**Роль транспортной инфраструктуры Таиланда как инструмента экономического сотрудничества**

***Филиппова Анастасия Дмитриевна***

*студентка*

*Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова, факультет Институт стран Азии и Африки, Москва, Россия*

*E–mail: filippoppovaa@yandex.ru*

Королевство Таиланд – новая индустриальная страна, которая находится на втором месте в регионе Юго-Восточной Азии по объему ВВП. Тайская экономика активно интегрирована в систему мирового хозяйства, сейчас преимущественно работает на морскую торговлю. Основные факторы роста можно выделить расширение экспорта, иностранные инвестиции, развитие туризма. Развитие страны – сбалансированное, с учетом тенденций развития и опоры на привычные для тайской экономики стороны, упомянутые выше. В связи с этим, важнейшей тенденцией является активное расширение логистических связей и строительство транспортных хабов. Рост числа инноваций и масштабов трансграничной торговли практически вынуждают государства оптимизировать и совершенствовать логистические системы. Для развивающихся стран, в частности для Таиланда, вовлечение в систему международной логистики – способ вывести собственную экономику на новый уровень. В период с 2014 по 2024 год, количество поставок и инвестиций в транспортную систему (которая является частью общей логистической), значительно увеличилось и продвинулось вперед за счет применения новых стратегий развития и цифровизации отрасли. Международные организации, включая АСЕАН, стимулируют развитие торговли в регионе, создавая производственные штабы в странах-участницах. Развивающаяся инфраструктура «помогает» Таиланду внедриться в международную транспортную и логистическую сеть.

Внешне экономические связи Таиланда можно охарактеризовать как экспортноориентированную модель, в основе которой лежит увеличение объемов производства, то есть повышение роли в хозяйстве. Транспортная система развивается, и вместе с тем растут внешнеторговые связи, они развиваются быстрее ВВП, что может формировать зависимость от экономик других стран, в случае Королевства Таиланд – от Китайской Народной Республики. Экспортоориентированность можно подтвердить в увеличении внешнеторговых оборотов на 54,4млрд дол до 600млрд дол в 2023г. Средние темпы прироста - 10%, а мировой экспорт вырос всего на 6%.  Изменилась структура экспорта - увеличился вывоз промышленных изделий.

Развивается и растет не только экспорт. Наблюдается нарастающая зависимость от китайского импорта, несмотря на тенденцию к сокращению импорта с остальными партнерами. Можно проследить рост импорта из Китая, преимущественно в 2010-е гг. Это связано с началом инициативы «Один пояс – один путь» в 2011 году, когда Китай начал поставлять оборудование и материалы для строительства на территории Таиланда [1]. Прогрессивное развитие экономики напрямую зависит от количества международных связей, и, соответственно, качества транспортной системы. Становится очевидным, что разнородные транспортные технологии должны иметь единую сеть, в контексте рынка, это логистические центры и транспортные хабы. Сейчас особую роль в транспортном развитии играет интеграция государственной транспортной инфраструктуры в международную сеть. Геоэкономическое влияние на международную транспортную систему выражается в региональной и государственной либерализации и созданию инициатив по привлечению инвестиций, производственных связей и передаче технологий. Таиланд является примером государства, которое реализовалось как «место сбыта» китайских технологий транспортного проектирования и строительства, так как на территории страны реализовывается программа «Один пояс – один путь». Инициатива способствует расширению связей с Китаем и сокращению цепочки добавленной стоимости АСЕАН и Китая [2].

Большую роль играют скоростные железные дороги в рамках компании «Один пояс – один путь». Этот проект является проявлением «мягкой силы» Китая в странах Юго-Восточной Азии. Китай предоставляет кредиты Таиланду на строительство железной дороги, из-за этого проект замедляется, так как правительство Таиланда планирует учесть все риски, чтобы не допустить долговой ямы. Один из последних реализуемых проектов – строительство высокоскоростной железной дороги, нацеленной на соединение трех аэропортов. Линии HSR будут соединять два аэропорта Бангкока и Донмыанг, с тремя восточными провинциями [3]. Международные аэропорты, нацеленные на перевозку туристов, повышают проходимость (как следствие, ускоряет окупаемость проекта). Также эта железная дорога станет частью проекта «Восточного экономического коридора» на побережье Сиамского залива, который объединит предприятия и станет крупнейшей в Юго-Восточной Азии логистической веткой.

Однако, большое значение для транспортной системы Таиланда имеют каботажное судоходство и международный морской транспорт. На последний приходится 87,9% внешней торговли страны (по тоннажу). Что касается каботажного судоходства, то по объему перевезенных грузов и грузообороту оно уступает лишь автомобильному транспорту. Морской транспорт остается ключевым элементом международной торговой деятельности Таиланда, объем которой увеличивается из года в год.. Существует 61 порт по обе стороны реки Чаупхрая в настоящее время. Они в основном используются для перевозки грузов от порта Бангкока до острова Сичанг в Персидском заливе.

Проблемы и препятствия водного транспорта Таиланда заключаются в том, что транспортируемые по воде грузы подвергаются различным дополнительным расходам, таким как двойная обработка (проверка) и затраты при их прохождении. Доступ к большинству транспортных маршрутов и сетей для внутренних водных путей является сезонным, а четыре страны в зоне GMS (Китай, Таиланд, Мьянма и Лаосская Народная Демократическая Республика) увеличивают навигационные возможности в результате взрывов рифов в реке Меконг. Это отрицательно сказывается на экологии реки Меконг, что не соответствует ЦУР и экологической политикой, проводимой в Таиланде. Развитие инфраструктуры транспорта является одним из ключевых факторов укрепления экономики и общества в целях установления транспортных связей с соседними странами и логистики [4]. Правительство проводит четкую политику по развитию более эффективной системы государственного управления и
получению оптимальных выгод от инвестиций и государственных активов.

**Литература**

1. Мосяков Д.В., «Политика Китая в Юго-Восточной Азии: от прошлого к настоящему.» – М.: ИВ РАН, 2012. – 220 с. 200 экз. 10,5 изд. Листов
2. Фомичева Е. А. Перспективы строительства Тайского канала как транспортного коридора в контексте Индо-тихоокеанского региона //Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. – Т. 2. – №. 3 (44). – С. 44-56.
3. Фомичева Е. А. Модернизация транспортной инфраструктуры Таиланда и китайская концепция "Пояса и пути" //Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2020. – Т. 1. – №. 1 (46). – С. 127-137.
4. Пахомова Л. Ф. Транспортная инфраструктура в Юго-Восточной Азии: модернизация и развитие //Вестник транспорта. – 2011. – №. 10. – С. 23-30.