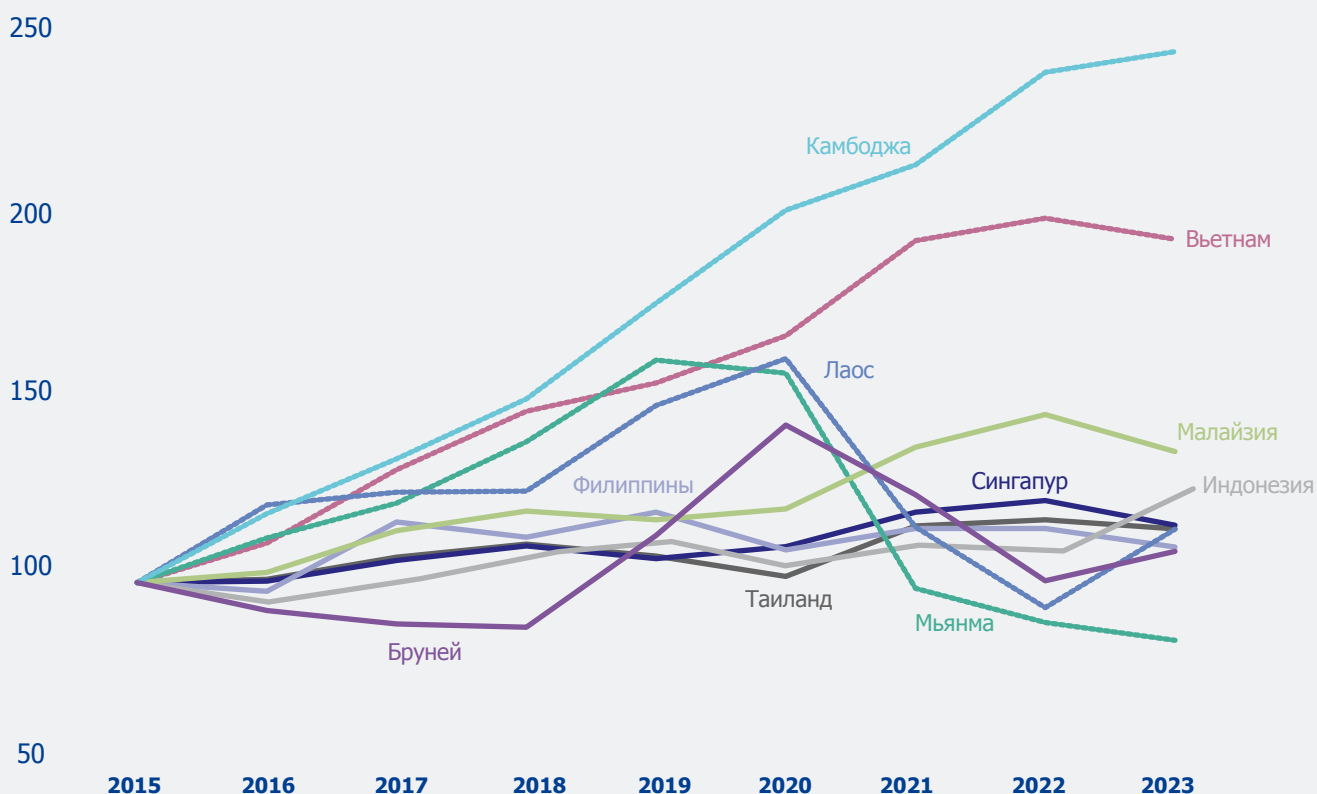
Анализ внешнеторговых потоков АСЕАН

Важным фактором ускорения экономического роста на пространстве АСЕАН стала опора на экспорториентированную модель индустриализации. Ее конкретными результатами стали высокие на общем фоне как развитых, так и развивающихся стран темпы увеличения объемов экспорта, стремительная трансформация его структуры. Такие масштабные структурные сдвиги за сравнительно небольшой временной промежуток стали возможны во многом благодаря целенаправленной государственной политике по формированию современных высокотехнологичных сегментов обрабатывающей промышленности, привлечению экспорториентированных инвестиций, созданию специальных условий для деятельности иностранных ТНК (технопарки, экспортно-производственные зоны, пакеты налоговых льгот и т.д.), иногда – адресной работе с крупнейшими американскими и японскими ТНК.

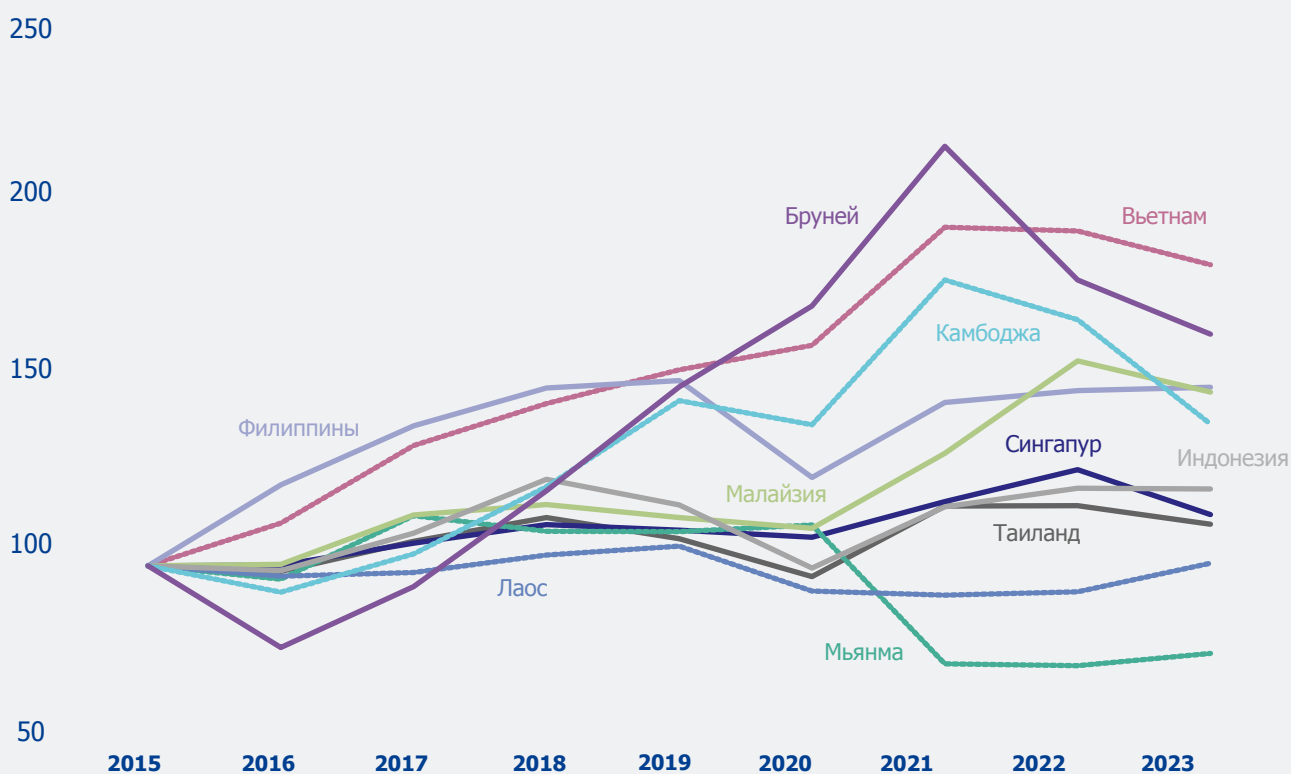
Пик экспортной активности стран АСЕАН пришелся на 1990-е годы: среднегодовой темп прироста стоимостного объема экспорта товаров в этот период в большинстве из них исчислялся двузначными числами – от 12% в Малайзии до 25% в Камбодже. В Индонезии, Сингапуре и Таиланде он оказался немного ниже 10% и только в Брунее едва превысил нулевую отметку. Финансово-экономические кризисы 1997-1998 и 2008-2009 годов несколько охладили экономику «старых» членов АСЕАН: с 2010 года темп прироста их экспорта в среднем не превышал 4% в год. Высокую динамику экспорта сохранили только «новые» члены АСЕАН: Вьетнам (15% в среднем в год в 2010-2020 гг.), Лаос (12%), Камбоджа (11%), Мьянма (8%).

Поскольку экспорт стран АСЕАН увеличивался опережающими темпами по отношению к среднемировому уровню, заметно увеличилась их доля в совокупном мировом экспорте: с 2% в 1970 году до 6,7% в 2000 и 7,6% в 2023 году.

ИНДЕКС ФИЗИЧЕСКОГО ОБЪЕМА ЭКСПОРТА СТРАН АСЕАН В 2015-2023 ГОДАХ (2015 = 100)



ИНДЕКС ФИЗИЧЕСКОГО ОБЪЕМА ИМПОРТА СТРАН АСЕАН В 2015-2023 ГОДАХ (2015 = 100)



Результатом быстрой модернизации экономик первых пяти членов АСЕАН стали коренные сдвиги в товарной структуре их экспорта. Не считая Сингапура, к моменту основания Ассоциации в 1967 году все они были экспортерами преимущественно сельскохозяйственных сырьевых и продовольственных товаров – на них приходилось от 52% в Индонезии до 79% на Филиппинах, в то время как готовые изделия (продукция обрабатывающей промышленности, кроме продовольствия, топлива и продукции металлургии) занимали в совокупном экспорте лишь от 2% (Индонезия) до 6% (Филиппины). В Сингапуре в силу ограниченности, или, точнее сказать, отсутствия природных ресурсов и исторически сложившегося преобладания обрабатывающего и торгово-обслуживающего секторов соотношение упомянутых групп товаров в экспорте было изначально иным: 24% составляли готовые товары, однако сельскохозяйственное сырье и продовольствие представляло все еще немалую часть экспорта – 48%, что отражает традиционное положение Сингапура как реэкспортера товаров из соседних стран АСЕАН, прежде всего Малайзии.

Уже к 1993 году соотношение основных групп товаров в экспорте стало качественно другим: готовые изделия – от 52% в Индонезии до 71% в Таиланде и 78% в Сингапуре сельскохозяйственное сырье и продовольствие – от 15% в Индонезии до 26% в Таиланде и лишь 6% в Сингапуре. Доля готовой продукции в экспорте достигла максимум на рубеже 1990-2000 годов, после чего стабилизировалась или незначительно снизилась – до 74% в Сингапуре, 68% в Малайзии, 73% в Таиланде, 45% в Индонезии в 2023 году.

В Брунее экспорт практически целиком состоит из углеводородного сырья, однако и там доля готовых товаров увеличилась с 1-2 % в 1967 и 1980 годах до 12% в 2003 и 22% в 2023 году. Помимо Брунея еще три страны АСЕАН – Индонезия, Малайзия и Вьетнам – являлись нетто-экспортерами углеводородов, удельный вес которых в их экспорте колебался примерно в интервале 10-70%.

К 2023 году индустриальной зрелости экспорта достиг Вьетнам: на готовую обработанную продукцию там приходилось 85%. В Камбодже тот же показатель еще в 2000 году составлял рекордные по меркам АСЕАН 96%, а к 2023 году снизился до 84%. В Лаосе и Мьянме к 2023 году, наоборот, произошел некоторый откат в сторону экспорта продовольственных товаров и продукции горнодобывающей / металлургической промышленности.

Параллельно с экспортом, хотя не так быстро, расширялся импорт стран АСЕАН. Так, в 1990-х годах среднегодовой темп прироста стоимостного объема импорта товаров составил 5% в Таиланде, 6% в Индонезии, 8% в Сингапуре, 9,5% в Малайзии, 12,5% на Филиппинах, 13% в Лаосе, 23% в Мьянме и Вьетнаме и 25% в Камбодже. В 2000-х годах этот показатель держался в диапазоне от 5% на Филиппинах до 21% во Вьетнаме, а начиная с 2010 года сравнительно высокие темпы прироста импорта сохранились только в «новых» членах АСЕАН.

Товарная структура экспорта стран АСЕАН в 2024 году

Страна	Экспорт в 2024, млрд долл. США	Товарная позиция 1 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 2 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 3 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 4 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 5 и ее доля в совокупном экспорте
Бруней	12,3	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 33%	газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие 24%	нефть сырая и нефтепродукты сырые 18%	углеводороды циклические 16%	удобрения минеральные или химические, азотные 3%
Вьетнам	403,2	аппараты телефонные, включая мобильные 14%	вычислительные машины и их блоки 5%	модули с плоской дисплейной панелью, в т.ч. с сенсорн. экраном 5%	схемы электронные интегральные 3%	части и принадлежности вычислительных машин 3%
Индонезия	266,5	уголь каменный 11%	масло пальмовое и его фракции 8%	ферросплавы 5%	газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие 3%	руды и концентраты медные 3%
Камбоджа	26,7	саквояжи, чемоданы, портфели, футляры и т.п. из кожи, пластмассы, текстил. матер. 7%	рис 7%	свитеры, пуловеры, жилеты и т.п. изделия трикотажные 7%	костюмы, комплекты, платья, юбки, брюки, женские или для девочек 5%	костюмы, комплекты, платья, юбки, брюки, женские или для девочек 5%
Лаос	9,9	электроэнергия 27%	удобрения минеральные или химические, калийные 8%	золото необработанное 7%	каучук натуральный, в перв. формах 5%	бумага и картон немелованные прочие 4%
Малайзия	330,3	схемы электронные интегральные 23%	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 8%	газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие 4%	масло пальмовое и его фракции 4%	вычислительные машины и их блоки 3%
Мьянма	14,9	газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие 21%	овощи бобовые сушеные, очищенные 12%	рис 9%	кукуруза 5%	костюмы, комплекты, платья, юбки, брюки, женские или для девочек 3%
Сингапур	504,4	схемы электронные интегральные 24%	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 11%	машины и аппаратура для производства полупроводниковых приборов 5%	двигатели турбореактивные и турбовинтовые, газовые турбины прочие 4%	вычислительные машины и их блоки 4%
Таиланд	300,5	вычислительные машины и их блоки 5%	автомобили легковые и грузопассажирские 4%	аппараты телефонные, вкл. мобильные 4%	части и принадлежности автомобилей 3%	золото необработанное 3%
Филиппины	84,2	схемы электронные интегральные 31%	провода изолированные, кабели 4%	масло кокосовое, пальмоядровое и их фракции 3%	машины печатные, прочие принтеры и их части 3%	вычислительные машины и их блоки 3%

Товарная структура импорта стран АСЕАН в 2024 году

Страна	Экспорт в 2024, млрд долл. США	Товарная позиция 1 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 2 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 3 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 4 и ее доля в совокупном экспорте	Товарная позиция 5 и ее доля в совокупном экспорте
Бруней	7,3	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 57%	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 8%	уголь каменный 2%	лекарственные средства для розничной продажи 1%	ткани из синтетических комплексных нитей 1%
Вьетнам	379,1	схемы электронные интегральные 17%	модули с плоской дисплейной панелью, в т.ч. с сенсорн. экраном 4%	аппараты телефонные, вкл. мобильные 3%	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 2%	нефть сырая и нефтепродукты сырые 2%
Индонезия	235,2	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 9%	нефть сырая и нефтепродукты сырые 4%	аппараты телефонные, вкл. мобильные 3%	золото необработанное 2%	схемы электронные интегральные 2%
Камбоджа	28,7	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 16%	трикотажные полотна машинного или ручного вязания прочие 8%	ткани из синтетических волокон прочие 3%	трикотажные полотна машинного или ручного вязания шириной более 30 см 3%	автомобили легковые и грузопассажирские 2%
Лаос	8,4	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 18%	элементы хим. легированные для использования в электронике 5%	грузовые автомобили 3%	автомобили легковые и грузопассажирские 3%	макулатура и отходы бумаги и картона 3%
Малайзия	300,2	схемы электронные интегральные 18%	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 9%	нефть сырая и нефтепродукты сырые 5%	вычислительные машины и их блоки 3%	аппараты телефонные, вкл. мобильные 2%
Мьянма	12,5	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 35%	масло пальмовое и его фракции 5%	ткани из синтетических комплексных нитей 4%	удобрения минеральные или хим. содерж. 2 или 3 питательных элемента азот, фосфор и калий 3%	ткани из синт. волокон, содерж. <85 мас. % этих волокон, смеш. с хлопковыми волокнами 3%
Сингапур	457,5	схемы электронные интегральные 21%	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 11%	нефть сырая и нефтепродукты сырые 6%	двигатели турбореактивные и турбовинтовые, газовые турбины прочие 5%	вычислительные машины и их блоки 4%
Таиланд	306,8	нефть сырая и нефтепродукты сырые 11%	схемы электронные интегральные 8%	золото необработанное 5%	газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие 3%	вычислительные машины и их блоки 3%
Филиппины	155,8	схемы электронные интегральные 10%	нефть и нефтепродукты, кроме сырых 8%	автомобили легковые и грузопассажирские 3%	нефть сырая и нефтепродукты сырые 3%	уголь каменный 2%

Рост импорта одновременно с ростом экспорта – закономерное явление в регионе Юго-Восточной и Восточной Азии, отражающее включение стран региона в производственные цепочки на основе вертикальной специализации. Импорт – главным образом частей, компонентов и комплектующих, поощряемый через разнообразные стимулирующие меры – был необходим для развития обрабатывающих и сборочных производств и последующего экспорта готовых изделий либо более сложных полуфабрикатов. Так, в импорте электронной продукции (включая оптические и контрольно-измерительные приборы), электротехнических изделий, машин и оборудования (кроме транспортных средств) Малайзии в 2005 году 76% приходилось на товары промежуточного назначения, то есть для использования в производстве, а к 2023 году эта доля снизилась до 71%. На Филиппинах тот же показатель снизился с 90% до 69%, а во Вьетнаме – повысился с 38% до 76% в 2005-2023 годах. Для сравнения: в 2023 году в Китае он составлял 66%, в Японии – 46%, в России – 29%.

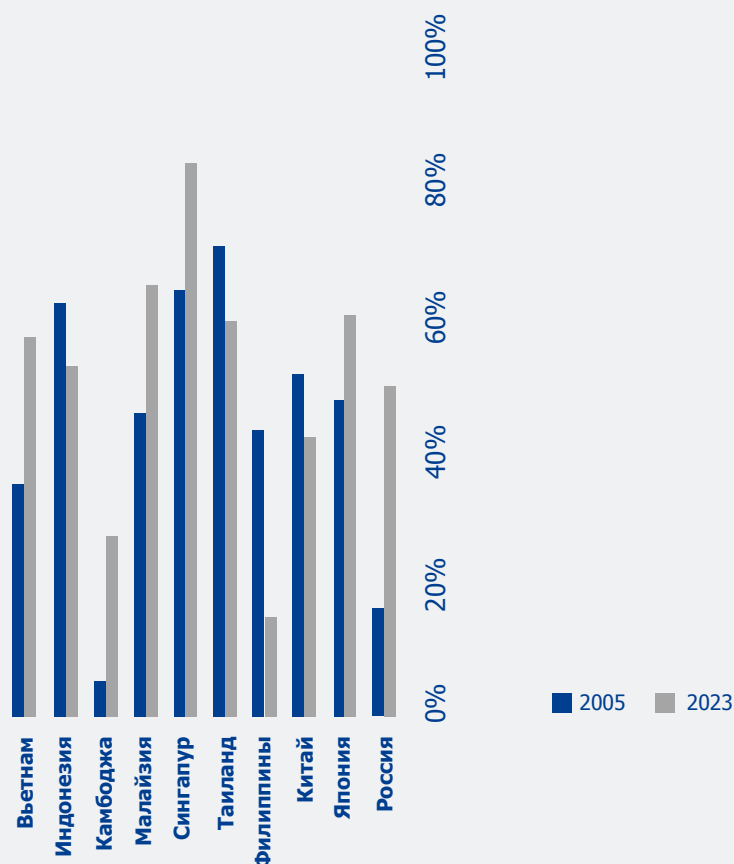
Судя по аналогичным данным, сборочные производства стремительно развивались и в отраслях транспортного машиностроения. Так, в импорте продукции этих отраслей в Сингапуре на долю частей и компонентов приходилось 64% в 2005 году и 83% в 2023 году, в Таиланде – соответственно, 71% и 59%, в Индонезии – 62% и 52%.

Велика доля промежуточных товаров и в экспорте, например, продукции транспортного машиностроения: во Вьетнаме и Малайзии она достигла 72-73%, на Филиппинах – 88%, в Сингапуре – 91% к 2023 году. Аналогичные показатели по Китаю, Японии и России намного ниже.

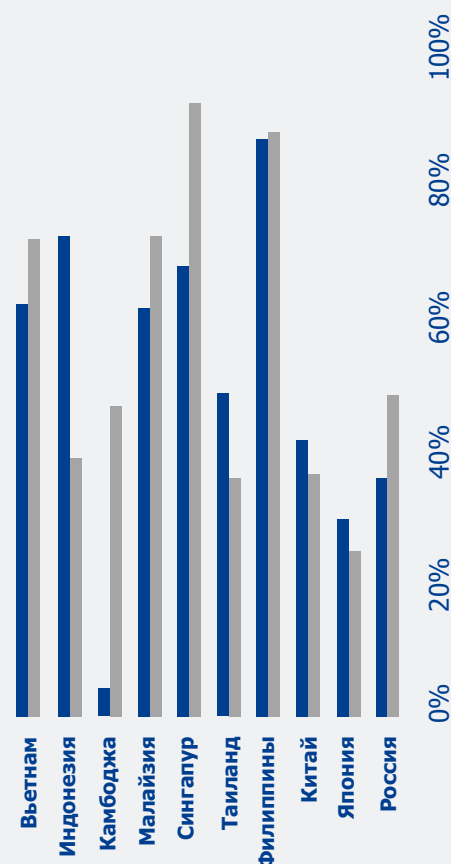
Таким образом, бурный рост экспорта стран АСЕАН был обусловлен в немалой степени использованием в производстве импортных материалов, компонентов, комплектующих. Доля иностранной добавленной стоимости в совокупном экспорте продукции обрабатывающей промышленности в среднем по странам АСЕАН по состоянию на 2020 год составляла 28%, от 12% в Индонезии до 41% во Вьетнаме. Для сравнения: в Японии она равнялась 9%, в ЕС – 11%, в России – 15%.

Регион АСЕАН стал неотъемлемой частью т.н. азиатской фабрики (Factory Asia) – территории, на которой за счет создания максимально благоприятных условий для иностранных инвестиций, безбарьерной среды для циркуляции товаров и услуг достигла максимальных масштабов фрагментация производств. Известной иллюстрацией одной из таких производственных цепочек является сборка жесткого диска в Таиланде, для которого могли использоваться 43 компонента из 10 других стран и 11 компонентов из самого Таиланда. Затем готовый диск экспортировался в Китай для дальнейшей сборки компьютера. Заключительный этап в этой цепочке, то есть приобретение готового компьютера конечным потребителем, мог происходить как в Китае, так и в любой точке за его пределами. Развитие таких трансграничных производственных цепочек объясняет наличие одних и тех же групп товаров на первых позициях в экспорте и импорте Малайзии, Сингапура, Таиланда, Филиппин, Вьетнама.

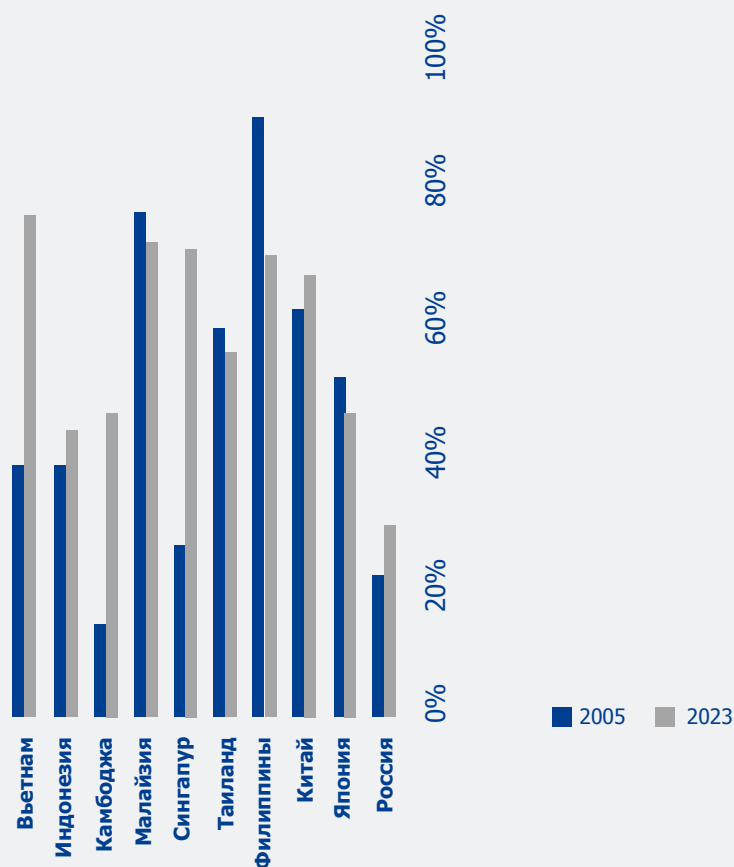
С точки зрения географии торговые связи стран АСЕАН были исторически ориентированы на партнеров в Юго-Восточной и Восточной Азии, США и ЕС. Ключевой тенденцией является переориентация торговли на Китай: если в начале 2000-х годов на эту страну приходилось немногим более 5% экспорта и 7% импорта всех стран АСЕАН, то в 2024 году – 15% экспорта и 25% импорта. Таким образом Китай стал ведущим партнером АСЕАН по импорту. Доля внутрирегиональной торговли в АСЕАН достигла максимума также в начале 2000-х годов: 23% экспорта и 24% импорта. По состоянию на 2024 год страны АСЕАН направляют своим партнерам по Ассоциации 22% экспорта и получают от них 20% импорта.



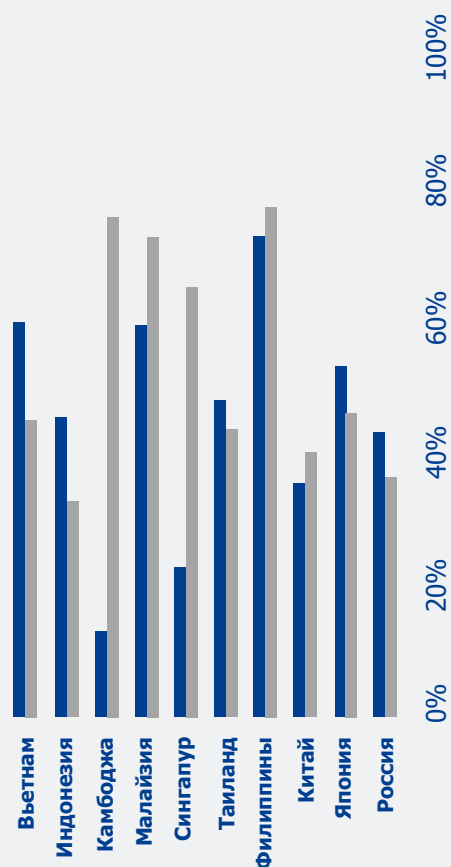
Доля товаров промежуточного назначения в импорте продукции транспортного машиностроения стран АСЕАН



Доля товаров промежуточного назначения в экспорте продукции транспортного машиностроения стран АСЕАН

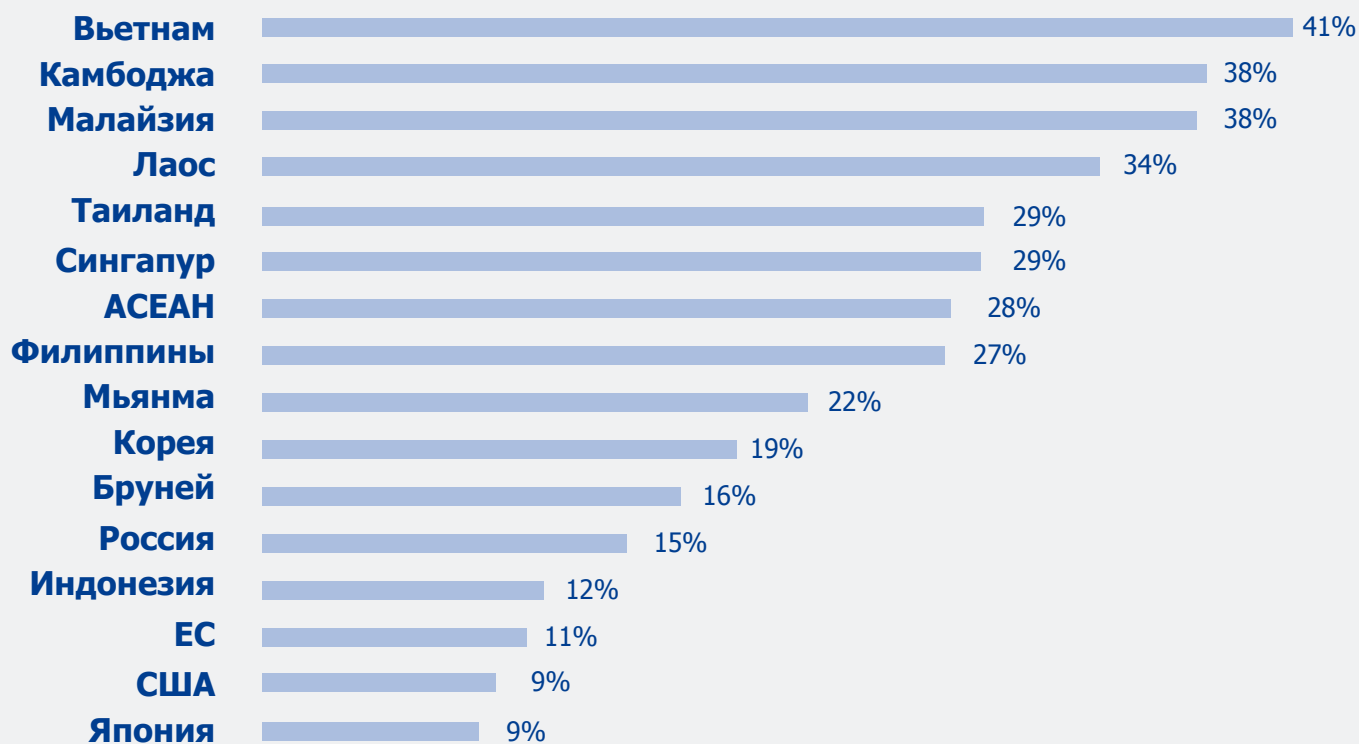


Доля товаров промежуточного назначения в импорте продукции электронной, электротехнической промышленности и машиностроения (кроме транспортного) стран АСЕАН



Доля товаров промежуточного назначения в экспорте продукции электронной, электротехнической промышленности и машиностроения (кроме транспортного) стран АСЕАН

ДОЛЯ ИНОСТРАННОЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В ЭКСПОРТЕ ПРОДУКЦИИ
ОБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СТРАН АСЕАН И ИХ ОТДЕЛЬНЫХ
ПАРТНЕРОВ В 2020 ГОДУ



Источник: OECD, Trade in Value Added (TIVA) 2023 edition: Origin of value added in gross exports

ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК КОМПОНЕНТОВ ДЛЯ СБОРКИ ЖЕСТКОГО ДИСКА КОМПАНИИ HITACHI В ТАИЛАНДЕ, 2005 ГОД

Таиланд

- Двигатель шпинделя: NIDEC (Япония), NMB (Япония)
- Основание: Wearns (Сингапур)
- Каретка: Fujikura (Япония), Sanei (Япония)
- Гибкий кабель: NOK (Япония)
- Шарнир: NMB (Япония)
- Уплотнение: KOKOKU (Япония)
- Двигатель со звуковой катушкой: SMT (США), TDK (Япония)
- Верхняя крышка: NOK (Япония), NHK (Япония)
- Печатная плата: SSCI (Тайвань)
- Головной шарнир в сборе: UTC (США)
- Головной стек в сборе: UTC (США)

Малайзия

- Основание: Kenseisha (Малайзия)
- Осевой Шарнир: NSK (Япония)
- Проставка: Kenseisha (Малайзия)
- Двигатель со звуковой катушкой: Shinetsu (Япония)
- Основание: Asahi (Япония)
- Карта: SSCI (Тайвань), Celestica (Канада)
- Верхний зажим: Celestica (Канада), Soode (Таиланд/Япония)
- Диск (Носитель): Komag (США)

Сингапур

- Корпус: Kuroda (Япония), Cheungwoh (Сингапур)
- Винт: Tiomac, Spurway (Сингапур)
- Шарнир: NSK (Япония)
- Блок автоматизированной обработки данных: JST (Япония)
- Диск (Носитель): HOYA (Япония)

Китай

- Печатная плата в сборе: GBM (Тайвань), SSCI (Тайвань)
- Каретка: TDK (Япония)
- Головной шарнир в сборе: HSPC (Китай)
- Основание: BPI (США)
- Головка: HGST (Япония)
- Подвеска: NHK (Япония)

США

- Диск: HGST (Япония)
- Головка: HGST (Япония)
- Подвеска: HTI (США)

Мексика

- Головка: GDL

Япония

- Крышка: NHK (Япония)
- Диск: HOYA (Япония)
- Винт: KATAYAMA (Япония)
- Уплотнение: KOKOKU (Япония), TOKAI (Япония)
- Панель: DAICHI (Япония)
- Верхний зажим: BPI, SOODE
- Защелка: NOK (Япония)
- Пластинчатый корпус: Bridgestone (Япония)
- Этикетка: SANSAI (Япония)
- Фильтр: SSRETEK
- Печатная плата: SSCI (Тайвань)
- Подвеска: NHK (Япония)

Филиппины

- Демпфирующая пластина: IMEAS (Италия)
- Опора катушки: TOTOKU (Япония)
- Печатная плата: Ionix (Великобритания)

Тайвань

- Верхний зажим: GML (США)

Гонконг

- Крышка фильтра: GML (США)

Источник: Hiratsuka, D. (2011). Production networks in the Asia-Pacific region: Facts and policy implications. IDE Discussion Paper, 315.

Географическая структура экспорта стран АСЕАН в 2024 году

Страна-экспортер	АСЕАН	Австралия	Китай	ЕС	Индия	Япония	Корея	США	Прочие страны	Все страны
в млрд долл. США										
Бруней	4,6	2,3	2,2	0,0	0,3	1,7	0,4	0,2	0,6	12,3
Вьетнам	36,5	6,4	60,8	51,6	9,1	24,6	25,5	119,3	69,5	403,2
Индонезия	54,4	5,0	62,7	17,4	20,4	20,7	10,8	26,5	48,6	266,5
Камбоджа	5,1	0,5	1,8	4,4	0,2	1,4	0,3	9,9	3,1	26,7
Лаос	6,0	0,4	2,4	0,3	0,1	0,1	0,0	0,3	0,3	9,9
Малайзия	95,8	10,8	41,1	25,4	11,4	18,1	11,8	43,7	72,2	330,3
Мьянма	4,3	0,1	3,5	2,5	1,3	1,1	0,4	0,5	1,3	14,9
Сингапур	149,3	14,9	70,6	30,8	15,1	17,7	21,2	43,1	141,5	504,4
Таиланд	70,2	12,3	35,2	24,2	11,8	23,3	5,9	55,0	62,6	300,5
Филиппины	12,6	0,6	11,0	9,3	1,3	11,8	4,0	13,9	19,7	84,2
АСЕАН	438,8	53,3	291,3	165,9	70,8	120,4	80,5	312,3	419,6	1 952,9

в % к совокупному экспорту

Бруней	37	19	18	0	2	14	3	2	5	100
Вьетнам	9	2	15	13	2	6	6	30	17	100
Индонезия	20	2	24	7	8	8	4	10	18	100
Камбоджа	19	2	7	17	1	5	1	37	12	100
Лаос	61	4	24	3	1	1	0	3	3	100
Малайзия	29	3	12	8	3	5	4	13	22	100
Мьянма	29	0	23	17	9	7	3	3	9	100
Сингапур	30	3	14	6	3	4	4	9	28	100
Таиланд	23	4	12	8	4	8	2	18	21	100
Филиппины	15	1	13	11	2	14	5	17	23	100
АСЕАН	22	3	15	8	4	6	4	16	21	100

Географическая структура импорта стран АСЕАН в 2024 году

Страна-импортер	АСЕАН	Австралия	Китай	ЕС	Индия	Япония	Корея	США	Прочие страны	Все страны
в млрд долл. США										
Бруней	3,5	0,6	0,6	0,2	0,1	0,1	0,0	0,2	1,9	7,3
Вьетнам	46,9	7,6	143,9	16,6	5,8	21,4	55,9	15,0	66,1	379,1
Индонезия	51,9	10,4	73,9	13,0	5,7	15,0	9,4	12,0	44,0	235,2
Камбоджа	10,6	0,1	13,4	0,9	0,2	0,7	0,5	0,3	1,9	28,7
Лаос	4,5	0,1	3,0	0,2	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	8,4
Малайзия	71,7	7,3	64,9	22,6	6,8	15,3	12,1	27,7	71,7	300,2
Мьянма	6,5	0,1	4,2	0,3	0,4	0,1	0,2	0,1	0,6	12,5
Сингапур	90,8	7,8	56,6	44,6	8,7	22,2	28,7	55,7	142,4	457,6
Таиланд	54,5	5,5	80,6	19,3	5,7	28,7	9,3	19,5	83,5	306,8
Филиппины	43,5	3,4	40,0	9,3	2,7	12,4	11,6	10,2	22,7	155,8
АСЕАН	384,4	43,0	481,1	126,9	36,1	116,2	127,8	141,0	434,9	1 891,4

в % к совокупному импорту

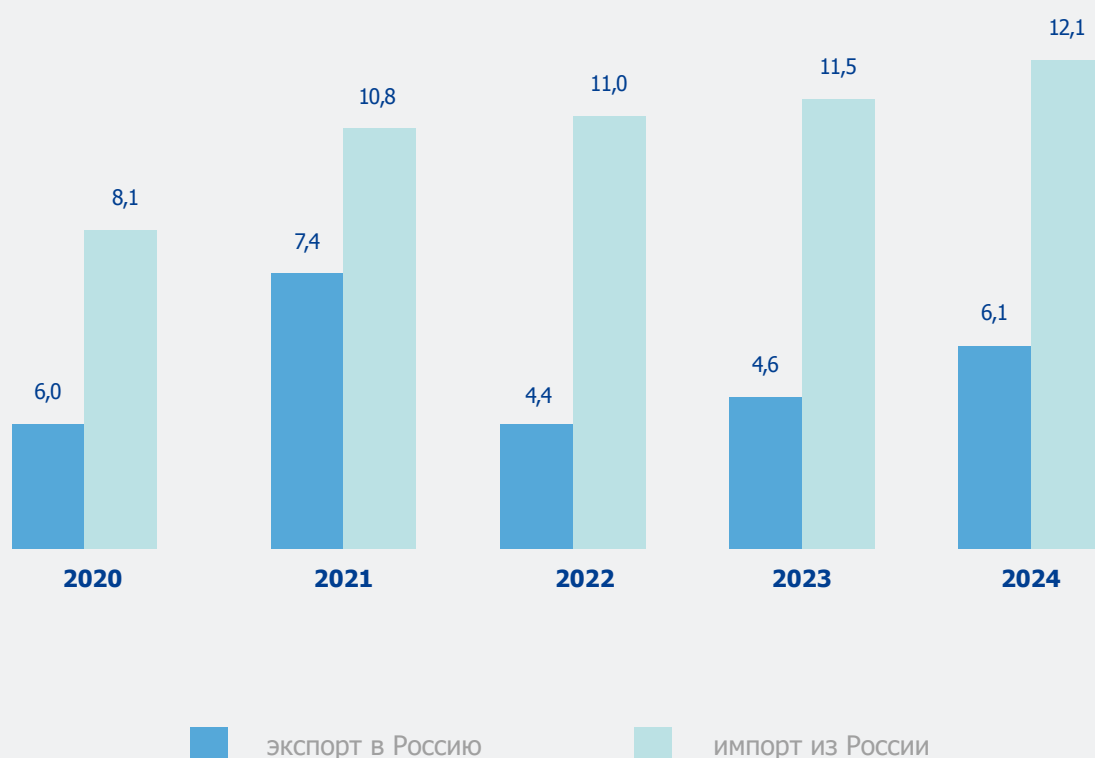
Бруней	48	9	9	3	2	1	1	3	26	100
Вьетнам	12	2	38	4	2	6	15	4	17	100
Индонезия	22	4	31	6	2	6	4	5	19	100
Камбоджа	37	0	47	3	1	3	2	1	6	100
Лаос	53	1	36	2	0	2	1	3	2	100
Малайзия	24	2	22	8	2	5	4	9	24	100
Мьянма	52	1	34	3	3	1	1	1	4	100
Сингапур	20	2	12	10	2	5	6	12	31	100
Таиланд	18	2	26	6	2	9	3	6	27	100
Филиппины	28	2	26	6	2	8	7	7	15	100
АСЕАН	20	2	25	7	2	6	7	7	23	100

3

Анализ внешнеторговых потоков РФ – АСЕАН

Внешнеторговый оборот России со странами АСЕАН в 2024 году восстановился до уровня 2021 года и составил 18,1 млрд долл. США. Перед этим он сильно сократился в 2022 году (до 15,4 млрд долл. США) и незначительно увеличился в 2023 году (до 16 млрд долл. США). Восстановление произошло в основном за счет импорта стран АСЕАН из России, который в период 2021-2024 годов только увеличивался, в то время как экспорт стран АСЕАН в Россию, потеряв 40% своего объема в 2022 году, так и не достиг уровня 2021 года. В итоге по состоянию на 2024 год импорт стран АСЕАН из России в два раза превышает их экспорт в Россию, а для России сложилось положительное сальдо торгового баланса в размере 6 млрд долл. США в год.

ТОРГОВЛЯ ТОВАРАМИ СТРАН АСЕАН С РОССИЕЙ В 2020-2024 ГОДАХ, МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: ASEAN Statistics Web Portal.

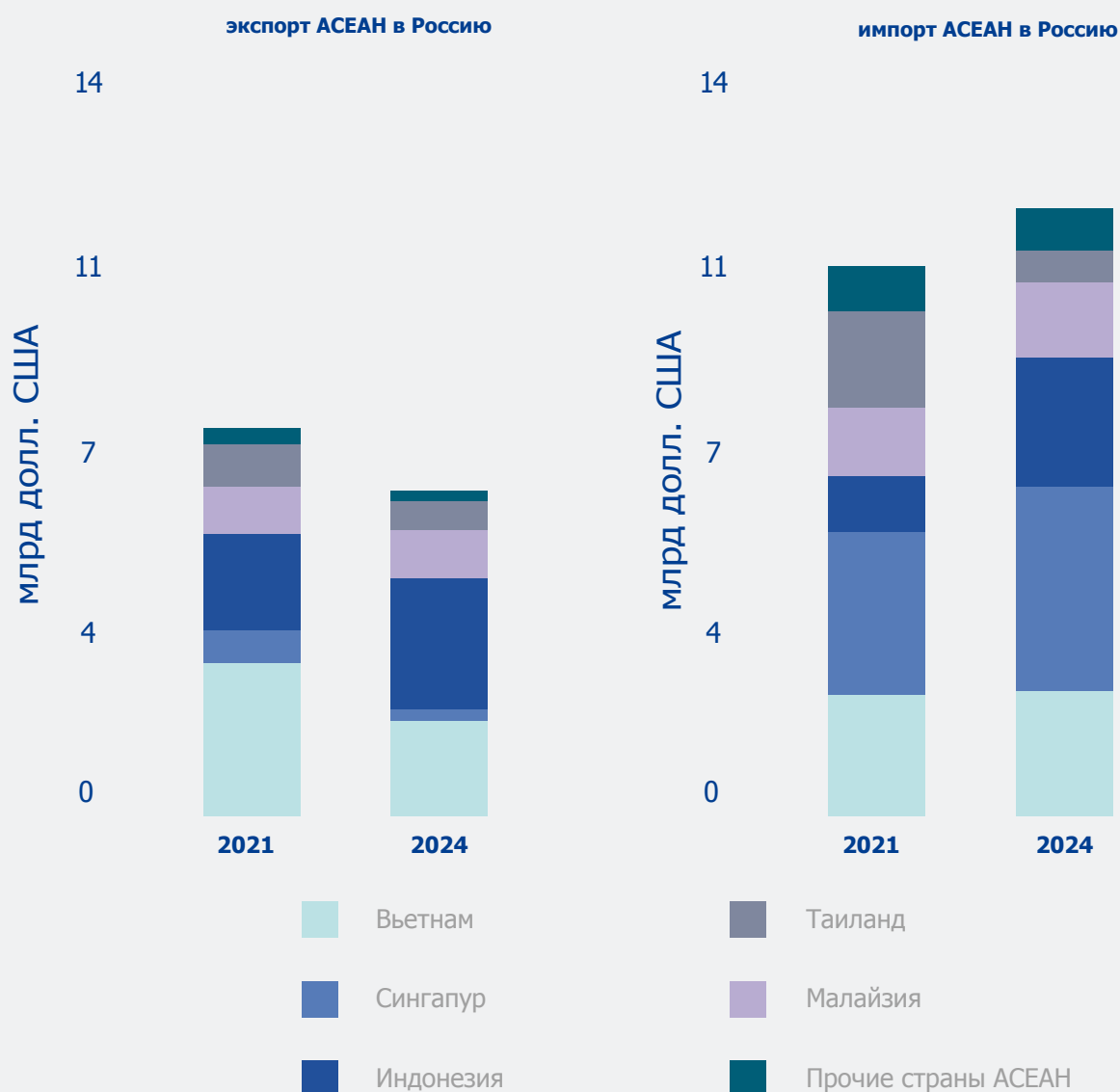
Значение России как торгового партнера для АСЕАН в последние годы практически не меняется: на нее приходится 0,3% совокупного экспорта членов Ассоциации и 0,6% импорта.

Ведущим торговым партнером России в регионе АСЕАН остается Вьетнам – 25,2% всего товарооборота стран-участниц Ассоциации с Россией в 2024 году. За ним следует Сингапур – 24,7% и Индонезия – 22%. География

! " "\$% # %

&

ОСНОВНЫЕ ПАРТНЕРЫ РОССИИ В ТОРГОВЛЕ СО СТРАНАМИ АСЕАН



Источник: ASEAN Statistics Web Portal.

Экспорт стран АСЕАН в Россию достаточно диверсифицирован. При этом в числе топ-20 позиций экспорта представлены в основном сельскохозяйственные и продовольственные товары, и лишь 5 позиций относятся к продукции электронной или электротехнической промышленности. Импорт стран АСЕАН из России на 2/3 состоит из нефти, нефтепродуктов и угля.

В торговле стран АСЕАН с Россией сложилась следующая специализация по странам.

Вьетнам – ведущий поставщик мужских костюмов, пиджаков, брюк и т.п. изделий (20% экспорта Вьетнама в Россию в 2024 году); кофе (11%), резиновых шин и покрышек новых (7%), кокосовых орехов (3%), рыбного филе и мяса рыбы (3%), специализированной офисной техники (3%), электрических аккумуляторов (3%). В импорте Вьетнама из России доминирует каменный уголь (41% всего импорта Вьетнама из России в 2024 году), за ним следуют удобрения химические или минеральные с азотом, фосфором и/или калием (7%), пшеница (6%), свинина (4%).

У Сингапура незначительный объем экспорта в Россию, в котором выделяется какао-масло и какао-жир (16%). В то же время Сингапур – крупнейший по состоянию на 2024 год импортер из России среди стран региона, и 92% из этого импорта (или треть от всего импорта АСЕАН из России) составляют нефтепродукты. С учетом роли Сингапура как регионального финансово-логистического хаба, вероятно, что немалая часть этих нефтепродуктов реэкспортируется в соседние Малайзию и Индонезию.

Индонезия стала ведущим поставщиком в Россию пальмового масла (31% экспорта этой страны в Россию в 2024 году), а также является важным источником поставок в Россию сырья для производства алюминиевой продукции (оксиды и гидроксиды алюминия – 24%), кокосового и пальмоядрового масел (10%). Из России Индонезия закупает каменный уголь – в объемах, сопоставимых с импортом Вьетнама (39% от импорта Индонезии из России в 2024 году), пшеницу (17%), калийные удобрения (16%).

В числе ключевых статей Малайзии в России – электронные товары и машинотехническая продукция: вычислительные машины и их блоки (28%), шариковые и роликовые подшипники (14%). Импорт Малайзии из России сосредоточен на нефтепродуктах (48%), угле (21%) и калийных удобрениях (17%).

Основные статьи экспорта Таиланда в Россию – новые резиновые шины и покрышки (10%) и вычислительные машины и их блоки (9%). 41% импорта этой страны из России сосредоточены в химических или минеральных удобрениях, содержащих азот, фосфор и/или калий.

Филиппины специализируются на поставках в Россию кокосовых орехов (29%), Мьянма – женских костюмов, платьев, юбок, брюк и т.п. изделий (20%), Камбоджа – риса (27%), Лаос – кофе (70%). Экспорт Брунея в Россию фактически отсутствует.

Основной предмет импорта Филиппин из России – полуфабрикаты из железа или нелегированной стали (42%), Камбоджи – меховое сырье (55%), Мьянмы – химически или минеральные удобрения, содержащие азот, фосфор и/или калий (73%), Лаоса – немелованные бумага и картон (39%).

Для России АСЕАН является более значимым партнером, чем Россия для АСЕАН: по состоянию на 2020-2021 годы на страны Ассоциации приходилось 1,5% совокупного экспорта России и 4,3% совокупного импорта.

20 крупнейших позиций в экспорте стран АСЕАН в Россию в 2024 году

Товарная позиция	Экспорт в Россию, млн долл. США	ВЕДУЩАЯ СТРАНА-ЭКСПОРТЕР		
		Страна	Экспорт в Россию, млн долл. США	Доля в экспорте всех стран АСЕАН
Масло пальмовое и его фракции	542	Индонезия	538	99%
Костюмы, комплекты, пиджаки, брюки и т.п. мужские или для мальчиков	463	Вьетнам	459	99%
Искусственный корунд; оксид алюминия; гидроксид алюминия	426	Индонезия	426	100%
Кофе	359	Вьетнам	254	71%
Вычислительные машины и их блоки	328	Малайзия	245	75%
Шины и покрышки пневматические резиновые новые	271	Вьетнам	159	59%
Масло кокосовое (копровое), пальмоядровое	173	Индонезия	168	97%
Какао-масло, какао-жир	160	Индонезия	92	58%
Каучук натуральный в первичных формах	141	Индонезия	49	35%
Подшипники шариковые или роликовые	135	Малайзия	126	93%
Орехи кокосовые, орехи бразильские и орехи кешью	101	Вьетнам	64	64%
Нефть и нефтепродукты, полученные из битуминозных пород, кроме сырых	82	Малайзия	30	37%
Какао-порошок	80	Индонезия	48	60%
Машины электрические и аппаратура, имеющие индивидуальные функции	76	Вьетнам	51	67%
Экстракты, эссенции и концентраты кофе, чая или мате	72	Вьетнам	48	68%
Филе рыбное и прочее мясо рыбы	71	Вьетнам	68	96%
Фрукты, орехи и прочие съедобные части растений, приготовленные или консервированные	70	Вьетнам	33	47%
Оборудование конторское прочее	63	Вьетнам	62	99%
Аккумуляторы электрические	61	Вьетнам	59	98%
Рыба сушеная, соленая или в рассоле; рыба копченая	60	Вьетнам	56	93%

20 крупнейших позиций в импорте стран АСЕАН из России в 2024 году

Товарная позиция	Импорт из России, млн долл. США	ВЕДУЩАЯ СТРАНА-ЭКСПОРТЕР		
		Страна	Импорт из России, млн долл. США	Доля в импорте всех стран АСЕАН
Нефть и нефтепродукты, полученные из битуминозных пород, кроме сырых	5 003	Сингапур	4 018	80%
Уголь каменный	2 147	Вьетнам	913	43%
Нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных минералов	866	Бруней	820	95%
Удобрения минеральные или химические, калийные	706	Индонезия	355	50%
Удобрения минеральные или химические, содержащие два или три питательных элемента азот, фосфор и калий	552	Таиланд	284	51%
Пшеница и меслин	521	Индонезия	376	72%
Масла и другие продукты высокотемпературной перегонки каменноугольной смолы	297	Сингапур	297	100%
Полуфабрикаты из железа или нелегированной стали	283	Индонезия	232	82%
Алюминий необработанный	178	Таиланд	81	46%
Углерод	155	Таиланд	71	46%
Каучук синтетический и фактис, полученный из масел, в первичных формах	103	Таиланд	64	62%
Рыба мороженая	99	Вьетнам	45	46%
Свинина	83	Вьетнам	82	99%
Ракообразные	82	Вьетнам	70	86%
Полимеры пропилена или прочих олефинов в первичных формах	60	Вьетнам	57	95%
Пищевые субпродукты крупного рогатого скота, свиней, овец, коз, лошадей, ослов, мулов или лошаков	58	Вьетнам	58	100%
Лесоматериалы, полученные распиловкой или расщеплением вдоль, толщиной более 6 мм	49	Вьетнам	45	91%
Сырье пушно-меховое, кроме необработанных шкур товарной позиции 4101, 4102 или 4103	49	Таиланд	34	71%
Асбест	48	Индонезия	27	57%
Кукуруза	48	Вьетнам	48	100%

4

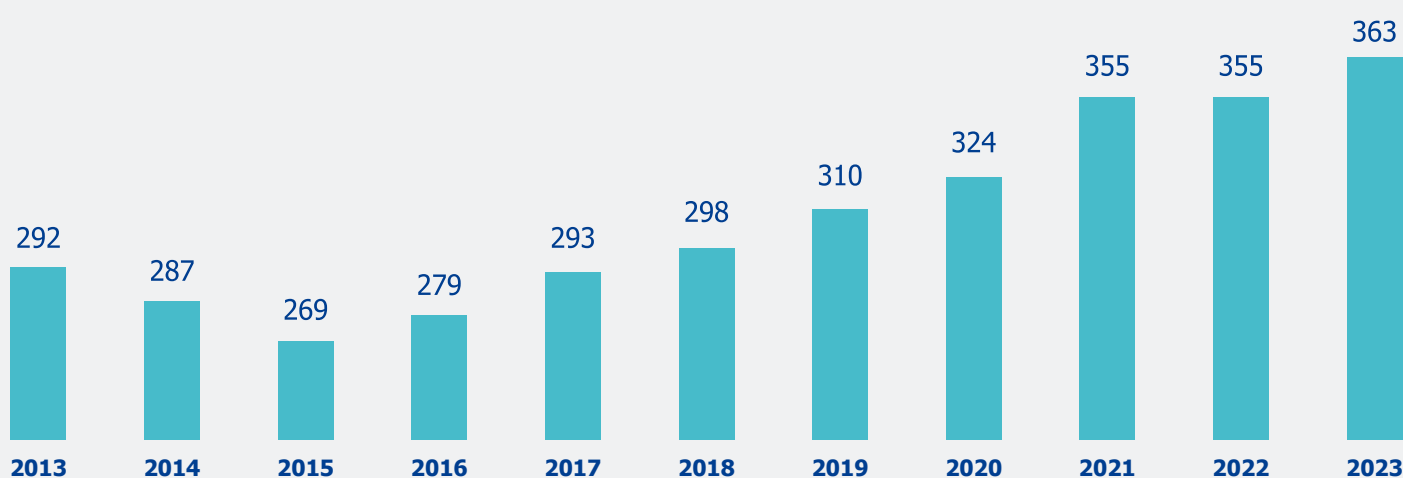
Определение перспективных направлений сотрудничества

Индустриальное партнерство: АПК

Общее состояние АПК АСЕАН

Благоприятные природно-климатические условия Юго-Восточной Азии в совокупности с высокой долей сельского населения способствуют постепенному развитию сельского хозяйства в регионе. Совокупный объем добавленной стоимости в сельском хозяйстве стран АСЕАН в 2023 г. составил 363 млрд долл. США, увеличившись за период с 2013 г. на четверть, а с 2003 г. — более чем в 4 раза.

ДИНАМИКА ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ
АСЕАН, 2013-2023, МЛРД ДОЛЛ. США



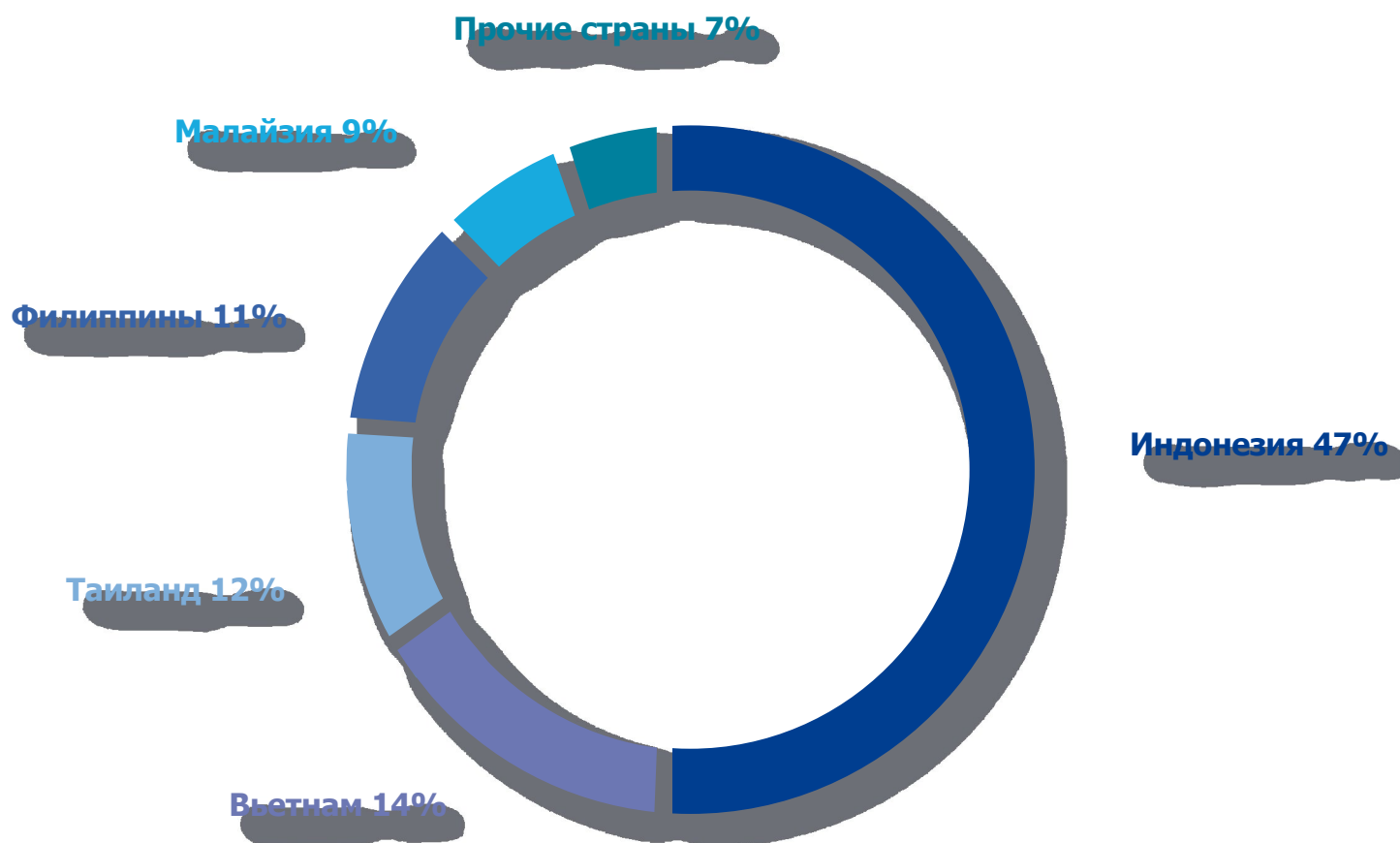
Источник: UNSTAT

Главной сельскохозяйственной культурой региона является рис, важное значение имеют также сбор кокосовых орехов и выращивание сахарного тростника, чая, кофе. Страны АСЕАН занимают первые места в мире по выращиванию ряда культур, в том числе кокосов и плодов масличной пальмы (Индонезия), каучуконосов (Таиланд), перца (Вьетнам).

Несмотря на увеличение объема добавленной стоимости в сельском хозяйстве в последние годы, из-за опережающего роста промышленности и сектора услуг доля сельского хозяйства в совокупной добавленной стоимости в экономике стран АСЕАН сокращается. В 2023 г. на сельское хозяйство приходилось около 10% совокупной добавленной стоимости, наибольшая доля наблюдалась в Лаосе (24%).

Более 90% ДС сектора производится в 5 наиболее населенных государствах региона: Индонезии, Вьетнаме, Таиланде, Филиппинах и Малайзии. Ведущее значение для региона играет сельское хозяйство Индонезии, концентрирующее 47% добавленной стоимости сектора в АСЕАН в целом. Наблюдается тенденция к росту доли Индонезии и Вьетнама при снижении доли Таиланда и Малайзии.

СТРАНОВАЯ СТРУКТУРА ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ АСЕАН, 2023



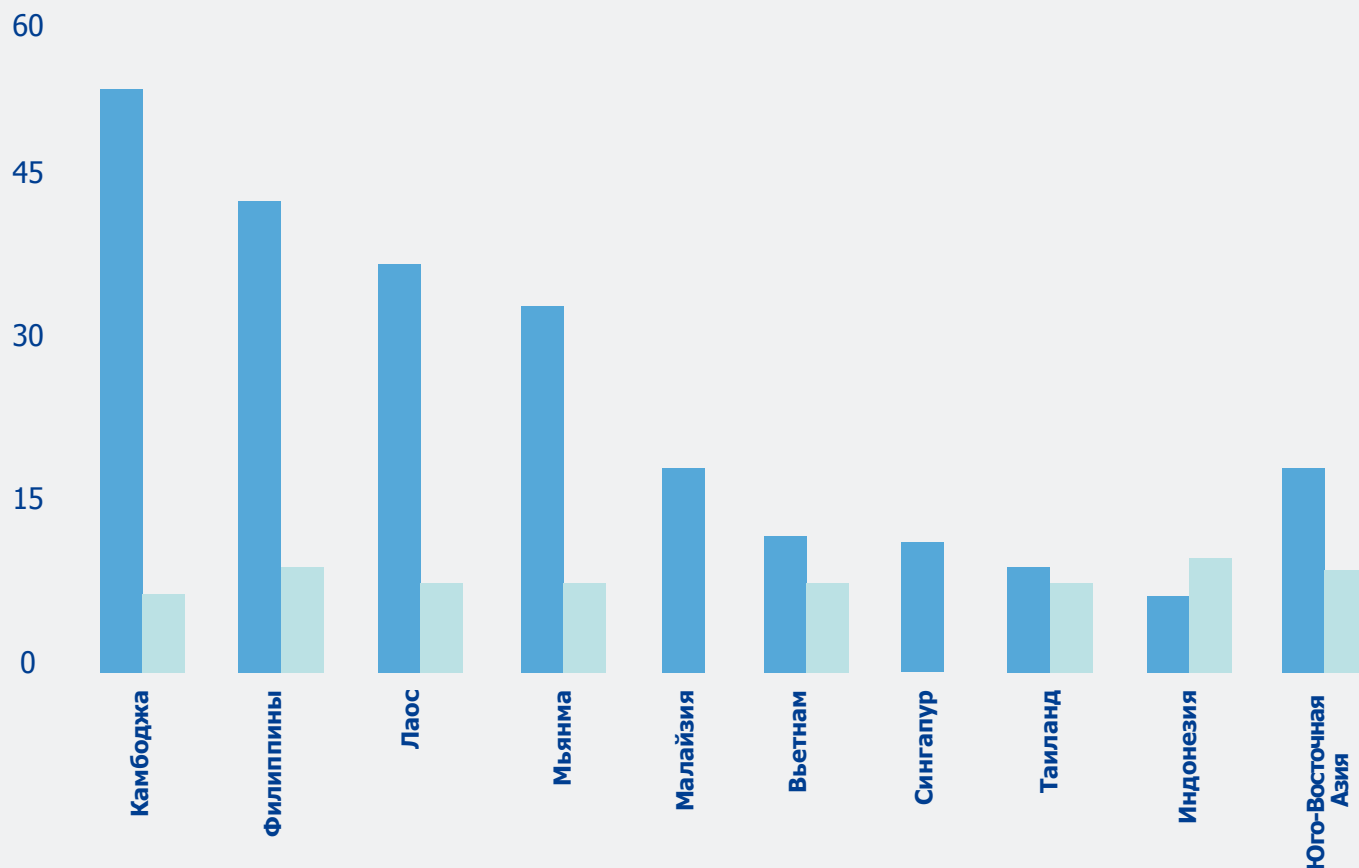
Источник: UNSTAT

Факторы развития АПК**Низкий уровень продовольственной безопасности**

Уровень продовольственной безопасности региона недостаточен. По данным FAO, в 2022 г. жители стран АСЕАН в среднем получали на 20% меньше килокалорий в день на человека по сравнению со странами Западной Европы и на 16-17% меньше, чем в Китае и Республике Корея. В 2023 г. около 6% населения региона недоедали, 17% населения страдали от «умеренной или острой нехватки продовольствия». В Камбодже и на Филиппинах нехватка продовольствия затрагивает более 40% населения.

Повышение доходов населения создает потенциал для роста потребления, но для его удовлетворения требуется существенное наращивание объемов и эффективности местного сельхозпроизводства, что формирует спрос на средства его интенсификации.

ДОЛЯ СТРАДАЮЩИХ ОТ НЕХВАТКИ ПРОДОВОЛЬСТВИЯ ИЛИ НЕДОЕДАНИЯ В АСЕАН, 2023, %



Источник: FAOSTAT

Рост населения стран региона

Суммарное население стран АСЕАН в 2024 г. составило 694 млн чел., увеличившись с 2014 г. на 9,5%, или на 60 млн чел. Население стран АСЕАН выше, чем совокупное население Ближнего Востока и Северной Африки или Латинской Америки. Наиболее густонаселенные страны региона — Индонезия (283 млн), Филиппины (116), Вьетнам (101). В последние годы средний темп роста численности населения в странах АСЕАН примерно на одном уровне со среднемировым значением (0,9% против среднемирового темпа в 1,0%).

По прогнозу ООН, к 2050 г. ожидается увеличение совокупного населения стран АСЕАН до 787 млн чел. (+13,4%, или +93 млн чел. к показателю 2024 г.). Ожидается, что население Индонезии увеличится до 317 млн чел., Филиппин — до 157 млн чел., Вьетнама — до 107 млн чел.

Рост численности населения при существующем уровне продовольственной безопасности создает для государств АСЕАН необходимость в увеличении объемов производства продовольствия, требуя инвестиций в АПК.

Нехватка средств производства

Развитию АПК стран АСЕАН в настоящее время препятствуют:

- низкий уровень производительности труда и механизации: доля работающих в сельском хозяйстве значительно превышает долю сельского хозяйства в ВВП страны, преобладает ручной труд; уровень механизации в странах АСЕАН не превышает 3 л.с. на 1 га пашни в зависимости от страны (аналогичный показатель для Японии — 16 л.с. на 1 га пашни);
- малая площадь фермерских хозяйств (в основном не более 3 га), что говорит о высокой фрагментации сельскохозяйственных земель;
- высокая кредитная нагрузка и недостаток собственных средств в фермерских хозяйствах, что тормозит расширение площадей, покупку новой техники и рост потребления удобрений и пестицидов;
- недостаточная осведомленность фермеров о потенциальных преимуществах механизации, неразвитость рынка услуг по обслуживанию техники.

Данные ограничения указывают на потребность в доступной сельхозтехнике, удобрениях, финансовых решениях и технологиях повышения эффективности, открывая ниши для российских поставщиков соответствующих товаров и услуг.

Перспективы развития АПК

Страны АСЕАН проводят политику по развитию АПК. В большинстве стран либо приняты специальные планы и стратегии по развитию сельского хозяйства, либо соответствующие разделы включены в общие планы развития. В рамках этих планов зачастую ставится цель по повышению самообеспеченности основными продуктами питания и снижению численности голодающих.

В условиях высокой плотности населения и ограниченности пахотных земель рост производства в АСЕАН возможен преимущественно за счет интенсификации, что создает устойчивый спрос на средства производства, поддерживаемый государственными программами.

Стимулирование закупок техники

АПК региона активно привлекает инвестиции в свое развитие. В настоящее время FAO фиксирует постепенное увеличение капиталовложений в АПК стран АСЕАН: в 2023 г. они составили более 50 млрд долл. США, увеличившись с 2020 г. на 15%, или на 5 млрд в постоянных ценах. Главными направлениями инвестиций в 2023 г. стали Индонезия (23,6 млрд долл. США), Таиланд (8,2 млрд) и Вьетнам (7,7 млрд). Увеличиваются также объемы кредитования сектора, в 2023 г. показатель достиг почти 85 млрд долл., с 2020 г. показатель вырос на 9%. В основном кредитные средства поступают сельхозпроизводителям Вьетнама (35,3 млрд) и Индонезии (29,7 млрд).

Рост капиталовложений в АПК приводит к расширению спроса на сельскохозяйственную технику. В частности, по оценке Mordor Intelligence, продажи тракторов в регионе к 2030 г. достигнут 3,3 млрд долл., а ежегодные темпы роста спроса на них на горизонте до 2030 г. составят 5,2% в год.

Государство поддерживает модернизацию АПК: в 2023 г. расходы государств АСЕАН на поддержку АПК составили 11,2 млрд долл. США. Реализация планов развития АПК предполагает усовершенствование государственного регулирования агросектора, цифровизацию, расширение доступности кредитов, снижение зависимости от экспортной деятельности, субсидирование приобретения новой сельскохозяйственной техники.

Страны региона поддерживают механизацию сельского хозяйства, например:

- в Малайзии действуют различные программы по финансированию малых и средних сельскохозяйственных предприятий;
 - во Вьетнаме сельхозпроизводителям возмещается до 60% затрат на приобретение нового оборудования и 100% процентной ставки в первые 2 года после приобретения новой техники;
 - в Индонезии в 2025 г. около 600 млн долл. будет направлено на покупку новой сельскохозяйственной техники;
 - субсидирование покупки новой сельхозтехники заложено также в бюджеты Филиппин и Малайзии.
- Увеличение спроса на удобрения и пестициды

Увеличение спроса на удобрения и пестициды

Согласно прогнозам International Fertilizer Association, в период 2025-2028 гг. мировой рынок удобрений может вырасти на 33 млн т, при этом на рынки Восточной и Юго-Восточной Азии придется около 10% роста потребления удобрений.

Для стран Юго-Восточной Азии характерна высокая дифференциация в части использования удобрений и пестицидов в агропромышленном комплексе. Так, Малайзия входит в число мировых лидеров по внесению удобрений (1612 кг на 1 га пашни в 2022 г.), более чем на порядок опережая среднемировое значение (134 кг), при этом аналогичный показатель Таиланда (109 кг) ниже среднемирового на 19%, а Мьянмы (24 кг) — в 5,5 раз. Показатели почти всех стран региона, за исключением Малайзии и Вьетнама, уступают объемам использования удобрений в странах-крупных производителях продовольствия с похожими климатическими условиями регионов (Китай, Бразилия и др.), где внесение удобрений превышает 350 кг на 1 га пашни.

Государственные программы по повышению самообеспеченности продовольствием будут стимулировать рост применения удобрений и пестицидов, формируя перспективный рынок для российских поставок. Барьерами для наращивания поставок удобрений и пестицидов на рынки стран АСЕАН остаются финансовые ограничения фермеров и низкий уровень механизации.

Внесение удобрений и пестицидов, кг на 1 га пашни

Страны / регионы	Удобрения (2022)	Пестициды (2023)
Малайзия	1612,1	3,7
Вьетнам	418,4	13,9
Индонезия	308,3	6,7
Таиланд	108,5	0,2
Мьянма	24,1	0,9
ЮВА	145,9	4,8
Китай	397,7	1,7
Бразилия	363,0	12,6
Мир	134,2	2,4

Источник: FAOSTAT

Перспективные товары для нужд АПК стран АСЕАН

Химическая продукция



Лекарства и вакцины (для животных)



Химические удобрения



Пестициды

Машины, оборудование и т/с



Машины для уборки урожая, газонокосилки



Механические распылители



Оборудование для с/х



Оборудование для пищевой промышленности



Тракторы и тягачи

Помимо удобрений и сельхозтехники перспективными для развития агропромышленного комплекса стран АСЕАН представляются некоторые другие товары: для роста урожайности, помимо удобрений, потребуется увеличение использования пестицидов, а для производства мяса потребуется больше фармацевтических препаратов для животных и оборудования для ферм. Постепенный рост доходов населения приведет к росту спроса на продукты и необходимости в оборудовании для пищевой промышленности.

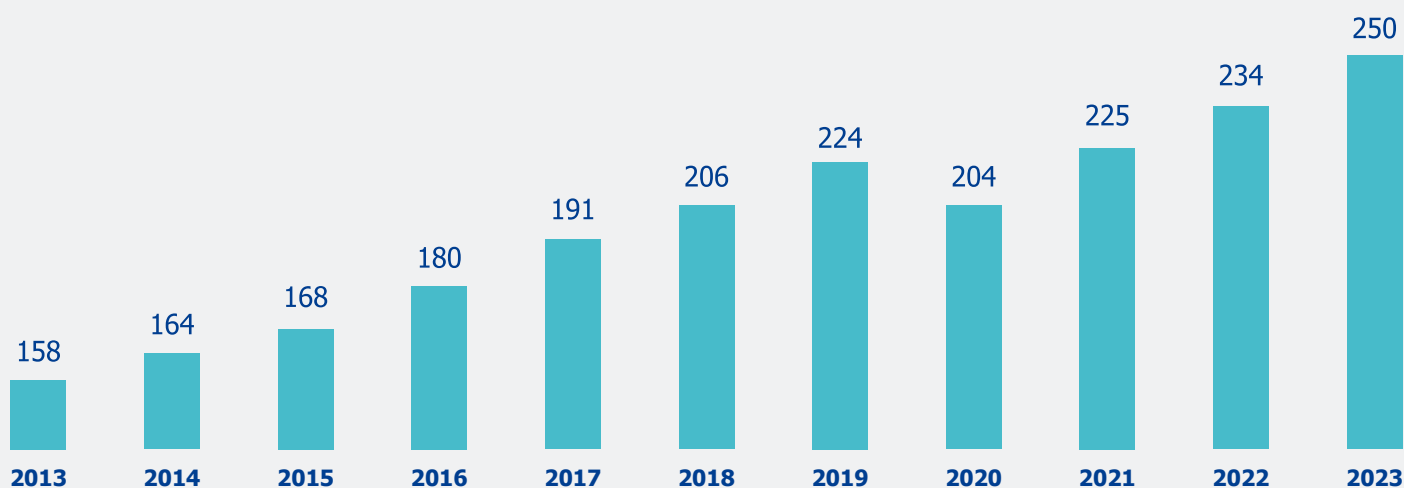
Для успешного продвижения российским экспортерам целесообразно фокусироваться на предложении качественных средств производства по конкурентоспособным ценам, учитывая возможности фермеров по использованию государственных субсидий в ключевых странах и специфику потребностей фермеров с небольшими земельными участками. Ключевыми вызовами останутся логистика и (для продукции машиностроения) адаптация продукции к местным условиям.

Индустриальное партнерство: инфраструктура

Общее состояние строительного сектора АСЕАН

Развитие экономики региона, рост численности населения и уровня урбанизации создают условия для расширения капиталовложений в строительство инфраструктуры. Совокупный объем добавленной стоимости (ДС) в строительном секторе стран АСЕАН в 2023 г. составил порядка 250 млрд долл. США, увеличившись за последнее десятилетие более чем в полтора раза. Доля строительства в ВДС растет в большей части экономик стран АСЕАН, но главным образом в Индонезии, Филиппинах и Мьянме. На 2023 г. доля сектора в ДС региона составила около 7%, в Индонезии — 10%, на Филиппинах — 8%. С 2013 г. доля строительства в совокупной добавленной стоимости почти не изменилась, сохраняя свою значимость.

ДИНАМИКА ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АСЕАН, 2013-2023, МЛРД ДОЛЛ. США

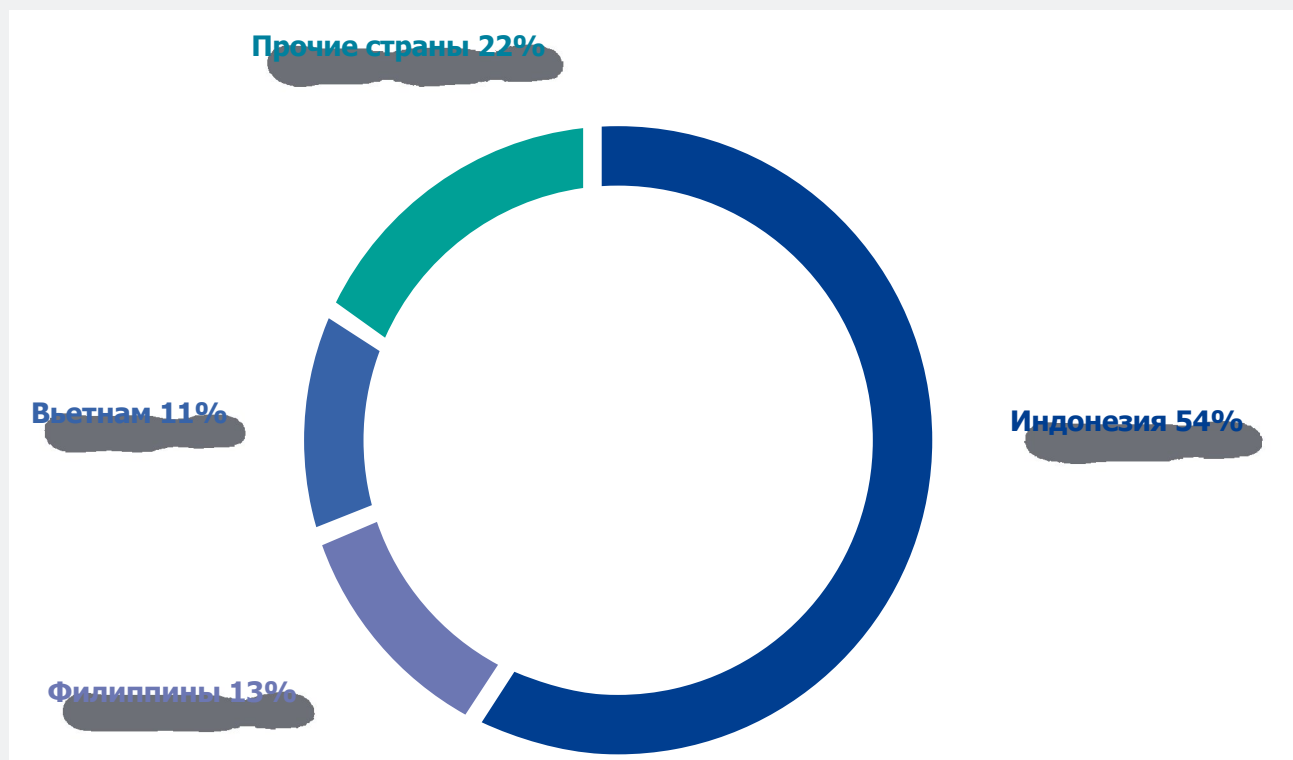


Источник: UNSTAT

Почти 79% ДС строительства производится в 3 государствах региона: Индонезии, Филиппинах, Вьетнаме. По объему добавленной стоимости строительного сектора Индонезия занимает 10-е место в мире, значимым по мировым меркам также является показатель Филиппин (страна входит в топ-30).

Страны региона активно инвестируют в развитие инфраструктуры. Согласно данным GI Hub, уровень инвестиций в инфраструктуру в целом для стран АСЕАН находится в диапазоне между 3,1% и 7,6% от ВВП, за исключением Сингапура (1,0%). Инвестиции в инфраструктуру в Индонезии составляют 5,0% ВВП, на Филиппинах — 3,7%, во Вьетнаме — 6,3%. Этот показатель соответствует уровню крупнейших развивающихся экономик мира: в Китае показатель достигает 6,1%, в Индии — 4,5%.

СТРАНОВАЯ СТРУКТУРА ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АСЕАН, 2023



Источник: UNSTAT

Факторы развития инфраструктуры

Низкое потребление электроэнергии

Несмотря на активный рост экономики, потребление электричества на душу населения в большинстве стран региона все еще меньше, чем в Восточной Азии и даже меньше среднемирового значения. Объемы потребления электроэнергии на душу населения значительно превышают среднемировые только в Брунее и Сингапуре (11,2 тыс. кВт и 10,1 тыс. кВт соответственно), эти показатели сопоставимы с уровнем Японии (7,8 тыс. кВт) и Республики Корея (11,5 тыс. кВт). Показатель для Малайзии (около 5,0 тыс. кВт) выше среднего по миру, но ниже, чем по Китаю (6,1 тыс. кВт). Другие страны АСЕАН по данному показателю отстают от среднемирового показателя: в частности, в Индонезии на душу населения потребляется в 2,8 раза меньше электроэнергии, чем в среднем по миру, на Филиппинах — в 3,9 раза, в Мьянме — в 8,8 раз.

Развитие обрабатывающей промышленности, рост населения и уровня урбанизации в странах АСЕАН потребуют расширения выработки электроэнергии на десятки процентов, особенно высокий потенциал роста в таком случае возможен в самых населенных государствах: в Индонезии (12-е место в мире по потреблению при 4-м в мире населении) и на Филиппинах (35-е место в мире при 12-м населении).

Потребление электроэнергии в АСЕАН, на душу населения, 2022

Страны / регионы	Потребление, тыс. кВт	К среднему по миру, %
Индонезия	1,3	36
Филиппины	0,9	25
Вьетнам	2,6	75
Таиланд	2,9	82
Мьянма	0,4	10
Малайзия	5,0	143
Камбоджа	0,8	23
Лаос	1,3	36
Сингапур	10,1	291
Бруней	11,2	321
Мир	3,5	100
Р.Корея	11,5	330
Япония	7,8	224
Россия	7,2	206
Китай	6,1	175
ЕС	5,9	171

Источник: World Bank

Недостаточное развитие дорожной сети

Среди стран региона наблюдается высокий уровень дифференциации в развитии автомобильных и железных дорог, в большинстве стран дорожная инфраструктура развита слабо. За исключением Сингапура, площадь которого невелика, только в Таиланде и Вьетнаме плотность автомобильных дорог (1,38 и 1,25 км дорог на 1 км² территории соответственно) достаточно высока и, например, сопоставима с показателем Республики Корея (1,08 км на 1 км²). В остальных странах АСЕАН наблюдается недостаток автомобильных дорог — например, в Мьянме плотность автомобильных дорог в 19 раз меньше, чем в Таиланде. Доля высокоскоростных дорог в странах региона также невелика: в частности, доля автомагистралей в Таиланде составляет 0,03%, на Филиппинах — 0,5%, в то время как в Китае она достигает 3,3%, в Республике Корея — 4,7%.

Железнодорожная сеть также развита слабо. Плотность железных дорог во Вьетнаме (10,1 км на тыс. км² территории, 1-е место в АСЕАН) в 2 раза уступает показателю Индии, в 4 раза ниже показателя Республики Корея и в 5 раз — Японии. При этом Вьетнам более чем в 3 раза опережает по плотности железнодорожной сети Индонезию и Филиппины.

Плотность дорожной сети в странах АСЕАН

Страны / регионы	Автодороги, км на км ² территории, 2022	Железные дороги, км на тыс. км ² территории, 2023
Бруней	0,72	0,0
Вьетнам	1,25	10,1
Индонезия	0,29	2,9
Камбоджа	0,37	3,6
Лаос	0,25	1,8
Малайзия	0,92	5,0
Мьянма	0,07	7,3
Сингапур	13,55	352,0
Таиланд	1,38	8,0
Филиппины	0,12	1,7
Справочно		
Р.Корея	1,08	44,1
Япония	3,37	55,1
Индия	2,13	20,7
Китай	0,57	11,4

Источник: International Road Federation, International Union of Railways

Для железных дорог региона (в первую очередь в Камбодже, Лаосе, Мьянме, Малайзии) характерны низкий уровень электрификации железнодорожной сети, преобладание однопутных узкоколейных железных дорог (колея — 1000 мм), слабые связи с соседними странами и наличие обширных территорий, не имеющих доступа к железной дороге в целом. В странах АСЕАН работает только одна полноценная высокоскоростная магистраль, расположенная в Индонезии.

Развитие городов

Развитие промышленного производства и сферы услуг приводит к ускорению урбанизации в АСЕАН: росту городов, формированию крупных городских агломераций, расширению доступа к коммунальным услугам.

Урбанизация в странах региона развивается различными темпами. Процесс практически завершился в наиболее развитых государствах региона: в Сингапуре, Брунее и Малайзии уровень сопоставим с ЕС (хотя ниже уровня Японии и Республики Корея), в Индонезии и Таиланде доля городского населения сопоставима со среднемировыми значениями. В остальных странах региона преобладает сельское население, доля которого составляет от 51,4% (на Филиппинах) до 74,0% (в Камбодже). Переселение сельских жителей в города в целом идет высокими темпами: за последние 10 лет доля городского населения в Таиланде выросла на 7,4 п.п., Вьетнаме — 7,1 п.п., Индонезии — 6,6 п.п.

Доля городского населения в странах АСЕАН

Страны / регионы	Доля, 2024, %	Изменение с 2014, п.п.
Индонезия	59,2	6,6
Филиппины	48,6	2,5
Вьетнам	40,2	7,1
Таиланд	54,3	7,4
Мьянма	32,5	2,8
Малайзия	79,2	5,6
Камбоджа	26,0	4,2
Лаос	38,9	6,4
Сингапур	100,0	0,0
Бруней	79,4	3,1
Справочно		
Р. Корея	81,5	-0,2
Япония	92,1	0,8
Россия	75,5	1,6
Китай	65,5	11,3
ЕС	75,9	2,2
АСЕАН	52,4	5,7
Мир	57,7	4.4

Источник: World Bank

Темпы роста численности горожан в странах АСЕАН превышают мировые. При реализации прогноза ООН по росту населения и повышении доли горожан до 80% (во всех странах, кроме Сингапура) к 2050 г. численность городского населения вырастет на 260 млн чел., что сопоставимо с текущим населением Индонезии.

Массовое переселение в города во многих государствах мира приводит к ложной урбанизации, разрастанию трущоб и острой нехватке жилой и городской инфраструктуры. Страны АСЕАН не являются исключением, к примеру:

- около 17% индонезийцев не имеют собственного дома;
- почти 30 млн индонезийцев живут в помещениях без водо- и электроснабжения;
- дефицит жилья на Филиппинах оценивается в диапазоне от 6,5 до 10 млн ед.;
- к 2040 г. дефицит жилья на Филиппинах вырастет до 22 млн ед.;
- около 0,5 млн человек живут в трущобах Манилы — столицы Филиппин;

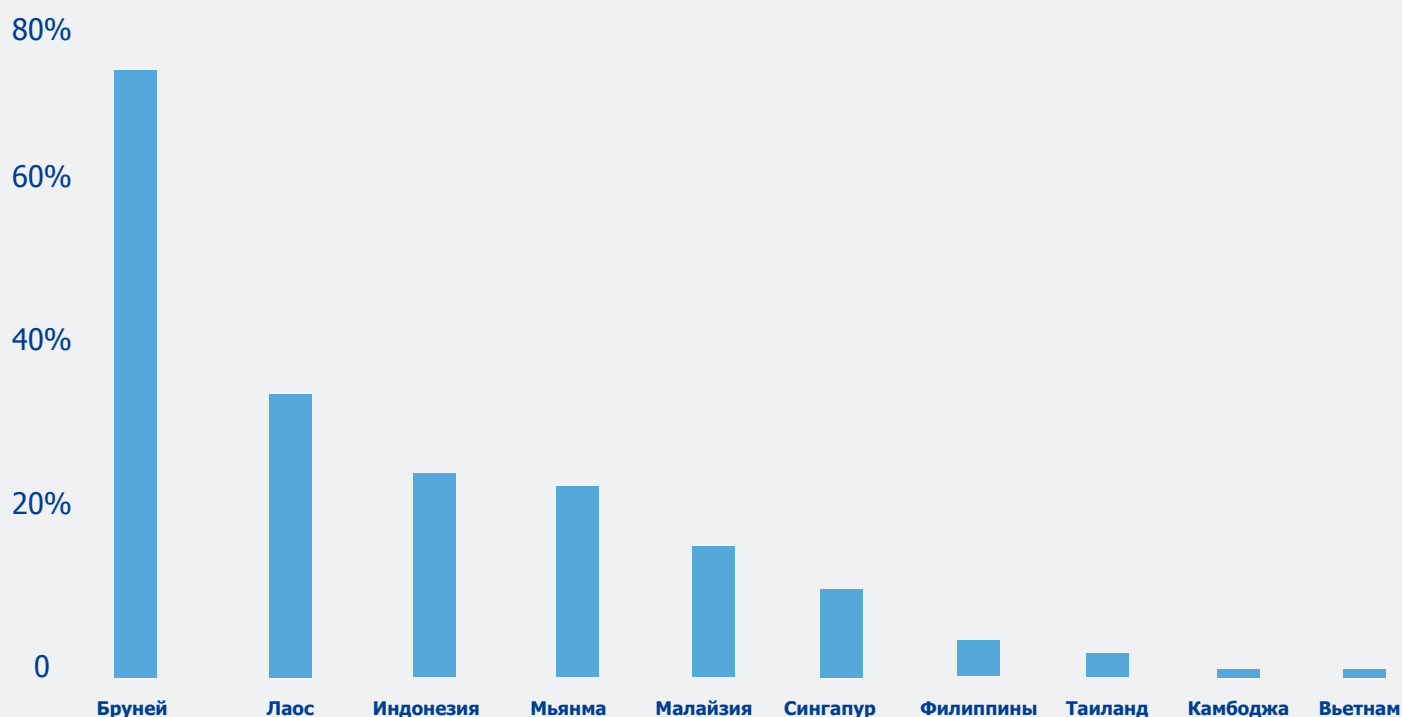
- в Таиланде более 2 млн семей живут в плохих жилищных условиях;
- в трущобах проживают более 50% населения Лаоса и Мьянмы; более 30% населения Вьетнама, Филиппин и Камбоджи.

Необходимость решения проблемы низкого качества недвижимости создает условия для роста инвестиций со стороны государств в строительство социального жилья.

Добыча полезных ископаемых

Помимо необходимости модернизации электроэнергетики, транспортной сферы, жилой и коммунальной инфраструктуры, для ряда стран АСЕАН (в первую очередь для Индонезии и небольших экономик региона — Брунея, Лаоса, Мьянмы) характерна значительная роль минеральных продуктов в экономике и экспорте.

ДОЛЯ МИНЕРАЛЬНЫХ ПРОДУКТОВ (ГРУППЫ ГС 25-27) В ЭКСПОРТЕ СТРАН АСЕАН, 2024, %



Источник: International Trade Centre

Примечание: в связи с ограничениями данных для Вьетнама и Лаоса использованы данные за 2023 г., для остальных стран — за 2024 г.

Добыча твердых полезных ископаемых сконцентрирована в Индонезии. Страна занимает ведущее место в мире по запасам или по добыче бокситов, кобальта, никеля, олова, а также входит в число мировых лидеров по экспорту каменного угля. Крупные запасы бокситов расположены во Вьетнаме (по оценкам USGS — третьи в мире после Гвинеи и Австралии), олова и отдельных редкоземельных металлов — в Мьянме.

С точки зрения нефтегазодобычи крупнейшими производителями региона являются Индонезия и Малайзия, в меньшей степени добыча развита в Таиланде и Вьетнаме.

В целом добычу полезных ископаемых в значимых для себя объемах осуществляет большая часть стран АСЕАН. Вместе с тем ряд стран региона обладают большими неиспользуемыми запасами полезных ископаемых (примером являются Филиппины, где имеются неиспользуемые запасы золота, меди и других полезных ископаемых, оцениваемые в 1 трлн долл.), что отчасти связано с недостаточно развитой инфраструктурой для их добычи.

Перспективы развития инфраструктуры

В условиях роста городов и развития промышленности перед странами АСЕАН встает задача ускоренного развития и модернизации инфраструктуры, что стимулирует расширение спроса на товары для инфраструктурного сектора. Стимулирование спроса также связано с реализацией государственных стратегий и планов по развитию инфраструктуры, а также анонсированием множества проектов в энергетике, транспорте и строительстве, для которых потребуются материалы и оборудование).

Реализация государственных стратегий и планов развития

Большинство стран АСЕАН разработало и приняло среднесрочные (чаще всего пятилетние) и долгосрочные стратегии развития. В планы развития включены мероприятия по развитию промышленности (для чего потребуется нарастить производство электричества), увеличению связности территорий (что предполагает развитие автомобильных и железных дорог, а также портов и мостов), рост уровня урбанизации заставляет правительства стран АСЕАН активно строить объекты социальной инфраструктуры.

В странах региона также приняты отраслевые стратегии развития, в частности действуют планы по развитию электроэнергетики. Например, Национальный генеральный план развития электроэнергетики Индонезии (RUKN) на 2024-2060 гг. предполагает рост потребления электроэнергии на душу населения к 2060 г. до 5,0-6,5 тыс. кВт и строительство новых ВИЭ, ГЭС, газовых ТЭС и систем ЛЭП между островами. Национальный план развития электроэнергетики Вьетнама на 2021-2030 гг. предусматривает выделение 136 млрд долл. на развитие электроэнергетики в 2026-2030 гг.

Страны региона делают ставку на снижение углеродных выбросов и зеленый переход, что подразумевает строительство солнечных и ветровых электростанций, ГЭС и АЭС, а также газовых ТЭС.

Наличие крупных проектов по развитию инфраструктуры

Планы по развитию инфраструктуры в странах АСЕАН сопровождаются анонсированием/реализацией многочисленных инфраструктурных проектов по строительству и модернизации электростанций, дорог, портов и аэропортов, объектов недвижимости, городской и социальной инфраструктуры. Реализация крупных проектов по росту выработки электроэнергии объявлена в большинстве стран региона. Упор в планах делается на строительство солнечных и ветровых электростанций, однако планируется осуществление и проектов «традиционной энергетики»:

- Индонезия хочет построить 20 АЭС на 43 ГВт (к 2060 г.);
- Филиппины инвестирует в традиционные электростанции 6,5 млрд долл. США (к 2030 г.);
- Вьетнам построит 12 ТЭС мощностью 28,9 ГВт (к 2030 г.);
- Малайзия увеличит мощность газовых ТЭС на 50% (к 2030 г.).

Россия также планирует участие в проектах по развитию электроэнергетики, в частности возможно строительство АЭС во Вьетнаме, кроме того, ведутся переговоры о строительстве АЭС в других странах региона.

Также планируется реализация крупных проектов по развитию автодорог:

- в Индонезии — строительство 4,5 тыс. км платных автодорог на 47 млрд долл.;
- во Вьетнаме — строительство до 9 тыс. км автотрасс к 2050 г.;
- в Таиланде — строительство 1,9 тыс. км, планируется потратить почти 24 млрд.

Развитие железных дорог в странах региона тесно связано как с развитием высокоскоростных магистралей, так и с развитием городских агломераций и месторождений полезных ископаемых. В связи с этим в странах АСЕАН анонсированы крупные проекты по развитию железных дорог: в частности, Индонезия планирует построить железнодорожные магистрали на о. Суматра и Сулавеси; Вьетнам рассчитывает построить 2,4 тыс. км новых и модернизировать 2,4 тыс. км существующих железных дорог за 10,5 млрд долл.; в Таиланде запланирована реконструкция почти 1,5 тыс. км железнодорожных путей за 8,8 млрд долл.

Проблему ускоренного роста городского населения и недостаточного качества жилой инфраструктуры правительства стран АСЕАН планируют решать:

- возведением новых городов, например, Нусантары в Индонезии;
- строительством социального жилья, например, 1 млн ед. жилья к 2030 г. построят во Вьетнаме, 0,5 млн ед. жилья к 2028 г. — в Малайзии, правительство Филиппин предусматривает строительство 1 млн ед. жилья в год до 2028 г., 300 тыс. ед. социального жилья планируют построить в Таиланде;
- сооружением и модернизацией объектов городской и социальной инфраструктуры: новых водохранилищ и расширением канализации в Джакарте (Индонезия), новых линий метрополитена Хошимина, многочисленных систем водоснабжения и водоочистки, портов, больниц, университетов и спортивных объектов (Вьетнам), медицинских центров, гостиниц (Таиланд).

Страны региона активно ищут и выделяют из государственного бюджета средства на строительство указанных объектов. Так, в 2025 г. правительство Индонезии выделило 24 млрд долл. на развитие инфраструктуры. В 2023 г. правительство Филиппин одобрило реализацию проектов на 200 млрд долл. в рамках плана развития на 2023-2028 гг. Камбодже требуется около 36 млрд для реализации генерального плана развития инфраструктуры до 2033 г. Бруней до 2029 г. планирует инвестировать в свое развитие около 4 млрд.

Примеры крупных инфраструктурных проектов в странах АСЕАН приведены в таблице ниже.

Примеры крупных инфраструктурных проектов в странах АСЕАН

Страна	Описание проекта
Бруней	Строительство новых электростанций, в т.ч. электростанции Букит Пангал
Вьетнам	Строительство новых ж/д, расширение сети метро г.Ханой, прокладка скоростных автомагистралей Строительство аэропортов Лонг Тхань, Сапа; модернизация аэропортов Ли Сон, Фу Куок Строительство портов в Дананге и Хошимине, сухого порта в провинции Бакнинь
Индонезия	Строительство сети ж/д (ж/д Транс-Суматра, Транс-Сулавеси, городские ж/д в г. Бандунг и в г. Нусантара), новой линии метро Джакарты, автомобильных дорог Развитие новой столицы г. Нусантара, жилое строительство по всей стране Строительство 20 АЭС и плавучих малых модульных реакторов
Камбоджа	Строительство аэропортов Течо, Мондолькири, Ко Ронг Развитие системы ж/д в г. Пномпень, строительство линий до Сиануквиля, Пойпета, Бавета; а также ж/д, соединяющей Камбоджу с Китаем, Строительство канала Фунан-Течо
Лаос	Модернизация международных аэропортов Ваттай, Паксе и Луангпхабанг Модернизация дорожной инфраструктуры National Road 13 South, а также строительство автомагистралей до границ с Вьетнамом и Китаем Создание объектов гидроэнергетики (ГЭС Nam Neun 1, Nam Ngum 3, гидроплотины Луангпхабанг, плотины и ГЭС Пак Бенг, плотины Санакхам)
Малайзия	Строительство новых ж/д (Транс-Борнео, маршрут Малайзия-Сингапур) и автодорог (Саравак-Сабах, шоссе в штате Перак и Пенанг) Строительство завода по производству экологически чистого водорода, работающего на ВИЭ, а также зеленого промышленного парка в г. Кота-Маруду
Мьянма	Прокладка железной дороги (в сотрудничестве с Китаем)
Сингапур	Расширение сети метрополитена
Таиланд	Расширение сети автомобильных дорог (автомагистрали Chalong Rat, № 8, Рама II, M82, магистраль Китай-Таиланд) Модернизация аэропортов Суварнабхуми, Нан Накхон, Утапао и др. Строительство умного города «Бангкок-2» Строительство транспортной инфраструктуры, соединяющей глубоководные порты Ранонг (Андаманское море) и Чумпхон (Сиамский залив) Развитие порта Лаем Чабанг, строительство круизных терминалов в Паттайе, Пхукете и на о. Самуи Установка первых двух малых модульных реакторов (ММР) Строительство комплекса по производству чистого топлива в г. Лаем Чабанг
Филиппины	Восстановление АЭС Батаан (в сотрудничестве с Республикой Корея) Строительство метрополитена в г. Манила и в г. Макати Строительство объектов недвижимости в г. Пасай и в Манильском заливе Строительство нового международного аэропорта Манилы, модернизация аэропорта имени Ниноя Акино, аэропорта Катицлан и аэропорта Сангли-Пойнт Строительство новых маршрутов железных и автомобильных дорог Строительство моста Батаан-Кавите длиной более 32 км

Перспективные направления

Импорт товаров для инфраструктурного комплекса может иметь характер как разовых поставок (связанных с реализацией крупных инфраструктурных проектов), так и постоянного потребления товаров для обеспечения работы объектов инфраструктуры, а также проведения ремонтных работ на местном уровне. Крупные инфраструктурные проекты создают спрос на различные товары.

В связи с активным строительством новых электростанций в условиях недостаточного развития внутреннего производства ожидается продолжение и рост импорта в страны АСЕАН продукции энергетического машиностроения: оборудования для выработки электроэнергии (паровых котлов, турбин, электрогенераторов) и для распределения электроэнергии (трансформаторов, электрораспределительной аппаратуры, кабелей).

Опыт России в строительстве дорожной инфраструктуры и производстве транспортных средств создает возможности для активного участия в проектах стран АСЕАН по строительству дорог и обеспечению техникой. Перспективен экспорт товаров для строительства и дальнейшей работы железных дорог (рельсы, путевое оборудование, приборы автоматического регулирования, локомотивы и грузовые вагоны), автомобильных дорог (дорожно-строительная техника, автобусы, грузовики, прицепы), а также вертолетов для развития транспортной связности островных государств.

Сохранение и увеличение добычи полезных ископаемых имеет важное значение для стабильности поступления экспортной выручки, что особенно важно, например, для Индонезии. Это расширяет спрос на оборудование для горнорудного дела (горно-шахтное оборудование, оборудование для переработки минеральных веществ) и добычи нефти и газа (запорная арматура, металлические трубы). Развитая добывающая промышленность России позволила сформировать компетенции в производстве соответствующего оборудования, что создает возможности для наращивания экспорта.

Перспективные товары для реализации инфраструктурных проектов в АСЕАН

Металлы и изделия из них



Железнодорожные изделия из черных металлов



Металлические трубы

Машины, оборудование и т/с



Бульдозеры, экскаваторы, дорожные машины



Паровые котлы и оборудование к ним



Паровые, гидравлические и газовые турбины



Горно-шахтное оборудование



Оборудование для переработки минеральных веществ



Запорная арматура



Электродвигатели и электрогенераторы



Электрические преобразователи



Электрораспределительная аппаратура и устройства



Кабельная продукция и изолирующая арматура



Локомотивы



Грузовые вагоны, части ж/д техники



Путевое оборудование



Автобусы и микроавтобусы



Грузовые автомобили, прицепы и их части



Вертолеты



Приборы автоматического регулирования

Реализация широкого перечня муниципальных проектов, а также жилое строительство увеличит спрос на:

- различные материалы (строительную химию, минеральную вату, листовой и фасонный прокат, стальные, чугунные и медные трубы, металлические емкости, строительные конструкции из металлов, крепеж, покрытия);
- оборудование для строительства и функционирования ЖКХ (жидкостные насосы, системы вентиляции и кондиционирования, противопожарное оборудование, подъемно-транспортное оборудование, запорная арматура, бытовые счетчики и расходомеры, спецавтотранспорт).

Особенности развития и специализации промышленности АСЕАН приводят к тому, что страны региона полностью не обеспечивают себя вышеуказанными товарами. В результате рост городов и агломераций вызовет расширение импорта, что создаст потенциальные возможности для наращивания партнерства в инфраструктурном секторе.

Перспективные товары для нужд строительного сектора стран АСЕАН

Химическая продукция



Замазки и составы для подготовки поверхностей



Пластмассовые изделия для строительства

Металлы и изделия из них



Листовой и фасонный прокат



Металлические трубы



Металлические емкости



Металлические строительные конструкции



Крепеж, металлические тросы, решетки, сетки



Сантехника из черных металлов, замки

Машины, оборудование и т/с



Жидкостные и воздушные насосы



Термическое и фильтровальное оборудование



Механические распылители



Подъемно-транспортное оборудование



Запорная арматура



Сигнальное электрооборудование



Контрольно-измерительные приборы и счетчики



Спецавтотранспорт

Другие товары



Минеральная изоляция

Индустриальное партнерство: потребительский сектор

Общее состояние потребительского сектора АСЕАН

Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), объединяющая десять стран с совокупным населением 694 млн человек (8,5% от мирового показателя), представляет собой крупный развивающийся потребительский рынок. Значимым демографическим фактором развития потребительского сектора стран АСЕАН является численность трудоспособного населения, которая превышает 350 млн чел. и к 2030г., как ожидается, увеличится до 380 млн, а к 2050 г. — до 490 млн.

Потребительские расходы сектора домашних хозяйств региона достигли 2,1 трлн долл. США в 2023 году, продемонстрировав рост в 1,5 раза по сравнению с 2013 годом.

ДИНАМИКА ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ РАСХОДОВ ДОМОХОЗЯЙСТВ АСЕАН,
2013-2023, МЛРД ДОЛЛ. США

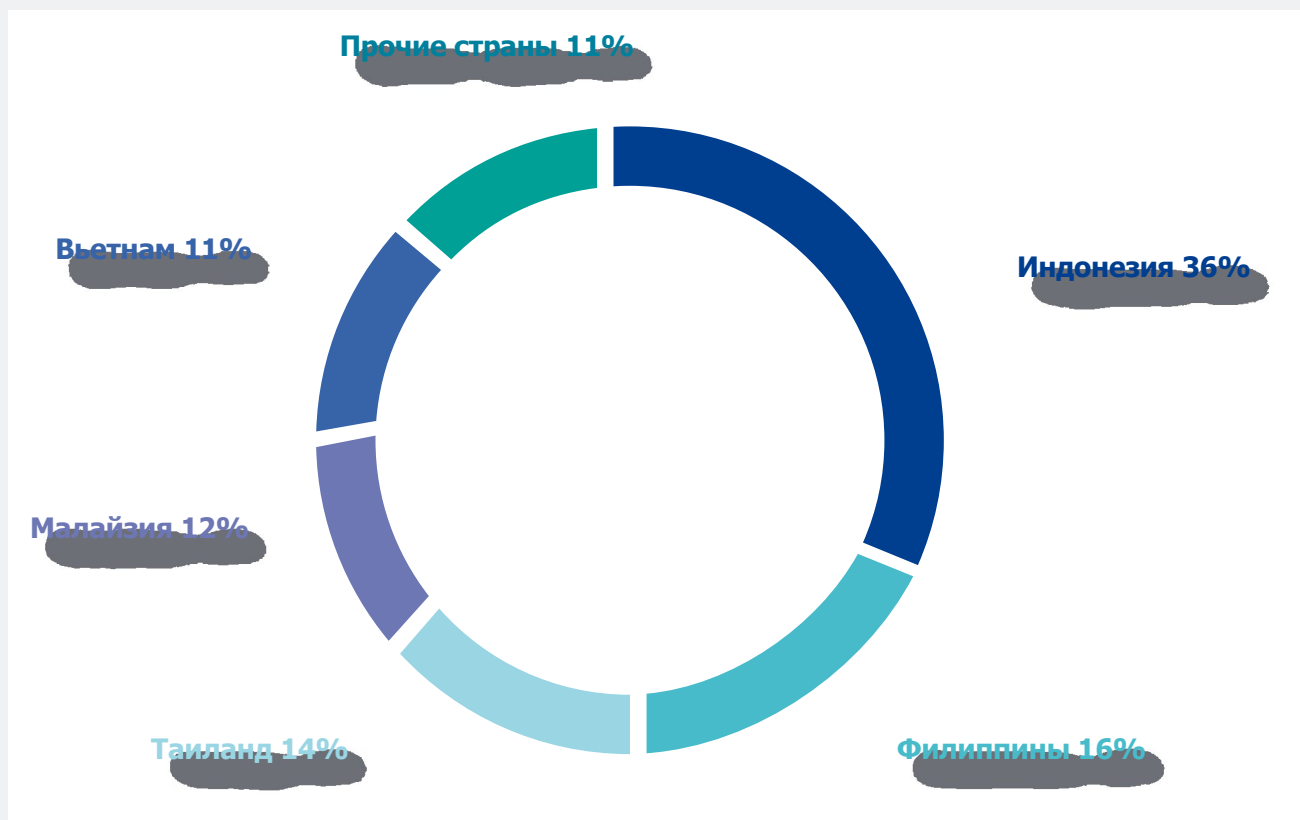


Источник: UNSTAT

Сектор характеризуется неоднородностью в разрезе стран. Индонезия, как наиболее населенная страна, формирует 36% совокупных потребительских расходов АСЕАН (746 млрд долл. США в 2023 г.). К другим крупным рынкам с объемом расходов свыше 200 млрд долл. относятся Филиппины (334 млрд), Таиланд (297 млрд), Малайзия (242 млрд) и Вьетнам (234 млрд). При этом наибольший прирост за период 2013-2023 гг. в абсолютном выражении продемонстрировали Вьетнам (+112 млрд), Филиппины (+130 млрд) и Индонезия (+228 млрд), а в относительном — Вьетнам (+92%), Камбоджа (+88%) и Филиппины (+64%).

Эта диспропорция — сочетание крупных объемов и высоких темпов роста (Вьетнам, Филиппины), значительных объемов при более умеренной динамике (Индонезия, Таиланд, Малайзия), а также меньших рынков с высокой динамикой (Камбоджа) — формирует дифференцированные возможности для экспорта.

СТРАНОВАЯ СТРУКТУРА ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ РАСХОДОВ ДОМОХОЗЯЙСТВ АСЕАН, 2023



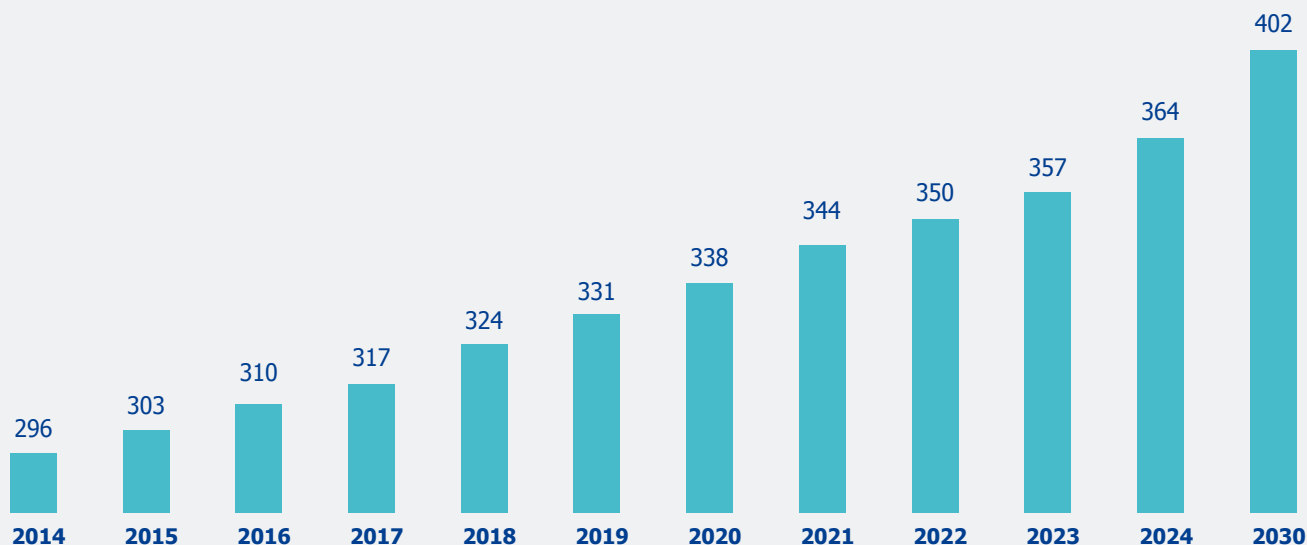
Источник: UNSTAT

Факторы развития потребительского сектора АСЕАН**Ускоренная урбанизация**

Городское население, которое в мире обеспечивает до 90% потребительских расходов, составляет в настоящее время около половины (52%) всего населения стран АСЕАН, однако продолжает расти.

Для региона характерны опережающие темпы роста городского населения: по данным Всемирного банка, в 2024 г. совокупная численность населения, проживающего в городах, составила 364 млн чел. при средних темпах роста 2,1%, что выше среднемирового показателя (1,8%). К 2030 г. ожидается увеличение городского населения стран АСЕАН до 402 млн чел.

ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ СТРАН АСЕАН, МЛН ЧЕЛ.



Источник: World Bank

Увеличению городского населения, помимо общемировой тенденции переезда населения из сельской местности в города, способствует национальная политика стран АСЕАН, направленная на модернизацию городской инфраструктуры.

На региональном и национальном уровне (во Вьетнаме, Камбодже, Индонезии) реализуются проекты строительства доступного жилья для малообеспеченных граждан, а также создания новых современных городов, учитывающих потребности экономики стран региона в усовершенствованной инфраструктуре. В их числе новые столицы в Индонезии (Нусантара) и Мьянме (Новый Янгон) и «умные города» Бангкок-2 в Таиланде и Пасай-Харбор-Сити на Филиппинах.

Формирование среднего класса

Развитие среднего класса в странах АСЕАН связано не только с ростом городского населения, но и с повышением общего уровня жизни в регионе, в том числе за счет увеличения доходов населения. По оценкам Всемирного банка, за период 2014-2024 гг. медианные доходы населения (за вычетом инфляции) в Индонезии возросли на 45%, во Вьетнаме — на 34%, в Таиланде — на 21%.

По оценкам Boston Consulting Group, в настоящее время около 245 млн жителей стран Юго-Восточной Азии (около 35% населения) относятся к среднему классу, еще 85 млн потребителей (около 12% населения) относятся к потребителям с доходом выше среднего. В перспективе ожидается увеличение количества жителей стран региона, относящихся к среднему классу: по данным Всемирного экономического форума, к 2030 г. 70% населения АСЕАН составит средний класс.

В свою очередь, размер потребительского рынка, по прогнозам World Economic Forum, к 2030 г. должен достигнуть объема в 4 трлн долл. США (по состоянию на 2024 г. — более 2 трлн). К ключевым драйверам относятся достигнутый высокий уровень грамотности населения (более 95%) и снижение безработицы до 2,4% в 2024 году, что положительно сказывается на покупательной способности и потребительском спросе.

Рост среднего класса стимулирует спрос на широкий спектр товаров, что открывает перспективы для экспорта из России.

Развитие электронной коммерции

Рынок электронной коммерции в АСЕАН значительно вырос с середины 2010-х годов и в 2024 году достиг около 20% в общем объеме ритейла. По оценке сингапурского банка DBS, за период 2016-2021 гг. объемы интернет-продаж увеличились в пять раз и сейчас составляют примерно в 184 млрд долл. США с прогнозируемым удвоением к 2030 г. Наиболее высокий уровень проникновения электронной коммерции в розничные продажи среди стран АСЕАН наблюдается в Индонезии и Сингапуре. В регионе набрали огромную популярность платформы Shopee, Lazada, TikTok Shop.

Рост популярности электронной коммерции обусловлен быстрым увеличением в странах АСЕАН доли населения, пользующегося интернетом. По данным Всемирного банка, по состоянию на 2023 г. доля населения Таиланда, использующего интернет, составляла около 90%, Филиппин — 84%, Вьетнама — 78%, при этом за период с 2013 г. данный показатель резко увеличился: у Таиланда — с 29% до 90%, у Мьянмы — с 2% до 59%, у Индонезии — с 15% до 69%.

В настоящее время в регионе постепенно формируется единый цифровой рынок: в 2019 г. было заключено Соглашение АСЕАН об электронной торговле, благодаря которому было облегчено осуществление трансграничных операций в сфере электронной коммерции в рамках блока. Кроме того, в настоящее время разрабатывается Рамочное соглашение АСЕАН по цифровой экономике, направленное на расширение сотрудничества в сфере цифровых услуг и трансграничной электронной торговли.

Для российских компаний, особенно малого и среднего бизнеса, электронная коммерция представляет стратегически важный канал сбыта с пониженными барьерами входа, позволяя продвигать товары, подходящие для онлайн-продаж, и тестировать спрос, минимизируя затраты на построение в регионе традиционных дистрибьюторских сетей.

Перспективные направления

Наиболее перспективными товарами для потребительского сектора стран АСЕАН представляются направления, востребованные растущим средним классом. К ним могут быть отнесены в первую очередь фармацевтическая продукция, автомобили, косметические средства. Экспорт других товаров также возможен и перспективен, но потребует поиска ниш, особенно в менее крупных странах с развивающимся потребительским сектором (Камбодже, Лаосе, Мьянме, Брунее).

Рост спроса на лекарства

По данным исследования малайзийского банковского холдинга MBSB Group, объем фармацевтического рынка стран Юго-Восточной Азии в 2024 г. составил 27 млрд долл. США и в последние годы демонстрирует рост, причем в отдельных наиболее крупных странах региона темпы роста значительны: в частности, за 2015-2023 гг. объем рынка во Вьетнаме увеличился более чем в 2,5 раза (с 2,7 до 7,6 млрд долл. США). Ожидается, что на горизонте до 2029 г. рост фармацевтического рынка в странах АСЕАН составит более 8% в год, что превышает ожидаемые среднегодовые темпы роста мирового рынка (около 6%).

Востребованность фармацевтической продукции в странах АСЕАН обусловлена не только ростом доходов населения, но и распространенностью отдельных заболеваний (в частности, сердечно-сосудистых, число случаев которых за период с 1990 г. возросло в 2,5 раза). Кроме того, перенаселенность отдельных территорий и загрязнение окружающей среды способствуют распространению инфекционных и онкологических заболеваний, что также влияет на востребованность лекарственных препаратов.

В настоящее время основными поставщиками медикаментов в страны АСЕАН являются ведущие мировые фармацевтические производители (США, Индия, Китай и ряд европейских стран), некоторые из которых открывают производственные мощности на территории региона (Sanofi, Pfizer, Novartis).

Для российских производителей существуют возможности в поставке дженериков и специализированных препаратов, а также производстве халяль-сертифицированной фармацевтики (для Индонезии и Малайзии). Также возможности есть в экспорте медицинского оборудования и холодильных установок для хранения вакцин, особенно востребованных в странах с развивающейся инфраструктурой здравоохранения (Камбоджа, Лаос, Мьянма).

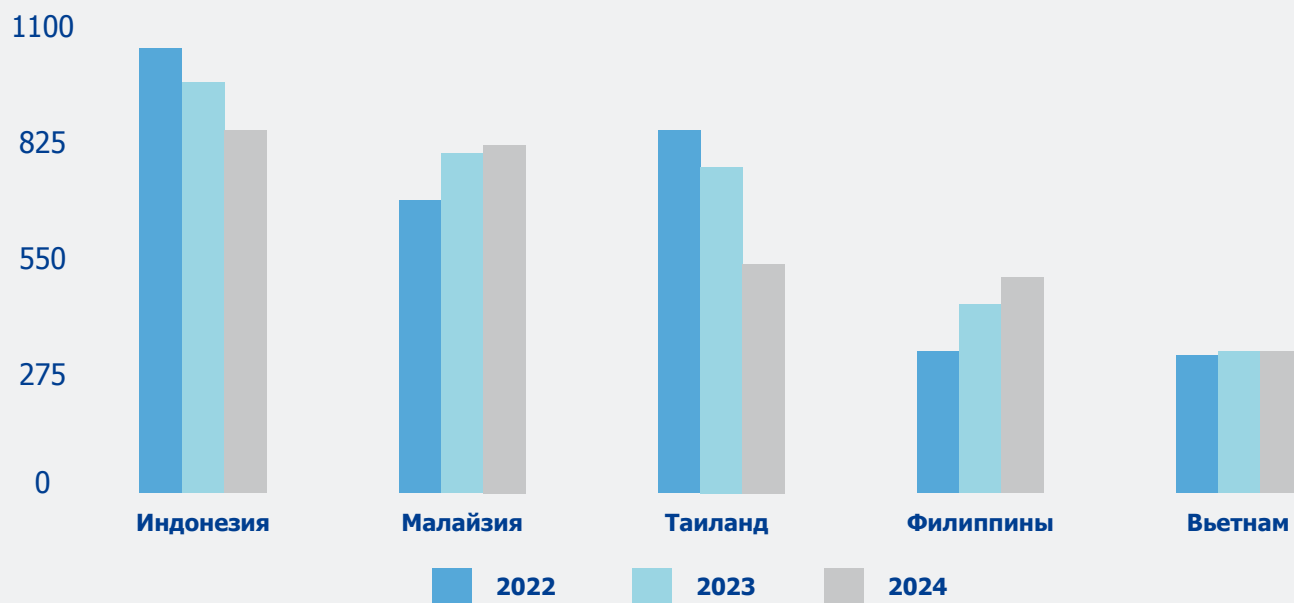
Ключевым вызовом для российских производителей при выходе на рынок станет необходимость соответствия регуляторным требованиям стран АСЕАН, а также уровень конкурентной борьбы.

Продолжение роста автомобилизации

По данным ОИСА, в странах АСЕАН в 2024 г. было продано 3,1 млн новых транспортных средств, в том числе 2,5 млн легковых автомобилей. По оценке PwC, к 2030 г. ожидается увеличение объема продаж легковых автомобилей до 4,0 млн, главным образом за счет роста продаж во Вьетнаме, Индонезии и на Филиппинах.

В настоящее время спрос на транспортные средства в странах АСЕАН покрывается главным образом продукцией японских, южнокорейских и китайских производителей. Имеется собственное производство и в самом регионе — лидером по выпуску автомобилей в 2024 г. являлся Таиланд. Российские предприятия также проявляют интерес к экспансии на этот рынок — в частности, сборочное производство коммерческих автомобилей Группы «ГАЗ» было организовано во Вьетнаме, компания имеет планы по дальнейшему освоению рынка стран Юго-Восточной Азии.

ДИНАМИКА ПРОДАЖ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТДЕЛЬНЫХ СТРАНАХ АСЕАН, ТЫС. ШТ.



Источник: OICA

В условиях роста спроса на транспортные средства их экспорт в страны АСЕАН может представляться перспективным. Возможным ограничением для увеличения поставок транспортных средств в страны региона может являться поставленная рядом стран АСЕАН задача по сокращению выбросов углекислого газа, в том числе благодаря увеличению доли электромобилей, что может ограничить возможности российского автопрома на их внутренних рынках.

Учитывая высокую конкуренцию на рынке, возможным направлением для российских компаний является также концентрация на поставках автокомплектующих, расходных материалов и шин.

Востребованность косметических средств

Рынок косметической продукции стран АСЕАН в последние годы испытывает бурный рост. По итогам 2024 г. рынок косметической продукции в шести странах региона с наиболее развитой экономикой (Индонезии, Вьетнаме, Таиланде, Филиппинах, Малайзии, Сингапуре) составил 5,6 млрд долл. США. Основной вклад в общий показатель внесли Вьетнам (41% рынка) и Индонезия (33%).

Для рынка характерна значительная дифференциация. Так, на рынке Индонезии доминируют местные бренды (Wardah, Make Over и др.), занимающие до 60% рынка, хотя развитию местных брендов мешает высокая зависимость от импортного сырья. В свою очередь, во Вьетнаме доля местных производителей низка и составляет около 10%. Различаются также и востребованные ниши. В условиях различий между рынками стран АСЕАН в части концентрации местных производителей и нужд потребителей осуществление выхода на рынок в данном сегменте требует поиска отдельных ниш и разработки соответствующей конкурентной и маркетинговой стратегии.

Перспективные товары для нужд потребительского сектора

Химическая продукция



Лекарства



Вакцины



Шины пневматические



Средства для макияжа и ухода
за кожей, средства для волос



Гигиенические и хозяйственные
бумажные изделия



Моющие и чистящие средства



Средства для бритья, дезодоранты,
освежители

Машины, оборудование и т/с



Медицинские приборы и устройства



Рентгеновская аппаратура



Автомобили, автокомплектующие



Холодильное оборудование

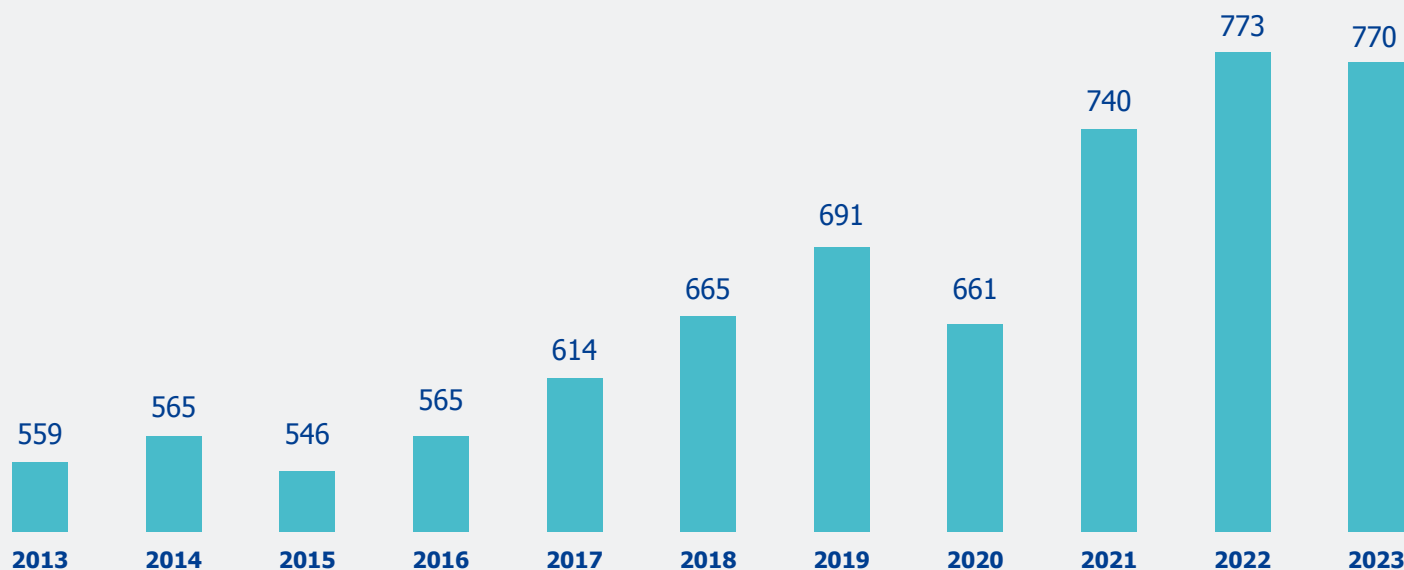
Индустриальное партнерство: обрабатывающая промышленность

Общее состояние обрабатывающей промышленности АСЕАН

Расположение стран региона на пересечении логистических маршрутов, а также перенос производственных цепочек из более развитых стран способствуют превращению региона в значительный производственный хаб. Обрабатывающая промышленность вносит существенный вклад в экономику АСЕАН. Совокупный объем добавленной стоимости в секторе обрабатывающих производств в 2023 г. составил 770 млрд долл. США. В период 2013-2023 гг. средняя доля добавленной стоимости обрабатывающих производств в общем объеме ДС составляла 22,0%, уступая по значимости только сфере услуг (27,1%).

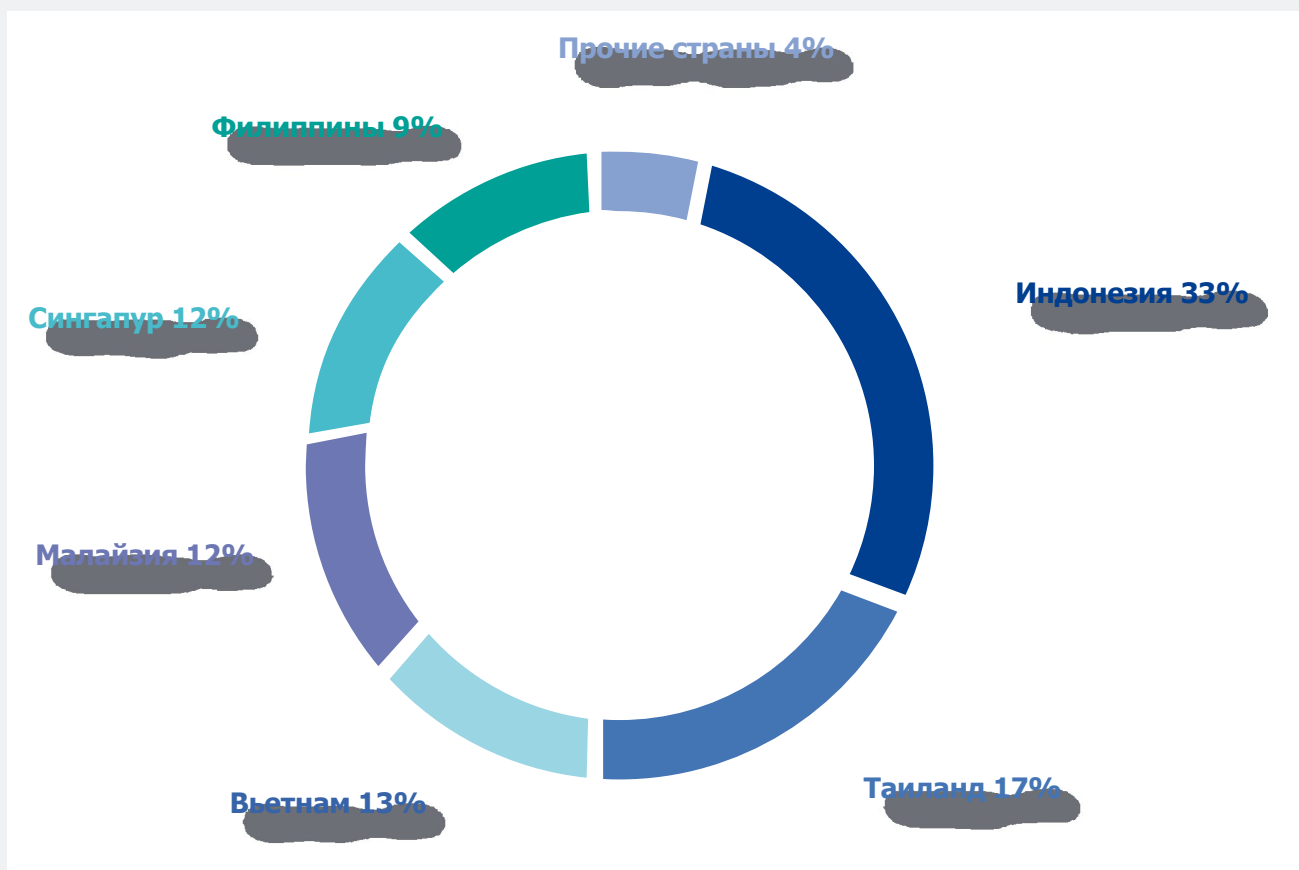
В динамике 2013-2023 гг. объем добавленной стоимости сектора обрабатывающих производств АСЕАН увеличился на 37,8% (+211 млрд долл.), продемонстрировав при этом разнонаправленную динамику. Центрами промышленного производства в регионе выступают Индонезия (вклад страны в совокупный показатель ДС обрабатывающей промышленности стран АСЕАН составляет более 33%), Таиланд (16,7%), Вьетнам (13,3%), Малайзия (12,0%), Сингапур (11,5%), Филиппины (9,2%). Совокупность ряда факторов (наличие молодой и достаточно дешевой рабочей силы, географическое расположение в центре пересечения логистических маршрутов, развитие транспортной, энергетической и цифровой инфраструктуры, наличие запасов природных ресурсов) наделяет регион рядом преимуществ для создания производственных площадок.

ДИНАМИКА ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В СЕКТОРЕ ОБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ АСЕАН, 2013-2023, МЛРД ДОЛЛ. США



Источник: UNSTAT

СТРУКТУРА ДС ОБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ ПО СТРАНАМ, 2023



Источник: UNSTAT

Структура обрабатывающей промышленности стран АСЕАН

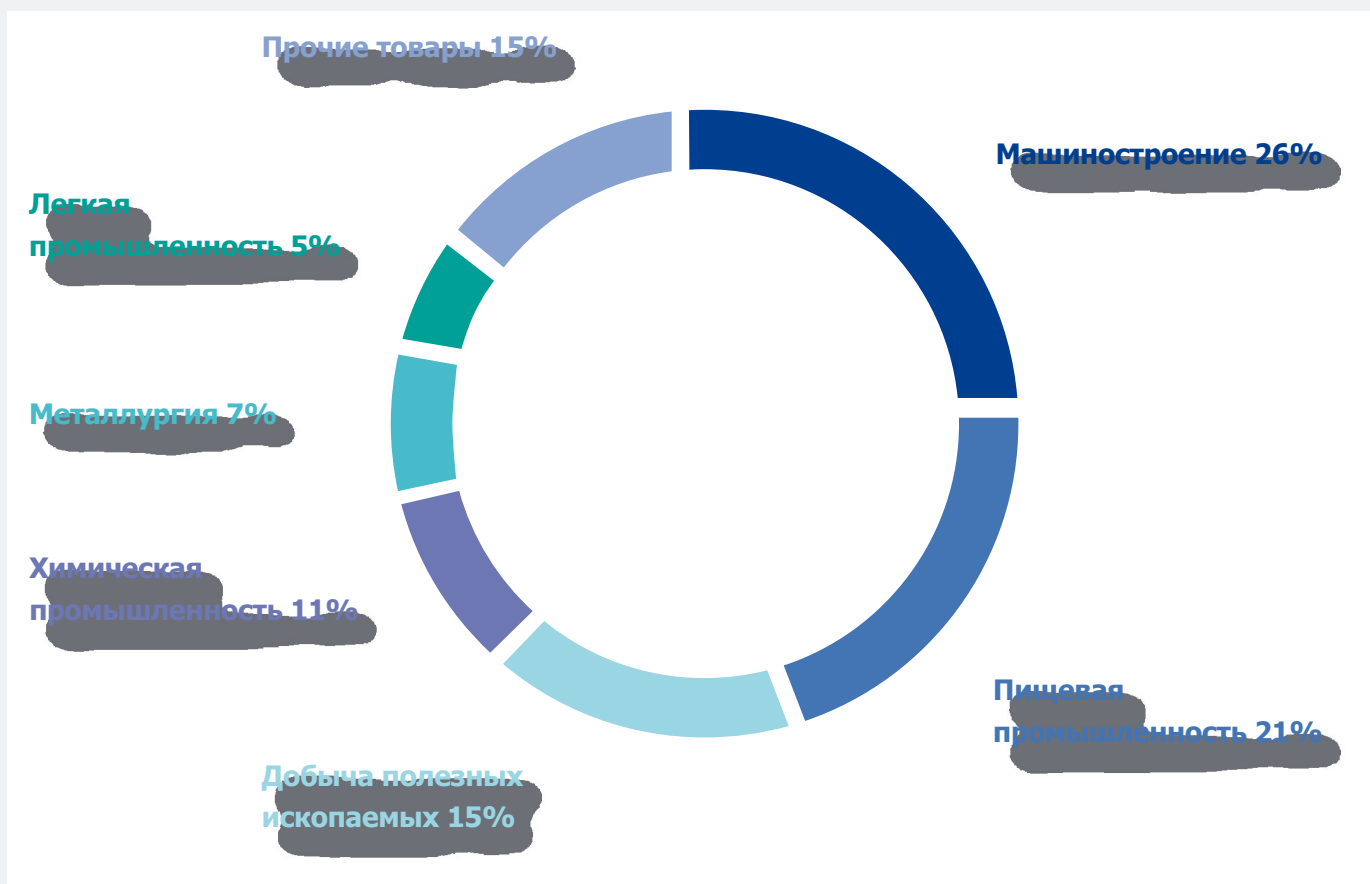
По оценке Euromonitor International, совокупный объем выпуска обрабатывающей промышленности стран АСЕАН в 2023 г. составил 3,4 трлн долл. США, увеличившись за период с 2013 г. на 38%. В целом обрабатывающая промышленность генерирует около 43% выпуска экономики стран АСЕАН, причем примерно 80% обрабатывающей промышленности стран региона составляют 5 отраслей: машиностроение (26%), пищевая промышленность (21%), добыча полезных ископаемых (15%), химическая промышленность (11%) и металлургия (7%).

Крупными производителями машин и оборудования в странах АСЕАН являются Таиланд, Индонезия, в меньшей степени Малайзия и Вьетнам. В перечисленных странах осуществляется выпуск легковых автомобилей, различных видов электроники и бытовой техники, в том числе на предприятиях с иностранным капиталом. Рост внутреннего спроса и населения приводит к интенсивному развитию пищевой промышленности, особенно характерный для самых густонаселенных стран региона — Индонезии, Филиппин, Вьетнама.

В странах АСЕАН достаточно развита добыча отдельных видов полезных ископаемых — каменного и бурого угля (в Индонезии), нефти и газа (в Индонезии, Малайзии, Брунее); отдельные страны (в частности Таиланд) обладают значительными нефтеперерабатывающими мощностями, что обуславливает относительную развитость нефтехимической промышленности.

Наличие собственной ресурсной базы — никеля, бокситов, медных руд — позволяет некоторым странам (в первую очередь Индонезии) не только поставлять промышленное сырье на экспорт, но и производить ряд товаров металлургической отрасли, в том числе различных прокат. Металлургические комплексы других стран АСЕАН в той или иной степени используют в своей работе импортное сырье (например, Вьетнам зависит от поставок алюминия).

ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ВЫПУСКА ОБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ СТРАН АСЕАН, 2023



Источник: Euromonitor International

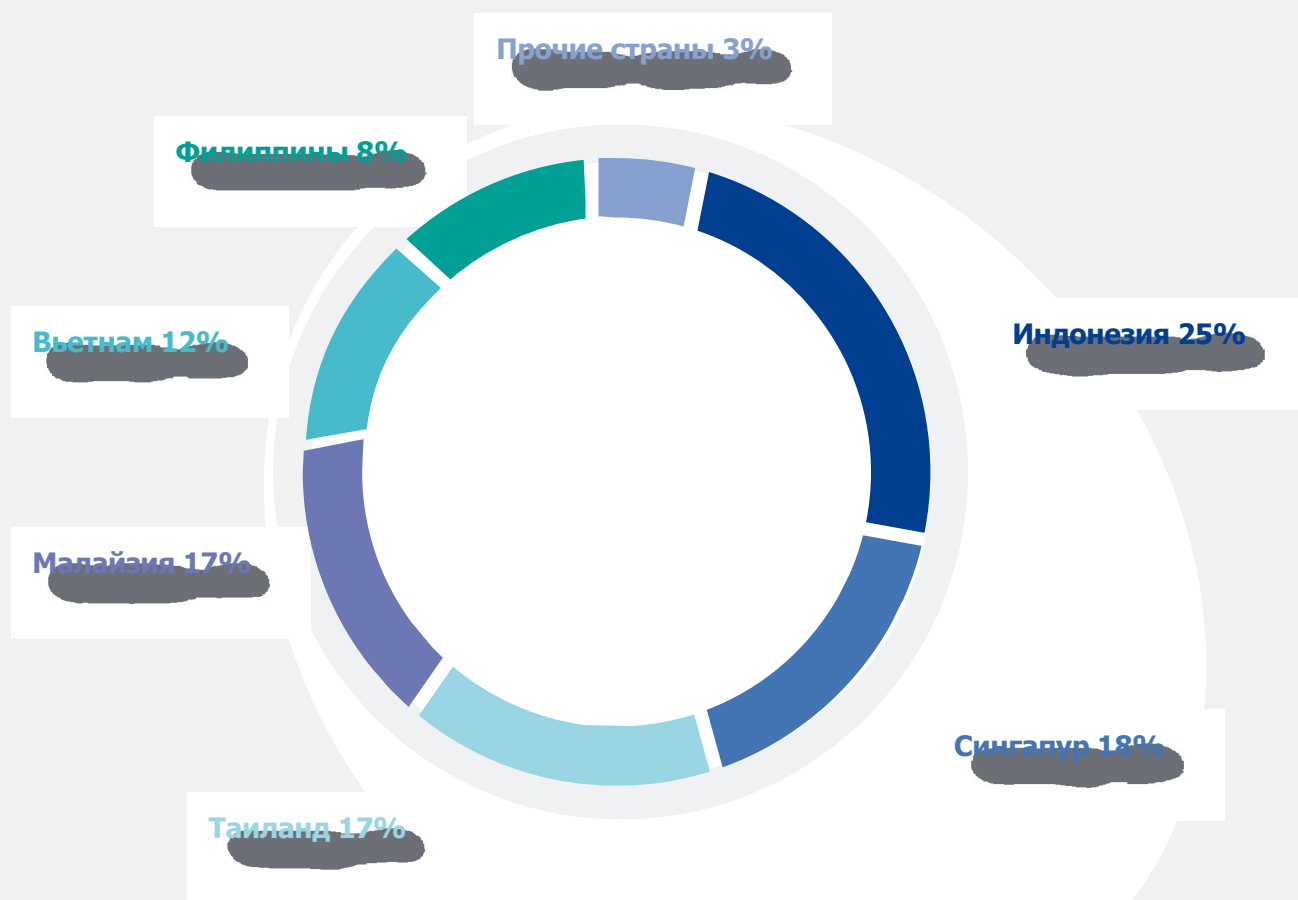
Перспективные направления

Перспективными товарами, востребованными на рынках стран АСЕАН, являются товары химической промышленности, используемые в регионе в производстве химических веществ и химических продуктов, изделий из резины, в пищевой промышленности и др., а также товары металлургического комплекса, востребованные в металлургии, строительном секторе, производстве электрооборудования.

Товары химии

Каждая из крупных экономик стран АСЕАН обладает относительно значимым химическим производством. В 2023 г. доля Индонезии в совокупном объеме химического производства стран АСЕАН составила около 25%, Сингапура — 18%, Малайзии и Таиланда — по 17 %. Доминирование перечисленных стран объясняется наличием сырья для развития нефтехимического производства (исключением является Таиланд, где, несмотря на отсутствие собственных крупных месторождений нефти и газа, имеются достаточные перерабатывающие мощности).

СТРАНОВАЯ СТРУКТУРА ВЫПУСКА ХИМИЧЕСКИХ ПРОИЗВОДСТВ СТРАН АСЕАН, 2023



Источник: Euromonitor International

Химическая промышленность стран АСЕАН сосредоточена главным образом на производстве товаров из пластмасс и резины, шин, потребительской химии. Ряд стран региона, в первую очередь Индонезия, Малайзия, Сингапур и Бруней, обладают сырьем (нефть, газ), обеспечивающим часть потребностей собственного химического производства. Несмотря на наличие собственных природных ресурсов, химическая промышленность АСЕАН испытывает дефицит технологий производства и зависит от иностранного капитала и поставок химического сырья.

Импортное сырье направляется на производство местными химическими компаниями таких товаров, как шины (Jinyu Tire во Вьетнаме и Indorama Ventures в Таиланде), синтетические волокна (Indorama Synthetics в Индонезии), полимеры (Chandra Asri в Индонезии), упаковка (Scientex в Малайзии), резиновые изделия (Sri Trang Agro-Industry в Таиланде).

Перспективными для экспорта в страны АСЕАН товарами российского производства являются различные продукты органической и неорганической химии, синтетический каучук, а также пластмассы и изделия из них. Так, технический углерод и синтетический каучук могут использоваться в производстве ряда резиновых изделий (шин, обуви, одноразовых перчаток и др.), кабельной продукции.

Полиэтилен, полипропилен, поливинилхлорид могут применяться в автомобилестроении, производстве электроники и бытовой техники, медицинских изделий, кабелей и строительных материалов. В свою очередь, стирол и ациклические спирты, внутреннее производство которых в странах АСЕАН недостаточно, несмотря на наличие запасов нефти и газа, могут использоваться при производстве фармацевтической и косметической продукции, одноразовой посуды и автомобильных частей.

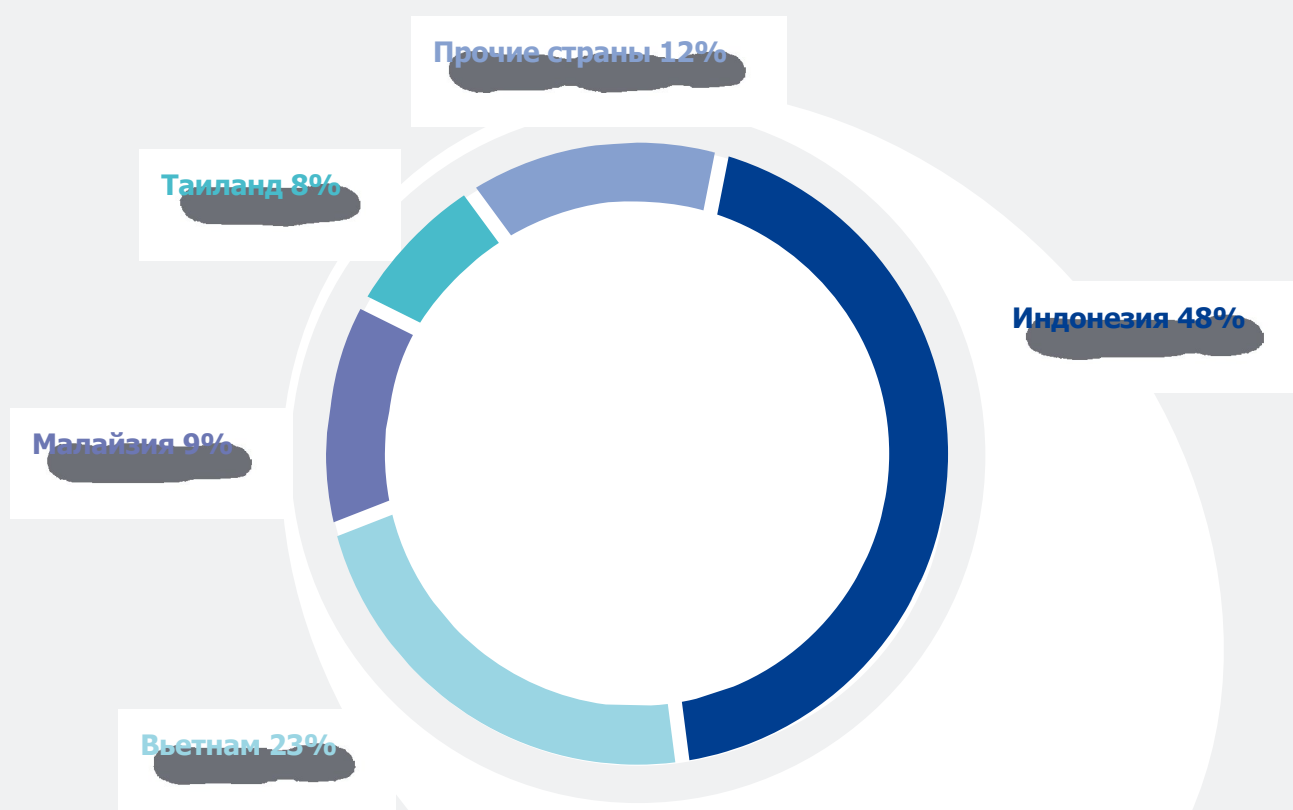
Товары металлургии

По данным Euromonitor International, крупнейшими производителями металлов и изделий из них среди стран АСЕАН в 2023 г. стали Индонезия и Вьетнам, на которые в совокупности приходилось более 70% объемов производства. Значимыми производителями являются также Малайзия и Таиланд, доля других стран в общем объеме выпуска металлов и изделий из них невелика.

Перспективные товары химии для нужд стран АСЕАН

- | | |
|--|---------------------------------------|
| Технический углерод и синт. каучук | Поливинилхлорид |
| Циклические углеводороды (стирол), ациклические спирты | Полиацетали, полиэферы, поликарбонаты |
| Полиэтилен | C^2 Карбонаты |
| Полипропилен | Пластмассовые пленки и листы |

СТРАНОВАЯ СТРУКТУРА ВЫПУСКА МЕТАЛЛОВ И ИЗДЕЛИЙ ИЗ НИХ В АСЕАН, 2023



Вьетнам является крупнейшим производителем стали среди стран АСЕАН: по данным World Steel Association, в 2023 г. во Вьетнаме было выпущено 19,2 млн т стали (12-е место в мире). Значимыми по меркам региона производителями стали также являются Индонезия (16,8 млн т, 14-е место в мире) и Малайзия (7,5 млн т, 21-е место в мире). Несмотря на это, в большинстве стран региона наблюдается нехватка стали: объем чистого импорта Таиланда в 2023 г. составил 12,0 млн т, Филиппин — 6,9 млн т, Вьетнама — 5,4 млн т, по данному показателю перечисленные страны входят в десятку крупнейших мировых чистых импортеров. Нехватка стали при наличии своих относительно развитых производств может говорить об отставании металлургического сектора стран АСЕАН в развитии от металлоемких отраслей (в первую очередь машиностроения и строительного сектора).

Металлургия стран АСЕАН специализируется в основном на производстве товаров нижних переделов (полуфабрикатов нелегированной стали, отдельных марок листового проката, ферросплавов, никелевых штейнов, рафинированной меди и др.) и лишь отчасти на продукции более высоких переделов для внутреннего потребления. Ряд стран (в первую очередь Вьетнам и Таиланд) зависимы от импорта цветных металлов: страны не производят в значимых объемах медь и первичный алюминий, в связи с чем вынуждены использовать импортное сырье.

В металлургической отрасли стран АСЕАН действуют ряд компаний с иностранным капиталом, в частности из крупнейших экономик Азии — Китая, Японии, Республики Корея, Индии. В крупнейших металлургических комплексах региона заметную роль играют отдельные собственные производители, в том числе принадлежащая государству Krakatau Steel в Индонезии и частная Hoa Phat Group во Вьетнаме.

В условиях нехватки собственных производственных мощностей для удовлетворения потребностей строительного и машиностроительного секторов возможно наращивание импорта различной продукции черной металлургии (листового проката, катанки, прутков), при этом ограничениями может выступить конкуренция по цене с китайскими производителями. Кроме того, ввиду недостатка собственных ресурсов перспективными представляются поставки алюминиевой и медной продукции.

Перспективные товары металлургии для нужд стран АСЕАН



Листовой прокат
(легированный и нелегированный)



Катанка нелегированная



Прутки (легированные
и нелегированные)



Полуфабрикаты нелегированной стали



Медная проволока



Алюминиевые плиты и листы



Алюминий и его сплавы

Индустриальное партнерство: импорт

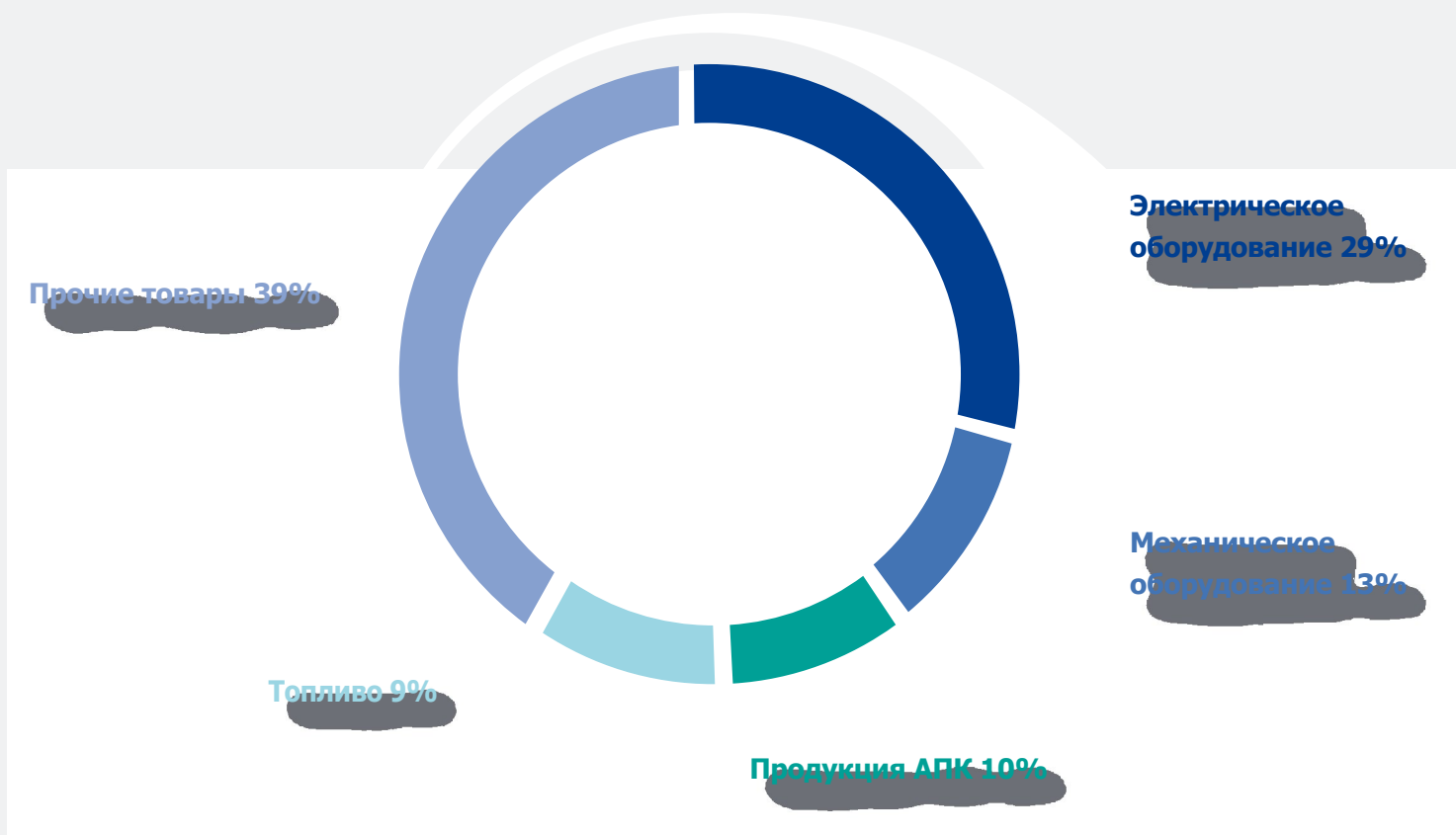
Балансирование торгового баланса

Несбалансированный торговый баланс между Россией и АСЕАН ставит вопрос о возможностях и перспективах для развития импорта из стран региона.

Совокупный экспорт стран АСЕАН в 2024 г., по данным International Trade Centre, составил 2,1 трлн долл. США. Основными товарами, экспортируемыми странами АСЕАН в настоящее время, являются электрическое и механическое оборудование (в том числе бытовая техника и электроника, кабельная продукция и др.), продукция АПК и топливо, на которые в совокупности приходится более 60% экспорта стран региона.

В условиях доминирования в ряде секторов экономики стран АСЕАН транснациональных корпораций (ТНК) из недружественных стран возможности развития импорта из стран региона ограничены. Вместе с тем необходимость формирования устойчивых связей создает условия для оценки перспектив импорта полезных ископаемых, а также сельскохозяйственного сырья, без которого индустриально-логистическое партнерство со странами АСЕАН будет затруднено.

ОСНОВНЫЕ СТАТЬИ ЭКСПОРТА СТРАН АСЕАН, 2024



Источник: UNSTAT

Возможности для наращивания импорта сырья

Наличие крупных запасов полезных ископаемых

Страны АСЕАН являются достаточно крупными поставщиками промышленного и сельскохозяйственного сырья на мировой рынок, что связано как с большими запасами различных полезных ископаемых, так и природно-климатическими условиями.

По данным Геологической службы США (USGS) за 2023 год, на территории стран АСЕАН сосредоточено 46% мировых запасов никеля, 23% запасов бокситов, 20% запасов редкоземельных элементов и 7% запасов кобальта. Регион является лидером в мировой добыче никеля (63%) и олова (42%). Ведущее место среди стран АСЕАН по добыче полезных ископаемых занимает Индонезия, где расположены крупные месторождения никеля (1-е место в мире) и бокситов (4-е место). Помимо этого, страна в 2024 г. стала чистым экспортером ферросплавов (1-м в мире — за счет поставок ферроникеля), олова (1-е место), марганца (2-е), бокситов (5-е). Крупные запасы бокситов обнаружены также во Вьетнаме (3-е место в мире по запасам).

Переработкой большей части ресурсов стран АСЕАН занимается Китай: по данным ИТС, более 75% никеля и около 95% ферроникеля из Индонезии экспортируется в Китай; в свою очередь, Филиппины экспортируют в Китай около 80% медной и 77% никелевой руды, а Таиланд — почти всю железную руду.

Экспорт твердых полезных ископаемых из отдельных стран АСЕАН, 2024

Страны	Товар	Объем экспорта, млн долл. США	Доля в мировом экспорте, %
Индонезия	Ферроникель	14 061	86,1
	Медные руды и концентраты	7 969	7,8
	Никелевый штейн	7 124	57,8
	Олово необработанное	1 417	23,6
	Глинозем	1 098	5,2
	Марганец	93	8,9
Малайзия	Олово необработанное	533	8,9
	Свинец необработанный	406	5,1
	Ферросиликомарганец	385	11,7
Филиппины	Никелевые руды и концентраты	1 045	25,4
Таиланд	Сурьма	90	11,7

Производство сырья АПК

Сельское хозяйство стран АСЕАН во многом специализируется на выращивании технических культур. Регион поставляет на мировой рынок большие объемы пальмового масла (крупнейшие чистые экспортеры в мире — Индонезия и Малайзия, совокупно на 2 страны приходится 81% мирового экспорта данной продукции), кокосового и пальмоядрового масел (крупнейшие чистые экспортеры в мире — Индонезия и Филиппины) и натурального каучука (крупнейшие чистые экспортеры — Таиланд и Индонезия). Также значимую роль страны АСЕАН играют в мировом экспорте какао-продуктов. Индонезия занимает 2-е место в мире среди чистых экспортеров какао-масла, какао-жира и 5-е место — какао-пасты, Малайзия активно поставляет какао-порошок.

Экспорт твердых полезных ископаемых из отдельных стран АСЕАН, 2024

Страны	Товар	Объем экспорта, млн долл. США	Доля в мировом экспорте, %
Индонезия	Пальмовое масло	20 013	48,4
	Натуральный каучук	2 904	18,3
	Кокосовое и пальмоядровое масла	2 473	32,5
	Какао-масло, какао-жир	1 682	12,2
	Какао-порошок	455	9,5
	Какао-паста	322	4,2
Малайзия	Пальмовое масло	13 568	32,8
	Какао-масло, какао-жир	1 189	8,7
	Кокосовое и пальмоядровое масла	1 118	14,7
	Какао-порошок	684	14,3
Таиланд	Натуральный каучук	4 971	31,2
Филиппины	Кокосовое и пальмоядровое масла	2 189	28,8

Источник: International Trade Centre

Потенциал для России

Возможности производства большинства указанных товаров в России ограничены природно-климатическими условиями, убыточностью разработки или выращивания, что приводит к целесообразности их импорта. Масла пальмовое, кокосовое, пальмоядровое могут использоваться в косметической и (с учетом ограничений) пищевой промышленности, а какао-бобы и продукты из них необходимы для производства шоколада и шоколадных изделий. Бокситы используются в производстве алюминия, а натуральный каучук — шин. В Индонезии выпускаются черновой ферроникель и марганец, а также медный штейн, которые могут использоваться металлургическими предприятиями.

В целом импорт перечисленных сырьевых товаров может иметь перспективы для сокращения разницы между экспортными и импортными потоками.

Возможные импортные товары

Продукция АПК



Масла пальмовое, кокосовое,
пальмоядровое



Какао-масло, какао-жир,
какао-паста, какао-порошок

Химическая продукция



Бокситы



Натуральный каучук

Металлы и изделия из них



Ферроникель



Медный штейн



Марганец

Производство промышленных товаров в АСЕАН

В регионе также имеются крупные по мировым меркам производства отдельных промышленных товаров (главным образом текстильной промышленности, бытовой техники и электроники), однако наращивание поставок таких товаров из стран АСЕАН в Россию может быть ограничено различными причинами.

В странах АСЕАН сосредоточены значительные мировые мощности по производству одежды, обуви и аксессуаров: доля стран региона в мировом экспорте данной продукции составляет порядка 15%. Предприятия с местным капиталом в основном включают в себя субъекты МСП, где производство часто осуществляется за счет дешевой неквалифицированной рабочей силы.

В некоторых странах предпринимаются попытки по созданию собственных крупных текстильных предприятий: например, одной из крупнейших компаний Вьетнама является государственное предприятие Vinatex, осуществляющее производство текстиля и одежды, а ведущим производителем текстиля в Таиланде является работающая с 1958 г. компания Nan Yang Textile Group, сотрудничающая с западными производителями.

Вместе с тем основной объем экспорта указанной продукции формируется за счет работы в странах АСЕАН транснациональных корпораций, в том числе из недружественных стран: в частности, в недружественные страны направляется более 80% экспорта одежды из региона. Такие ТНК работают во Вьетнаме, Индонезии, Камбодже, в меньшей степени в Мьянме, Таиланде, на Филиппинах. В указанных странах производится вся линейка продукции: верхняя, повседневная и теплая одежда, нижнее белье, спортивные костюмы, носки и чулки, обувь, головные уборы, кожаная одежда и аксессуары.

Главной производственной площадкой в регионе является Вьетнам — один из крупнейших мировых чистых экспортеров обуви, головных уборов, трикотажной и швейной одежды. На поставках одежды и обуви в несколько меньших масштабах также специализируется Индонезия. К крупнейшим ТНК, фабрики которых расположены в странах АСЕАН, относятся Adidas, Nike, Puma, Levi's, H&M, Converse и ряд других.

Юго-Восточная Азия также является одним из крупнейших мировых центров по производству бытовой техники и потребительской электроники. Регион стал бенефициаром переноса производственных площадок крупнейших ТНК из США, Японии, Республики Корея, а позднее из Китая. Многочисленные заводы, принадлежащие иностранным корпорациям или работающие на заказ, производят широкий перечень бытовой техники: смартфоны, ноутбуки, принтеры, карты памяти, наушники и динамики, телевизоры, видеокамеры и др.

Ключевые производственные площадки по производству такой техники находятся во Вьетнаме, Таиланде и Малайзии. Особенно примечательно положение Вьетнама, который входит в тройку крупнейших мировых экспортеров электроинструментов, пылесосов, смартфонов, швейных машин, компьютеров, телевизоров, мониторов и некоторых других видов бытовой техники.

В свою очередь, Таиланд в большей степени специализируется на экспорте кондиционеров, стиральных машин и холодильников, а Малайзия — на экспорте принтеров, многофункциональных устройств, носителей информации. Кроме того, в отдельных странах (в частности в Сингапуре) действует ряд производителей высокотехнологичной продукции, в том числе телекоммуникационного оборудования и оборудования для полупроводниковой промышленности.

Благодаря наличию собственных производственных возможностей (в том числе в производстве одежды и обуви, бытовой техники и электроники, отдельных видов автокомпонентов) возможна диверсификация импорта и кооперация со странами АСЕАН. Вместе с тем в перечисленных отраслях у предприятий стран АСЕАН наблюдаются достаточно тесные связи с транснациональными корпорациями, в связи с чем такие возможности могут быть связаны с рядом рисков и ограничений.

Индустриальное партнерство: промкооперация

Зависимость АСЕАН от инвестиций из Китая и стран Запада

Совокупный объем притока прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в страны АСЕАН в 2024 г., по данным UNCTAD, составил 225 млрд долл. США, причем более половины этой суммы приходится на Сингапур. Доминирование Сингапура объясняется наличием в стране развитого сектора финансов и страхования (на который приходится около 60% от общей суммы ПИИ, направляемых в Сингапур). Значимыми получателями прямых иностранных инвестиций в регионе являются также Индонезия, Вьетнам, Малайзия, Таиланд. По итогам 2024 г. все страны АСЕАН получили больше прямых иностранных инвестиций, чем сами направили в другие страны.

С 2014 г. объем ПИИ в страны АСЕАН увеличился на 73%, или на 95 млрд долл. США. Наиболее резкий рост инвестиций в страны региона наблюдался в 2021 г., когда ПИИ в страны АСЕАН возросли почти в 2 раза, со 113,8 млрд до 211,6 млрд. После 2021 г. данный показатель изменяется разнонаправленно, находясь в диапазоне 200-230 млрд долл. США. По сравнению с показателем 2023 г. объем ПИИ в страны АСЕАН увеличился на 9,7% (с 205,2 млрд до 225,0 млрд).

По данным отчета ASEAN Investment Report 2024, странами, направляющими наибольшее количество инвестиций в страны АСЕАН, являются в первую очередь США и Китай.

На долю США в 2023 г. пришлось около трети (74,4 млрд) совокупных объемов ПИИ в страны АСЕАН. Совокупный объем прямых иностранных инвестиций Китая в экономики стран АСЕАН в 2023 г. составил 17,3 млрд, Гонконга (Китай) — 15,0 млрд, Японии — 14,5 млрд долл. США.

США выступают ключевым инвестором в экономику Сингапура (при этом инвестиции из Сингапура в значительных объемах направляются в другие страны АСЕАН, в том числе на Филиппины), Китай — в экономики Камбоджи и Лаоса, Гонконг (Китай) — в экономики Индонезии, Малайзии и Вьетнама.

Объем ПИИ в страны АСЕАН, 2024, млрд долл. США

Страна	Входящий поток	Исходящий поток
Сингапур	143,4	55,3
Индонезия	24,2	9,7
Вьетнам	20,2	0,0
Малайзия	11,3	7,4
Таиланд	10,6	8,2
Филиппины	8,9	2,9
Камбоджа	4,4	0,2
Мьянма	1,1	0,0
Лаос	1,0	0,0
Бруней	0,0	0,0
АСЕАН	225,0	83,6

Источник: UNCTAD

Незначительные объемы инвестиций из России

В отличие от ПИИ из Китая и недружественных стран Запада и Азии, объемы российских прямых иностранных инвестиций в страны АСЕАН невелики. Так, по данным Министерства планирования и инвестиций Вьетнама, в 2024 г. экономика страны получила инвестиции из 114 стран и территорий мира, при этом объемы ПИИ из России во Вьетнам составили всего 3,4 млн долл. США (32-е место среди всех стран мира). По данным Банка Таиланда, инвестиции из России в экономику Таиланда в 2024 г. составили 164,7 млн долл. США (23-е место среди всех стран мира), что меньше аналогичного показателя Китая более чем в 90 раз.

В странах АСЕАН российскими компаниями реализуются отдельные проекты, направленные на интенсификацию сотрудничества в нефтегазовой промышленности и отдельных видах обрабатывающих производств, однако их количество невелико.

Примеры проектов, планируемых к реализации в отдельных странах АСЕАН, приведены ниже.

Примеры российских проектов, планируемых к реализации в странах АСЕАН

Страна	Сектор	Статус	Описание проекта
Вьетнам	Нефтегазовая промышленность	Планы	Создание терминала СПГ, разведка нефти и газа на континентальном шельфе Вьетнама
Индонезия	Атомная энергетика	Планы	Развитие атомной энергетики в Индонезии (в том числе использование плавучих энергоблоков, в будущем — строительство АЭС)
Малайзия	Нефтегазовая промышленность	Планы	Разработка нефтяных месторождений на шельфе, модернизация действующих нефтяных комплексов
Мьянма	Нефтегазовая промышленность	Планы	Добыча углеводородов на шельфе
	Металлургия	Подписано соглашение	Восстановление кислородной станции в рамках проекта по строительству чугуноплавильного завода
Таиланд	Химическая промышленность	Планы	Строительство заводов по производству удобрений
	Экология	Планы	Реализация пилотного проекта по ликвидации отходов в Таиланде с использованием российского оборудования

Кроме того, отдельные крупные российские компании ведут достаточно активную деятельность в странах региона: в частности, КАМАЗ с 1979 г. поставляет грузовые автомобили во Вьетнам, за время сотрудничества в страну было поставлено более 30 тыс. грузовых автомобилей КАМАЗ. В 2025 г. премьер-министр Вьетнама Фам Минь Чинь предложил построить завод по производству грузовиков «КАМАЗ» во Вьетнаме. В перспективе произведенные на заводе автомобили смогут поступать на рынки других стран Юго-Восточной Азии.

Потенциальные направления промкооперации

В настоящее время промышленная кооперация России и стран АСЕАН характеризуется незначительными объемами инвестиций и ограниченным количеством совместных производств и проектов.

Организация совместных производств возможна для развития кооперации в отраслях, в которых у стран региона сложились достаточные компетенции.

Учитывая опыт реализации проектов сотрудничества в сфере промышленного производства, а также наличие производственных компетенций, направлениями развития промышленной кооперации между Россией и странами АСЕАН могут являться отдельные сегменты автомобилестроения, производство электроники, нефтехимическая промышленность.

В отрасли автомобилестроения на территории стран АСЕАН возможно создание совместных предприятий: страны региона обладают достаточными компетенциями по развитию автомобильных производств, кроме того, отдельные крупные российские предприятия (ПАО «КАМАЗ», Группа «ГАЗ») уже имеют опыт сборки во Вьетнаме.

Возможны проекты в производстве электроники, где страны АСЕАН обладают технологиями и возможностями по сборке различных электронных устройств, а российские компании могут участвовать, в частности, в разработке программного обеспечения.

Кроме того, благодаря развитию нефтегазовой отрасли в странах АСЕАН (добычу нефти и газа в значимых объемах осуществляют Индонезия, Малайзия, Вьетнам, Бруней) возможно развитие совместных производств в нефтехимической промышленности.

Развитие некоторых видов совместных производств может быть ограничено нехваткой квалифицированной рабочей силы: например, по оценкам местного бизнеса, в нефтегазовой промышленности АСЕАН наблюдается нехватка примерно 50 тыс. квалифицированных сотрудников; в целом недостаточная подготовка специалистов по техническим специальностям (в том числе для автомобильной промышленности) характерна для Камбоджи, Лаоса, Мьянмы, Вьетнама. По ряду направлений, однако, вопрос наличия компетенций может быть обеспечен российской стороной, что, соответственно, может вызвать интерес стран АСЕАН к таким проектам.

Осуществление промышленной кооперации в других секторах и отраслях также возможно, однако требует поиска перспективных ниш, в том числе в контексте стратегии дальнейшего развития внешнеторговой деятельности России.

5

Торгово-промышленная инфраструктура стран АСЕАН

Страны АСЕАН являются ключевыми игроками в региональной экономической интеграции в регионе АТЭС. АСЕАН нацелена на развитие экономического сотрудничества, в основе которого находится зона свободной торговли, а перспективным направлением является создание единого торгово-инвестиционного пространства, в котором отсутствуют ограничения на движение товаров, услуг, капиталов и рабочей силы.

Ключевым драйвером развития международной кооперации стран АСЕАН стало развитие сети торговых соглашений с третьими странами, которые могут заключаться как от имени блока в целом, так и от лица отдельных стран АСЕАН. Например, в 2020 году страны АСЕАН и их торговые партнеры (Австралия, Китай, Новая Зеландия, Республика Корея и Япония) заключили соглашение о создании Всеобъемлющего регионального экономического партнёрства, которое претендует на роль крупнейшей в мире зоной свободной торговли.

В целом АСЕАН и/или страны - члены блока имеют более 60 торговых соглашений о свободной торговле со странами, расположенными практически на всех континентах нашей планеты. Такие соглашения способствуют увеличению торговли за счет снижения издержек бизнеса, устранения тарифных и нетарифных барьеров и создают предсказуемую торгово-инвестиционную среду.

В 2018 году был подписан Меморандум о взаимопонимании между ЕЭК и АСЕАН в области экономического сотрудничества, который создает фундамент для формирования диалога между блоками. Для реализации Меморандума работа ведется в рамках Программы сотрудничества на 2020-2025 годы, который охватывает такие сферы как таможенное законодательство, торговая политика, предпринимательство, конкуренция, меры технического регулирования и функционирования внутренних рынков. При этом с 2016 года торговля между государствами-членами ЕАЭС и Вьетнамом осуществляется в рамках договоренностей о свободной торговле. В конце 2025 года ожидается подписание аналогичного соглашения с Индонезией.

История сотрудничества России со странами АСЕАН, в свою очередь, начинается в 1991 году. В 2018 году диалоговое партнерство получило статус стратегического. Приоритетом такого сотрудничества является кооперация в торгово-экономической и инвестиционной сферах, а совместная проектная деятельность в различных сферах взаимного интереса финансируется за счет Финансового фонда диалогового партнерства, образованного в 2006 году.

Страны АСЕАН также активно стимулируют привлечение иностранных инвестиций в особые экономические зоны, которые имеются во всех странах данного блока. Лидерами по количеству таких зон являются Вьетнам и Филиппины, где образовано более 400 территорий со специальным таможенным и налоговым статусами. Резидентам таких зон предоставляются льготы при ввозе оборудования, сырья и материалов для производства готовой продукции, преференции при доступе рабочей силы, налоговые льготы, а также готовая инфраструктура для ведения бизнеса.

Зоны могут иметь различное предназначение и различаются по следующим характерным видам:

- промышленные зоны для производства товаров;
- зоны экспортной переработки – для производства товаров на экспорт;
- зоны свободной торговли для организации оптовой торговли, сортировки, переупаковки и прочих процедур;
- туристско-рекреационные центры для оказания соответствующих услуг.

Указанные льготы и преференции способствуют снижению финансовых издержек и административных барьеров, снижают затраты на начальном этапе реализации проекта, а обширная сеть соглашений о свободной торговле позволяет поставлять произведенную в таких зонах продукцию по всему миру. Ниже приведена краткая характеристика особых экономических и иных зон в странах АСЕАН, а также описана имеющаяся у них сеть торговых соглашений.

1. Бруней

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения различных видов специальных экономических зон

- Приложение IIA к Законодательству Брунея «Организация особых экономических зон» (Laws of Brunei – Supplement IIA Exclusive Economic Zone Proclamation);
- Глава 200 Законодательства Брунея «Закон об учреждении Сунгай Лян» (Laws of Brunei – Chapter 200 Sungai Liang Authority Act)

Основания для предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон

- Закон о стимулировании инвестиций 2001 года (Investment Incentives Order, 2001);
- Глава 255 Законодательства Брунея «Свободные таможенные зоны» (Laws of Brunei – Chapter 255 Free Trade Zones)

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – промышленный парк.

На территории Брунея действуют 22 промышленных парка и 1 свободная таможенная зона (расположена на территории промышленного парка Терунжинг).

В большинстве промышленных парков разрешены различные виды экономической деятельности (обрабатывающая промышленность, производство продуктов питания и напитков, предоставление услуг, в т.ч. в сфере информационно-коммуникационных технологий, туризм). Также есть несколько промышленных парков, в которых разрешено осуществлять только определенную промышленную деятельность. Например, в парках Пулау Муара Бесар и Сунгай Лян расположены предприятия, осуществляющие деятельность в сфере нефтехимии, в парке Ангерек Деса – в сфере информационно-коммуникационных технологий.

Большинство парков размером не более 100 гектаров. Самый крупный парк – Пулау Муара Бесар (1057 га).

Администратор промышленных парков в Брунее: Совет по экономическому развитию Брунея (Brunei Economic Development Board (BEDB))

Предоставляемые льготы

- Освобождение от уплаты налога на прибыль для инновационных отраслей промышленности на срок до 11 лет, с возможностью продления еще на 5 лет;
- Освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое технологическое оборудование, необходимое для производства на территории промышленных парков;
- Освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимые сырье и материалы, необходимые для производства на территории промышленных парков, при условии отсутствия местных сырья и материалов;
- Только в рамках свободной таможенной зоны: освобождение от уплаты налога на прибыль, освобождение от уплаты всех таможенных пошлин и акцизов.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Брунея

Основной упор Бруней делает на развитие действующих промышленных парков, в т.ч. развитие инфраструктуры (дорог) и оказываемых услуг на территории парков.

В начале 2025 года Малайзия и Бруней договорились создать особую экономическую зону Бруней-Саравак (Brunei–Sarawak Special Economic Zone) на границе двух стран. Подробная информация о параметрах и сроках запуска данной зоны до настоящего времени отсутствует.

2. Вьетнам

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения различных видов специальных экономических зон

- Указ от 28 мая 2022 г. № 35/2022/ND-CP «О правилах управления промышленными парками и экономическими зонами» (Nghị Định Quy Định Về Quản Lý Khu Công Nghiệp Và Khu Kinh Tế)

Основания для предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон

- Закон о налоге на прибыль предприятий от 30 января 2023 г. № 01/VBHN-VPQH (Luật Thuế Thu Nhập Doanh Nghiệp);
- Закон от 17 июня 2020 г. № 61/2020/QH14 «Об инвестициях» (Luật Đầu Tư);
- Закон от 6 апреля 2016 г. № 107/2016/QH13 «Об экспортных и импортных пошлинах» (Luật Thuế Xuất Khẩu, Thuế Nhập Khẩu);

- Указ от 15 мая 2014 г. № 46/2014/ND-CP «О взимании арендной платы за земельные и водные участки» (Nghị Định Quy Định Về Thu Tiền Thuê Đất, Thuê Mặt Nước);
- Указ от 1 февраля 2024 г. № 10/2024/ND-CP «Положение о парках высоких технологий» (Nghị Định Quy Định Về Khu Công Nghệ Cao)

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – промышленный парк.

В большинстве промышленных парков разрешены различные виды экономической деятельности (промышленное производство, предоставление услуг, развитие информационно-телекоммуникационных технологий).

Помимо промышленных парков на территории Вьетнама действуют зоны экспортной переработки, экологические промышленные парки (новый приоритетный тип экономических зон), высокотехнологичные парки, особые экономические зоны, свободный порт.

В настоящее время во Вьетнаме расположено более 400 специальных экономических зон, из них действующих более 300. Общая площадь составляет более 130 000 га.

Ввиду большого количества специальных экономических зон, расположенных на территории всей страны, единый администратор отсутствует.

Предоставляемые льготы

С 1 октября 2025 года вступают в силу изменения в Закон о налоге на прибыль предприятий от 30 января 2023 г. № 01/VBHN-VPQH, согласно которому для всех специальных экономических зон на территории Вьетнама отменяются требования по освобождению от уплаты налога на прибыль. Особые условия установлены только для высокотехнологичных проектов и для зон со сложными социально-экономическими условиями.

Освобождение от уплаты налога на прибыль на 2 года и сокращение на 50% налога на прибыль на последующие 4 года;

Сниженная ставка налога на прибыль;

Компании, осуществляющие производство в специальных экономических зонах, имеют приоритетное право на получение финансовой поддержки из государственного бюджета, поддержки на обучение персонала, поддержку НИОКР;

Только в рамках зон со сложными социально-экономическими условиями: освобождение от уплаты арендной платы за землю (срок зависит от региона и реализуемого проекта);

Только в рамках зон высокотехнологичных парков: освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое технологическое оборудование, сырье и материалы, необходимые для производства на территории парка, при условии отсутствия местных сырья и материалов;

Только в рамках зон экспортной переработки: ускоренная амортизация; освобождение от уплаты арендной платы за землю в течение 7 лет; освобождение от уплаты НДС; освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое технологическое оборудование, сырье и материалы, необходимые для производства на территории специальных экономических зон при условии, что произведенные товары направляются на экспорт.

Согласно изменённой системе налогообложения, промышленные парки больше не имеют права на льготы, основанные на местоположении. Это означает, что новые инвестиционные проекты или расширение бизнеса в промышленном парке больше не подлежат двухлетнему освобождению от уплаты налога на прибыль предприятий и четырёхлетнему снижению налога на прибыль предприятий.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Вьетнама

До 2030 года национальный план развития предусматривает создание ещё 221 нового промышленного парка, расширение 76 существующих парков, а также перепланировку 22 действующих парков. Планируется расширение специальных экономических зон на новые регионы для сбалансированного развития промышленности по всей стране.

В начале 2025 года Лаос и Вьетнам договорились создать новый промышленный парк на территории Лаоса. Подробная информация о параметрах и сроках запуска данной зоны до настоящего времени отсутствует.

3. Индонезия

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения различных видов специальных экономических зон

- Закон Республики Индонезия № 39 от 2009 года о специальных экономических зонах (Undang-undang (UU) Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus);
- Закон Республики Индонезия № 3 от 2014 года о промышленности (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian);

Основания для предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон

- Постановление Правительства Республики Индонезия № 20 от 2024 года о промышленных зонах (Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2024 tentang Perwilayahan Industri);
- Постановление Правительства Республики Индонезия № 40 от 2021 года (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 40 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus)

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – промышленный парк.

На территории Индонезии расположен 141 промышленный парк (105 действуют) и 25 особых экономических зоны (21 действуют). Общая площадь парков около 80 000 га. Также в Индонезии действуют 4 зоны свободной торговли и свободного порта.

В большинстве специальных экономических зон разрешены различные виды экономической деятельности: промышленное производство, логистика, проведение научных исследований, информационно-телекоммуникационная деятельность, туризм, энергетика, образование, здравоохранение.

Крупнейшие промышленные парки и ключевые особые экономические зоны расположены на территории острова Ява. Производство сосредоточено в сфере автомобилестроения, электроники, стальной продукции, пищевой продукции. Вместе с тем, правительство Индонезии стремится переориентировать производство на другие острова страны.

Ввиду большого количества специальных экономических зон, расположенных на территории всей страны, единый оператор отсутствует.

Предоставляемые льготы

Только в рамках специальных экономических зон: освобождение от уплаты налога на прибыль на срок до 20 лет в зависимости от объема инвестированных средств, освобождение от уплаты таможенных пошлин и акцизов на товары, ввозимые для производства в зоне, освобождение от уплаты НДС и налога на предметы роскоши, льготы по уплате местных налогов в размере от 50% до 100% в зависимости от региона, содействие государства в приобретении земельных участков, упрощение процедуры лицензирования бизнеса, таможенного оформления, получения миграционных документов, отсутствие требований по соблюдению национальных стандартов Индонезии, разрешено вывозить/ввозить товары, ограниченные/запрещенные к экспорту/импорту, ускоренная амортизация;

Только в рамках промышленных парков: освобождение от уплаты налога на прибыль;

Только в рамках зон свободной торговли и свободных портов: освобождение от уплаты налога на прибыль, освобождение от уплаты таможенных пошлин и акцизов на товары, ввозимых для производства в зоне, освобождение от уплаты НДС и налога на предметы роскоши, упрощение таможенных процедур.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Индонезии

В соответствии с программой «Золотая Индонезия 2045» планируется создание еще 4 новых особых экономических зоны на территории Индонезии. Ключевое развитие предлагается осуществлять на всех островах, за исключением Явы, где уже сосредоточен основной потенциал индонезийской промышленности и торговой деятельности. Кроме того, планируется расширять промышленные парки, основной упор делая на защите окружающей среды, развитии возобновляемых источников энергии, логистики и цифровых технологий.

4. Камбоджа

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения специальных экономических зон

- Подзаконный акт Королевского Правительства Камбоджи № 148.ANK.BK «О создании и управлении особой экономической зоной» (Sub-decree No. 148.ANK.BK on the Establishment and Management of the Special Economic Zone Royal Government of Cambodia) ;
- Подзаконный акт Королевского Правительства Камбоджи № 147.ANKr.BK «О создании особой экономической зоны Муниципальный порт Преа-Сианук» (Sub-decree No. 147.ANKr.BK on the Establishment of Special Economic Zone of Preah Sihanouk Municipal Port Royal Government of Cambodia)

Основания для предоставления льгот в рамках специальных экономических зон

- Закон об инвестициях Королевства Камбоджи (Law On Investment Of The Kingdom Of Cambodia).

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – особая экономическая зона.

На территории Камбоджи зарегистрировано 65 особых экономических зон, из которых действуют 26. Общая площадь зон около 30 000 гектаров.

В большинстве специальных экономических зон разрешены различные виды экономической деятельности: промышленное производство, логистика, туризм, образование, здравоохранение. Несмотря на большое количество экономических зон, основными являются только 4: Особая экономическая зона Сиануквиля (Sihanoukville Special Economic Zone), Особая экономическая зона Пномпеня (Phnom Penh Special Economic Zone), Особая экономическая зона Тай Сенг Бавет (Tai Seng Bavet Special Economic Zone), Особая экономическая зона Манхэттен (Manhattan Special Economic Zone). В данных зонах, в основном, сосредоточены китайские, тайские и тайваньские компании, осуществляющие производство электроники, автокомпонентов, текстильной продукции, а также оказывающие логистические услуги.

Управление особыми экономическими зонами Камбоджи осуществляется Советом по особым экономическим зонам Камбоджи (Cambodian Special Economic Zone Board), входящим в состав Совета по развитию Камбоджи (Council for the Development of Cambodia).

Предоставляемые льготы

- Освобождение от уплаты налога на прибыль для инновационных отраслей промышленности на срок от трех до девяти лет в зависимости от зоны и снижение налога до 75% на следующие 6 лет;
- Освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое сырье, строительные материалы, технологическое оборудование, необходимое для производства на территории зон;
- Ускоренная амортизация;

- Освобождение от НДС;
- Возможность валютного обмена любых сумм;
- Гарантии от национализации;
- Упрощенные процедуры таможенного оформления.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Камбоджи

Основной упор Камбоджа делает на развитие действующих специальных экономических зон, в т.ч. развитие инфраструктуры (дорог, доступа к воде), а также ввод в эксплуатацию уже построенных зон.

5. Лаос

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения различных видов специальных экономических зон

- Указ Правительства Лаоса о специальных экономических зонах от 7 июня 2018 г. № 188/GoL (Decree on Special Economic Zone No. 188/GoL);
- Отдельные соглашения для каждой особой экономической зоны.

Основания для предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон

- Закон о поощрении инвестиций от 17 ноября 2016 г. № 14/NA (Law on Investment Promotion No. 14/NA).

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – особая экономическая зона.

На территории Лаоса действует 21 особая экономическая зона.

Большинство экономических зон являются промышленными, торговыми и логистическими, также на территории страны действуют зоны, основной специализацией которых является предоставление туристических услуг.

Общая площадь особых экономических зон составляет более 23 000 гектаров. Ключевыми зонами являются Ботен Бьютифул Лэнд (Boten Beautiful Land), Саван-Сено (Savanh-Seno), Золотой треугольник (Golden Triangle). Особые экономические зоны создаются, в основном, на границе совместно со странами-соседями, например, с Таиландом и Вьетнамом.

Администратор особых экономических зон в Лаосе: Управление особых экономических зон (Special Economic Zone Authority (SEZA)).

Предоставляемые льготы

- Освобождение от уплаты налога на прибыль на срок от 6 до 17 лет в зависимости от сферы инвестирования, снижение налога на прибыль следующие 3-5 лет;
- Освобождение от уплаты НДС для экспортно-ориентированных предприятий, снижение НДС на 50% для предприятий, осуществляющих строительство инфраструктуры, а также электро- и водоснабжение;
- Разрешение на аренду земли на срок до 50 лет;
- Упрощенное оформление миграционных документов;
- Освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое сырье, материалы, технологическое оборудование, при условии, что они не производятся в Лаосе;
- Упрощенное получение банковского финансирования.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Лаоса

В начале 2025 года Лаос и Вьетнам договорились создать новый промышленный парк на территории Лаоса. Подробная информация о параметрах и сроках запуска данной зоны до настоящего времени отсутствует.

6. Малайзия

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения различных видов специальных экономических зон

- Закон о свободных зонах 1990 года (Free Zones Act 1990);
- Правила создания свободных зон 1991 года (Free Zones Regulations 1991)

Основания для предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон

- Закон о таможене 1967 года (Customs Act 1967);
- Закон об акцизах 1976 года (Excise Act 1976);
- Закон об НДС 1972 года (Excise Act 1972);
- Закон о налоге на услуги 1975 года (Service Tax Act 1975).

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

В Малайзии существует 2 вида специальных экономических зон: свободные промышленные зоны и свободные коммерческие зоны.

Свободные промышленные зоны – предназначены для производства и экспорта готовой продукции. Компании в таких зонах обязаны экспортировать не менее 80% своей продукции и могут продавать до 20% на внутреннем рынке. Свободные коммерческие зоны – предназначены для оптовой торговли, сортировки, переупаковки, перемаркировки, перевалки продукции. Розничная торговля в таких зонах, как правило, запрещена.

Всего в Малайзии действует 46 специальных экономических зон, из них 22 свободных промышленных зон и 24 свободных коммерческих зон. Наиболее популярными являются: Пасир Гуданг (промышленная), Баян Лепас (промышленная), Прай (промышленная), Порт-Кланг (торговая), Порт Танджунг Пелепас (торговая), Цифровая свободная коммерческая зона (торговая).

Ввиду большого количества специальных экономических зон, расположенных на территории всей страны, единый администратор отсутствует.

Предоставляемые льготы

- Освобождение от уплаты НДС, акцизов, налогов на товары и услуги;
- Освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое технологическое оборудование, необходимое для производства на территории специальных экономических зон (за исключением погрузчиков, кранов, строительных материалов и оборудования, мебели, автомобилей, нефти и нефтепродуктов, шин, взрывчатых веществ, алкогольных и табачных изделий);
- Доступ к государственному финансированию;
- Отмена валютного контроля;
- Упрощение таможенных процедур.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Малайзии

В начале 2025 года Малайзия и Бруней договорились создать особую экономическую зону Бруней-Саравак (Brunei-Sarawak Special Economic Zone) на границе двух стран. Подробная информация о параметрах и сроках запуска данной зоны до настоящего времени отсутствует.

Кроме того, в тот же период Малайзия и Сингапур договорились создать особую экономическую зону Джохор-Сингапур (Johor-Singapore Special Economic Zone) на границе двух стран. В данной зоне планируется осуществлять производство продукции обрабатывающей промышленности, а также аэрокосмической промышленности и зеленой энергетики, оказывать логистические, туристические, медицинские, образовательные, финансовые услуги. Площадь зоны составит 3 500 км². Подробная информация о сроках запуска данной зоны до настоящего времени отсутствует.

7. Мьянма

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения и предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон:

- Закон о промышленных зонах от 26 мая 2020 г. № 7/2020 (Industrial Zone Law No. 7/2020);
- Правила регулирования промышленных зон от 2 апреля 2024 г. № 4/2024 (Industrial Zone Rules No. 5/2024);
- Закон об особых экономических зонах Мьянмы от 23 января 2014 г. № 1/2014 (Myanmar Special Economic Zone Law No. 1/2014).

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – промышленная зона.

На территории Мьянмы действуют более 100 промышленных зон и 1 особая экономическая зона Тилава.

В большинстве промышленных зон разрешено осуществлять только определенную промышленную деятельность. Например, производство текстильной продукции, пищевой продукции, высокотехнологичных товаров, товаров, направленных на импортозамещение или экспортоориентированных товаров.

Большинство промышленных зон находятся на территории Янгона. Ключевыми зонами являются промышленные зоны Хлаинг Тар Яр и Шве Лин Бан, а также особая экономическая зона Тилава.

Общий размер промышленных зон составляет более 30 000 гектаров, особой экономической зоны Тилава – 2 400 гектаров.

Ответственным за надзор, управление и функционирование промышленных зон является Центральный комитет по развитию промышленных предприятий и промышленных зон (Industrial Enterprises and Industrial Zone Development Central Committee).

Предоставляемые льготы

- Освобождение от уплаты налога на прибыль на срок до 7 лет, после указанного срока - льготы по уплате налога на прибыль в размере 50% еще на 5 лет;
- Освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое сырье, материалы и технологическое оборудование, необходимое для производства на территории промышленных парков;
- Освобождение от НДС;
- Возможность валютного обмена любых сумм;
- Гарантии от национализации;
- Разрешение на аренду земли на срок до 75 лет.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Мьянмы

Планируется открытие еще 2 особых экономических зоны на территории Мьянмы: Давэй и Кьяукфью. Информация о сроках создания особой экономической зоны Кьяукфью отсутствует.

В начале 2025 года Россия и Мьянма договорились углублять сотрудничество по созданию особой экономической зоны Давэй. 23 февраля 2025 г. Министром экономического развития России и Министром инвестиций и внешнеэкономических связей Мьянмы подписан меморандум по инвестиционному сотрудничеству в особой экономической зоне «Давэй». В соответствии с меморандумом планируется реализация проектов по строительству порта, угольной ТЭС и нефтеперерабатывающего завода.

8. Сингапур

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения различных видов специальных экономических зон

- Закон о зонах свободной торговли 1966 года (Free Trade Zones Act 1966);
- Положение о зонах свободной торговли 1969 года (Free Trade Zones Regulations 1969);
- Уведомление о зонах свободной торговли (установленные зоны) 1991 года (Free Trade Zones (Declared Areas) Notification 1991);
- Положение о зонах свободной торговли (производство) 1969 года (Free Trade Zones (Manufacture) Regulations 1969);
- Закон об индустриальных парках 2021 года (Industrial Parks Act 2021).

Основания для предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон

- Закон о налоге на товары и услуги 1993 года (Goods and Services Tax Act 1993);
- Закон о таможене от 1960 года (Customs Act 1960).

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – зона свободной торговли.

На территории Сингапура действуют 11 зон свободной торговли и 6 промышленных парков.

В зонах свободной торговли основным видом деятельности является предоставление услуг, прежде всего, логистических. В промышленных парках – проведение НИОКР, информационно-телекоммуникационная деятельность.

Учитывая небольшой размер страны, большинство зон размером не более 30 гектаров. Самая крупная зона – Терминал Танджонг Пагар и терминал Кеппель (178 га).

Управлением и обслуживанием Кеппель Дистрипарк, Кеппель Дистрипарк Линкбридж, Терминал Танджонг Пагар и терминал Кеппель, Терминал Брани, Терминал Пасир Панджанг, Причалы Сембаванг занимается компания PSA Corporation Limited; Порт Джуронг, Порт Туас – компания Jurong Port Pte Ltd., грузового терминала аэропорта Чанги, логистического парка аэропорта Сингапура и Эйр Карго Экспресс – компания Changi Airport Group (Singapore) Pte Ltd.

Предоставляемые льготы

- Только в рамках зон свободной торговли: освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое сырье, материалы и технологическое оборудование, освобождение от уплаты налога на товары и услуги, упрощение таможенных процедур;
- Только в рамках промышленных парков: упрощенное получение финансирования, снижение налогов и сборов за технические и административные услуги, связанные с деятельностью, осуществляемой на территории промышленного парка.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Сингапура

Малайзия и Сингапур договорились создать особую экономическую зону Джохор-Сингапур (Johor-Singapore Special Economic Zone) на границе двух стран. В данной зоне планируется осуществлять производство продукции обрабатывающей промышленности, а также аэрокосмической промышленности и зеленой энергетики, оказывать логистические, туристические, медицинские, образовательные, финансовые услуги. Площадь зоны составит 3 500 км². Подробная информация о сроках запуска данной зоны до настоящего времени отсутствует.

9. Таиланд

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения и предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон:

- Закон о промышленных зонах Таиланда от 2522 (1979) года (Industrial Estate Authority Of Thailand Act, B.E. 2522 (1979));
- Постановление Министра промышленности о правилах, процедурах и условиях создания промышленных зон от 2548 (2005) года (Ministerial Regulation Prescribing Rules, Procedures and Conditions for Establishment of Industrial Estates B.E. 2548 (2005)).

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

Основной вид специальных экономических зон – промышленная зона.

В Таиланде действуют 67 промышленных зон и 10 особых экономических зон.

На территории промышленных зон осуществляется промышленное производство, на территории особых экономических зон – производственная и коммерческая деятельность, в основном направленная на экспорт.

В Таиланде выделяются 3 зоны, в которых расположены промышленные зоны: Зона 1 (районы Бангкок, Патхумтхани, Самут Пракарн), Зона 2 (районы Сарабури, Чаченгсао, Районг, Чонбури), Зона 3 (районы Накорнратчасима, Прачинбури).

Общая площадь специальных экономических зон на территории Таиланда составляет более 30 000 гектаров.

Ввиду большого количества специальных экономических зон, расположенных на территории всей страны, единый администратор отсутствует. 15 промышленных зон находятся под администрированием Управления промышленной зоны Таиланда (Industrial Estate Authority of Thailand), остальные – управляются частными инвесторами.

Предоставляемые льготы

- Только в рамках особой экономической зоны: освобождение от уплаты налога на прибыль для разрешенных отраслей экономики на срок до 8 лет, после этого срока - льготы по уплате налога на прибыль в размере 50% еще на 10 лет, освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое сырье, материалы и технологическое оборудование, освобождение от уплаты НДС, акцизов, налога на алкоголь, упрощение таможенных процедур;

- Только в рамках промышленной зоны, администрируемой Управлением промышленной зоны Таиланда: освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое сырье, материалы и технологическое оборудование, освобождение от уплаты НДС, акцизов на ввозимое сырье и оборудование;

- Только в рамках промышленной зоны, администрируемой частными инвесторами: конкретные налоговые льготы зависят от управляющей компании.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Таиланда

Основной упор Таиланд делает на развитие действующих промышленных парков, в т.ч. развитие инфраструктуры (дорог, доступ к воде) и оказываемых услуг на территории парков.

10. Филиппины

Нормативное правовое регулирование

Основания для учреждения и предоставления льгот в рамках различных видов специальных экономических зон:

- Закон о специальных экономических зонах 1995 года № 7916 (Special Economic Zone Act No. 7916);
- Правила и положения по исполнению Закона о специальных экономических зонах 1995 года (Rules And Regulations To Implement Republic Act No. 7916).

Краткая характеристика специальных экономических зон на территории страны

На территории Филиппин действуют 419 свободных экономических зон. Свободные экономические зоны делятся на 4 типа:

1. Промышленные зоны, предназначенные для производства товаров.
2. Зоны экспортной переработки, предназначенные для производства товаров на экспорт.
3. Зоны свободной торговли, предназначенные для оптовой торговли, сортировки, переупаковки, перемаркировки, перевалки продукции.
4. Туристско-рекреационные центры, предназначенные для оказания туристических и медицинских услуг.

Администратор промышленных парков на Филиппинах: Управление экономической зоны Филиппин (Philippine Economic Zone Authority (PEZA))

Предоставляемые льготы

- Освобождение от уплаты налога на прибыль на срок до 7 лет и последующее снижение налога на прибыль на срок до 10 лет;
- Освобождение от уплаты таможенных пошлин на ввозимое сырье, материалы, технологическое оборудование;
- Освобождение от уплаты НДС;
- Освобождение от уплаты местных налогов и сборов;
- Упрощение процедур по трудоустройству иностранных граждан;
- Разрешение на аренду земли на срок до 75 лет.

Планы по развитию специальных экономических зон на территории Филиппин

В 2025 году планируется создание 30 экологических промышленных зон, специализирующихся на сельском хозяйстве, экологической добыче полезных ископаемых.

Сеть преференциальных торговых соглашений

Преференциальные торговые соглашения играют крайне важную роль для международной торговли стран-участниц АСЕАН. Данные соглашения реализованы как в многостороннем, так и двустороннем формате.

Всестороннее региональное экономическое партнерство (ВРЭП)



АСЕАН +

Китай

Япония

Австралия

Новая Зеландия

Корея

15 направлений партнерства ВРЭП:

- Торговля товарами: устранение тарифных и нетарифных барьеров (не затрагивает сферу сельского хозяйства и отдельных продовольственных товаров); предоставление национального режима торговли товарами.
- Правила происхождения: формирование правил определения происхождения товаров для предоставления особого льготного тарифного режима.
- Упрощение процедур торговли: создание единой системы таможенного регулирования; совершенствование таможенных процедур; обеспечение ускоренного оформления товаров.
- Санитарные и фитосанитарные меры: гармонизация мер по защите окружающей среды, жизни и здоровья людей.
- Стандарты, технические регламенты и процедуры оценки соответствия: упрощение и совершенствование технических барьеров в торговле.
- Меры защиты рынка: разработка превентивной системы защитных, компенсационных и антидемпинговых мер для минимизации возможных негативных последствий и существенного ущерба от установленных договоренностей по сотрудничеству.
- Торговля услугами: устранение ограничений, препятствующих увеличению объема торговли услугами; охват как можно большего числа секторов торговли услугами.
- Перемещение физических лиц: разработка механизмов упрощения временного въезда и пребывания физических лиц, которые занимаются торговлей и инвестированием.
- Инвестиции: создание благоприятной и конкурентоспособной инвестиционной среды в регионе посредством защиты, либерализации, продвижения и упрощения процедур.
- Интеллектуальная собственность: принятие системы мер по снижению барьеров, связанных с интеллектуальной собственностью.
- Электронная коммерция: расширение сотрудничества в сфере электронной торговли
- Конкуренция: развитие конкуренции, а также недопущение антиконкурентных тенденций и практик с учетом разного экономического потенциала членов партнерства.
- Малые и средние предприятия: выработка мер по развитию МСП.
- Экономическое развитие: сокращение разрыва в уровне экономического и технического развития членов партнерства путем наращивания потенциала наименее развитых из них.
- Государственные закупки: совершенствование нормативно-правовой базы (в т.ч. повышение ее прозрачности) в сфере регулирования государственных закупок, а также расширение взаимодействия и сотрудничества стран-участниц в этой области.

Соглашения в формате АСЕАН +1



АСФТА ЗСТ АСЕАН-Китай

- вступило в силу в 2005 г.
- охват: товары, услуги, инвестиции
- отмена пошлин к 2012 г.
- правила происхождения товаров (доля местного компонента) – 40%



АІFТА ЗСТ АСЕАН-Индия

- вступило в силу в 2010 г.
- охват: товары, услуги, инвестиции
- отмена пошлин к 2019 г.
- правила происхождения товаров (доля местного компонента) – 35%
- основной экспорт – товары легпрома и машиностроения



АНКFТА ЗСТ АСЕАН-Гонконг

- вступило в силу в 2019 г.
- охват: товары, услуги, инвестиции
- отмена пошлин к 2039 г.
- правила происхождения товаров (доля местного компонента) – 40%



AANZFTA
**ЗСТ АСЕАН-Австралия-
Новая Зеландия**

- вступило в силу в 2010 г.
- охват: товары, услуги, инвестиции, конкурентная политика
- отмена пошлин к 2020 г.
- правила происхождения товаров (доля местного компонента) – 40%



AJCEP
ЗСТ АСЕАН-Япония

- вступило в силу в 2008 г.
- охват: товары, инвестиции
- отмена пошлин к 2026 г.
- правила происхождения товаров (доля местного компонента) – 40%



AKFTA
ЗСТ АСЕАН-Корея

- вступило в силу в 2007 г.
- охват: товары, услуги, инвестиции
- отмена пошлин к 2012 г.
- правила происхождения товаров (доля местного компонента) – 40%

Двусторонние соглашения

Индонезия



ЗСТ Индонезия - Япония



ЗСТ Индонезия - Пакистан



ЗСТ Индонезия - Перу



**ЗСТ Индонезия -
Организация исламского
сотрудничества**



ЗСТ Индонезия - Чили



ЗСТ Индонезия - ЕАЭС
в процессе подписания



ЗСТ Индонезия - Гонконг



ЗСТ Индонезия - Австралия



ЗСТ Индонезия - Корея



**Соглашение
о преференциальной
торговле с Ираном**



ЗСТ Индонезия - ЕАСТ



**Соглашение
о преференциальной
торговле с Мозамбиком**

Таиланд



ЗСТ Таиланд - ЕС
в процессе подписания



ЗСТ Таиланд - США
переговоры



ЗСТ Таиланд - Шри Ланка



ЗСТ Таиланд - ЕАСТ

Сингапур

Общее количество соглашений - 28



ЗСТ Сингапур - Великобритания



ЗСТ Сингапур - США



Сингапур - МЕРКОСУР



ЗСТ Сингапур - Турция



ЗСТ Сингапур - Корея



ЗСТ Сингапур - Шри Ланка



ЗСТ Сингапур - Перу



ЗСТ Сингапур - Япония



ЗСТ Сингапур - ЕС



ЗСТ Сингапур - Китай



ЗСТ Сингапур - ЕАСТ



ЗСТ Сингапур - ССАГПЗ



ЗСТ Сингапур - Индия



ЗСТ Сингапур - ЕАЭС

не вступило в силу



ЗСТ Сингапур - Коста-Рика



ЗСТ Сингапур - Иордания



ЗСТ Сингапур - Австралия



ЗСТ Сингапур - Панама

Бруней



ЗСТ Бруней - Япония



ЗСТ Бруней - Сингапур

(отдельно от соглашения ЗСТ
с АСЕАН)

Вьетнам



ЗСТ Вьетнам - Чили



**ЗСТ Вьетнам -
Великобритания**



ЗСТ Вьетнам - Куба



ЗСТ Вьетнам - ЕАЭС



ЗСТ Вьетнам - ЕС

Лаос



ЗСТ Лаос - Китай



**Рамочное соглашение
о торговле и инвестициях
Лаос - США**

Мьянма



ЗСТ Мьянма - Китай



**ЗСТ «БИМСТЕК»
Мьянма - Бангладеш
и Индия**

Камбоджа



ЗСТ Камбоджа - Китай



ЗСТ Камбоджа - ЕАЭС
переговоры



ЗСТ Камбоджа - ЕС
переговоры

Малайзия



ЗСТ Малайзия - ЕС
переговоры



**ЗСТ Малайзия - Канада,
Мексика и Перу**
(транстихоокеанское партнерство)



ЗСТ Малайзия - Индия



ЗСТ Малайзия - Япония



**ЗСТ Малайзия -
Новая Зеландия**



ЗСТ Малайзия - Австралия



ЗСТ Малайзия - Пакистан



ЗСТ Малайзия - Турция



ЗСТ Малайзия - Чили

Филиппины



ЗСТ Филиппины - ЕАСТ



ЗСТ Филиппины - Япония



ЗСТ Филиппины - Израиль
переговоры



ЗСТ Филиппины - ЕС
переговоры

6

Комплексное управление внешнеторговыми цепями поставок

Комплексное управление внешнеторговыми цепями поставок включает в себя не только организацию перевозок, но и координацию участников цепи - производителей, перевозчиков, таможенных служб и логистических операторов, управление финансовыми потоками. Использование современных информационных технологий – систем автоматизации, ERP-систем, систем отслеживания грузов способствуют повышению прозрачности и эффективности всей цепочки поставок. Ключевым направлением является создание интегрированных транспортно-логистических систем, способных оптимизировать логистические и финансовые процессы, снизить издержки и повысить скорость доставки товаров. Гибкость цепей поставок, мобильность сервисов управления товарными и финансовыми потоками, координация интересов и сетевое взаимодействие участников — основы эффективного управления внешнеторговыми цепями поставок, важнейшая составляющая усилий по интеграции России и стран АСЕАН.

6.1 МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ УЗЛЫ ВДОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ КАК ФАКТОР УВЕЛИЧЕНИЯ ТОВАРООБОРОТА

АСЕАН - важный регион в логистическом плане как минимум с точки зрения географического положения. В Юго-Восточной Азии наиболее значимыми проливами являются Малаккский, Зондский и Ломбок. Контроль над этими проливами распределен между несколькими государствами. Малаккский пролив находится под совместным контролем Малайзии, Индонезии и Сингапура. Зондский пролив и Ломбок контролируются Индонезией.

В стратегическом и экономическом плане Малаккский пролив, наряду с Суэцким и Панамским каналами, — один из самых важных морских путей. Это основной путь, соединяющий Индийский океан с Тихим, по которому осуществляется связь между наиболее населёнными государствами мира — Индией (1 место), Индонезией (4-е) и Китаем (2-е). В год через пролив проходит около 50 тыс. судов.

В современном индустриально развитом мире расстояния не имеют прежнего значения, поскольку низкотратные перевозки единицы продукции на большие расстояния стали привычными. Международная специализация как источник конкурентных преимуществ, торговля промежуточными товарами стали возможны только благодаря надежности глобальной транспортной системы, эффективному управлению цепями внешнеторговых поставок.

Одним из ключевых направлений повышения эффективности цепей поставок является развитие мультимодальных транспортных узлов, которые объединяют разные виды транспорта — железнодорожный, морской, автомобильный и воздушный. Наличие развитых мультимодальных узлов открывает новые рынки и маршруты, делая логистику более гибкой и адаптируемой к изменяющимся условиям. Мультимодальные транспортные узлы — это ключ к сокращению времени и стоимости доставки грузов, расширению географии поставок, повышению надежности логистических цепочек, обеспечению безопасности и экологической эффективности.

Карта. Логистическая инфраструктура стран АСЕАН

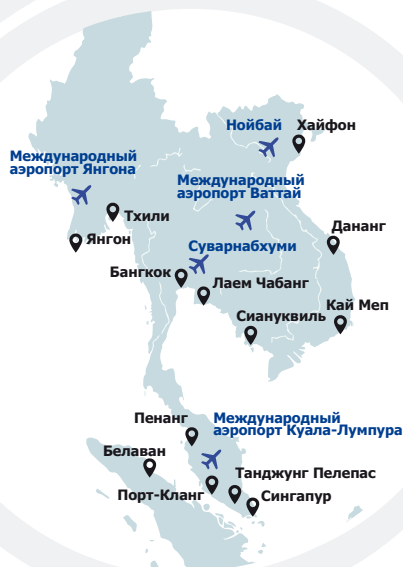
Страна	Наименование транспортного узла	Контейнерооборот / Грузооборот (2024 г.)
--------	---------------------------------	--

МОРСКИЕ ПОРТЫ

Сингапур	Сингапур	41,1 млн TEU
Вьетнам	Портовой кластер (Хайфон, Кай Меп и др.)	29,9 млн TEU
Малайзия	Порт-Кланг	14,6 млн TEU
	Танджунг-Пелепас	12,3 млн TEU
	Пенанг	1,4 млн TEU
Таиланд	Лаем-Чабанг	8,7-9 млн TEU
Индонезия	Танджунг-Приок	7,6 млн TEU
	Танджунг-Перак	7,5 млн TEU
	Макассар	2,5 млн TEU
Камбоджа	Сиануквиль	0,8 млн TEU
Филиппины	Манила	5,5 млн TEU
Мьянма	Янгон	0,8 млн TEU
Бруней	Муара	0,2 млн TEU

АЭРОПОРТЫ

Таиланд	Суварнабхуми	1,4 млн тонн
Вьетнам	Нойбай	0,7 млн тонн
Малайзия	Куала-Лумпур	0,7 млн тонн
Филиппины	Ниной Акино	0,6 млн тонн
Бруней	Международный аэропорт Бруней	0,05 млн тонн
Мьянма	Международный аэропорт Янгона	0,02 млн тонн
Лаос	Ваттай	0,02 млн тонн



План по развитию связанности в рамках ACEAN (Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC 2025) концентрируется на развитии интегрированной транспортной инфраструктуры, включая сухопутные, железнодорожные и морские коридоры, а также создание сухих портов и Ро-Ро маршрутов. По состоянию на 2024 год более 80% ключевых мер были реализованы или в стадии внедрения.

Хотя АСЕАН стремится к созданию единой и взаимосвязанной логистической среды, уровень развития транспортной инфраструктуры существенно варьируется по странам. Национальные особенности, экономические приоритеты и инвестиционные возможности формируют уникальные логистические профили каждого государства-члена. Ниже представлено краткое описание логистических систем и ключевых инфраструктурных проектов в странах АСЕАН.

1. Сингапур

Один из мировых лидеров по портовой логистике. Общий грузооборот порта Сингапур в 2024 г.: 622,7 млн тонн (рост на 5,2 % по сравнению с 592 млн тонн в 2023). Контейнерооборот в 2024 г.: рекордные 41,12 млн контейнерных единиц двадцатифутового эквивалента (TEU), увеличение на 5,4% по сравнению с 39 млн TEU в 2023.

Более 90 % контейнерного трафика — транзитные грузы в другие порты мира, делающие Сингапур крупнейшим портом-траншиппером. В порт Сингапура осуществляют судозаходы все ведущие мировые судоходные компании. Кроме того, одна из наиболее известных судоходных компаний — Pacific International Lines (PIL), основанная в 1967 году в Сингапуре, — является одним из крупнейших перевозчиков в Азии и занимает 12-е место в мировом рейтинге контейнерных линий. К 2040 г. ожидается завершение строительства мегапорта Туас (пропускная способность составит 65 млн TEU).

Сингапур является активным участником региональных проектов, таких как железнодорожное сообщение Сингапур-Куньмин (SKRL), которое сосредоточено на развитии трансазиатской железной дороги из Сингапура через Малайзию, Таиланд, Камбоджу и Вьетнам в Куньмин, Китай. Особое внимание уделяется развитию интеллектуальных логистических узлов и цифровой инфраструктуры для повышения бесперебойности грузовых и пассажирских перевозок с помощью таких инициатив, как Интеллектуальная логистическая сеть АСЕАН (ASLN).

2. Индонезия

Благодаря стратегическому расположению на пересечении Индийского и Тихого океанов, с доступом к Малаккскому проливу (до 40 % мирового грузового потока), Индонезия превращается в важный логистический узел региона.

Крупнейший порт Танджунг-Приок (Джакарта), порт Патимбан, порты Танджунг-Перак (Сурабая) и Белаван (Медан) проходят модернизацию, внедрение автоматизации и цифровых систем трекинга.

В январе 2025 года порт Танджунг-Приок, крупнейший контейнерный порт Индонезии, сообщил о рекордном приросте в 2024 году: 14 089 судозаходов и 7,6 млн TEU по сравнению с 7,4 млн в 2023 году.

Судоходный сектор Индонезии продолжит расти в течение ближайших пяти лет года благодаря устойчивому внутреннему спросу и расширению региональной торговли. Стратегическое расположение рынка и продолжающиеся инвестиции в портовую инфраструктуру укрепят его роль как ключевого морского узла в Юго-Восточной Азии.

В 2025 году Национальная ассоциация судовладельцев Индонезии представила Дорожную карту развития судоходной отрасли на 2025–2029 годы, направленную на поддержку национального потенциала судоходства и расширение участия в мировой торговле. Документ нацелен на сокращение транспортных издержек в ВВП, рост участия индонезийского флага в международной торговле, повышение загрузки портов восточных провинций. Предусмотрены налоговые льготы, например, обнуление НДС на судовое топливо и докование, льготы по налогу на недвижимость для плавучих хранилищ и др.

Перевозки по железным дорогам выигрывают от спроса на массовые грузы в соответствии с ростом рынка логистической инфраструктуры. Текущие инвестиции правительства в расширение и модернизацию железных дорог улучшают транспортную доступность между крупными промышленными узлами, портами и грузовыми центрами. Устранение эксплуатационной неэффективности и интеграция с другими видами транспорта будут иметь решающее значение для полной реализации перспектив роста подсектора в среднесрочной перспективе.

3. Малайзия

Порт-Кланг и Танджунг-Пелепас одни из крупнейших и наиболее эффективных в мире – контейнерооборот в 2024 г. составил 14,6 млн и 2,25 млн TEU соответственно. Это вывело Порт-Кланг на 10-е место по загруженности мировых портов, он впервые немного обогнал Роттердам.

Хотя основной морской порт Малайзии — Порт-Кланг — хорошо развит, ожидаются значительные инвестиции в более мелкие, второстепенные порты вдоль восточного побережья в течение следующих 10 лет в соответствии с фокусом правительства на слаборазвитые регионы рынка. Портовая инфраструктура Малайзии окажется в центре внимания в связи с партнерством страны с материковым Китаем в рамках инициативы «Один пояс, один путь», направленной на стимулирование торговли в Азии.

Развитие мультимодальных коридоров, интеграция с промышленными зонами и свободными районами, будущая инициатива East Coast Rail Link расширяют доступ к транзитному потенциалу региона и соединению с югом Таиланда и Сингапуром.

Малайзия уделяет особое внимание модернизации инфраструктуры, участвует в финансировании Инфраструктурного фонда ACEAN (AIF), сотрудничает с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (AIIB) и Азиатским банком развития (ADB) для ускорения инвестиций в устойчивую инфраструктуру.

4. Вьетнам

В стране функционируют 44 морских порта, включая такие крупные порты, как Хошимин, Хайфон и Кай Меп, которые входят в число 50 крупнейших портов мира, поддерживая экономику, ориентированную на экспорт. По прогнозам, в 2025 году в порту Хошимина объем перевалки в тоннах увеличится на 3,8%, а объем перевалки контейнеров - на 2,9%, достигнув 86,6 млн тонн и 5,7 млн TEU соответственно.

Важной вехой стало принятие в мае 2024 г. премьер-министром страны Решения № 442/QĐ-ТТг «О корректировке Плана развития системы морских портов Вьетнама на период до 2030 г. и видении до 2050 г.», которое направлено на модернизацию портовой инфраструктуры, увеличение годовой пропускной способности до 1,3-1,5 млрд тонн к 2030 году. При этом ставится задача нарастить контейнерооборот до 46,3 и 54,3 млн TEU к 2030 и 2050 гг. соответственно.

Автомобильный транспорт доминирует в экономике страны, но сталкивается с проблемами перегруженности, в то время как недостаточно развитые железные дороги открывают потенциал для будущего развития. Ожидается, что в 2025 году сектор автомобильных перевозок Вьетнама вырастет на 4,5% в годовом исчислении благодаря развитию инфраструктуры и укреплению трансграничных маршрутов с материковым Китаем и Таиландом. Вьетнам работает над строительством скоростной автомагистрали Север-Юг в целях улучшения внутренней связности и поддержки экономических зон для развития мультимодальных логистических центров.

В краткосрочной перспективе ожидается, что железнодорожные перевозки Вьетнама вырастут на 4,1% в годовом исчислении в 2025 году за счет улучшения логистических услуг и новых международных железнодорожных сообщений. Среднесрочному росту на уровне порядка 3% в год в ближайшие пять лет будут способствовать инвестиции в повышение эффективности и обеспечение связи с портами, а также бурно развивающийся строительный сектор.

5. Таиланд

В стране функционирует крупный порт Лаем-Чабанг, контейнерооборот которого в 2024 г. составил порядка 9 млн TEU. Это около 54% от всей контейнерной нагрузки Таиланда.

Восточный экономический коридор (Eastern Economic Corridor, EEC) связывает портовые терминалы, аэропорты и промышленные зоны с автодорожными и железнодорожными сетями. Прогнозируется, что в период с 2025 по 2029 год контейнерооборот в Лаем-Чабанг будет расти в среднем на 3,6% в год благодаря инициативам цифровой трансформации, включая автоматизацию и интеграцию сетей 5G. Кроме того, прогнозируется рост грузооборота по внутренним водным путям Таиланда.

Объем железнодорожных грузоперевозок в Таиланде, как ожидается, вырастет на 4,7% до 13 млн тонн благодаря устойчивому экономическому росту, стратегическим географическим преимуществам и новым проектам, таким как высокоскоростная железная дорога Бангкок-Нонгкхай.

6. Филиппины

Архипелаг из более чем 7 000 островов создаёт высокие внутренние логистические расходы (до 27,5 % ВВП) — самый высокий показатель в АСЕАН.

Порты Манила, Себу и Давао являются тремя крупнейшими портами по объёму контейнерооборота со среднегодовым темпом роста 4,5%, 5,2% и 6,1% соответственно в период с 2025 по 2029 год. Прогнозируется, что оборот порта Манила вырастет с 5,6 млн TEU в 2025 году и до 6,8 млн TEU в 2029 году благодаря растущему спросу со стороны ключевых региональных торговых партнёров на промышленные технологии и повышению эффективности новой системы круглосуточной работы порта.

На Филиппинах инфраструктурные проекты направлены на улучшение дорожной сети и портовых сооружений для поддержки и улучшения региональной торговли. Она также активно участвует в BIMP-EAGA (инициатива сотрудничества, созданная в 1994 году для развития отдалённых и менее развитых районов четырёх стран Юго-Восточной Азии: Брунея, Индонезии, Малайзии и Филиппин) в целях укрепления трансграничных связей с соседними странами АСЕАН.

Правительственные инициативы направлены на привлечение иностранных инвестиций для развития инфраструктуры в соответствии с целями АСЕАН по связанности, например, на железнодорожную линию Субик – Кларк – Манила – Батангас (250 км), планируемую к строительству с 2027 года, которая соединит порты и промзоны, сократит транспортные расходы и укрепит внутреннюю логистику.

7. Камбоджа

Внутриконтинентальная страна с выходом к морю через Сиануквиль, расположена между Вьетнамом, Таиландом и Лаосом. Это обеспечивает ей стратегическое положение в субрегиональных коридорах:

- Южный экономический коридор (SEC) в рамках субрегиона Большого Меконга (GMS) (Southern Economic Corridor Greater Mekong Subregion);
- Куньмин – Бангкок – Пномпень – Сиануквиль;
- Великая Азиатская магистраль (ASEAN Highway Network (AHN)).

Единственный глубоководный морской порт Камбоджи, обрабатывающий более 75% внешней торговли – порт Сиануквиль. К концу 2028 года пропускная способность в порту Сиануквиль прогнозируется до 1 млн TEU по сравнению с 831 тыс. TEU в 2024 году, в то время как пропускная способность вырастет с 8,3 млн тонн в 2024 году до 9,3 млн тонн благодаря модернизации общей логистической инфраструктуры страны.

Планируется восстановление ж/д связи с Вьетнамом (через Bavet – Moc Bai), как часть проекта SKRL (железнодорожное сообщение Сингапур-Куньмин).

Камбоджа — активно использует единую транзитную декларацию при мультимодальных перевозках через Таиланд, Лаос и Вьетнам в рамках региональной инициативы ACTS (ASEAN Customs Transit System).

8. Лаос

Транспортная система в значительной степени зависит от дорог низкого качества, что делает внутреннюю транспортировку товаров дорогостоящей и отнимающей много времени. Ситуация усугубляется высокой стоимостью топлива и статусом страны, не имеющей выхода к морю.

Несмотря на статус Лаоса, не имеющего выхода к морю, малочисленность населения и слаборазвитую экономику, его центральное расположение между Китаем и Юго-Восточной Азией делает его обязательным транзитным пунктом для автомобильных и железных дорог, соединяющих Китай, Таиланд и Вьетнам. Лаос обладает обширной сетью внутренних водных путей, которая играет ключевую роль в перевозке грузов.

Развитие автомобильных перевозок грузов в Лаосе останется ключевым приоритетом для правительства. В то же время рост автомобильных перевозок составит в среднем 3,1% в 2025 году по сравнению с 3,3% в 2024 году из-за все еще высокой инфляции, снижающей спрос на потребительские и промышленные товары.

9. Мьянма

Мьянма занимает уникальное положение между Индией, Китаем и странами АСЕАН, включая доступ к Индийскому океану через порт Ситтве, и выступает в качестве связующего звена в субрегионе Большого Меконга и стратегическом экономическом коридоре Китай – Мьянма.

Транспортный коридор «Восток – Запад» (East-West Economic Corridor (EWEC) соединяет порт Моулмейн в Мьянме с Лаосом, Таиландом и Вьетнамом (1 450 км трассы). Это позволяет сократить путь от Бангкока до Янгона до 3 дней вместо 2–3 недель морем.

Крупнейшим портом Мьянмы является порт Янгон (Рангун), через порт проходит порядка 90% международной морской торговли страны. Прочие порты — небольшие, обслуживают внутренние перевозки.

Протяженность железнодорожных линий Мьянмы — порядка 10 тыс. км. Через Мьянму проходят железнодорожные пути в Таиланд, Китай, Индию, Камбоджу. Железные дороги Мьянмы находятся в плохом состоянии, проезд ж/д транспорта в сезон дождей ограничен.

Мьянма имеет 3 международных аэропорта (Янгон, Нейпидо, Мандалай) и около 30 внутренних. Планируется строительство нового Международного аэропорта Хантавади под Янгоном с пропускной способностью до 12 млн пассажиров, планируемый срок завершения — 2027 год.

10. Бруней

Бруней обладает развитой и качественной дорожной инфраструктурой: большинство дорог асфальтовые, мощные автомагистрали и мостовые проекты уже реализованы. Железнодорожные сети пока отсутствуют, но обсуждения активно ведутся.

Разрабатываются проекты:

- Проекты легкорельсового транспорта (27 км) до 2030 г.
- Портовая ветка (15 км) планируется на 2026–2028 г.
- Региональный поезд (60 км) — концепт после 2030 г.

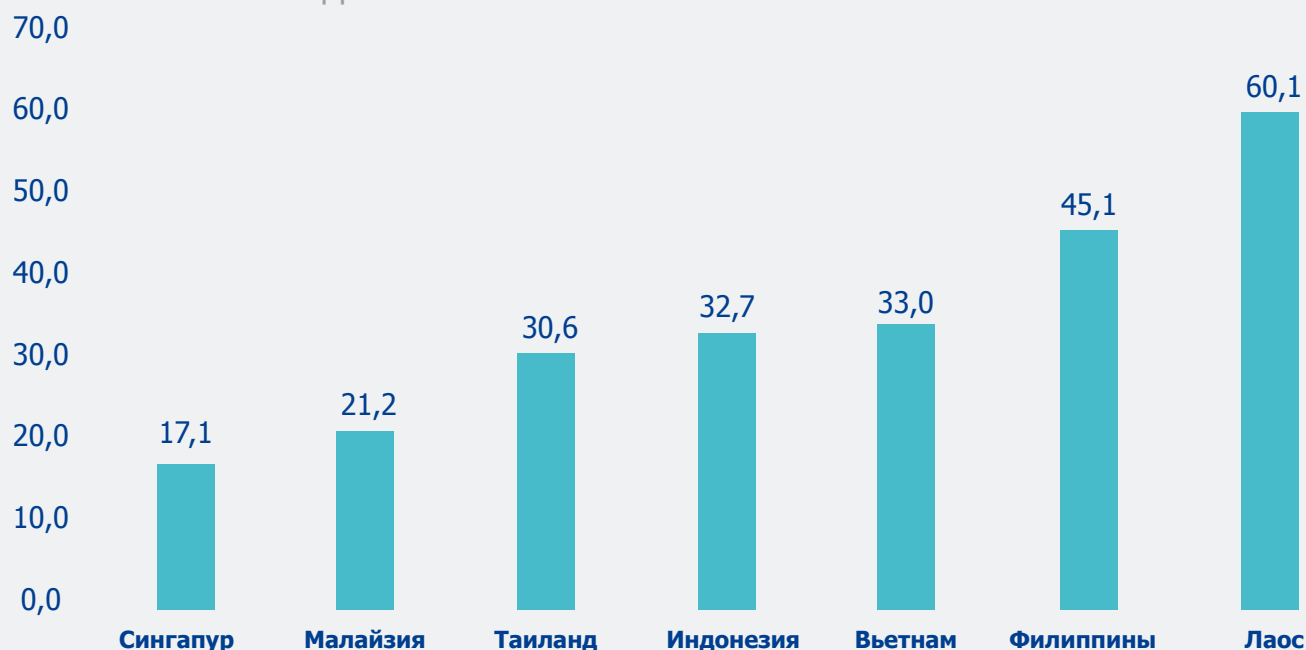
Основной морской порт — Муара (открыт в 1973 г.), имеет контейнерный терминал и свободную экономическую зону. Он был расширен (береговая линия контейнерного терминала увеличена с 275 до 500 м) и получил новые функции, включая рыболовный терминал и топливные услуги. Текущая мощность порта всего ок. 230 тыс. TEU.

Единственный международный аэропорт — Международный аэропорт Брунея (BIA), открыт в 1974 г.

Бруней уделяет приоритетное внимание участию в инициативах BIMP-EAGA по развитию региональной торговли и инфраструктуры. Основное внимание уделяется совершенствованию дорожных сетей и портовых сооружений, а также сотрудничеству с региональными партнерами в области финансирования устойчивой инфраструктуры и наращивания потенциала. Сотрудничает с международными банками инфраструктуры (AIF, AIIB, ADB) с фокусом на устойчивую логистику и торговлю.

Сравнительный анализ логистических рисков по странам АСЕАН показывает, что наиболее передовыми странами по данному показателю являются Сингапур и Малайзия, занимающие 8 и 20 места в мировом рейтинге. К числу отстающих относятся Камбоджа на 137 месте и Мьянма, расположившаяся на 153 месте.

ИНДЕКС ЛОГИСТИЧЕСКИХ РИСКОВ В СТРАНАХ АСЕАН



Источник: BMI. Примечание: стране присваивается значение от 0 до 100, где меньший показатель означает меньшие риски.

Развитие инфраструктуры в каждой из стран напрямую отражается на увеличении объёмов торговли и экономической устойчивости, в этой связи представляется целесообразным провести анализ вклада мультимодальных узлов в развитие торговли.

Ниже определены ключевые направления, в рамках которых мультимодальные узлы повышают эффективность цепочек поставок:

1. Снижение транспортных издержек

Объединение различных видов транспорта позволяет оптимизировать цепочки поставок, минимизировать расходы на логистику и тем самым повысить конкурентоспособность товаров.

Порт Танжунг Пелепас (Tanjung Pelepas), Малайзия:

Благодаря интеграции с железной дорогой и современной системой обработки контейнеров (TOS) стоимость перевалки одного контейнера здесь на 20–25% ниже, чем в ряде портов конкурентов.

Железная дорога Китай – Лаос – Таиланд

Ранее доставка груза из южного Китая в Таиланд занимала до 2 недель морем. После ввода в эксплуатацию железнодорожной линии и логистического узла Vientiane Logistics Park (Лаос) время доставки сократилось до 2-3 дней. Это снизило затраты почти на 30%, особенно в сегменте сельскохозяйственной продукции и электроники.

2. Увеличение пропускной способности

Современные узлы проходят через цифровую трансформацию, например, оснащаются цифровыми системами управления грузопотоками (Port Community Systems (PCS) - единая цифровая платформа для взаимодействия всех участников логистики (порт, таможня, перевозчики, склады), Terminal Operating Systems (TOS) — управление движением грузов и техники на терминалах) и др., что ускоряет обработку грузов и повышает эффективность логистических операций

Порт Лаем-Чабанг (Таиланд):

благодаря внедрению автоматизированных систем TOS и PCS порт обрабатывает более 8 млн TEU в год. Это вдвое больше, чем десять лет назад, без расширения физических причалов. Это стало возможным за счёт цифровизации и мультимодальной интеграции с железной дорогой и автомобильной сетью Восточного экономического коридора (EEC).

Порт Сурабая (Индонезия):

после внедрения цифровой системы INAPORTNET (единая платформа для всех морских портов страны) среднее время обработки одного судна сократилось на 30–40%, что значительно увеличило товарооборот.

3. Привлечение инвестиций

Наличие развитой инфраструктуры стимулирует приток прямых иностранных инвестиций, особенно в промышленные и логистические парки.

Восточный экономический коридор (Eastern Economic Corridor (EEC), Таиланд: включает мультимодальные узлы, связанные с портом Лаем-Чабанг, международными аэропортами и железной дорогой. В регион привлечено более 50 млрд долларов прямых инвестиций, в т.ч. от японских, китайских и корейских компаний, производящих электронику, автокомпоненты, пищевые продукты.

Свободная зона Порт-Кланг (Малайзия):

промышленная и логистическая зона рядом с мультимодальным портом Порт - Кланг. Здесь активно инвестируют китайские, сингапурские и европейские компании, используя зону как логистический и производственный хаб для всего региона ЮВА.

Порт Патимбан (Индонезия): в первом квартале 2025 года корпорация Toyota Tsusho объявила об инвестициях в компанию PT. Patimban Global Gateway Terminal, которая будет управлять контейнерным терминалом в Международном порту Патимбан. Контейнерный терминал планируется ввести в эксплуатацию в 2026 году, с планами постепенного увеличения его пропускной способности и выхода на полную мощность к 2027 году.

Филиппины: модернизация линии Лагуна-Албай и такие крупные проекты, как строительство метрополитена Манилы, позволят расширить возможности грузоперевозок к 2029 году. Долгосрочные инициативы, предусматривающие выделение 10,7 млрд долларов США на расширение железнодорожной сети до 1233 км к 2030-м годам, повысят транспортную связность и снизят транспортные расходы. Несмотря на географические трудности, эти инвестиции улучшат логистику, принесут пользу ключевым секторам и улучшив внутреннее железнодорожное сообщение.

Вьетнам: партнерство CMA CGM с Saigon Newport Corporation по развитию терминалов Lach Huyen seven & eight в Хайфоне значительно увеличит морской потенциал Вьетнама к 2028 году. При инвестициях в размере 600 млн долларов США терминал будет обслуживать 1,9 млн TEU, поддерживая быстрый рост логистики в регионе.

Мьянма: порт Тилава планируется серьезно расширить после успешной попытки Мьянмы привлечь иностранные инвестиции для проекта ОЭЗ Тилава. В последние годы порт выиграл от строительства причала для генеральных грузов и контейнерной платформы, а также от строительства причала и резервуаров для хранения нефтепродуктов.

4. Развитие приграничной торговли

Узлы вдоль сухопутных границ (например, между Таиландом и Лаосом) способствуют росту двусторонней торговли и развитию трансграничной логистики. Ниже приведены некоторые примеры. Пограничный узел Мукдахан – Саваннехет (Таиланд – Лаос) находится на Восточно-Западном экономическом коридоре (EWEC). Благодаря строительству мостов, складских терминалов и логистических центров объем торговли между Таиландом и Лаосом вырос более чем на 40% за 5 лет. Узел обеспечивает транзит грузов из Вьетнама в Мьянму и обратно.

Северный мультимодальный узел в Пномпене (Камбоджа) обслуживает грузопотоки с границы с Таиландом и Вьетнамом. Упрощение процедур, развитие автодорог и интеграция с речным портом позволили Камбодже увеличить объем транзитных и экспортных грузов, особенно текстильной продукции.

7.2 6.2 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ОТРАСЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ С ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ: ПРОМЫШЛЕННАЯ И АГРАРНАЯ ЛОГИСТИКА

Развитие промышленной логистики между Российской Федерацией и государствами АСЕАН приобретает особую значимость в условиях трансформации глобальных цепочек поставок, геоэкономических изменений и переориентации внешнеэкономических связей России в сторону азиатского региона. Укрепление торгово-экономического сотрудничества требует формирования эффективной и устойчивой логистической инфраструктуры, способной обеспечить бесперебойное перемещение промышленной продукции, включая металлургическую, химическую, машиностроительную и энергетическую номенклатуру.

Стороны демонстрируют взаимный интерес к расширению транспортных коридоров, повышению уровня цифровизации логистических процессов, а также развитию мультимодальных маршрутов с участием морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Особое значение приобретают логистические узлы на Дальнем Востоке России, мультимодальные терминалы, портовая инфраструктура и механизмы упрощения таможенных операций, способствующие сокращению сроков поставок и оптимизации логистических затрат.

Настоящий раздел посвящён анализу ключевых направлений промышленной и аграрной логистики России со странами АСЕАН, описанию используемой инфраструктуры, логистических решений, а также примеров успешного взаимодействия компаний и государственных институтов в рамках обеспечения устойчивых экспортно-импортных потоков.

Участники логистического рынка в странах АСЕАН

На фоне растущей интеграции транспортно-логистических цепочек в Юго-Восточной Азии ключевыми компонентами инфраструктуры остаются морские контейнерные перевозки и железнодорожный грузовой транспорт. Эти сегменты обеспечивают не только физическое перемещение товаров, но и формируют устойчивые торгово-транзитные коридоры в рамках инициативы «Один пояс — один путь», Регионального всеобъемлющего экономического партнёрства (RCEP) и иных соглашений.

В странах АСЕАН наблюдается стремление к развитию собственных национальных операторов в морском и железнодорожном сегментах, однако лишь немногие из них достигают масштабов, позволяющих войти в глобальные рейтинги (например, Alphaliner). Ниже приведён обзор наиболее значимых игроков в этих отраслях с разбивкой по странам.

Среди участников Alphaliner Топ-100 присутствуют следующие сильные локальные линии из АСЕАН:

Pacific International Lines (PIL) — сингапурская компания, занимает 12-е место по вместимости контейнерного флота в мире. В планах компании активное расширение флота с фокусом на экологию (снижение выбросов), развитие цифровых сервисов и усиление присутствия в Южной Азии и Африке. Участник ряда стратегических партнёрств с китайскими и европейскими судоходными компаниями для расширения линейных маршрутов.

- **X-Press Feeders** — сингапурская фидерная линия (перевозки на короткие дистанции), занимает 14-е место, фокусируется на транзитных портах Юго-Восточной Азии. Компания предоставляет услуги по перевалке контейнеров и обслуживает порты в Восточной и Юго-Восточной Азии, на Индийском субконтиненте, в Персидском заливе, Средиземноморье и Европе.
 - **Regional Container Lines (RCL)** — компания из Таиланда, занимающая 23-е место в мировом рейтинге Alphaliner, с флотом из 32 судов и общей вместимостью 93 тыс. TEU. Компания обслуживает маршруты по Юго-Восточной Азии.
 - **Interasia Lines** — малайзийская компания, занимающая 27-е место в мировом рейтинге Alphaliner, с флотом из 25 судов и общей вместимостью более 74,7 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров и генеральных грузов в Юго-Восточной Азии.
 - **Swire Shipping** — сингапурская компания, занимающая 33-е место в мировом рейтинге Alphaliner, с флотом из 31 корабля и общей вместимостью более 61 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров и генеральных грузов в Юго-Восточной Азии и на Тихом океане.
 - **Samudera Shipping Line** — компания с индонезийскими корнями и штаб-квартирой в Сингапуре, занимающая 39-е место в мировом рейтинге Alphaliner, с флотом из 29 судов и общей вместимостью 42 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров в Юго-Восточной Азии.
 - **Tanto Intim Line** — индонезийская компания, занимающая 40-е место в мировом рейтинге Alphaliner, с флотом из 57 судов и общей вместимостью 38,1 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров и генеральных грузов в Индонезии и Юго-Восточной Азии.
 - **Meratus Line** — индонезийская компания с флотом из 57 судов и общей вместимостью 37,5 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров и генеральных грузов в Индонезии и Юго-Восточной Азии.
 - **Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL)** — индонезийская компания, занимающая 46-е место в мировом рейтинге Alphaliner, с флотом из 43 судов и общей вместимостью почти 30,5 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров и генеральных грузов в Индонезии и Юго-Восточной Азии.
 - **Transworld Group** — сингапурская компания с флотом из 11 судов и общей вместимостью 14 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров и генеральных грузов в Юго-Восточной Азии и на Ближнем Востоке.
- Vinalines** — вьетнамская компания с флотом из 12 судов и общей вместимостью 20,2 тыс. TEU. Компания предоставляет услуги по перевозке контейнеров и генеральных грузов во Вьетнаме и Юго-Восточной Азии.

Таблица 1. Рейтинг Alphaliner, линии стран-участниц АСЕАН

№	Оператор	Всего		В собственности		Привлеченные		Заказано	
		TEU	Суда	TEU	Суда	TEU	Суда	TEU	Суда
12	PIL (Pacific Int. Line)	432 070	98	291 725	80	140 345	18	196 934	20
14	X-Press Feeders Group	186 129	103	101 219	47	84 910	56	44 850	10
23	RCL (Regional Container L.)	93 055	32	85 355	27	7 700	5	109 096	17
27	Interasia Line	74 650	25	57 461	21	17 189	4		
33	Swire Shipping	61 344	31	51 279	25	10 065	6		
39	Samudera	42 032	29	11 342	13	30 690	16		
40	Tanto Intim Line	38 086	57	38 086	57				
41	Meratus	37 547	57	37 547	57				6
46	Salam Pacific Indonesia Lines	30 486	43	30 486	43				
63	Transworld Group Singapore	14 166	11	14 166	11				

Международные гиганты в области логистики (часто входят в Alphaliner / ТОП-100 логистических компаний) также имеют сильное присутствие и развитые сети в странах АСЕАН.

Среди них: DHL, Kuehne+Nagel, DB Schenker, Nippon Express, DSV, CEVA Logistics, Yusen Logistics, Sinotrans, Kerry Logistics, Gemadept, TransOcean, Complete Logistic Services, Freight Management Holdings и др.

В сегменте электронной коммерции активно представлены JNE Express, GD Express, LBC Express, Ninja Van, Kerry Express, Pos Indonesia, а также глобальные игроки вроде UPS, FedEx, DHL.

Железнодорожные грузовые операторы:

- PT Kereta Api Indonesia (KAI) — государственная железнодорожная компания, перевозящая пассажиров (~429 млн пассажиров) и грузы (~47,2 млн тонн). В феврале 2024 KAI заключила контракт на поставку 54 грузовых локомотивов на 2025–2026 гг.

Государственные железные дороги Таиланда (State Railway of Thailand (SRT) активно развивают грузовые перевозки, в 2024 году запущено около 24 поездов в день между Лаем-Чабанг и Лат Крабанг, планируется увеличить до 30 ежедневных рейсов (до 465,3 тыс. TEU) за 2025 год. SRT запустила пилотные грузовые маршруты по перевозке стали, резины, древесностружечных плит с привлечением частных партнеров

Freight Links Express (Таиланд) осуществляет контейнерные поездные рейсы между Таиландом и Малайзией, с четырьмя отправлениями в неделю, без таможенных формальностей на границе.

KC Train Transport — частная тайская компания, обслуживающая международные грузоперевозки (АСЕАН, Китай и Европа).

Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB, Малайзия) — государственная железнодорожная компания, выполняющая как пассажирские, так и грузовые рейсы по перешейку, а также по линии Кертех–Куантан по договору с Petronas. В 2023 году COSCO запустил совместный мультимодальный сервис вместе с KTMB для перевозки грузов по Малайзии, облегчая доступ к 579 портам по всему миру. ASEAN Express — новый грузовой ж/д маршрут от KTMB, связывающий Малайзию (Келана Джая) с Чунцином (Китай) через Таиланд и Лаос. Первый рейс совершён в июне–июле 2024.

Присутствие мировых логистических лидеров в странах АСЕАН

В условиях углубления региональной интеграции в странах АСЕАН особое значение приобретает участие международных логистических операторов и компаний из третьих стран. Их деятельность способствует не только повышению эффективности транспортно-логистических цепочек, но и внедрению передовых технологий, а также развитию транспортной инфраструктуры региона.

Среди таких компаний наибольшее присутствие в регионе имеют:

1. Maersk (Дания) — один из крупнейших в мире операторов контейнерных перевозок, предлагает полный спектр интегрированных логистических услуг — склад, таможенное оформление, мультимодальный транспорт. Имеет штаб-квартиру в Сингапуре, развитую сеть офисов и терминалов во Вьетнаме, Малайзии, Таиланде, Индонезии.

2.DHL Global Forwarding (Германия) – предлагает экспедирование, воздушные и морские грузоперевозки, складские услуги и решения для электронной коммерции. Активно работает во всех странах региона, инвестируя в современные распределительные центры (например, в Джакарте и Хошимине). Стратегические планы – интеграция AI и IoT для оптимизации логистических процессов, развитие экологичных перевозок (зеленый флот и устойчивые склады).

3.DB Schenker (Германия) – международный провайдер услуг мультимодальной логистики, включая железнодорожные, морские и автомобильные перевозки. Имеет офисы и склады в Сингапуре, Малайзии, Таиланде, Индонезии, Вьетнаме. Компания развивает цифровые сервисы и мультимодальные коридоры, расширяет экосистему поставок для электронной коммерции. DB Schenker сотрудничает с национальными перевозчиками, включая железнодорожные компании Таиланда и Малайзии.

4. COSCO Shipping (Китай) – один из крупнейших мировых операторов контейнерных перевозок, активный инвестор в портовую и железнодорожную инфраструктуру. Управляет терминалами в Таиланде (Лаем-Чабанг), Малайзии (порт Куала-Лумпур), Вьетнаме и Сингапуре. Участвует в создании мультимодальных коридоров между Китаем и странами АСЕАН, развитии интегрированных логистических хабов.

5.Allcargo Logistics (Индия) – компания предлагает мультимодальные перевозки, экспедирование, управление складской логистикой. Заметно растущее присутствие в странах АСЕАН через совместные предприятия и филиалы, особенно в Сингапуре и Вьетнаме с акцентом на развитие мультимодальных цепочек и цифровизацию операций.

Мировые лидеры активно инвестируют в логистическую инфраструктуру стран-участниц АСЕАН, создавая сетевой эффект и расширяя присутствие и влияние в странах Юго-Восточной Азии.

Так, например, в декабре 2023 Maersk объявил об инвестиции более 500 млн долл. в расширение логистической инфраструктуры в Юго-Восточной Азии. В рамках трёхлетней стратегии компания планирует добавить до 480 тыс. м² складских мощностей в Сингапуре, Малайзии, Индонезии и на Филиппинах к 2026 году. Кроме того, предусмотрено развитие «зелёной» логистики — создание инфраструктуры для использования биодизеля и электромобилей, а также увеличение мощности наземной автотранспортной сети.

COSCO имеет совместные проекты с KTMB (Малайзия) и SRT (Таиланд) для запуска железнодорожно-морских транспортных цепочек. В октябре 2024 года COSCO приобрела 12,5 % акций Laemchabang Terminal Co. (TLT) и 30% — Hutchison Laemchabang Terminal (HLT) в Лаем Чабанге, Таиланд, на сумму около 110 млн долл.

DHL объявил об инвестициях порядка 350 млн евро в течение 5 лет на расширение складских мощностей, создание рабочих мест и развитие устойчивых решений. Построены современные объекты, например: зелёный логистический центр в Западной Яве (Индонезия), логистический хаб PLH5 в Пенанге (Малайзия), крупный склад на Филиппинах, а также помещение в Сингапуре.

Кроме частных инвестиций со стороны бизнеса, в логистическую инфраструктуру стран АСЕАН активно поступают инвестиции властей третьих стран.



Китай:

Глубоководный порт Кьяукпхью (Мьянма) — масштабнейшая инфраструктурная инициатива, реализуемая китайским консорциумом CITIC (Китай) при участии правительства Мьянмы. Порт станет важнейшим глубоководным терминалом (4,9 – 7 млн TEU/год). Он входит в проект китайско-мьянманского экономического коридора. Через него пролегает альтернативный маршрут в индийский океан, сокращающий зависимость от малаккского пролива.

Канал Фунан-Течо в Камбодже — Китай и Камбоджа подписали соглашение на 1,2 млрд долл. Это стратегически важный водный маршрут длиной 152 км, соединяющий Меконг с Сиамским заливом. Он должен снизить логистические издержки, создать до 50 000 рабочих мест.

Железнодорожный коридор Китай–Лаос–Таиланд — Таиланд ожидает завершения 609-км участка высокоскоростной линии, соединяющей его с Китаем через Лаос к 2030 году. Это часть 1000-км трассы «Вьентьян–Куньмин», на 70% финансируемой Китаем.



Индия:

Трехсторонняя магистраль Индия–Мьянма–Таиланд (IMT) — трасса длиной около 1 360 км, соединяющая Индию (штат Манипур) с Таиландом через Мьянму. Проект является частью политики "Взгляд на Восток" и направлен на углубление торговых связей с АСЕАН. Предлагается дальнейшее расширение до Камбоджи, Лаоса и Вьетнама. Индия выделила линию кредита на 1 млрд долл. для таких проектов.

Инвестиции через частный сектор (Adani Group) — планы вложений в глубоководный порт в провинции Батан на Филиппинах.

Порт Сабанг (Индонезия) — Индия и Индонезия рассматривают развитие порта Сабанг на острове в Ачехе с оценкой вложений в ~800–900 млн долл. для укрепления логистической инфраструктуры и стратегического присутствия в малаккском проливе.

Российские компании представлены в регионе ограниченно — главным образом через FESCO и ГК «Дело». В то время как глобальные и китайские игроки (Maersk, COSCO и т.д.) активно инвестируют и развивают логистическую инфраструктуру в странах АСЕАН, российские операторы пока не конкурируют в этом масштабе.

Одним из значимых и перспективных партнерств стало Соглашение группы компаний «Дело» с индонезийской «Mologiz» о строительстве глубоководного порта в провинции Южная Суматра, которое закрепляет договоренность, достигнутую в апреле 2025 года во время визита российской делегации в Индонезию.

Соглашением предусмотрено, что на первом этапе ГК «Дело» проведет экспертизу проекта, а «Mologiz» сосредоточится на взаимодействии с государственными органами Индонезии. Следующим шагом станет «детальная проработка проекта с целью формирования юридически обязывающего соглашения».

Немного ранее, в феврале 2025 года Россия и Мьянма подписали меморандум по инвестиционному сотрудничеству в специальной экономической зоне "Давэй", в частности, меморандум нацелен на развитие инфраструктурных проектов - порт, угольную ТЭС и нефтеперерабатывающий завод.

В перспективе на территории СЭЗ планируется открыть высокотехнологичные промышленные зоны и транспортные узлы, зоны информационных технологий и экспортной обработки.

Учитывая стремление АСЕАН к интеграции логистики и расширению торговых маршрутов, российские игроки имеют потенциал для углубления присутствия. Однако требуется более активное встраивание в мультимодальные сети и создание партнерств на местах.

Логистическая связанность и сервисы между РФ и АСЕАН

Наиболее интенсивное движение промышленных грузов осуществляется через восточные ворота России — Дальний Восток, а также пограничные железнодорожные переходы с Китаем и Монголией, по которым проходят мультимодальные коридоры в сторону Юго-Восточной Азии:

1. Через порты Дальнего Востока России:

Порт Владивосток — главный морской узел для контейнерных и генеральных грузов. Принимает и отправляет грузы в Сингапур, Вьетнам, Таиланд, Малайзию.

Порт Восточный — глубоководный, подходит для крупнотоннажных судов. Используется для массовых промышленных грузов — удобрений, металлов.

Порт Находка — специализация на экспортных грузах химической и металлургической промышленности.

Терминалы ВСК (FESCO) — отличаются высоким уровнем цифровизации, контейнеризации, перевалкой экспортных грузов.

2. По Северному морскому пути (СМП):

Перспективный развивающийся маршрут (в т.ч. для промышленных грузов), позволяющий потенциально сократить транзитное время до Юго-Восточной Азии до 20–25 дней. В 2022г. международный транзит практически прекратился, за исключением перевозок СПГ и, хотя прямые поставки СПГ в страны АСЕАН через СМП пока не зафиксированы, Китай является основным получателем российских ледовых судов, двигающихся в акватории Южно-Китайского моря.

Упрощение логистических маршрутов через СМП может потенциально открыть возможности для рынка АСЕАН, особенно с учетом наращивания загрузок и транзита через азиатские хабы.

3. Железнодорожными и сухопутными маршрутами с мультимодальной доставкой:

Транссибирская магистраль — главный магистральный маршрут от Урала и Сибири до портов Дальнего Востока.

Коридор через Забайкальск — основной погранпереход в КНР. Далее маршрут через Чунцин/Куньмин в ЮВА.

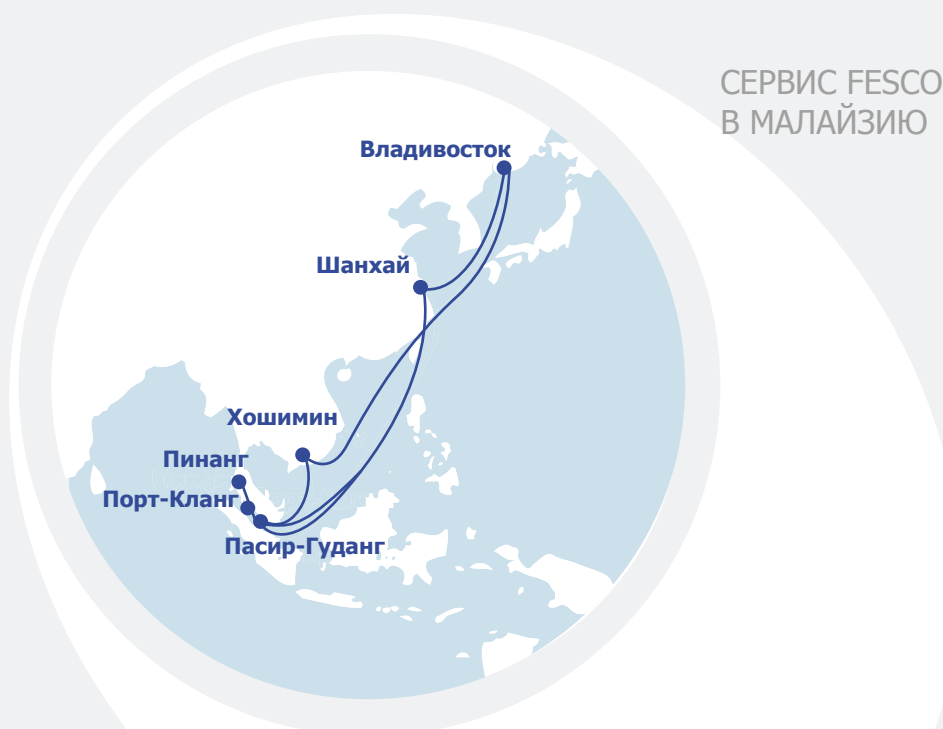
Наушки — Китай — Вьетнам — южный сухопутный маршрут, активно используется в рамках ж/д маршрута Китай - АСЕАН.

Мультимодальный маршрут через Китай во Вьетнам, Таиланд, Лаос от FESCO.

Последние годы российский мультимодальный оператор FESCO расширяет свои маршруты в Юго-Восточной Азии. Сейчас он запустил сервис, связывающий Порт-Кланг (Малайзия) и Хошимин (Вьетнам) — с частотой отправок раз в неделю и временем в пути около 3 дней.

DBF Logistic Vietnam (дочерняя компания FESCO во Вьетнаме) имеет возможность обеспечить доставку как упакованных продуктов, так и насыпных или наливных грузов в контейнерах. Один из маршрутов соединяет Владивостокский морской торговый порт с Хошимин и Хайфоном. Время доставки из Хайфона во Владивосток составляет всего около 9 дней. Из Хошимина – 11 дней. Таким образом, сервис является одним из самых быстрых на рынке доставки грузов во Владивосток и обратно. Еще один маршрут – перевозки из Вьетнама в Санкт-Петербург со сроком примерно 35 дней.

В феврале 2025 года компания FESCO расширила маршрут: добавлен порт Пасир-Гуданг в Малайзии. Хотя это не прямое вложение в портовую инфраструктуру, это усилило логистическую интеграцию России с регионами Юго-Восточной Азии.



В марте 2025 года FESCO в рамках расширения географии логистических сервисов в Юго-Восточной Азии запустил интермодальные контейнерные перевозки между Лаосом и Россией через вьетнамский порт Дананг.

Погрузка и отправка контейнеров осуществляются в десяти крупных локациях Лаоса, в том числе во Вьентьяне, Саваннакхете, Паксе и других городах страны. Далее грузы менее чем за сутки доставляются автотранспортом до Дананга, там их размещают на фидерные контейнеровозы, следующие до Хошимина (Вьетнам) или портов Китая, откуда у FESCO отправляются регулярные морские линии во Владивосток, Новороссийск и Санкт-Петербург.

Более того, FESCO предлагает контейнерные перевозки и в другие страны ASEAN (Таиланд, Индонезия, Сингапур).

За два года работы прямого морского сервиса FESCO Vietnam Direct Line (FVDL) между вьетнамскими портами и Владивостоком перевезено более 50 тыс. TEU, которые включают не только грузы из Вьетнама, но и из других стран Юго-Восточной Азии.

Однако на сегодняшний день представителям отечественной логистики еще предстоит решить вопросы ценовой конкуренции с локальными операторами и мейджорами рынка

По состоянию на февраль – март 2025 г. стоимость доставки контейнера у российских перевозчиков из портов ВМКТ/ВМТП/ВМПП через Пусан/Шанхай в порты выгрузки Джакарта/Семаранг/Белаван/Сурабая была на 230 – 650 долларов выше, чем у иностранных операторов на одинаковых условиях.



СЕРВИСЫ FESCO В ТАИЛАНД, СИНГАПУР, ИНДОНЕЗИЮ

Промышленная логистика

Ведущие российские промышленные центры (ЦФО, Урал, Сибирь) ориентированы на экспорт готовой продукции через дальневосточные порты — Владивосток, Находка, Восточный — и железнодорожные коридоры, проходящие через Китай и далее к странам АСЕАН.

КЕЙСЫ

🇻🇳 **Пример 1. Экспорт нефтехимии во Вьетнам (ПАО «Сибур»).**

Отправитель: ПАО «Сибур».

Груз: полипропилен (гранулы), полиэтилен низкого давления.

Объём: более 20 тыс. тонн за 2023 год.

Маршрут: Тобольск Екатеринбург Владивосток (ЖД) Хайфон (морем).

Срок доставки: 20–25 дней.

🇹🇭 **Пример 2. Экспорт агротехники в Таиланд (АО «Ростсельмаш»).**

Отправитель: АО «Ростсельмаш», Ростов-на-Дону

Груз: тракторы, кормоуборочные комбайны.

Объём: 48 единиц техники в 2023 году.

Маршрут: Ростов Новороссийск (авто) Порт Лаем-Чабанг (морем) Бангкок.

Особенности: отправка в разборе, доставка на склад в Таиланде, локальная сборка.

 Пример 3. Экспорт оборудования для упаковки в Малайзию («Технофлекс», Владимирская область).

Груз: упаковочные линии для пищевых производств.

Объем: 3 линии, общей стоимостью 2,1 млн долл.

Маршрут: Владимир Москва Владивосток (ЖД) Порт Кланг, Малайзия (морем)

Срок доставки: 27–30 дней.

Формат: проектная логистика + техническое сопровождение на месте.

 Пример 4. Экспорт удобрений в Индонезию (АО «УралХим»).

Отправитель: АО «УралХим».

Груз: карбамид, нитрат аммония.

Объем: более 90 тыс. тонн за 2023 год.

Маршрут: Березники (Пермский край) порт Восточный Джакарта / Сурабая.

Формат: навалочные суда, отгрузка через терминалы в Находке.

Особенности: сезонные поставки (в сельскохозяйственный цикл).

 Пример 5. Поставка сварочного оборудования в Лаос.

Отправитель: ОАО «Энергомаш».

Груз: сварочные станции и трансформаторы.

Объем: партия оборудования на сумму 1,3 млн долл.

Маршрут: Санкт-Петербург Забайкальск (ЖД) Куньмин (КНР) Вьентьян (авто)

Особенности: транзит через КНР с обеспечением технической инспекции и сертификации на границе.

Ответные поставки продукции промышленного и технологического назначения из ЮВА в Россию также требуют налаженной и адаптивной логистической сети. Это делает взаимодействие отраслей промышленности с логистической системой двух регионов ключевым условием экономической синергии.

 Пример 1. Индонезия Россия: химическая продукция и сырье для машиностроения.

Грузы: технические масла, смазочные материалы, пластмассы.

Объем: свыше 25 тыс. тонн продукции за 2023 год.

Маршрут: морские контейнеры порты Владивостока и Находки транзит на центральные регионы РФ.

Особенности: стабильные поставки по долгосрочным контрактам, ключевая роль смазочных материалов в машиностроении РФ.

 Пример 2. Вьетнам Россия: металлообработка и комплектующие.

Грузы: станки для металлообработки, комплектующие для машиностроения.

Объем: свыше 15 тыс. тонн оборудования и комплектующих в 2023 году.

Маршрут: морские контейнеры порты Владивостока логистика до промышленных центров России.

Особенности: поддержка инновационных проектов и локализация производства компонентов.

Пример 3. Малайзия **Россия: электроника и полупроводниковые материалы.**

Грузы: полупроводниковые материалы, промышленные компоненты, инструменты для сборки электроники.

Маршрут: морской транспорт порты Владивостока ж/д на Москву.

Промышленная логистика выступает важнейшим элементом инфраструктурной поддержки внешнеэкономической деятельности и индустриального экспорта. В отношениях между Россией и странами АСЕАН логистика служит связующим звеном между производителями и рынками сбыта, между индустриальными центрами и портовой инфраструктурой, между транспортными коридорами и конечными потребителями.

Организация эффективной промышленной логистики позволяет нарастить обоюдные поставки промышленной продукции, а также сократить логистические издержки для производителей и поставщиков.

Аграрная логистика

Аграрная логистика выступает одним из приоритетных направлений внешнеторгового сотрудничества между Россией и странами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Взаимодействие в области сельскохозяйственного экспорта и импорта играет важную роль в обеспечении продовольственной безопасности и укреплении двусторонних торговых отношений.

Современная аграрная логистика требует эффективного использования транспортно-логистической инфраструктуры, включающей морские и железнодорожные маршруты, складские комплексы с контролем температуры, а также цифровые технологии для мониторинга и управления поставками. Учитывая географическую удаленность России и региональную специфику АСЕАН, оптимизация аграрных цепочек поставок становится ключевым фактором повышения конкурентоспособности продукции на международных рынках.

Санкции в отношении России, поэтапно вводимые на протяжении всех прошлых лет, оказали влияние и на отечественных производителей-экспортёров сельхозпродукции: компании стали перестраивать бизнес и выходить на новые для себя рынки Китая и Юго-Восточной Азии.

1. Россия Филиппины – ЛКХП имени Кирова — мука.

В 2023 году «Ленинградский комбинат хлебопродуктов им.С.М.Кирова» возобновил экспорт муки на Филиппины после 10-летнего перерыва. Первая партия — 30 контейнеров — была отгружена летом 2023 года. Мука поставлялась из Санкт-Петербурга, тогда как ранее она шла через порты на юге России.

Филиппины разрешили импорт говядины и субпродуктов из России (за исключением головы, глотки и пр.). Для поставок уже аттестованы два российских производителя: АПХ «Мираторг» и «Агрокомплекс им. Ткачева».

 **2. Россия Вьетнам** – наращивается потенциал поставок продукции АПК между Россией и Вьетнамом. В январе–мае 2025 года Россия экспортировала вьетнамским партнёрам агропродуктов на сумму более 150 млн долл., что на 27% больше по сравнению с тем же периодом прошлого года. Из них 107 млн приходится на свинину, в основном замороженную (77,6%), а также субпродукты (22%) и жиры (0,4%).

«Черкизово» осуществляет регулярные поставки куриного мяса, свинины, индейки и готовой продукции во Вьетнам. Продукция доступна как в специализированных магазинах российских товаров, так и в вьетнамских розничных сетях.

«Прогресс» поставляет детское питание во Вьетнам, увеличив объёмы продаж в три раза за последние пять лет. Продукция доступна в традиционных магазинах и на онлайн-платформах.

 **3. Россия Индонезия:** помимо пшеницы, Россия — один из крупнейших поставщиков проса (более 18 тыс. тонн) и кориандра (около 15 тыс. тонн) в Индонезию. Также экспортируется мороженая рыба (2,5 тыс. тонн) — треска, нерка, горбуша, осетровая икра.

 **4. Россия Малайзия:** в 2024 году Россия поставила в Малайзию около 4000 тонн (на 6 млн долл.) рыбы, преимущественно мороженую сардину иваси — рост на 35% в объёме и 45% в стоимости по сравнению с 2023 годом.

Подписано соглашение с малайзийской группой Melewar Industrial на ежегодные поставки 600–700 тыс. тонн пшеницы, а также согласованы ветеринарные и «халяль» сертификаты для молочной продукции и говядины.

5. Российские экспортеры морепродуктов используют IoT-устройства для контроля температуры, влажности и положения грузов в реальном времени. Это позволяет снизить потери и повреждение грузов на 30%, что повышает доверие азиатских партнеров, ведет к расширению рынков сбыта за счет высокого качества продукции. Экономически оправдано использование блокчейн-базированных систем для фиксации данных и обеспечения прозрачности бизнес-процессов.

Для России регион АСЕАН представляет растущий интерес как источник тропических и нишевых агропродуктов, не производимых в достаточном объёме внутри страны — от фруктов и специй до растительных масел.

1. Пальмовое масло из Индонезии и Малайзии.

Россия импортирует пальмовое масло преимущественно из Индонезии. В 2024 году на Индонезию пришлось 570,3 тыс. т масла на 538,2 млн долл., а общие поставки снизились до десятилетнего минимума — 795 тыс. т.

Поставки осуществляются танкерами, партиями по 30–40 тыс. тонн. Однако в 2024 году логистика затруднилась — маршрут в обход Суэцкого канала через мыс Доброй Надежды добавил примерно 2 недели к транзитному времени, что сказалось на сроках поставок.

2. Манго из Таиланда и Вьетнама.

Скоропортящийся характер продукции (манго, папайя, гуавы, мангостины, личи и др.) требуют строгой температурной цепи (cold-chain) — обычно от 5 °С до 13 °С, в зависимости от сорта и минимизации времени в пути — оптимально 5–10 дней максимум для свежей продукции.

Чувствительность к механическим повреждениям: фрукты требуют: индивидуальной упаковки (поддоны, перфорированные ящики, сетки, мягкие вставки); ручной погрузки/выгрузки на ключевых участках.

Основные маршруты: Порт-Кланг (Малайзия), Лаем-Чабанг (Таиланд), Хайфон/Дананг (Вьетнам) порты Восточной Азии порт Владивосток / Восточный далее по Транссибу до Москвы и других городов.

Время в пути: от 18 до 30 дней (в зависимости от линии и стыковок).

Особенности: перевозка осуществляется в рефрижераторных контейнерах (охлаждаемые 40-футовые), оснащённые регистрацией температуры и влажности.

Логистика cold-chain становится возможной благодаря инфраструктурным проектам в странах-отправителях: Hung Vuong Fisheries Co. (Вьетнам) — крупнейший в стране и второй по величине в Азии холодильный склад: около 60 000 паллет; AJ Vietnam / AJ Total (Вьетнам) — крупнейший вертикальный склад (31 000 паллет) и др.

Инвестиции в технологии контроля за продвижением и качеством грузов также укрепляют позиции российских экспортеров, позволяют конкурировать с поставщиками из других регионов.

Несмотря на географическую удалённость, импорт из АСЕАН в Россию демонстрирует устойчивую положительную динамику по объёмам и ассортименту. Основные направления — поставки пальмового и кокосового масла из Индонезии и Малайзии, манго, ананасов, бананов и папайи из Таиланда, Вьетнама и Филиппин, а также кофе, специи и рис. Для обеспечения этих потоков используется как морская, так и авиационная логистика, включая рефрижераторные контейнеры и ускоренные авиаперевозки.

Сделать логистику проще и доступнее позволяет внедрение новых логистических продуктов, например, системы “конвейерных” перевозок от поля до порта и далее до страны-импортёра с использованием современных систем отслеживания грузов. Время доставки грузов таким образом сокращается с 40 до 25 дней, снижение логистических издержек достигается на 15-20%; повышается конкурентоспособность российской сельхозпродукции на рынках.

Перспективы развития логистики между Россией со странами АСЕАН, тренды и точки опоры

На фоне роста товарооборота с АСЕАН в 2023–2025 годах в условиях санкционной изоляции вопрос о расширении российского влияния в логистике стран АСЕАН требует комплексного анализа: от оценки текущих активов до выработки практических шагов на перспективу.

Логистическое сотрудничество Россия-АСЕАН уже имеет точки опоры. Ключевую роль играет транспортно-логистическая группа FESCO, развивающая морские и мультимодальные маршруты во Вьетнаме, Малайзии, Лаосе. Вьетнам становится логистическим узлом с активным участием российских компаний, включая создание дочерних представительств и запуск регулярных контейнерных сервисов.

Политические связи с Мьянмой и Лаосом, а также запуск морского коридора Владивосток–Ченнаи открывают геостратегические окна для логистического присутствия России в регионе.

Несмотря на имеющийся потенциал, продвижение России в логистике ЮВА сталкивается с рядом серьёзных ограничений. Во-первых, географическая удалённость и отсутствие прямого сухопутного выхода к странам АСЕАН требуют удорожания транзитных маршрутов. Во-вторых, АСЕАН прочно интегрирована в китайские, японские и американские цепочки поставок, где Россия не играет первостепенную роль. В-третьих, санкционные риски и ограничение доступа к финансовой инфраструктуре мешают выходу российских логистических и транспортных операторов на крупные проекты.

Чтобы преодолеть вышеуказанные барьеры, России следует сфокусироваться на ряде приоритетных действий. В первую очередь — это расширение международной сети российских логистических компаний: открытие новых представительств, формирование партнерств с местными игроками, запуск дополнительных линий, создание совместных терминалов. Важно также усиливать мультимодальные связки через Китай и Индию, интегрируясь в уже существующие транспортные коридоры типа «Север-Юг» или «Индия – Мьянма – Таиланд». Такие шаги позволят России действовать не в одиночку, а как часть крупных региональных платформ.

Одним из наиболее перспективных направлений является цифровая трансформация логистических сервисов. Россия может предложить странам АСЕАН развитие платформ для отслеживания грузов, унифицированного документооборота, электронных таможенных процедур. Создание цифрового коридора «Россия–АСЕАН» с API-интеграцией для экспортеров, финтех и ZPL-операторов может стать фактором повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на фоне международных гигантов.

Логистику невозможно развивать в отрыве от внешнеторговой политики. России необходимо использовать инструменты экономической дипломатии: включение логистической повестки в диалог Россия–АСЕАН, подписание меморандумов о взаимных инвестициях, участие в форумах (ASEAN Connectivity Symposium, транспортные саммиты АСЕАН), создание двусторонних рабочих групп по логистике и инфраструктуре.

Первоочередное внимание стоит уделить Вьетнаму (как хабу и политически дружественной стране), Мьянме (как стратегическому союзнику), а также Лаосу и Таиланду — как транзитным государствам в рамках сухопутных коридоров. В этих странах возможно формирование совместных логистических операторов, портовых терминалов, СВХ, а также инвестиции в локальные цепочки поставок (агропродукция, удобрения, СПГ, уголь).

Что касается морской логистики, представляется целесообразным более тесное сотрудничество с национальными игроками из дружественных стран АСЕАН, особенно Индонезии и Малайзии. Крайне важно включаться в инфраструктурные проекты для обеспечения национальных интересов в свете активных инвестиций со стороны крупнейших глобальных игроков, Китая и др. Кроме того, необходимо создать условия для то, чтобы предлагать конкурентоспособные сервисы и условия по ним, выигрывать конкуренцию как по ценам, так и по качеству.

Логистическое взаимодействие России с АСЕАН вряд ли станет масштабным в ближайшие годы, но при грамотной стратегии — может перерасти в точечное устойчивое присутствие с долгосрочным эффектом. Это особенно важно в условиях перенастройки мировой торговли и диверсификации внешнеторговых связей. Опора на инфраструктурные проекты, цифровые решения и региональные партнерства может стать основой устойчивого логистического вектора России на Юго-Восток

6.3 ФИНАНСОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ОСНОВА ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИАЛЬНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Финансовая инфраструктура региона АСЕАН — это динамично развивающееся сочетание традиционных банковских систем и инновационных цифровых платформ. В основном страны АСЕАН обладают устойчивыми банковскими сетями, которые служат основой финансовых услуг для бизнеса. Структура традиционных финансовых структур следующая:

- коммерческие банки (как местные, так и иностранные),
- специализированные банки развития,
- цифровые банки, получившие активное развитие в последние годы.

Так, например, Малайзия в 2022 году выдала лицензии на открытие пяти цифровых банков, чтобы стимулировать инновации в недостаточно обслуживаемых сегментах населения.

Хотя традиционные банки всё ещё доминируют в сфере корпоративного финансирования, они активно инвестируют в цифровые технологии, чтобы более эффективно обслуживать клиентов. Во Вьетнаме цифровые транзакции сегодня составляют 97–98% всех операций в ряде банков, что наглядно демонстрирует уровень цифровизации банковской сферы.

Большинство стран региона обладают современными платёжными системами, управляемыми своими центральными банками. Это:

- RTGS (системы валовых расчётов в реальном времени) — для крупных корпоративных платежей;
- автоматизированные клиринговые палаты;
- розничные платёжные сети — для переводов на небольшие суммы.

Эти системы позволяют компаниям быстро и надёжно перемещать средства в пределах страны в национальной валюте.

Значительный сдвиг произошёл с внедрением платформ быстрых платежей по всему региону АСЕАН, включая:

- PromptPay (Таиланд),
- FAST/PayNow (Сингапур),
- DuitNow (Малайзия),
- BI-FAST (Индонезия),
- InstaPay (Филиппины) и др.

Эти системы позволяют даже небольшим предприятиям и торговым точкам проводить платежи в реальном времени. Центральные банки также внедрили стандартизированные платежи с использованием QR кодов, и эти платёжные сети начали объединяться на региональном уровне. Это означает, что предприятия любого размера могут постепенно отказаться от наличных и чеков в пользу безналичных расчётов.

Например, в Индонезии объём транзакций с использованием электронных денег вырос с 2,9 трлн IDR в 2013 году до 458 трлн IDR в 2023 году, отражая рост доверия к цифровым платёжным системам.

Карточные платежные системы и электронные кошельки

Важным элементом являются национальные карточные платёжные сети и экосистемы электронных кошельков. Например:

- GPN (Индонезия),
- MyDebit (Малайзия)

— обеспечивают эффективную обработку внутренних платежей с помощью банковских карт, включая корпоративные платёжные карты.

Тем временем, электронные кошельки и мобильные платежи, ранее распространённые в потребительском секторе, начали активно проникать и в сферу B2B. К примеру:

- GCash (Филиппины)
- MoMo (Вьетнам)

теперь предлагают такие услуги, как приём платежей, микрокредитование и инвестиционные продукты, ориентированные на малый бизнес.

Региональные мультифункциональные мобильные приложения (супераппы), пользующиеся популярностью — Grab и ShopeePay — предоставляют финансовые решения и кредитные продукты для своих партнёров и поставщиков.

Инновации: блокчейн, open API и open banking

Бурное развитие получили и другие технологии:

- Пилотные проекты блокчейн-платежей между банками;
- Разработка открытых API и национальных стандартов открытого банкинга;
- Внедрение общенациональных фреймворков, например SNAP в Малайзии.

Все эти элементы — банковские системы и финтех-решения — составляют инфраструктуру, на которую в странах АСЕАН опирается бизнес.

Сравнительный анализ финансовой инфраструктуры в странах АСЕАН

Финансовая инфраструктура для бизнеса в странах АСЕАН характеризуется прочной основой из традиционных банковских институтов, дополненной быстро расширяющейся экосистемой цифровых платежей и финтех-решений. За последние годы значительное развитие получили платёжные платформы моментальных платежей и системы расчётов с помощью QR-кодов, что заметно повысило скорость и удобство операций для бизнеса, включая микро- и малые предприятия, и содействовало переходу к безналичным расчётам. Одновременно финтех-инновации — от электронных кошельков и широко используемых приложений (супераппов), предоставляющих бизнесу доступ к финансовым услугам, до финансирования цепочек поставок и пилотных блокчейн-решений — заполняют пробелы в кредитовании и трансграничных переводах. В совокупности эта развивающаяся инфраструктура делает финансовые услуги более доступными, эффективными и недорогими для компаний всех масштабов и формирует основу для более ориентированной на цифровизацию корпоративной финансовой среды в Юго-Восточной Азии.

Несмотря на общие тенденции модернизации, в странах АСЕАН наблюдаются существенные различия по уровню развития, приоритетам и возможностям.

Страна	Лицензированные банки	Всего иностранных банков	Доля иностранных банков	Размер банковского сектора (в % ВВП)	Нац. B2B-системы мгновенных платежей	Проекты цифровых валют (CBDC) (B2B/трансграничные)
Сингапур	159	153	96,23%	~169%	FAST с PayNow	Project Ubin
Малайзия	57	24	42,11%	~153%	DuitNow	Project Dunbar
Таиланд	28	11	39,29%	~152%	PromptPay	Project Inthanon
Филиппины	45	29	64,44%	~71%	InstaPay	Project CBDCPh
Индонезия	99	7	7,07%	~43%	BI-FAST	Project Garuda
Вьетнам	69	28	40,58%	~136%	NAPAS 24/7	—
Бруней	8	5	62,50%	~43,6%	tarusQR	—
Камбоджа	58	25	43,10%	~166%	KHQR	Bakong
Лаос	36	11	30,56%	—	Lao QR	—
Мьянма	47	16	34,04%	~43,3%	MMQR	—

Данные, приведенные в таблице, основаны на анализе банковских секторов стран АСЕАН, охватывающих такие показатели, как количество лицензированных банков, число иностранных банков, их доля от общего количества банков, а также наличие национальных систем мгновенных платежей и проектов цифровых валют центральных банков (CBDC). В таблице представлены данные по всем странам АСЕАН.

Анализ показывает, что Сингапур лидирует по количеству как лицензированных, так и иностранных банков, что указывает на высокий уровень международного участия в его банковской системе. В то же время такие страны, как Малайзия, Таиланд и Филиппины, имеют меньшие показатели по числу иностранных банков и их доле в банковском секторе. Таблица также отражает развитие национальных систем мгновенных платежей, таких как FAST и PayNow в Сингапуре, DuitNow в Малайзии, а также внедрение проектов CBDC, включая Project Ubin в Сингапуре и Project Inthanon в Таиланде. Это свидетельствует о стремлении стран АСЕАН к модернизации своих финансовых систем и усилению их международной интеграции.

Далее в отчете рассматривается основная информация по финансовой инфраструктуре каждой из стран АСЕАН.

Сингапур

Сингапур — ведущий финансовый центр Юго-Восточной Азии и один из самых важных глобальных хабов. В банковском секторе страны доминируют три крупнейших местных банка: DBS Bank, OCBC Bank и United Overseas Bank (UOB), контролирующие более 60% активов страны. DBS Bank активно развивает цифровой банкинг, предлагая решения для корпоративных клиентов и малого бизнеса, включая платформы для международных переводов. OCBC и UOB сосредоточены на цифровой трансформации и устойчивом финансировании, активно внедряя ESG-проекты.

Цифровизация платежей в Сингапуре достигла высокого уровня: система PayNow, интегрированная с мобильными приложениями всех крупных банков, позволяет мгновенно переводить средства между клиентами и компаниями. Кроме того, страна участвует в пилотных проектах CBDC (Project Ubin) — цифровой валюты центрального банка для ускорения межбанковских расчетов и трансграничных платежей. CBDC представляет собой электронную форму национальной валюты, выпускаемую и гарантируемую центральным банком, и используется для безопасных и быстрых расчетов как внутри страны, так и на международной арене.

В Сингапуре криптовалюты признаются законными и регулируются в рамках Payment Services Act (PS Act), который вступил в силу 28 января 2020 года. Согласно этому закону, Финансовый регулятор Сингапура (Monetary Authority of Singapore (MAS) осуществляет лицензирование и регулирование поставщиков цифровых токенов (Digital Token Service Providers, DTSP). В 2025 году MAS ужесточил требования, введя обязательное лицензирование для DTSP, и установил высокие стандарты для получения лицензии, с акцентом на борьбу с отмыванием денег и защиту потребителей.

Малайзия

Малайзия имеет одну из наиболее развитых финансовых систем в Юго-Восточной Азии. Основными игроками в банковской сфере страны являются Malayan Banking (Maybank), CIMB Group и Public Bank, которые контролируют около 60% банковских активов. Maybank является крупнейшим финансовым институтом региона по объему активов и депозитов и имеет сеть из более чем 2 400 филиалов и представительств в Юго-Восточной Азии. Эти банки активно развивают цифровые платформы, предлагая мобильный банкинг, мгновенные платежи и инновационные решения для малого и среднего бизнеса.

Одной из самых значимых инициатив является платформа DuitNow, которая позволяет проводить мгновенные переводы между пользователями при помощи QR-кодов. Эта система способствует значительному росту безналичных расчетов и улучшению финансовой доступности для населения и бизнеса.

Малайзия занимает первое место по индексу глобального исламского экономического индикатора (GIEI), отражающему позицию государств в рейтинге стран с наиболее развитыми исламскими финансовыми системами. Это подтверждается успешным развитием исламского банкинга, инновационных финансовых платформ, а также значительными объемами выпуска сукук. Кроме того, страна активно внедряет новые технологии и занимается развитием исламского финансирования, что подтверждается её ведущей ролью в АСЕАН и международных проектах, таких как тестирование CBDC.

Криптовалюты в Малайзии регулируются Комиссией по ценным бумагам Малайзии (Securities Commission Malaysia SC). Согласно Руководству по цифровым активам криптовалюты классифицируются как ценные бумаги, и их торговля регулируется соответствующими нормативными актами. Кроме того, SC установил требования для признанных рыночных операторов (Recognized Market Operators, RMO), которые включают криптовалютные биржи.

ТОП 15 СТРАН ПО ПОКАЗАТЕЛЮ ГЛОБАЛЬНОЙ ИСЛАМСКОЙ ЭКОНОМИКИ



Таиланд

Банковская система Таиланда продолжает активно развиваться, внедряя инновации и цифровые решения. Основными игроками на рынке являются Bangkok Bank, Krungthai Bank, Siam Commercial Bank (SCB) и Kasikornbank (KBank). Эти банки имеют широкий спектр услуг, включая кредитование бизнеса, розничное банковское обслуживание и международные переводы.

Таиланд стал одним из первых в регионе, кто внедрил систему мгновенных платежей PromptPay, которая позволяет проводить переводы в реальном времени между различными банками и организациями. Эта система значительно ускорила процессы расчетов и повысила удобство для бизнеса и потребителей.

Кроме того, Таиланд активно участвует в разработке CBDC. В рамках Project Inthanon центральный банк Таиланда тестирует возможности использования цифровой валюты для улучшения межбанковских расчетов. Этот проект направлен на создание более эффективной системы расчетов внутри страны и с международными партнерами, снижая затраты на переводы и ускоряя процессы.

В Таиланде криптовалюты регулируются Комиссией по ценным бумагам и биржам (Securities and Exchange Commission SEC). Согласно чрезвычайному указу о бизнесе в сфере цифровых активов 2561 (2018), криптовалюты классифицируются как цифровые активы, и их торговля регулируется соответствующими нормативными актами. SEC осуществляет лицензирование и надзор за деятельностью криптовалютных бирж, брокеров и дилеров.

Индонезия

Основными игроками в банковской сфере являются Bank Mandiri и Bank Rakyat Indonesia (BRI), Bank Central Asia (BCA) и Bank Negara Indonesia (BNI). Эти банки контролируют большую часть банковских активов страны и играют ключевую роль в финансировании бизнеса и экономики.

Индонезия активно внедряет цифровые платежи через систему QRIS, которая позволяет производить мгновенные переводы и платежи в торговых точках, а также через мобильные кошельки. Более 78% индонезийцев используют мобильные приложения для проведения финансовых операций.

В последние годы страна также активно развивает CBDC. Центральный банк Индонезии, вместе с другими странами АСЕАН, работает над созданием цифровой валюты, которая улучшит процессы расчетов и повысит безопасность финансовых транзакций. Индонезия активно тестирует технологии блокчейн для проведения трансграничных расчетов и международных переводов.

Индонезия демонстрирует быстрый рост исламского финансового сектора. Страна является крупнейшим мусульманским государством в мире, и исламский банкинг продолжает занимать значительную долю на финансовом рынке.

В Индонезии регулирование криптовалют было передано от Агентства по регулированию торговли товарными фьючерсами (BAPEPBTI) к Управлению по финансовым услугам (OJK) в январе 2025 года. Согласно Регламенту Управления по финансовым услугам (POJK) № 27 от 2024 г., OJK теперь регулирует и осуществляет надзор за торговлей цифровыми финансовыми активами, включая криптовалюты.

Вьетнам

Во Вьетнаме основными игроками являются государственные банки Vietcombank, BIDV, Agribank и VietinBanken. Эти банки составляют основу экономики, контролируя около половины вкладов и значительную часть кредитов. Вьетнам активно внедряет цифровые технологии и платежи при помощи QR-кодов для улучшения доступности финансовых услуг. Система NAPAS обеспечивает мгновенные переводы и способствует ускорению процесса расчетов как для населения, так и для бизнеса. Примером успешного внедрения цифровых решений являются приложения MoMo и ZaloPay, которые значительно увеличили доступ к безналичным платежам в стране.

Во Вьетнаме криптовалюты не признаются законным платёжным средством, однако их использование в качестве инвестиционных активов допускается. Согласно Закону об индустрии цифровых технологий, принятому в 2025 году, криптовалюты официально признаются цифровыми активами, и устанавливается правовая основа для их регулирования и использования.

Филиппины

Филиппинская банковская система представлена крупнейшими банками, такими как BDO Unibank (BDO), Bank of the Philippine Islands (BPI), Metropolitan Bank & Trust Co. (Metrobank). Эти банки обеспечивают широкий спектр услуг, включая кредитование, инвестиции и международные переводы.

Филиппины стали пионерами в области мобильных платежей, с такими платформами, как GCash и PayMaya, которые предоставляют пользователям доступ к микрокредитованию, оплате товаров и услуг. Система InstaPay позволяет производить мгновенные переводы на территории страны.

Филиппины также активно разрабатывают CBDC и участвуют в инициативах по применению технологии блокчейна для повышения безопасности и эффективности финансовых транзакций.

На Филиппинах криптовалюты регулируются Центральным банком Филиппин (Bangko Sentral ng Pilipinas (BSP)). Согласно Циркуляру ЦБ 944 (BSP Circular No. 944), криптовалютные обменники обязаны регистрироваться в BSP как компании по переводу денежных средств и соблюдать требования по борьбе с отмыванием денег и финансированием терроризма. В 2021 году BSP обновил свои руководства, введя новые требования для поставщиков виртуальных активов.

Бруней

Бруней является одним из ведущих центров исламского финансирования в Юго-Восточной Азии. Bank Islam Brunei Darussalam (BIBD), крупнейший банк страны, предлагает широкий спектр услуг, включая шариатские кредиты, инвестиции и страхование. Банк активно развивает цифровые платформы и поддерживает инициативы в области устойчивого развития.

Другим значимым игроком является Baiduri Bank, который также предлагает исламские финансовые продукты. Банк активно развивает цифровые решения, включая мобильный кошелек Baiduri Qpay, и предоставляет услуги для малого и среднего бизнеса.

В Брунее криптовалюты не признаются законным платёжным средством и не регулируются Центральным банком (Brunei Darussalam Central Bank (BDCB)). BDCB выпустил предупреждение для общественности о рисках, связанных с криптовалютами, майнингом и мошенничеством в этой области. Несмотря на отсутствие официального регулирования, BDCB призывает граждан проявлять осторожность при взаимодействии с криптовалютами.

Камбоджа

Камбоджа активно развивает свою финансовую инфраструктуру с ведущими игроками на рынке: ABA Bank, ACLEDA Bank и Canadia Bank. Эти банки контролируют значительную часть депозитов и активно внедряют мобильные платежи и QR-платежи через систему Bakong. Эта система позволяет проводить мгновенные переводы между клиентами и банками, значительно снижая затраты на платежи.

Лаос

В Лаосе крупнейшим банком является государственный Banque pour le Commerce Extérieur Lao (BCEL); кроме него значительную роль играют Lao Development Bank и другие госбанки, а также совместные коммерческие банки. Эти учреждения обеспечивают основные банковские услуги в рамках относительно небольшого финансового рынка. Лаос постепенно переходит к цифровым платежам: например, BCEL предоставляет мобильное приложение «OnePay» для оплаты по QR-кодам (с возможностью взаиморасчётов через QR и с соседними странами), а в сотрудничестве с центральными банками соседей запущены трансграничные QR-платежи.

Лаос ещё не принял официальное законодательство для регулирования криптовалют.

Мьянма

В Мьянме лидирующие позиции занимают частные банки: KBZ Bank – крупнейший из них (около 40% рынка розничных и коммерческих услуг), за ним следуют другие крупные игроки, такие как AYA Bank и CB Bank. Эти банки обеспечивают основную массу банковского обслуживания в стране и важны для экономики, тогда как роль государственных банков сравнительно невелика. Несмотря на трудности, частные банки продвигают цифровые сервисы: в частности, KBZ Bank запустил мобильный кошелек KBZPay – крупнейшую платежную платформу в стране.

24 мая 2024 года Центральный банк Мьянмы (CBM) опубликовал публичное уведомление, предостерегая физических лиц от участия в продаже, покупке, обмене или передаче нерегулируемых цифровых валют, а также от несанкционированных денежных переводов. Ранее, четыре года назад, в мае 2020 года, Центральный банк Мьянмы выпустил Уведомление № 9/2020, запрещающее всем лицам, проживающим в Мьянме, заниматься продажей, покупкой или обменом нерегулируемых цифровых валют. В список запрещённых валют входят такие распространённые криптовалюты, как биткоин (BTC), лайткоин (LTC), эфириум (ETH) и Perfect Money (PM).

Тенденции и вызовы в финансовом секторе стран АСЕАН

Ключевые тенденции

Финансовая инфраструктура стран АСЕАН, ориентированная на бизнес-сегмент, находится в стадии активных преобразований. Одним из центральных трендов является ускоренная цифровизация B2B-платежей с постепенным отказом от наличных и чеков в пользу переводов между счетами: account-to-account (A2A) и технологий электронных кошельков (e-wallet). По итогам 2024 года объем транзакций через A2A и e-wallet-каналы вырос примерно на 14%, достигнув 1,14 трлн долл. США, и удвоится к 2030 году по прогнозам аналитиков.

Этот сдвиг особенно заметен в сегменте малых и средних предприятий (МСП), которые составляют основу экономик АСЕАН. Более доступные платёжные решения для трансграничной торговли позволяют компаниям активнее участвовать в цифровом рынке.

Стандартизация платежей при помощи QR-кодов и региональная платёжная интеграция

Широкое распространение платежей при помощи QR-кодов (как в потребительском, так и в корпоративном секторе) стало важным инфраструктурным сдвигом. QR-коды стали универсальным инструментом, обеспечивающим совместимость между платёжными платформами: сегодня они принимаются как мелкими предпринимателями, так и крупными ритейлерами. Внутри региона центральные банки активно стандартизируют QR-форматы, повышая уровень интероперабельности и доступности.

Дополнительно страны АСЕАН создают двусторонние связи между своими платёжными системами, обеспечивая трансграничные платежи в реальном времени в национальных валютах.

В основе этой трансформации лежит инициатива «Региональная платёжная связь» (RPC), запущенная в конце 2022 года. Эта инициатива решает давние проблемы трансграничных транзакций, где платежи часто осуществляются через нескольких банковских посредников и традиционно используют доллар США. RPC позволяет проводить платежи в местных валютах, устранив лишние этапы, сокращая как расходы, так и время транзакций.

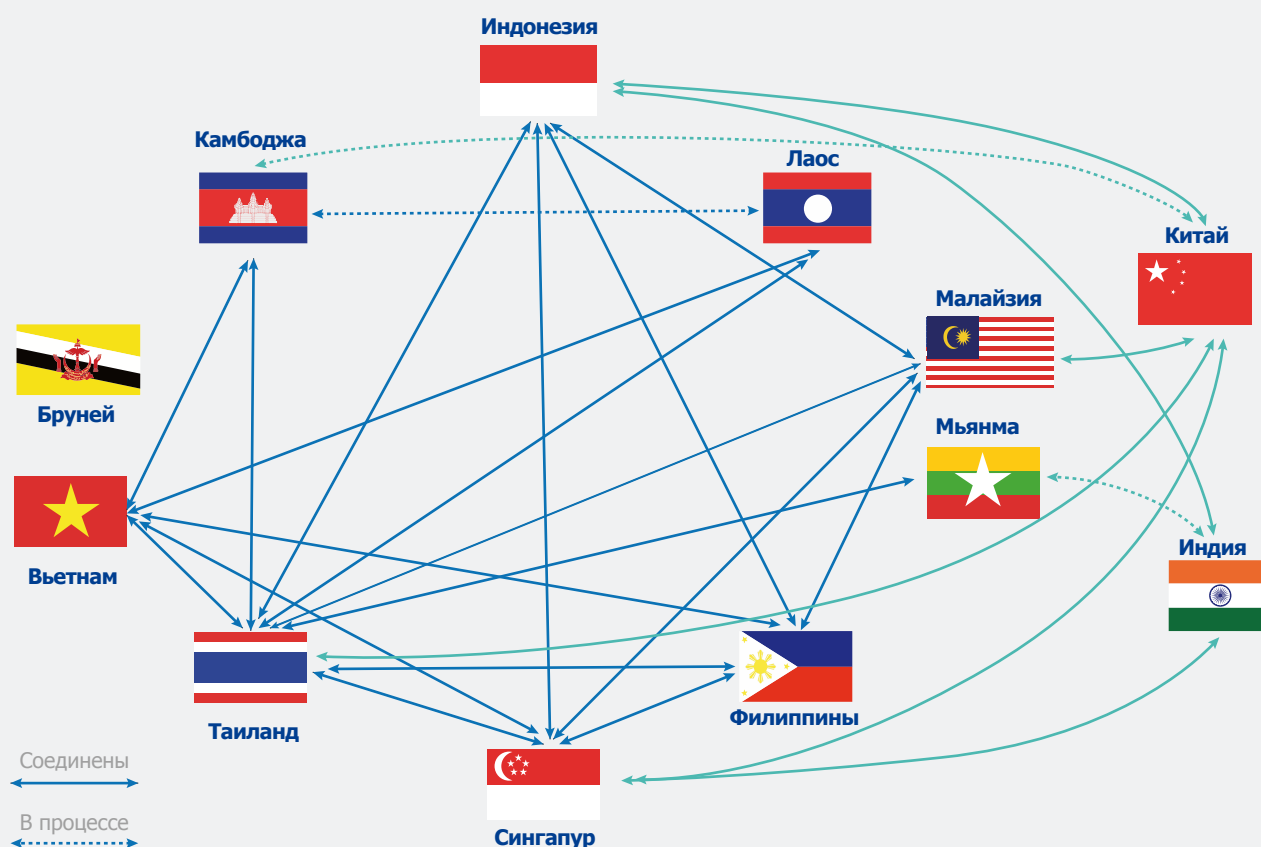
Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур и Таиланд подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU) по развитию региональной доступности цифровых платежей в 2022 году. Приверженность RPC была подтверждена на 42-м саммите АСЕАН в 2023 году, где региональные лидеры коллективно взяли на себя обязательство по укреплению региональной платёжной связи и продвижению транзакций в национальных валютах, что привело к присоединению к сети большего числа участников. Сегодня восемь членов АСЕАН являются членами РПС, что свидетельствует о решительном стремлении региона к интеграции трансграничных платежей с использованием национальных валют.

Примеры региональных интеграций платёжных систем:

PromptPay (Таиланд) ↔ PayNow (Сингапур),

DuitNow (Малайзия) ↔ PromptPay, PayNow, BI-FAST (Индонезия) и др.

КАРТА ПЛАТЕЖЕЙ ПРИ ПОМОЩИ QR-КОДОВ В СТРАНАХ АСЕАН



В странах АСЕАН наблюдается рост финтех-кредитования, особенно в нишах, где традиционные банки не закрывают потребности МСП. Цифровое кредитование сейчас формирует крупнейшую долю выручки в секторе цифровых финансовых инструментов региона.

Дополнительно крупные платформы электронной коммерции начали предлагать финансовые продукты: в Филиппинах GCash совместно с Lazada, предоставляет микрозаймы малому бизнесу на площадке. Подобные партнёрства позволяют финтехам оценивать кредитоспособность на основе альтернативных источников данных (продажи, транзакции), а также предоставлять бизнесу доступ к инвестиционным и страховым продуктам.

Ключевые вызовы

1. Фрагментация инфраструктуры и отсутствие полной интероперабельности

Несмотря на прогресс, инфраструктура B2B-платежей остаётся фрагментированной: страны используют различные технологические стандарты, нормативные требования и платёжные процессы. Даже при наличии двусторонних связей достижение региональной совместимости представляет серьёзную задачу.

Для бизнеса это означает необходимость мультибанковского обслуживания, адаптации к различным валютным режимам и поддержания нескольких платёжных платформ. До недавнего времени стандартный трансграничный платёж внутри АСЕАН зачастую требовал прохождения через корреспондентские счета в третьих банках и долларовые расчёты, с сопутствующими комиссиями, комплаенс рисками и временными затратами.

2. Высокая стоимость операций и ограниченный доступ к финансированию

Традиционные каналы трансграничных платежей всё ещё сопряжены с высокими комиссиями. В некоторых направлениях комиссии за переводы остаются на уровне 5–6%, что критично для МСП.

Во внутренних системах многие малые предприятия продолжают полагаться на наличные средства и неформальное финансирование, поскольку им сложно соответствовать требованиям банков по обеспечению и кредитному риску.

Даже в Сингапуре и Таиланде сохраняется использование ручных процессов и бумажных документов (например, инвойсов и чеков) в части деловых операций.

3. Кибербезопасность и цифровое неравенство

Расширение цифровых финансовых каналов сопровождается ростом рисков — фишинг, взломы, мошенничество. Любой серьёзный инцидент может подорвать доверие к цифровым системам. Центральные банки осознают проблему и реализуют меры по усилению информационной безопасности, однако это остаётся одной из наиболее острых задач.

Кроме того, не все предприятия обладают одинаковым уровнем цифровой зрелости. Недостаточная осведомлённость и слабая цифровая грамотность тормозят внедрение таких решений, как e-invoicing или платформы цифровой торговли.

Из всего вышеуказанного можно сделать вывод о том что, B2B-финансовый сектор стран АСЕАН находится в фазе активного роста и модернизации. Несмотря на наличие структурных барьеров и сложностей, наблюдается активная заинтересованность бизнеса и финансового сектора в цифровизации, ускорении транзакций и общей модернизации экономики. Стоит также отметить, что у этих процессов есть очень серьезные и важные основания для реализации в будущем: отсутствие сложившейся развитой и консервативной системы позволяет сразу строить современную и комфортную финансовую среду, основанную на цифровизации экономики в целом и финансового сектора в частности.

Чтобы цифровая трансформация действительно охватила бизнес любого масштаба, необходимо устранить эти барьеры и создать более унифицированную, инклюзивную и безопасную финансовую среду.

Текущие отношения АСЕАН – Россия в сфере трансграничных платежей и банковского взаимодействия

Платёжная инфраструктура и банковская кооперация

Россия и государства Юго-Восточной Азии активно выстраивают альтернативные каналы для межбанковских платежей, стремясь снизить зависимость от системы SWIFT. Ключевым элементом стала российская Система передачи финансовых сообщений (СПФС) Банка России. К началу 2025 года, по данным ЦБ РФ, СПФС насчитывала 177 финансовых организаций из 24 стран, продемонстрировав быстрый рост на фоне санкций. Подобная интеграция обеспечивает более защищённый и прямой канал расчётов для компаний.

Особый интерес к СПФС проявляет ряд стран. Так, в Мьянме местные банки подключились к СПФС – по заявлению Минэкономразвития России, это позволит российскому и мьянманскому бизнесу свободно покупать и продавать товары, используя защищённый канал обмена финансовыми сообщениями. Российская сторона также открыто призывает партнеров из АСЕАН активнее задействовать СПФС или альтернативные системы. Многие российские банки, не дожидаясь формальных соглашений, налаживают прямые корреспондентские связи с банковскими структурами стран АСЕАН. Так, банк ВТБ одним из первых в 2022 году запустил сервис прямых переводов в вьетнамских донгах по реквизитам во Вьетнам – услуга стала доступна как юридическим, так и физическим лицам с исполнением транзакций в течение одного дня. Эта стратегия – часть курса на «наведение мостов» с Азиатско-Тихоокеанским регионом, учитывающего растущие потребности российского бизнеса в расчетах с динамично развивающимися рынками ЮВА.

Одновременно ведётся системная работа по созданию многосторонней финансовой инфраструктуры между интеграционными блоками. К примеру, на площадке Евразийского экономического союза (ЕАЭС) подчёркивается необходимость развития сети прямых корреспондентских отношений между банками ЕАЭС и АСЕАН, независимой от участия доллара США и западных банков. Отсутствие такой независимой инфраструктуры сегодня признано одним из барьеров: по оценке ЕЭК, для полноценного ведения бизнеса между Россией и АСЕАН требуется устранить проблемы платежей, клиринга и страхования внешнеторговых сделок. Со многими странами АСЕАН Россия уже заключила базовые соглашения – либо меморандумы о финансовом сотрудничестве, либо даже соглашения о свободной торговле (например, ЕАЭС–Вьетнам). Эти договорно-правовые рамки создают основу для банковской кооперации, однако их реализация требует практических шагов по сопряжению платёжных систем. На профильных форумах (Петербургский международный экономический форум, Восточный экономический форум и др.) представители АСЕАН подтверждают растущий интерес к цифровизации финансовых услуг, что открывает возможности для сопряжения национальных систем с российскими инициативами в будущем.

Тенденция дедолларизации во взаимной торговле России со странами АСЕАН получила заметное развитие в 2024–2025 годах. Всё больше двусторонних сделок производится в национальных валютах – российских рублях, китайских юанях или валютах партнёров вместо доллара.

Сегодня китайский юань стал одной из основных валют для торговых операций между Россией и государствами АСЕАН. Это отражает как возросшую роль юаня в регионе, так и стремление компаний избегать валюты, подверженной санкционным рискам. Использование юаня зачастую воспринимается как компромиссный вариант, поскольку китайская валюта свободно конвертируема в регионе и не подпадает под прямые ограничения. По данным экспертов, уже более 30 стран, включая несколько экономик АСЕАН (например, Индонезию), перешли к более активному применению юаня во внешнеторговых операциях.

При этом единого централизованного механизма расчетов РФ – АСЕАН пока не существует – конкретные инструменты и валюты выбираются индивидуально бизнесом в каждом случае. Тем не менее, переговоры о переходе на более системную основу ведутся: обсуждается использование новых платёжных механизмов в рамках БРИКС или двусторонних соглашений.

Особенно показателен опыт Вьетнама – одного из ключевых торговых партнёров России в Юго-Восточной Азии. Благодаря усилиям двух правительств и банков, доля расчётов в рублях и донгах за последние годы резко возросла. В 2023 г. более 40% двустороннего товарооборота Россия–Вьетнам обеспечивалось платежами в национальных валютах, а в начале 2024 года этот показатель достиг почти 60%. Фактически, свыше половины экспортно-импортных операций между странами теперь обходятся без привлечения долларов – расчёты идут напрямую через банки-партнёры, с использованием рублёво-донговых курсов. Данный успех стал возможен благодаря наличию инфраструктуры и политической поддержки: Россия и Вьетнам имеют отлаженный диалог по финансовой кооперации, включая меморандумы между центробанками и участие Вьетнама в проектах ЕАЭС. Опыт Вьетнама служит моделью для всего региона. В частности, Бангкок заинтересован в расчетах с Россией в нацвалютах и не имеет принципиальных возражений, однако практическая реализация зависит от готовности коммерческих банков двух стран. Аналогично, Индонезия и Камбоджа уже ведут переговоры с Москвой об использовании национальных валют во взаимной торговле.

Несмотря на значительные подвижки, развитие финансового сотрудничества РФ – АСЕАН сопровождается существенными ограничениями. Главный сдерживающий фактор – это режим международных санкций, введённых против ряда российских банков и компаний. В 2022 году ведущие российские банки (Сбербанк, ВТБ, ВЭБ.РФ и др.) были частично или полностью отключены от SWIFT, что резко затруднило проведение обычных долларовых платежей за границу. Одновременно Соединённые Штаты пригрозили вторичными санкциями иностранным финансовым организациям за помощь в обходе этих мер. В результате крупные банки многих стран (включая отдельных членов АСЕАН, ориентированных на западные рынки) стали осторожно подходить к сотрудничеству с российскими контрагентами. Даже Китай, формально поддерживающий дедолларизацию, вынужден учитывать конъюнктуру, некоторые китайские банки периодически ужесточали проверку поступающих из России платежей в юанях, опасаясь репутационных рисков. Всё это приводит к тому, что интеграция платёжных систем России и АСЕАН происходит преимущественно между теми игроками, которые не подвержены прямому санкционному давлению (или готовы им пренебречь).

К таким относятся, например, банки Мьянмы (страны, также находящейся под санкциями Запада) и финансовые структуры Лаоса или Камбоджи, менее зависимые от США. В целом, по словам экспертов, страны АСЕАН разделились на две группы: одни (Сингапур, Филиппины) склонны соблюдать режим ограничений, другие (Вьетнам, Таиланд, Индонезия, Малайзия) пытаются балансировать, развивая сотрудничество с Россией без прямого нарушения санкций.

Технологической проблемой остаётся совместимость и доверие к новым платёжным путям. Даже подключившись к СПФС, зарубежные банки рискуют попасть под удар, поэтому российский Минфин и ЦБ не разглашают список участников СПФС из иностранных юрисдикций. Соккрытие информации – вынужденная мера для защиты партнёров, но она же затрудняет распространение системы за рубежом (банки не афишируют своё подключение). Кроме того, отсутствие единого стандарта приводит к фрагментации: в одних случаях используются прямые корсчета, в других – СПФС, в третьих – системы типа CIPS (китайская система межбанковских расчетов в юанях) или локальные платёжные шлюзы. Как отмечает российско-асеановский деловой совет, сейчас каждая компания фактически самостоятельно выбирает схему платежа с контрагентом. Это повышает операционные издержки и требует от бизнеса наличия компетенций в разных финансовых юрисдикциях. Тем не менее, обходные решения уже налажены. Одним из них является посредничество через третьи страны: российские компании всё чаще открывают счета в банках дружественных стран и проводят расчёты через них.

Стоит упомянуть и внутренние барьеры: волатильность ряда национальных валют АСЕАН, ограничения по их конвертируемости и различия в регулировании. Некоторые компании с осторожностью относятся к расчётам в валютах развивающихся стран из-за риска курсовых потерь. Частично эту проблему решает привлечение более стабильного юаня как промежуточной единицы.

Краткий вывод:

В 2024–2025 годах финансовое взаимодействие России со странами АСЕАН в сфере B2B-расчётов характеризуется поступательным переходом на новые модели сотрудничества. Под давлением внешних ограничений стороны ускорили отказ от доллара и поиск альтернатив: уже значительная доля торговли обслуживается в рублях, юанях и валютах партнёров (так, в расчетах с Вьетнамом – до 60% в нацвалютах). Развиваются новые платёжные сети: некоторые из банков стран АСЕАН подключены или проявляют интерес к российской системе СПФС, позволяющей обмен сообщениями вне SWIFT, а на двусторонней основе налажены прямые корсчета, работают совместные банки (например, во Вьетнаме). Существенное внимание уделяется перспективным цифровым инициативам – интеграции цифрового рубля с платформами других стран, созданию многосторонней инфраструктуры (проект BRICS Bridge) и даже пилотному использованию криптовалют для трансграничных сделок.

В то же время сохраняются и проблемные зоны. Санкционные риски вынуждают участников действовать осторожно: далеко не все банки АСЕАН готовы открыто присоединяться к российским системам, опасаясь вторичных санкций. Отсутствие единого механизма расчётов требует от бизнеса индивидуальных решений, повышая сложность операций. Тем не менее, обходные пути уже доказали свою эффективность на ряде направлений – торговые потоки удаётся поддерживать за счёт агентских схем, опирающихся на региональные валюты и посреднические юрисдикции. В публичной плоскости проявляется политическая воля к углублению сотрудничества: заключены необходимые соглашения, формируются рабочие группы, на форумах АСЕАН–Россия обсуждаются взаимные расчёты и цифровые финтех-проекты.

Возможные варианты налаживания сотрудничества между Россией и странами АСЕАН

Интеграция национальных платёжных систем и расчёты в национальных валютах

Одним из ключевых направлений углубления сотрудничества является прямая интеграция платёжных систем России и стран АСЕАН, что позволит проводить расчёты в национальных валютах, минуя посредников и внешние валюты (прежде всего доллар США). Сегодня внутри АСЕАН уже действует указанная ранее инициатива «Региональная платёжная связь» (RPC), базирующаяся на использовании унифицированных QR-кодов для трансграничных расчётов в местных валютах.

В рамках RPC центральные банки ряда стран (Индонезия, Малайзия, Таиланд, Сингапур, Филиппины и др.) связали национальные системы мгновенных платежей, достигнув реального времени переводов и снизив издержки путём отказа от доллара при взаимных платежах. Российская сторона отмечает, что подобная система представляется актуальной и за пределами Юго-Восточной Азии.

Может быть целесообразным активизировать работу по подключению России к сетям мгновенных платежей АСЕАН. Технологически это может быть реализовано через взаимную интеграцию национальных платёжных инфраструктур: например, связав российскую Систему быстрых платежей (использующую QR-коды) с аналогичными решениями стран АСЕАН. Такая мера упростила бы расчёты между предприятиями, позволив оплачивать счета по QR-коду напрямую в рублях и валютах АСЕАН без конвертации в третью валюту. Опыт самих стран АСЕАН показывает эффективность подобных связей. Аналогично Россия могла бы заключить двусторонние соглашения с ведущими странами АСЕАН по взаимному признанию QR-платежей. Это особенно актуально в свете нарастающей ориентации на расчёты в нацвалютах. Параллельно следует расширять прямые межбанковские связи и инфраструктуру расчетов. Российская система передачи финансовых сообщений (СПФС), рассматриваемая как альтернатива SWIFT, уже привлекает интерес: по данным Банка России, отдельные банки АСЕАН подключаются или проявляют готовность подключиться к СПФС. Целесообразно ускорить включение крупнейших банков дружественных стран АСЕАН (в первую очередь Вьетнама, Индонезии, Малайзии) к СПФС для обеспечения бесперебойного обмена финансовыми сообщениями.

Перспективной представляется практика наращивать открытие прямых корреспондентских счетов между российскими банками и банками АСЕАН, номинированных в рублях и валютах партнёров. Такая сеть корсчетов упростит конвертацию и расчёты, а при необходимости может дополняться соглашениями о валютных свопах для поддержки ликвидности местных валют

Развитие сотрудничества в сфере исламского банкинга

Для объективного усиления финансовых связей важно учесть специфику и преимущества финансовых систем некоторых стран АСЕАН. Исламский банкинг – одно из перспективных направлений сотрудничества. Например, Малайзия обладает развитой дуальной банковской системой, где около 43% внутренних кредитов предоставляются по нормам шариата. Это свидетельствует о масштабности сектора исламского финансирования в стране и наличии богатого опыта и экспертизы. Индонезия – одна из крупнейших мусульманских экономик мира – также наращивает исламский финансовый сектор, стремясь повысить его долю в национальной банковской системе. Для России сотрудничество в этой сфере открывает возможности привлечения инвестиций и технологий исламского финансирования, а также развитие собственных возможностей в сфере партнёрского (исламского) финансирования.

Неплохие перспективы видятся в том, чтобы наладить диалог и обмен опытом с регуляторами и ведущими банками Малайзии, Индонезии, Брунея по вопросам исламского банкинга. Это может включать совместные рабочие группы по разработке нормативной базы, обмен экспертизой по выпуску исламских финансовых инструментов (сукук, такафул-страхование и др.), а также по адаптации банковских продуктов под требования шариата. На политико-стратегическом уровне уже сделаны первые шаги: в России в 2023 году законодательно запущен пилотный проект по внедрению исламского банкинга (партнёрского финансирования) в ряде регионов.

Этот эксперимент, проходящий в Татарстане, Башкортостане, Чечне и Дагестане, создаёт правовую основу и инфраструктуру для работы исламских финансовых организаций. Успех пилота может быть ускорен через кооперацию с малайзийскими и индонезийскими банками, давно работающими в данном сегменте. Например, российские банки могли бы привлекать финансирование через выпуск сукук на рынках стран АСЕАН или открывать совместные «исламские окна» (подразделения) в партнёрстве с банками АСЕАН, чтобы предлагать клиентам финансирование по шариатским принципам

Помимо частного сектора, межправительственное взаимодействие могло бы закрепить сотрудничество: заключение меморандума между Россией и заинтересованными странами АСЕАН о развитии исламского финансирования помогло бы гармонизировать стандарты и признание соответствующих продуктов. Так, Малайзия, обладая одной из самых зрелых экосистем исламского финансирования в мире, могла бы стать мостом для выхода российских проектов на исламские рынки капитала. Для стран же АСЕАН привлечение российских участников расширит географию и капитализацию их исламского финансового рынка, что отвечает курсу на интернационализацию этой индустрии. Таким образом, исламский банкинг может стать нишевой, но важной областью, где сотрудничество строится на взаимном интересе и дополняемости компетенций.

Взаимодействие в области криптовалют и цифровых финансовых активов

Стремительное развитие цифровых финансов не обошло стороной ни Россию, ни страны Юго-Восточной Азии. В условиях санкционных ограничений Россия и её партнёры ищут новые пути для расчётов и инвестиций – отсюда повышенное внимание к криптовалютам, цифровым валютам центральных банков (CBDC) и иным цифровым финансовым активам (ЦФА). Перспективы сотрудничества здесь двоякие: с одной стороны, совместное развитие регуляторных подходов и инфраструктуры для легального использования цифровых валют, с другой – пилотные проекты по их применению в взаиморасчётах. В перспективе можно реализовать пилотный проект по обмену или конвертации цифрового рубля и, к примеру, цифрового бата или ринггита на специальной платформе. Уже обсуждается создание многосторонней инфраструктуры – например, инициатива BRICS Bridge предполагает блокчейн-платформу для обмена платежными сообщениями и CBDC стран-участниц. АСЕАН и Россия могли бы рассмотреть сопряжение подобных платформ, чтобы обеспечить прямые расчёты по транзакциям в цифровых валютах без промежуточных банков. Это особенно актуально для ускорения и удешевления трансграничных B2B-платежей. Во-вторых, стоит использовать потенциал криптовалют и токенизированных активов для облегчения торговых сделок. Несмотря на осторожность регуляторов, уже фиксируются случаи пилотного применения криптовалют в трансграничных расчётах между дружественными странами. Россия и страны АСЕАН могли бы совместно определить ограниченный перечень сценариев, где использование крипто-активов или стейблкоинов допустимо и выгодно. Взаимное признание лицензий для регулируемых криптобирж или финтех-платформ облегчило бы обмен цифровыми активами между нашими странами. Доступ к новым платёжным средствам и активам не должен нарушать финансовую стабильность. Тем не менее, уже сейчас есть политическая воля на самом высоком уровне поддерживать такие инновации: на форумах «Россия–АСЕАН» официально обсуждаются взаимные расчёты и цифровые финтех-проекты.

Эксперты предлагают провести эксперимент между отдельными банками: расчёт в торговой сделке через криптовалютный кошелек под надзором регуляторов с последующим анализом выгод и рисков. Подобные шаги покажут практическую реализуемость идей и помогут выработать оптимальные модели. При успешной отработке технологий и правовых вопросов, цифровые валюты и активы могут стать ещё одним каналом, дополняющим традиционные финансы в сотрудничестве России и АСЕАН.

Предложенные меры ориентированы на формирование современной, диверсифицированной финансовой инфраструктуры между Россией и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии. Опора на национальные платёжные системы с взаиморасчётами в местных валютах, развитие исламского финансирования и использование потенциала крипто-технологий соответствуют объективным тенденциям и потребностям обеих сторон. Реализация этих инициатив потребует скоординированных действий регуляторов и бизнеса, а также готовности к преодолению технических и санкционных барьеров. Данные шаги способны вывести сотрудничество на новый уровень, повысить устойчивость взаимных расчётов и открыть дополнительные возможности для торгово-экономического роста. В условиях, когда использование традиционных механизмов зачастую затруднено, инновационные формы финансового партнёрства с АСЕАН могут стать для государств «окном возможностей», укрепляя позиции во взаимной торговле.

ПРИЛОЖЕНИЕ

**Реестр специальных экономических
зон в странах АСЕАН**

Бруней

1. Промышленный парк Пекан Белайт (Pekan Belait Industrial Park)
Специализация: легкая, обрабатывающая промышленность, предоставление услуг
2. Промышленный парк Мумонг (Mumong Industrial Park)
Специализация: легкая, обрабатывающая промышленность, предоставление услуг
3. Индустриальный парк Сунгай Бера (Sungai Bera Industrial Park)
Специализация: тяжелая промышленность, предоставление услуг
4. Промышленный парк Сунгай Лян (Sungai Liang Industrial Park (SPARK)
Специализация: нефтехимическая промышленность, переработка нефти и газа
5. Промышленный парк Серамбангун (Serembangun Industrial Park)
Специализация: легкая промышленность, предоставление услуг
6. Промышленный парк Букит Пангал (Bukit Panggal Industrial Park)
Специализация: обрабатывающая промышленность, энергоемкое производство
7. Промышленный парк Куала-Лурах (Kuala Lurah Industrial Park)
Специализация: легкая, тяжелая промышленность, логистические услуги
8. Промышленный парк Бату Апой (Batu Apoi Industrial Park)
Специализация: легкая промышленность, предоставление услуг
9. Индустриальный парк Мулаут (Mulaut Industrial Park)
Специализация: легкая, обрабатывающая промышленность, предоставление услуг
10. Промышленный парк Бенгкуронг (Bengkurong Industrial Park)
Специализация: легкая промышленность, предоставление услуг
11. Индустриальный парк Лумапас (Lumapas Industrial Park)
Специализация: легкая, тяжелая промышленность, предоставление услуг
12. Индустриальный парк «Биоинновационный коридор» (Bio-Innovation Corridor Industrial Park)
Специализация: легкая, тяжелая, фармацевтическая, пищевая промышленность, высокотехнологичное производство
13. Промышленный парк Бериби (Beribi Industrial Park)
Специализация: легкая промышленность, предоставление услуг
14. Технологический парк Анггерек Деса (Anggerek Desa Tech Park)
Специализация: легкая промышленность, высокотехнологичное производство
15. Промышленный парк Терунжинг (Terunjing Industrial Park)
Специализация: легкая, обрабатывающая промышленность, свободная таможенная зона (предназначена для хранения, производства, переработки, реэкспорта товаров)
16. Индустриальный парк Ламбак (Lambak Industrial Park)
Специализация: легкая промышленность, предоставление услуг
17. Индустриальный парк Ламбак Канан Вест (Lambak Kanan West Industrial Park)
Специализация: легкая, пищевая промышленность, предоставление услуг
18. Промышленный парк Танджонг Каджар (Tanjong Kajar Industrial Park)
Специализация: обрабатывающая, тяжелая промышленность, предоставление услуг
19. Промышленный парк Саламбигар (Salambigar Industrial Park)
Специализация: легкая, обрабатывающая, пищевая, фармацевтическая, косметическая промышленность
20. Промышленный парк Салар (Salar Industrial Park)
Специализация: легкая промышленность, предоставление услуг
21. Индустриальный парк Сераса (Serasa Industrial Park)
Специализация: легкая, обрабатывающая промышленность, производство экспортоориентированных товаров
22. Индустриальный парк Пулау Муара Бесар (Pulau Muara Besar Industrial Park)
Специализация: нефтехимическая промышленность, логистические услуги, обслуживание и ремонт судов, зона экспортной переработки

Вьетнам

Расположение специальных экономических зон на территории Вьетнама

Промышленные зоны во Вьетнаме делятся на 3 кластера на основании географического положения:

1. Северная ключевая экономическая зона (провинции Ханой, Бакнинь, Хынгйен, Виньфук, Хайфон и Куангнинь (Hanoi, Bac Ninh, Hung Yen, Vinh Phuc, Hai Duong, Hai Phong, Quang Ninh)).

Специализация: текстильная, химическая промышленность, производство машин и оборудования, строительных материалов, судостроение, высокотехнологическое производство, информационные технологии. Ключевые промышленные парки расположены в Ханое (более 70 парков) и Хайфоне (12 парков).

2. Центральная ключевая экономическая зона (провинции Тхуа Тьен Хюэ, Дананг, Куанг Нам, Куанг Нгай и Бинь Динь (Thua Thien Hue, Da Nang, Quang Nam, Quang Ngai, Binh Dinh)).

Специализация: производство пищевой, текстильной продукции, строительных материалов, бумаги и лесоматериалов, нефтепереработка, судостроение, высокотехнологическое производство, предоставление услуг в сфере морских перевозок, туризма, логистики. Ключевые промышленные парки расположены в Дананге (6 парков).

3. Южная ключевая экономическая зона (города Хошимин, Донгнай, Лонган, Тайнинь и Лонган (Ho Chi Minh City, Dong Nai, Long An, Tay Ninh, Long An)).

Специализация: производство сельскохозяйственной продукции, рыболовство, легкая, химическая промышленность, производство электроники, высокотехнологичной продукции. Ключевые промышленные парки расположены в Хошимине (6 парков).

Индонезия

1. Специальная экономическая зона Арун Лхоксеумаве (Arun Lhokseumawe)

Специализация: нефтехимическая, нефтегазовая промышленность, производство бумажной продукции, пальмового масла, логистические, туристические услуги

2. Специальная экономическая зона Сей Мангкей (Sei Mangkei)

Специализация: производство резины, пальмового масла, логистические услуги.

3. Международная специальная экономическая зона Паривисата дан Кесехатан Батам (Pariwisata dan Kesehatan Internasional Batam)

В настоящее время зона находится в стадии разработки. Планируемая специализация: туристические, медицинские, логистические услуги

4. Специальная экономическая зона Нонгса (Nongsa)

Специализация: информационно-телекоммуникационная деятельность, туристические, образовательные услуги.

5. Специальная экономическая зона Батам Аэро Техник (Batam Aero Technic)

Специализация: ремонт самолетов, логистические услуги

6. Специальная экономическая зона Танджунг Сау (Tanjung Sauh)

В настоящее время зона находится в стадии разработки. Планируемая специализация: производство электронных компонентов (печатных плат, RFID, GPS, систем видеонаблюдения и полупроводников) и сборка электронных изделий, логистические услуги, свободный порт

7. Специальная экономическая зона Галанг Батанг (Galang Batang)

Специализация: добыча бокситов, логистические услуги

8. Специальная экономическая зона Танджунг Келайанг (Tanjung Kelayang)

Специализация: туристические услуги

9. Специальная экономическая зона Сетангга (Setangga)

В настоящее время зона находится в стадии разработки. Планируемая специализация: производство пальмового масла, изделий из никеля, железа, каучука, древесины, логистические услуги.

10. Специальная экономическая зона Малой Батута Транс Калимантан (Maloy Batuta Trans Kalimantan)

Специализация: производство газа, добыча угля, производство пальмового масла.

11. Специальная экономическая зона Палу (Palu)

Специализация: производство металлургической продукции

12. Специальная экономическая зона Ликупанг (Likupang)

Специализация: вылов и переработка рыбы, туристические услуги

13. Специальная экономическая зона Битунг (Bitung)

Специализация: вылов и переработка рыбы, нефтехимическая промышленность, производство кокосовой продукции, логистические услуги

14. Специальная экономическая зона Моротай (Morotai)

Специализация: вылов и переработка рыбы, логистические и туристические услуги

15. Специальная экономическая зона Соронг (Sorong)

Специализация: производство никеля, пальмового масла, пищевой продукции, логистические услуги

16. Специальная экономическая зона Танджунг Лесунг (Tanjung Lesung)

Специализация: туристические услуги

17. Специальная экономическая зона Бантен Интернешнл Образование, Технологии и

Здравоохранение (Edukasi, Teknologi, Dan Kesehatan Internasional Banten)

В настоящее время зона находится в стадии разработки. Планируемая специализация: медицинские, туристические, образовательные услуги

18. Специальная экономическая зона Лидо (Lido)

Специализация: туристические услуги

19. Специальная экономическая зона Батанг Индустрополис (Batang Industropolis)

Специализация: промышленное производство, логистические, туристические услуги

20. Специальная экономическая зона Кендал (Kendal)

Специализация: текстильное производство, автомобильных комплектующих, мебели, игрушек, электроники, пищевой продукции, логистические услуги

21. Специальная экономическая зона Гресик (Gresik)

Специализация: производство металлургической, электронной, химической и нефтехимической продукции, логистические услуги

22. Специальная экономическая зона Сингхасари (Singhasari)

Специализация: информационно-телекоммуникационная деятельность, туристические услуги

23. Специальная экономическая зона Кура Кура Бали (Kura Kura Bali)

Специализация: туристические услуги

24. Специальная экономическая зона Санур (Sanur)

Специализация: туристические, медицинские услуги

25. Специальная экономическая зона Мандалика (Mandalika)

Специализация: туристические услуги

Учитывая большое количество промышленных зон в Индонезии, ниже приведены 10 крупнейших зон

1. Промышленная зона Джабабека (Jababeka)

Специализация: автомобилестроение, производство электроники, товаров повседневного спроса

2. Международный промышленный город Караванг (Karawang International Industrial City)

Специализация: автомобилестроение, сталелитейная промышленность, производство электроники, пищевая промышленность

3. Промышленная зона Бекаси Фахар (Bekasi Fajar Industrial Estate)

Специализация: производство электроники, высокотехнологическое производство, логистические услуги

4. Промышленный город MM2100 (MM2100 Industrial Town)

Специализация: автомобилестроение, машиностроение, пищевая промышленность

5. Интегрированный промышленный парк Батанг (Batang Integrated Industrial Park)

Специализация: автомобилестроение, производство полупроводников, энергетическая промышленность

6. Индустриальный парк Delta Silicon (Delta Silicon Industrial Park)

Специализация: производство электроники, фармацевтической продукции, информационно-телекоммуникационная деятельность

7. Кендалский промышленный парк (Kendal Industrial Park)

Специализация: производство текстильной продукции, мебели, логистические услуги

8. Промышленная зона Гресик (Gresik Industrial Estate)

Специализация: нефтехимическая, сталелитейная промышленность, производство строительных материалов

9. Промышленная зона Бинтан (Bintan Industrial Estate)

Специализация: судостроение, точное машиностроение, производство электроники

10. Индустриальный парк Моровали (Morowali Industrial Park). Специализация: производство никеля, нержавеющей стали, аккумуляторов для электромобилей.

Зоны свободной торговли и свободного порта в Индонезии

1. Сабанг (Sabang)

Специализация: туристические, логистические услуги, рыболовство, торговля

2. Батам (Batam)

Специализация: производство электроники, судостроение, логистические услуги, рыболовство, торговля

3. Бинтан (Bintan)

Специализация: туристические, логистические услуги, ремонт судов, рыболовство, производство халяльной продукции, торговля

4. Каримун (Karimun)

Специализация: туристические, логистические услуги, торговля

Камбоджа

1. Особая экономическая зона Пойпет О'Нианг (Poi Pet O'Neang SEZ)

Специализация: текстильная промышленность, производство бытовой электроники, полупроводников, сельскохозяйственной продукции, сельскохозяйственной техники, инструментов, бумаги и изделий из нее, автомобилестроение, финансовые услуги

2. Особая экономическая зона Санко Камбо (Sanco Cambo SEZ)

Специализация: производство автокомплектующих, труб, упаковочных материалов, электронных компонентов

3. Особая экономическая зона Пойпет ПП (Poipet PP SEZ)

Специализация: производство автокомплектующих, электроники, упаковочных материалов, одежды, пластиковых изделий, проволоки

4. Особая экономическая зона Неанг Кок Кох Конг (Neang Kok Koh Kong SEZ)

Специализация: производство автокомпонентов, спортивной одежды, спортивного оборудования, электронных товаров, сборка автомобилей

5. Особая экономическая зона Цзянсу на национальной дороге № 6 (Jiangsu Special Economic Zone on National Road No. 6)

Специализация: пищевая, обрабатывающая промышленность, сельскохозяйственная продукция, логистические услуги

6. Особая экономическая зона УБЕ Сноул (UBE Snoul SEZ)

Специализация: производство шин, обрабатывающая промышленность

7. Особая экономическая зона Пномпень (Phnom Penh SEZ)

Специализация: производство автокомпонентов, электронных компонентов, текстильная и швейная промышленность, пищевая промышленность

8. Особая экономическая зона Керри Уорлдбридж (Kerry Worldbridge SEZ)

Специализация: высокотехнологичное производство, производство электроники, логистические услуги

9. Особая экономическая зона Сованнапхум (Sovannaphum SEZ)

Специализация: логистические, портовые услуги

10. Особая экономическая зона Голдфейм Пак Шун (Goldfame Pak Shun SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность

11. Особая экономическая зона Окнха Монг (Oknha Mong SEZ)

Специализация: портовые услуги

12. Особая экономическая зона Кох Конг Чжэцзян (Koh Kong Zhejiang SEZ)

Специализация: производство упаковочных материалов, химической продукции, мебели, туристические, медицинские услуги

13. Особая экономическая зона Стунг-Хав (Stung Hav SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность, портовые услуги

14. Особая экономическая зона Сиануквиль (Sihanoukville SEZ)

Специализация: текстильная промышленность, производство изделий из дерева, автокомпонентов, шин, строительных материалов, оборудования

15. Особая экономическая зона ИСИ (ISI SEZ)

Специализация: производство автокомпонентов, электронных компонентов, мебели, одежды, обуви, логистические услуги

16. Особая экономическая зона Чжэцзян Годжи в Камбодже (Cambodian Zhejiang Guoji SEZ)

Специализация: производство мебели, медицинского оборудования, химической продукции, строительных материалов, упаковочных материалов, товаров легкой промышленности

17. Особая экономическая зона порта Сиануквиль (Sihanoukville Port SEZ)

Специализация: портовые услуги

18. Особая экономическая зона Сиануквиль 1 (Sihanoukville SEZ 1)

Специализация: текстильная промышленность, производство изделий из дерева, автокомпонентов, шин, строительных материалов, оборудования

19. Особая экономическая зона Кампот (Kampot SEZ)

Специализация: портовые услуги

20. Особая экономическая зона Ци Лу Цзянь Пу Джей (Qi Lu Jian Pu Jay SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность

21. Особая экономическая зона Свай-Риенг GIGA Resource (Svay Rieng GIGA Resource SEZ)

Специализация: производство мебели, осветительных приборов, шин, изделий из пластмассы, обработка и окрашивание кожи

22. Особая экономическая зона Хай-Парк (Hi-Park SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность

23. Особая экономическая зона Дрэгон Кинг Бавет (Dragon King Bavet SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность

24. Особая экономическая зона Автомобильный промышленный комплекс Интервиа (Intervia Automobile Industry Complex SEZ)

Специализация: производство автомобилей, автокомпонентов

25. Особая экономическая зона Тай Сенг Бавет (Tai Seng Bavet SEZ)

Специализация: производство одежды, обуви, осветительных приборов, упаковочных материалов, велосипедов

26. Особая экономическая зона Манхэттен (Manhattan SEZ)

Специализация: производство продукции лёгкой промышленности, логистические услуги

Филиппины

Учитывая большое количество специальных экономических зон, ниже представлена информация только по ключевым зонам.

1. Специальная экономическая зона Субик (Subic Special Economic Zone)

Специализация: судостроение, логистические, туристические услуги, свободный порт

2. Экономическая зона Кагаян (Cagayan Economic Zone)

Специализация: логистические, туристические услуги, свободный порт

3. Специальная экономическая зона Кларк (Clark Special Economic Zone)

Специализация: информационно-телекоммуникационная деятельность, логистические, транспортные, туристические услуги

4. Зона экспортной переработки Кавите (Cavite Export Processing Zone)

Специализация: обрабатывающая промышленность, информационно-телекоммуникационная деятельность, торговые услуги

5. Экозона Сан-Карлос (San Carlos Ecozone)

Специализация: обрабатывающая промышленность, торговые, туристические услуги

6. Научный парк Филиппин (Science Park of the Philippines Inc.)

Специализация: высокотехнологичная промышленность, инновационная деятельность, НИОКР, логистические услуги

7. Парк Субик-Бэй Гейтвэй (Subic Bay Gateway Park)

Специализация: легкая промышленность, производство электроники, бытовой техники, оборудования

8. Высокотехнологичный экопарк Типо (Tito Hightech Eco Park)

Специализация: легкая промышленность, производство электроники, логистические услуги

9. Свободная портовая зона Батаан (Freeport Area of Bataan)

Специализация: судостроение, логистические, туристические услуги, свободный порт

Лаос

1. Особая экономическая зона Ботен Бьютифул Лэнд (Boten Beautiful Land SEZ)

Специализация: легкая промышленность, переработка сельскохозяйственной продукции, логистические, торговые, образовательные, туристические, медицинские услуги

2. Особая экономическая зона Амата (Amata SEZ)

Специализация: легкая промышленность, экологически чистое производство, сельское хозяйство и переработка сельскохозяйственной продукции, логистические услуги

3. Особая экономическая зона Золотой треугольник (Golden Triangle SEZ)

Специализация: сельское хозяйство, логистические, торговые, туристические услуги

4. Особая экономическая зона Амата (Amata SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность, логистические, транспортные, туристические услуги

5. Особая экономическая зона озера Тхатлуанг (Thatluang Lake SEZ)

Специализация: туристические, финансовые услуги

6. Особая экономическая зона Лонгтхань (Longthanh SEZ)

Специализация: легкая промышленность, туристические, медицинские услуги

7. Особая экономическая зона Донгфоси (Dongphosy SEZ)

Специализация: медицинские, образовательные, логистические, торговые услуги

8. Зона развития Сайсетта (Saysettha Development Zone)

Специализация: текстильная промышленность, производство электроники, сельское хозяйство, логистические, медицинские услуги

9. Особая экономическая зона ВИТА Парк (VITA Park)

Специализация: текстильная промышленность, производство обуви, велосипедов, электронных компонентов, торговые, образовательные, медицинские услуги

10. Логистический парк Вьентьяна (Vientiane Logistics Park)

Специализация: логистические услуги

11. Особая экономическая зона Пхукио (Phoukhyo SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность, логистические, туристические, образовательные услуги

12. Особая экономическая зона Тхакхик (Thakheak SEZ)

Специализация: логистические, медицинские, образовательные услуги, информационно-телекоммуникационная деятельность

13. Особая экономическая зона Саван-Сено (Зона А) (Savan-Seno SEZ (Zone A))

Специализация: производство электронных компонентов, автокомплектующих, деревообрабатывающая, текстильная, обувная, пищевая промышленность, сборка автомобилей, финансовые, логистические, торговые услуги

14. Особая экономическая зона Саван-Сено (Зона В) (Savan-Seno SEZ (Zone B))

Специализация: производство электронных компонентов, автокомплектующих, деревообрабатывающая, текстильная, обувная, пищевая промышленность, сборка автомобилей, финансовые, логистические, торговые услуги

15. Особая экономическая зона Саван-Сено (Зона С) (Savan-Seno SEZ (Zone C))

Специализация: производство электронных компонентов, автокомплектующих, деревообрабатывающая, текстильная, обувная, пищевая промышленность, сборка автомобилей, финансовые, логистические, торговые услуги

16. Особая экономическая зона Саван-Сено (Зона D) (Savan-Seno SEZ (Zone D))

Специализация: производство электронных компонентов, автокомплектующих, деревообрабатывающая, текстильная, обувная, пищевая промышленность, сборка автомобилей, финансовые, логистические, торговые услуги

17. Приграничная торговая зона Дансаванх (Dansavanh Border Trade Zone)

Специализация: обрабатывающая промышленность, предоставление услуг

18. Особая экономическая зона малых и средних предприятий Паксе-Япония (Pakse-Japan SME SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность, логистические, туристические услуги

19. Особая экономическая зона Вантао-Фонэтонг (Wangtao-Phonethong SEZ)

Специализация: сельское хозяйство и переработка сельскохозяйственной продукции, логистические, туристические услуги, гидроэнергетика

20. Особая экономическая зона Маханатхи Ситхандон (Mahanathi Sithandone SEZ)

Специализация: сельское хозяйство, туристические услуги

21. Промышленная и сервисная зона Лаоса (Laos Industrial and Service Area)

Специализация: обрабатывающая промышленность, переработка сельскохозяйственной продукции, логистические, торговые услуги

Малайзия

Учитывая большое количество специальных экономических зон, ниже представлена информация только по ключевым зонам.

1. Свободная промышленная зона Баян Лепас (Bayan Lepas Free Industrial Zone)

Специализация: высокотехнологичное производство, производство электроники, полупроводников

2. Свободная индустриальная зона Пасир Гуданг (Pasir Gudang Free Industrial Zone)

Специализация: производство электроники, автомобилестроение, судостроение, химическая, текстильная, нефтехимическая промышленность, логистические услуги

3. Свободная зона Порт-Кланг (Port Klang Free Zone)

Специализация: обрабатывающая промышленность, логистические услуги

4. Свободная зона порта Танджунг Пелепас (Port of Tanjung Pelepas Free Zone)

Специализация: логистические услуги

5. Цифровая зона свободной торговли (Digital Free Trade Zone)

Специализация: цифровые, логистические услуги, электронная торговля

6. Свободная торгово-промышленная зона Сунгай-Вэй (Sungai Way Free Trade Industrial Zone)

Специализация: производство электроники, текстильная промышленность

7. Зона свободной торговли Улу-Кланг (Ulu Klang Free Trade Zone)

8. Свободная индустриальная зона Прай (Prai Free Industrial Zone)

Специализация: производство электроники, обрабатывающая промышленность

9. Зона свободной торговли Бату Берендам (Batu Berendam Free Trade Zone)

Специализация: логистические услуги

Мьянма

Учитывая большое количество специальных экономических зон, ниже представлена информация только по ключевым зонам.

1. Промышленная зона Хлаинг Тар Яр (Industrial Zone Hlaing Thar Yar)

Специализация: производство пищевой продукции, одежды, обуви, строительных материалов

2. Промышленный парк Мингаладон (Industrial Park Mingaladon)

Специализация: текстильная промышленность, производство электроники, электротехники, машиностроение, фармацевтическая промышленность

3. Особая экономическая зона Тилава (Thilawa SEZ)

Специализация: производство одежды, строительных материалов, продуктов питания, логистические услуги

Сингапур

1. Зона свободной торговли Терминал Танджонг Пагар и терминал Кеппел (Tanjong Pagar Terminal And Keppel Terminal – Free Trade Zone)

Специализация: логистические, транспортные услуги

2. Порт Джуронг (Jurong Port)

Специализация: логистические, транспортные услуги

3. Причалы Сембаванг (Sembawang Wharves)

Специализация: логистические, транспортные услуги

4. Центр авиаперевозок Чанги (Changi Airfreight Centre)

Специализация: логистические, транспортные услуги

5. Терминал Брани (Brani Terminal)

Специализация: логистические, транспортные услуги

6. Кеппел Дистрипарк (Keppel Distripark)

Специализация: логистические, транспортные, ремонтные услуги

7. Кеппел Дистрипарк Линкбридж (Keppel Distripark Linkbridge)

Специализация: логистические, транспортные услуги

8. Терминал Пасир Панджанг (Pasir Panjang Terminal)

Специализация: логистические, транспортные услуги

9. Логистический парк аэропорта Сингапура (Airport Logistics Park of Singapore) – одновременно зона свободной торговли и промышленный парк

Специализация: логистические, транспортные услуги

10. Порт Туас (Port Tuas)

Специализация: логистические, транспортные услуги

11. Эйр Карго Экспресс (Air Cargo Express).

Специализация: логистические, транспортные услуги

12. Бизнес-парк Чанги (Changi Business Park)

Специализация: высокотехнологичная деятельность, информационно-телекоммуникационные технологии

13. Международный бизнес-парк (International Business Park)

Специализация: высокотехнологичная деятельность, информационно-телекоммуникационные технологии, инновационные технологии

14. Аэрокосмический парк Селетар (Seletar Aerospace Park)

Специализация: аэрокосмическая промышленность, ремонт и техническое обслуживание воздушных судов, сборка авиационных двигателей, НИОКР

15. Научный парк Сингапура (Singapore Science Park)

Специализация: научная деятельность, НИОКР

16. Медицинский парк Туас (Tuas Medical Park)

Специализация: производство биомедицинского оборудования, фармацевтическая промышленность

Таиланд

Расположение специальных экономических зон на территории Таиланда

1. Особая экономическая зона Чианг Рай (Chiang Rai SEZ)

Специализация: туристические, логистические услуги

2. Особая экономическая зона Нонг Кхай (Nong Khai SEZ)

Специализация: сельское хозяйство, текстильное производство

3. Особая экономическая зона Накхон Пханом (Nakhon Phanom SEZ)

Специализация: производство пальмового масла, сельское хозяйство, туристические услуги

4. Особая экономическая зона Так (Tak SEZ)

Специализация: сельское хозяйство, производство ювелирных изделий, текстильных изделий, туристические услуги

5. Особая экономическая зона Мукдахан (Mukdahan SEZ)

Специализация: сельское хозяйство

6. Особая экономическая зона Канчанабури (Kanchanaburi SEZ)

Специализация: нефтехимическая промышленность, обрабатывающее производство, автомобильная промышленность, туристические услуги

7. Особая экономическая зона Са Кэо (Sa Kaeo SEZ)

Специализация: легкая, химическая промышленность, туристические услуги

8. Особая экономическая зона Трат (Trat SEZ)

Специализация: производство пальмового масла, пищевой продукции, туристические услуги

9. Особая экономическая зона Сонгкхла (Songkhla SEZ)

Специализация: обрабатывающая промышленность, туристические, логистические услуги

10. Особая экономическая зона Наратхиват (Narathiwat SEZ)

Специализация: сельское хозяйство, рыболовство, туристические

Учитывая большое количество промышленных зон, ниже представлена информация только по ключевым зонам.

1. Промышленная зона города Амата провинции Чонбури (AMATA City Chonburi Industrial Estate)
Специализация: автомобилестроение, машиностроение, производство электроники, электроприборов
2. Промышленная зона города Амата провинции Районг (AMATA City Rayong Industrial Estate)
Специализация: производство металлургической, химической, нефтехимической, электронной продукции, автомобилестроение
3. Промышленная зона Восточного побережья (Eastern Seaboard Industrial Estate)
Специализация: автомобилестроение, производство металлургической, нефтехимической продукции
4. Промышленный парк Рожана (Rojana Industrial Park)
Специализация: производство электроники, электротехники, пищевой продукции, автомобилестроение
5. Промышленная зона Восточного побережья WHA 1 (WHA Eastern Seaboard Industrial Estate 1)
Специализация: производство нефтехимической продукции, электроники, автомобилестроение, машиностроение
6. Промышленная зона Нава Накорн (Nava Nakorn Industrial Promotion Zone)
Специализация: производство пищевой продукции, фармацевтическая, химическая, электронная промышленность
7. Промышленная зона Бангпу (Bangpoo Industrial Estate)
Специализация: производство пищевой продукции, химическая промышленность, автомобилестроение, логистические услуги
8. Промышленная зона Wellgrow (Wellgrow Industrial Estate)
Специализация: обрабатывающая промышленность, экологичное производство
9. Промышленный парк 304 (304 Industrial Park)
Специализация: обрабатывающая промышленность, экологичное производство
10. Промышленная зона Лаем Чабанг (Laem Chabang Industrial Estate)
Специализация: автомобилестроение, производство электроники, логистические услуги

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Экономики стран АСЕАН сегодня демонстрируют существенные макроэкономические показатели по мировым стандартам, сопровождаемые устойчивым ростом. С 2010 года среднегодовой прирост ВВП, рассчитанный по паритету покупательной способности и в постоянных ценах, составил в среднем 4,3%. По этому показателю страны АСЕАН обогнали США, ЕС и Японию, но отстают от Китая и Индии. Кроме того, значительный и стремительно увеличивающийся демографический потенциал региона, где половина населения моложе 30 лет, рассматривается как одно из ключевых преимуществ.

Ключевой движущей силой ускорения экономического роста в регионе АСЕАН стала ориентированная на экспорт модель индустриализации. Ее результаты очевидны: высокие темпы роста экспорта по сравнению как с развитыми, так и с развивающимися странами, а также быстрые изменения в его структуре. Такие масштабные преобразования за относительно короткий срок стали возможны благодаря тщательно продуманной государственной стратегии, направленной на развитие современных высокотехнологичных отраслей обрабатывающей промышленности, привлечение инвестиционных ресурсов и создание благоприятных условий для работы зарубежных транснациональных компаний.

С точки зрения международной торговли, доля внешнеторговых операций внутри АСЕАН продолжает оставаться стабильно высокой последние несколько десятилетий, находясь на уровне более 20%. Традиционно страны АСЕАН налаживали торговые отношения с партнерами из Юго-Восточной и Восточной Азии, а также с США и странами Европейского Союза. Однако в последнее время наблюдается заметная смена фокуса с постепенным переключением на Китай. КНР занимает лидирующие позиции в экспорте и импорте стран АСЕАН, являясь по ряду направлений конкурентом для российских предприятий.

Роль России в качестве торгового партнера для стран АСЕАН остается практически неизменной в последние годы. Ведущими контрагентами при этом являются Вьетнам, Сингапур и Индонезия.

В докладе определены основные сферы взаимодействия между Россией и странами АСЕАН:

- Агропромышленный комплекс, находящийся под влиянием таких факторов, как низкий уровень продовольственной безопасности, рост численности населения и недостаточное количество средств производства.

В дополнение к удобрениям и сельскохозяйственной технике для развития агропромышленного комплекса стран АСЕАН перспективными считаются товары для повышения урожайности, ветеринарные фармацевтические препараты и специализированное оборудование, оборудование для пищевой промышленности.

- Строительство, перед которым встанут задачи по развитию городов, наращиванию дорожной сети, расширению выработки электроэнергии и развитию соответствующей инфраструктуры.

Поставки товаров для инфраструктурного сектора могут осуществляться как в виде единичных отправок, обусловленных реализацией масштабных инфраструктурных проектов, так и в форме регулярного снабжения, необходимого для поддержки функционирования объектов инфраструктуры и проведения ремонтных мероприятий на локальном уровне.

- Потребительский сектор, находящийся под влиянием ускоренной урбанизации и активного формирования среднего класса, а также роста популярности электронной коммерции.

Для стран АСЕАН наиболее перспективными потребительскими товарами являются категории, которые пользуются высоким спросом среди растущего среднего класса. В первую очередь это фармацевтическая продукция, техника, косметические средства. Экспорт других видов продукции также обладает потенциалом, однако может потребовать более тщательного поиска специфических ниш, особенно в небольших странах с формирующимся потребительским рынком

- Обрабатывающая промышленность, испытывающая потребность в поставках товаров химической промышленности и металлургического комплекса.

Освоение рынков стран АСЕАН зачастую подразумевает не просто экспортные поставки, а локализацию на территории государств-участниц ассоциации и полноценную промышленную кооперацию. Для этих целей члены АСЕАН планомерно развивают собственную промышленную и торговую инфраструктуру, предлагая широкий перечень льгот и преференций в рамках особых экономических зон (при этом лидерами по количеству таких зон являются Вьетнам и Филиппины).

На сегодняшний день промышленная кооперация между Россией и странами АСЕАН характеризуется несущественным объемом вложений в сравнении с конкурентами и ограниченным числом совместных предприятий и инициатив. Для укрепления сотрудничества перспективным шагом может стать организация совместных производств в тех отраслях, где государства региона обладают значительными компетенциями. С учетом накопленного опыта в области промышленного производства, а также имеющихся навыков, ключевыми направлениями для развития кооперации могут стать отдельные сегменты автомобилестроения, производство электронных устройств и нефтехимическая промышленность, а также ряд других секторов.

Стоит отметить, что локализация внутри АСЕАН дает неплохие перспективы дальнейшего экспорта с местных производственных площадок в третьи страны благодаря развитой сети преференциальных соглашений.

Освоение рынков стран АСЕАН и развитие промышленной кооперации должны осуществляться на прочном и надежном фундаменте в виде устойчивой финансовой и логистической инфраструктуры, а также возможностей по комплексному управлению цепями поставок.

Ключевую роль в логистическом обеспечении внешнеторговых операций играет в настоящее время Вьетнам, являющийся важнейшим партнером в регионе, о чем было сказано выше. Кроме того, внешняя торговля России опирается на достаточно стабильные морские и мультимодальные сервисы, реализуемые компанией FESCO и рядом других игроков. С точки зрения финансовых транзакций, наблюдается отказ от доллара и поиск альтернативных вариантов работы. Однако в долгосрочной перспективе такого набора инструментов и скорости их внедрения может оказаться недостаточно, что ставит вопрос о необходимости реализации нового стратегического подхода к развитию внешней торговли со странами АСЕАН, ключевыми элементами которого могли бы стать:

- Развитие инвестиций в промышленную, логистическую и финансовую инфраструктуру.
- Развитие транспортных коридоров и альтернативных маршрутов.
- Локализация в АСЕАН и создание партнерских экосистем, подразумевающие открытие представительств, формирование партнерств с местными игроками, запуск дополнительных линий, создание совместных терминалов.
- Усиление взаимодействия в области как традиционных (национальных платежные системы и расчеты в национальных валютах), так и ранее не задействованных финансовых инструментов (исламский банкинг, криптовалюты и цифровые финансовые активы)

Комплексный стратегический подход позволит увеличить внешнеторговый оборот между странами АСЕАН и Россией через взаимодействие промышленных центров стран Юго-Восточной Азии и России, ускорит формирование кооперационной сети и повысит эффективность управления внешнеторговыми цепями поставок.

КОНТАКТЫ

Центр создан в 2014 г. распоряжением Правительства по инициативе Минпромторга России.

Задачи:

- обеспечение развития промышленности
- поддержка национальных производителей
- оперативное реагирование на риски

С 2022 г. Центр проводит мероприятия по информационной и консультационной поддержке осуществления бесперебойных внешнеторговых операций.

АНО «Центр по внешней торговле» 123376,
Москва, Красная Пресня, 24

+7 499 236 74 89
info@ftac.ru
<http://ftac.ru>

Транспортная группа FESCO
115184, Москва, ул. Новокузнецкая, д. 7/1, стр. 1

8 800 23 444 99
fesco@fesco.com
<http://fesco.ru>

