

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт Дальнего Востока Российской академии наук

ДОКЛАДЫ

ИДВ РАН

2020–2021

Москва
ИДВ РАН
2022

УДК 082(5)
ББК 94.3(5)
Д69

Редколлегия:

к.и.н. С.В. Уянаев, д.и.н. Н.Л. Мамаева,
к. полит.н. А.З.Жебин, д.и.н. В.О. Кистанов, д.э.н. В.М. Мазырин,
Е.А. Лапшина (отв. секретарь)

Ответственный редактор

к.и.н. А.С. Давыдов

Д69 Доклады ИДВ РАН 2020—2021 / Рос. акад. наук, Ин-т Дальнего Востока; ред.-сост. Е.А. Лапшина. — М.: ИДВ РАН, 2022. — 80 с.

ISBN 978-5-8381-0440-3

DOI: 10.48647/IFES.2022.32.21.001

Институт Дальнего Востока РАН продолжает выпуск Докладов, которые были сделаны на заседаниях Ученого совета ИДВ РАН. Издание начато в 2011 г.

Ключевые слова: Корейский полуостров, Азиатско-Тихоокеанский регион, политика Китая, кибербезопасность.

УДК 082(5)
ББК 94.3(5)

RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES
Institute of Far Eastern Studies of RAS

PROCEEDINGS
OF IFES RAS

2020—2021

Moscow
Institute of Far Eastern Studies of RAS
2022

PROCEEDINGS of IFES RAS 2020—2021. Moscow, IFES RAS, 2022.

The Institute of Far Eastern Studies of RAS continues to publish Proceedings made in meetings of the Academic Council of IFES RAS.

Keywords: Korean Peninsula, Asia-Pacific Region, Chinese police, cybersecurity.

Содержание

<i>Мазырин В.М.</i> Приоритеты внешней политики стран АСЕАН в отражении экспертных опросов	7
<i>Мамаева Н.Л.</i> Основные направления и тенденции в изучении историографии российско-китайских отношений на современном этапе	28
<i>Петровский В.Е.</i> О стратегии стрессоустойчивости российско-китайских отношений после пандемии	39
<i>Сазонов С.Л.</i> Как пандемия парализовала глобальную цепочку морских поставок	51
<i>Самсонова В.Г.</i> Россия — Республика Корея: проблемы и перспективы экономического сотрудничества на современном этапе	72

Content

<i>Mazyrin V.M.</i> Foreign Policy Priorities of ASEAN Countries as Reflected in Expert Surveys	7
<i>Mamaeva N.L.</i> Main Directions and Trends in the Historiography of Russian-Chinese Relations at the Present Stage	28
<i>Petrovskiy V.E.</i> On Resilience Strategy for the Russia-China Relations after the Pandemic	39
<i>Sazonov S.L.</i> How the Pandemic has Paralyzed the Global Maritime Supply Chain	51
<i>Samsonova V.G.</i> Russian and the Republic of Korea: Problems and Prospects of Economic Collaboration at the Present Stage	72

В.М. Мазырин

ПРИОРИТЕТЫ ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ СТРАН АСЕАН В ОТРАЖЕНИИ ЭКСПЕРТНЫХ ОПРОСОВ

Аннотация. В исследовании на основе регулярно проводимых экспертных опросов определены стратегемы современной внешней политики стран-членов АСЕАН, дан анализ текущего состояния и среднесрочных перспектив баланса интересов региональных элит. Автор обобщает и сравнивает полученные данные и количественные оценки методом, по сути, контент-анализа для верификации официальных позиций и предпочтений, а в ряде случаев для выявления не декларируемых взглядов этих стран по региональной тематике.

В первой части статьи представлены источники и методы, цели, значение и структура исследования. Во второй дана характеристика отношения стран АСЕАН к ведущим мировым державам, ранжированы приоритеты между ними. В третьей части приведена оценка отдельных стратегических вызовов и нетрадиционных угроз региону, показаны видение экспертами задач развития Ассоциации и выбор мер по укреплению региональной стабильности и безопасности.

Ключевые слова: приоритеты внешней политики, страны АСЕАН, экспертный опрос, стратегические элиты, баланс сил и интересов в ЮВА, сравнительный анализ, региональная стабильность и безопасность.

Автор: Мазырин Владимир Моисеевич, д. э. н., г. н. с., руководитель Центра изучения Вьетнама и АСЕАН ИДВ РАН, профессор ИСАА МГУ. ORCID: 0000-0001-6988-0139.

E-mail: mazyrin_v@mail.ru

V.M. Mazyrin

Foreign Policy Priorities of ASEAN Countries as Reflected in Expert Surveys

Abstract. The study, based on regularly conducted expert surveys, identifies the stratagems of contemporary foreign policy of the ASEAN member countries, analyzes the current state and medium-term prospects of the balance of interests of regional elites. The author summarizes and compares the obtained data and quantitative estimates by the method of, in fact, content analysis to verify official positions and preferences, and in some cases to identify undeclared views of these countries on regional topics.

The first part of the article presents the sources and methods, goals, significance and structure of the study. The second one describes the relationship of the ASEAN countries to the leading world powers, and ranks the priorities between them. The third part summarizes the assessment of individual strategic challenges and non-traditional threats to the region, shows the experts' vision of the Association's development tasks and the choice of measures to strengthen regional stability and security.

Keywords: foreign policy priorities, ASEAN countries, expert survey, strategic elites, balance of power and interests in Southeast Asia, comparative analysis, regional stability and security.

Author: Vladimir M. Mazyrin, Dr.Sc. (Economics), Head of the Center for the Studies of Vietnam and ASEAN, Professor, Institute of Asian and African Studies. ORCID: 0000-0001-6988-0139.
E-mail: mazyrin_v@mail.ru

Введение

Источники и методы исследования

В основу исследования положены данные ряда хронологически последовательных экспертных опросов о современном положении в Юго-Восточной Азии и политике стран-членов АСЕАН. Первым такой опрос в 2014 г. организовал известный американский Центр стратегических и международных исследований (CSIS). В конце 2019 г. последовал еще один: его итоги были обобщены в начале 2020 г. на семинаре в Сиднее специалистами из стран ЮВА, США, Австралии¹. Недостаток этого обследования состоит в том, что оно не охватило наименее развитые страны ЮВА — Камбоджу, Лаос и Мьянму. Сходные опросы с 2019 по 2021 гг. провел сингапурский Институт изучения Юго-Восточной Азии (ISEAS)², действующий во многом в интересах США в этом регионе. Опрос ISEAS охватывает более широкий круг стран — членов АСЕАН (все 10) и процессов внутри нее, но по

сути повторяет те же темы, что и опрос CSIS, давая веское основание к сравнению, сопоставлению и взаимному дополнению полученных результатов, тем более что они представлены в количественном виде. Мы также сравнили эти данные с итогами опроса 2019 г., который провел японский МИД, затронув часть сходных вопросов и охватив все 10 членов АСЕАН, что позволяет нам верифицировать выводы исследований США и самой Ассоциации³, сопоставить подходы научных и практической (МИД Японии) организаций.

В научных опросах приняло участие по 1000 представителей политических, деловых, академических и медийных кругов стран — членов АСЕАН, японского МИД — 3000, которых организаторы обследований относят к стратегическим элитам ЮВА и Тихоокеанского региона. По социологическим меркам, получена не самая обширная выборка, тем не менее, опросы представляют уникальный срез общественного мнения и отражают позиции как соответствующих государств (косвенно), так и авторитетных специалистов, близких к правительственным кругам (прямо). Поэтому собранные данные в нашей интерпретации могут рассматриваться как отражение взглядов, настроений и ожиданий общественности изучаемых стран. Подобная возможность особенно ценна с учетом специфики открытых выступлений и материалов официальных лиц, которые обычно стремятся облечь свои оценки в сложные и неопределенные формы или исказить в пропагандистских целях, чтобы скрыть истинные установки за дипломатической ширмой.

Методология исследования опиралась помимо столь своеобразного контент-анализа также на качественные методы, в том числе сравнительный и структурный анализ, была дополнена результатами конкретных научных исследований.

Цели, значение и структура исследования

Целью исследования являлось выявление стратегем современной внешней политики стран-членов АСЕАН касательно основных региональных и глобальных проблем, анализ текущего состояния и среднесрочных перспектив баланса интересов региональных элит, различий в позиции отдельных стран-членов Ассоциации.

Материалы исследования впервые в таком объеме и с такой подробностью вводятся в научный оборот в России, представляют несомненный практический интерес для ведомств, курирующих внешнюю политику РФ, дают новые основания для научной интерпретации происходящих на наших глазах явлений. Актуальность этого

анализа несомненна с учетом растущего авторитета и влияния АСЕАН в мировой политике, важности сотрудничества с Ассоциацией, которое российское руководство рассматривает как составную часть проекта создания Большого евразийского партнерства.

В статье последовательно раскрыты сначала отношение АСЕАН к ведущим мировым державам, приоритеты между ними сегодня и в перспективе 10 лет, затем охарактеризованы видение задач развития АСЕАН и выбор мер по укреплению региональной стабильности и безопасности с учетом ряда стратегических вызовов и угроз в ЮВА.

I. Позиции мировых держав в регионе и их партнерство с АСЕАН

При определении наиболее *влиятельных политических игроков* в ЮВА эксперты CSIS отдали первое место КНР, поставив следом США и с существенным отставанием Японию и Евросоюз. Представители Индонезии, Сингапура и Малайзии включили в данный ряд региональную державу — Индонезию. В опросе ISEAS около половины голосов отдано в пользу Китая как лидера в стратегическом и политическом плане. С большим единодушием (76 % голосов в данном опросе) он также признан ведущей *экономической силой* региона. Приоритет экономического влияния КНР в ЮВА отметило в 10 раз больше респондентов, чем США (рис. 1). По этому параметру второе место заняла АСЕАН, немного опередившая США [ISEAS 2021: 20], что отражает успехи экономического развития стран ЮВА. По политическому влиянию различие между США и КНР выявлено небольшое (30 % против 49 %), а между АСЕАН и КНР — тройное [ISEAS 2021: 22]. Разрыв между Китаем и США при оценке относительного экономического влияния в опросе CSIS существенно ниже, что тоже не случайно. Россия в этом ряду не рассматривалась [CSIS 2020: 7—11].

Сравнение ISEAS динамики мнений за 2019—2021 гг. показало, что оценка Китая, как доминирующей политической силы, несколько повысилась (с 45 до 49 %): так считают в континентальных странах — Лаосе, Камбодже, Мьянме, которые имеют большую степень близости с Пекином и зависимости от него. Лишь эксперты Филиппин ставят США впереди Китая (39 % и 30 %), а вьетнамские респонденты оценили влияние этих держав как равное. Притом, большинство (89 %) опасается негативного воздействия роста китайской

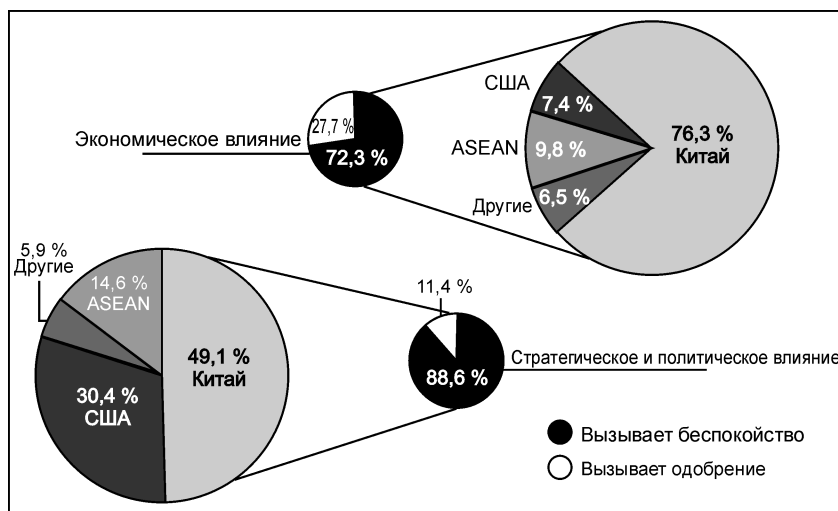


Рис. 1. Оценка политического и экономического влияния в ЮВА внешних сил

мощи на их государства. Такое ощущение характерно и для морских, и континентальных стран, достигая максимума в СРВ, на Филиппинах, в Таиланде и Сингапуре [ISEAS 2021: 23]. По мнению экспертов ISEAS, *экономическое влияние* КНР в 2019—2021 гг. усилилось в такой же пропорции. Выше экономические преимущества Китая оценивают эксперты Камбоджи, Лаоса, Мьянмы и Брунея, около четверти респондентов приветствуют рост экономического «веса» КНР [ISEAS 2021: 21].

На *перспективу 10 лет в раскладе политических сил* признано еще более уверенное лидерство Китая (больше других в этом уверены эксперты Таиланда) и примерно равное, но уступающее влияние Японии и Индонезии. Значение Индии определено как растущее, и максимум оптимизма в этом испытывают в СРВ [CSIS 2020: 8]. Как следствие, многие члены АСЕАН стремятся наращивать связи с КНР, страхуясь от снижения участия США. Вьетнам же, наоборот, ожидает сохранения сильных позиций США в регионе в ближайшие 10 лет, желает повышения роли Японии и Индии для проведения многополюсной политики и более надежного хеджирования рисков.

В прогнозе *влияния держав в сфере экономики ЮВА* через 10 лет Китай также получил большинство голосов. Мнения разошлись в

том, будет ли роль Китая позитивной или пагубной для региона. Небольшая часть экспертов оценила ее позитивно, в том числе 8 % признали «очень выгодной». В широком смысле одобрение растущей мощи экономики КНР вызвано пониманием того, что она во многом способствует развитию стран ЮВА. Опросы подтвердили, что Китай принес ощутимые выгоды для большинства из них в этом отношении, особенно в инфраструктурном строительстве, в том числе в ходе реализации инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП).

В то же время 72 % экспертов выразили беспокойство ростом экономической мощи КНР: доля пессимистов особенно высока в СРВ (90 %), Таиланде (79 %) и на Филиппинах (78 %). Не все подобно Вьетнаму научились эффективно «минимизировать» экономическое влияние Китая у себя в стране. Данные опроса ясно показали, что элиты государств ЮВА, имеющих морские территориальные споры с Китаем, значительно больше обеспокоены его активностью. Это показывает, что за деньги, через экономическую помощь, расположение указанных стран сложно купить.

В опросе CSIS третье место следом за США в части экономического влияния отдано Японии — как сегодня, так и через 10 лет. По прогнозам, хотя оно и ослабнет, но практически сравняется с американским [CSIS 2020: 10—11]. Эксперты Индонезии, Таиланда поставили в этом вопросе Японию на второе место уже на текущий момент, а через 10 лет, по мнению респондентов стран АСЕАН, экономическое влияние США будет отставать от Японии. Ниже других его оценивают те же Таиланд, Индонезия и Малайзия, выше — Сингапур и Вьетнам. Вьетнамские эксперты полагают, что позиции Японии ослабнут незначительно и отведут 4-е место Южной Корее, поскольку она неуклонно повышает свой экономический потенциал.

Очевидно, что Китай в состоянии извлечь значительное политическое влияние из своего экономического доминирования, Япония же продолжает обладать сравнительно небольшим политическим влиянием, несмотря на значительную экономическую мощь. Возможно, это связано с высоким уровнем торговли стран АСЕАН с Китаем, а не с уровнем прямых иностранных инвестиций (ПИИ), по которым Япония является одним из лидеров в регионе. Бурно растущее сегодня влияние Китая неизбежно усиливает его способность формировать глобальные нарративы, и эта экономическая активность во многом поддерживается реализацией инициативы «Один пояс один путь» [CSIS 2020: 12].

22 % респондентов CSIS ожидают, что через 10 лет Индия займет одну из лидирующих экономических позиций в Юго-Восточной Азии (сегодня так считают лишь 3 %). В этом больше других уверены в Малайзии (38,5 %). Во Вьетнаме ставят Индию на 5-е место по экономическому влиянию через 10 лет. Характерно, что ЕС по этому критерию признается экспертами АСЕАН самым слабым игроком как на данном этапе, так и в перспективе.

Фактическое *влияние США* на обстановку в ЮВА в опросе сингапурского института, в отличие от американского, оценено существенно ниже — его признают приоритетным в сравнении с прочими игроками лишь 30 % респондентов. Несмотря на рост сомнений в Рах Америгана ввиду внутренних проблем и внешних провалов, при выборе между КНР и США, актуальном ввиду обострения геостратегического соперничества, зафиксировано усиление негативного отношения к Китаю со стороны его соседей. Поддержка КНР снизилась с 46 до 38 % (рис. 2), несмотря на активную Ковид-дипломатию Пекина в регионе, причем в лагере сторонников КНР осталось всего 7 всего 3 страны (Мьянма, Бруней, Лаос) [ISEAS 2021: 33]. Доля же голосов в пользу США выросла с 53 до 63 %, сильнее других со стороны Филиппин, Сингапура, Индонезии. В опросе 2021 г. проамериканский выбор наиболее отчетливо показали эксперты из Вьетнама и Филиппин (85 %).

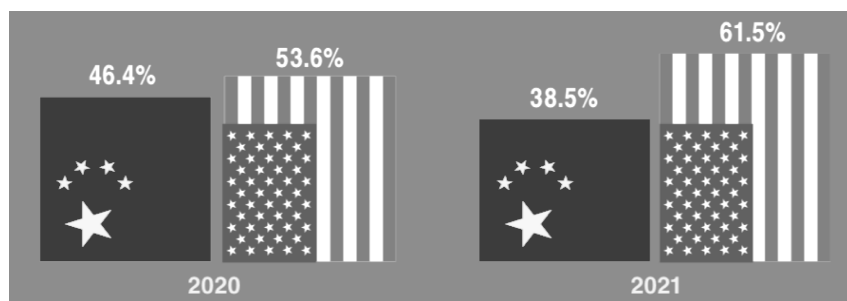


Рис. 2. Выбор приоритетного влияния между Китаем и США

При определении принципиальной *ориентации* не нашел одобрения приоритет какой-либо одной державы, слабую поддержку получил выбор третьей стороны для расширения стратегического пространства ЮВА (активней «за» это эксперты из Мьянмы), большую — неприсоединение ни к США, ни к Китаю (треть голосов, выше про-

цент в Брунее, Малайзии и Мьянме) и максимальную (около 50 % голосов) — сохранение устойчивости и единства АСЕАН перед лицом давления держав, причем этот подход нашел больше сторонников в 2021 г. в сравнении с 2020 г. Он слабо поддержан в Лаосе и Мьянме, сильнее других — во Вьетнаме и Камбодже. Результирующим мнением можно считать отказ от выбора одного главного партнера и опору на общие силы Ассоциации [ISEAS 2021: 32].

Интересен выбор экспертами ISEAS «третьей стороны» в целях хеджирования рисков стратегического соперничества между США и Китаем. ЕС получила 41 % голосов — больше от Индонезии, Лаоса и Таиланда, а Япония 39 % — больше от Мьянмы и Вьетнама. *Рейтинг доверия*, включающий США и Китай, также возглавили Япония и Евросоюз (67 % против 51 % — рис. 3). Выбор обоснован такими преимуществами этих стран, как господство закона, лидерство в глобальном управлении и свободной торговле, обеспечение устойчивости экономики и преодоление последствий климатических изменений [ISEAS 2021: 3, 34].

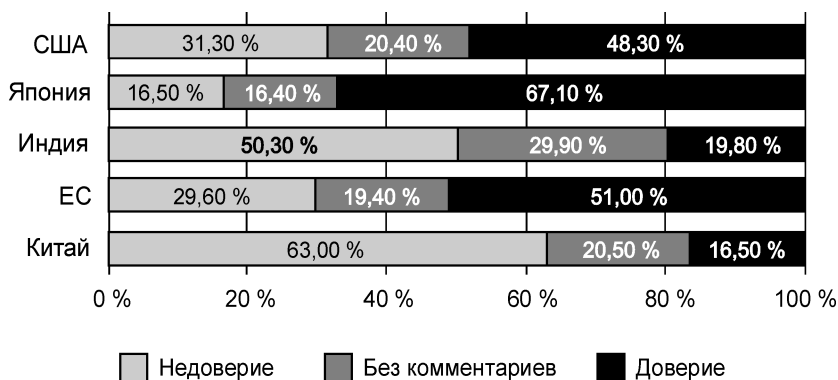


Рис. 3. Выбор внешних стратегических партнеров в ЮВА в 2021 г.

Австралия идет с большим отрывом третьей, почти наравне с ней Индия (больше ее сторонников в Камбодже, Мьянме и Таиланде, т. е. ареале индуистской культуры). Китай оказался последним в списке, Россия не учитывалась, и отношение к ней не определено. В опросе ISEAS 2021 г. в ряд стратегических партнеров были добавлены Великобритания (ей отдали предпочтение лишь традиционные партнеры — Бруней, Малайзия, Сингапур) и Республика Корея (собрала

мало голосов). Это говорит о желании стран региона расширить свой стратегический выбор. Оценки *недоверия* по странам почти зеркальны: к Китаю оно усилилось в 2021 г. (63 % против 51 % в 2020), причем его никто не поставил на первое место, а к США снизилось на 23 п.п. [ISEAS 2021: 40—42].

Верифицировать эти итоги позволяет опрос МИД Японии. Выявив иные «весовые» пропорции, он подтвердил в основе распределение приоритетов. Японии, как наиболее важному партнеру, отдано 57 % голосов, ЕС — 46 % (по сумме ведущих стран Европы), США — 40 %. В отличие от других опросов рейтинг доверия возглавил Китай (59 %), появилась Россия (20 %), опередившая многих региональных игроков. Республика Корея по уровню поддержки (28 %) заметно обошла Индонезию (17 %), Австралию (16 %) и Индию (13 %). В прогнозах на перспективу Япония сохраняет второе место (51 %), ЕС претендует на первое (59 %), США остаются на четвертом (37 %), значение Китая и РФ снизится (48 и 17 % голосов соответственно). Ранжируя партнеров в рамках «Индо-Тихоокеанского видения АСЕАН», участники японского опроса выделили в качестве главных игроков Японию (36 %), Китай (31 %), США (25 %), а вторые роли достались РК (21 %), Индии (18 %) и Австралии (17 %). Помимо этого, 66 % респондентов высоко оценили вклад Японии в поддержку построения Сообщества АСЕАН⁴.

При оценке отдельно США, как стратегического партнера и гаранта безопасности, доверие экспертов ISEAS выросло за 2020—2021 гг. с 35 до 55 %, что отражает их заботу о сохранении стратегической стабильности в регионе (рис. 4). Главной причиной заметного

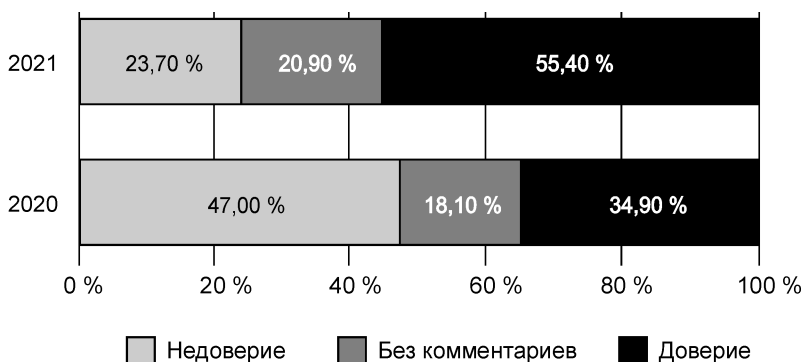


Рис. 4. Доверие к США как стратегическому партнеру

сдвига 69 % опрошенных назвали надежду на повышение вовлеченности США в ЮВА при администрации Байдена. Наивысшее уважение к США выразили представители Филиппин, Сингапура, Брунея, наименьшее — Лаоса, Малайзии, Камбоджи [ISEAS 2021: 40].

По вопросу желательности *активизации участия США* в делах ЮВА в противовес китайскому выявлено, что, если в 2019—2020 гг. в пользу этого высказывалось только 10 %, то в 2021 г. почти 70 % ожидали его расширения или заметного расширения и лишь четверть — сохранения статус-кво, идея же сокращения здесь присутствия США не нашла заметной поддержки. Преданность Вашингтону сильнее выражена в Брунее, Таиланде и Сингапуре. Опасения снижения вовлеченности США в дела региона четче показали эксперты Вьетнама и Лаоса [ISEAS 2021: 39].

Определяя взгляды на развитие двусторонних *отношений с КНР* в ближайшие три года почти половина экспертов проголосовала в пользу сохранения статус-кво (сильнее эти настроения во Вьетнаме, Малайзии, Сингапуре, Мьянме, на Филиппинах). 2/5 выразили желание улучшить их (Камбоджа, Лаос, Индонезия, Бруней). Примечательно, что ожидания роста напряженности не доминировали — их активнее артикулируют эксперты из Филиппин и Вьетнама [ISEAS 2021:36]. То есть в целом сторонников текущего уровня взаимодействия с Китаем и его улучшения оказалось большинство.

В целом *доверие к Китаю* во всех странах АСЕАН слабее недоверия, которое более характерно для Филиппин, СРВ, Таиланда, Индонезии и Мьянмы. Дефицит доверия к КНР отмечен даже в Камбодже — ближайшем союзнике США. Среди испытывающих недоверие половина ожидает, что могущество Китая может угрожать интересам и суверенитету их страны. Это ощущение сильно у представителей Филиппин, Брунея, Камбоджи, Сингапура, Мьянмы. Четверть из них считает Пекин ненадежным партнером. Среди доверяющих почти 2/3 надеются на экономические ресурсы КНР и ее стремление к глобальному лидерству, а около 15 % ссылаются на уважение к китайской культуре и цивилизации [ISEAS 2021: 42].

В связи с растущим влиянием и наступательной позицией КНР в региональных и внутренних горячих точках почти половина респондентов подозревает у *Пекина намерение* изменить мировой порядок, включить ЮВА в сферу своего влияния. Уверенность в этом проявили эксперты уже не 4, как в 2020 г., а 7 стран АСЕАН (кроме Камбоджи, Мьянмы Брунея), сильнее — в СРВ и на Филиппинах. Меньшинство

ожидает, что КНР проявит себя как ответственная держава, будет уважать сложившийся в ЮВА региональный порядок, т. е. покажет себя доброжелательной силой. Около трети полагает, что она постепенно вытеснит США с позиции регионального лидера — это мнение преобладает в трех странах (в обзоре 2020 г. — в шести, включая Индонезию, Таиланд и Лаос). 16 % опрошенных уверены, что Китай займет «правильную позицию» при обеспечении мирового порядка, безопасности и прогресса [ISEAS 2021: 35]. Значит, страны-члены АСЕАН, признавая лидерство КНР, разделились примерно поровну в своих ожиданиях между негативом и позитивом.

На вопрос, чем конкретно *КНР угрожает* их стране, половина респондентов заявила, что боится усиления ее экономического господства и политического влияния. Это мнение доминирует в Мьянме и Камбодже. Менее вероятным считается (сильнее во Вьетнаме и Малайзии) продолжения жесткой линии Пекина в ЮКМ и бассейне Меконге. Третье место (1/3 голосов) получило мнение, что Китай будет применять экономические рычаги и туризм для корректировки внешнеполитического курса партнеров (Сингапур это заботит больше других). Прямого вмешательства КНР во внутренние дела своих стран опасаются 24 % респондентов. Вдвое, до 1/4, упала доля верящих в возможность сделать двустороннюю торговлю взаимовыгодной и уменьшить ее дисбаланс. Менее 10 % считает взаимные разногласия не подлежащими урегулированию [ISEAS 2021: 37—38].

В этой связи видны *пожелания* стран АСЕАН к своему соседу. Почти 70 % экспертов — больше, чем в 2020 г., хочет, чтобы КНР уважала их суверенитет и внешнеполитический выбор: такое мнение преобладает в 5 из 10 стран АСЕАН. Более 3/4 настаивает на решении территориальных споров в ЮКМ мирным путем на основе международного права с целью улучшения двусторонних отношений, особенно в Брунее, Вьетнаме и на Филиппинах [ISEAS 2021: 38]. Подобные ответы выявляют значимые нюансы в позициях членов Ассоциации, их часто противоречивые ожидания и взгляды на политику Пекина.

Важным критерием роли и влияния основных игроков в регионе ЮВА признается их вклад в развитие *свободной торговли* и господство *международного права*, так как он во многом определяет их политический и экономический вес. Актуальность вопроса о том, кого страны АСЕАН видят мировым лидером свободной торговли, возросла в условиях разрыва глобальных цепочек стоимости, упадка бизнеса из-за пандемии Ковид, а правовых норм — значима постоянно, вопрос

лишь, на какой основе. В западном понимании речь идет об утверждении порядка, основанного на правилах, устанавливаемых США и ЕС. В этом деле приоритет им же и отдан. Роль трех из 5 инициаторов свободной торговли оценена в 2021 г. примерно поровну (рис. 5). Доля голосов в пользу США выросла вдвое против 2020 г., а ЕС — соответственно снизилось. В среде бизнеса и финансов эти оценки выражены сильнее, здесь также ценят вклад Японии и Китая (им отдано по 14 % голосов). Япония с 1-го места в 2020 г. отодвинута на 4-е в 2021 г. В опросе ISEAS 2021 г. новым выбором стала АСЕАН, которая получила 3-е место (21 %): больше других в этом уверены в Брунее и Сингапуре — малых государствах, нуждающихся в рынке ЮВА. В то же время Филиппины, Индонезия, Камбоджа, Малайзия и Таиланд отдали предпочтение ЕС. США — однозначный выбор Вьетнама, Япония — Мьянмы, Китай — Лаоса [ISEAS 2021: 24].

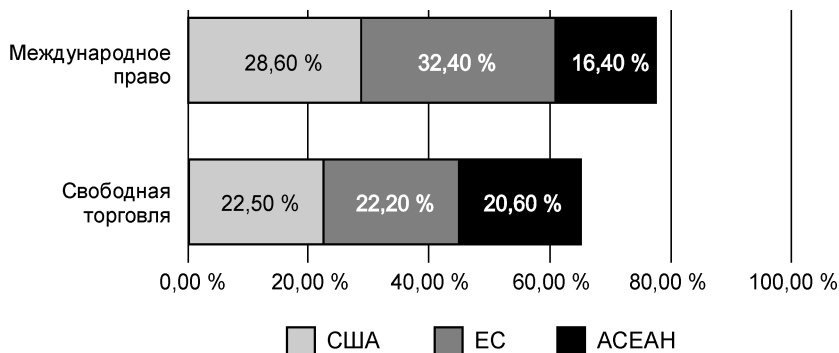


Рис. 5. Лидерство в развитии свободной торговли и защите международного права

Таким образом, региональные элиты признают относительное снижение влияния США и изменение баланса политических, тем более экономических сил в ИТР в пользу Китая, полагают, что эта тенденция будет нарастать в следующее 10-летие. Признано, что сдвиги могут усилиться, если Соединенные Штаты не станут более активно, творчески заниматься стратегическим взаимодействием с АСЕАН, и на них всё еще возлагают большие надежды. Также констатировано и прогнозируется усиление позиций ЕС и Японии, второго эшелона держав — Индии, Кореи и др. Вместе с тем эксперты считают, что данные изменения будут происходить постепенно. Экспертные опросы почти не затронули Россию, что негативно.

II. Оценки состояния АСЕАН и ориентиров ее развития

Оценка состояния самой АСЕАН проведена с учетом ряда *озабоченностей*. Почти 3/4 респондентов ISEAS признали, что она слишком медленно реагирует на политические и экономические изменения в мире, не справляется с вызовами (рис. 6). Это очень высокий уровень тревоги, проявляемый изнутри. Почти столько же беспокоятся, что Ассоциация становится ареной растущей конкуренции великих держав, в которой ее членам отведена подчиненная роль, — максимально это акцентировали во Вьетнаме (81 % ответов). Половина опрошенных считает, что АСЕАН не способна справиться с последствиями пандемии Ковид-19. Хотя большинство не сомневается в будущем организации, в СРВ и Сингапуре сильны опасения (соответственно 67 и 61 %) по поводу сохранения единства АСЕАН. Лишь меньшинство (22 %) дает мрачный прогноз, полагая, что АСЕАН будет не нужна при новом мировом порядке [ISEAS 2021: 2, 8]. Опасения вызваны развертываемой США концепцией ИТР, попытками дефрагментации региона и лишения АСЕАН центральной роли в нем.

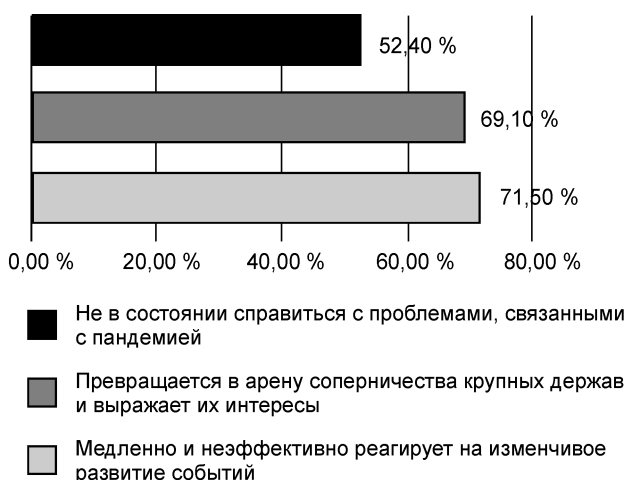


Рис. 6. Главные озабоченности экспертов в отношении АСЕАН

В опросе CSIS серьезной угрозой признан возможный раскол или неэффективность работы Ассоциации в условиях растущего давления со стороны крупных держав. Сильней ее ощущают в Сингапуре, на Филиппинах, в Индонезии и СРВ. Примерно вдвое меньше экспер-

тов (25 %) видят причину в неполной внутренней поддержке АСЕАН, характерной для Малайзии и Вьетнама. Также высказывается мнение, особенно в Малайзии, Индонезии, на Филиппинах, что Ассоциация не имеет достаточных сил для противостояния внешним игрокам. Маловероятной признается возможность, что АСЕАН не столкнется в будущем с какими-либо угрозами [CSIS 2020: 3].

Анализ собственного состояния подкреплен выяснением ответных мер на возникшие вызовы, включая внешние. К ним организаторы опросов отнесли, в частности, проблемы *роста протекционизма и национализма* в мире. Эксперты проявили негативное отношение к этим трендам и высказались примерно поровну за открытость и интеграционные цели АСЕАН (рис. 7). Интересна мотивировка позиции: возникновение вакуума глобального лидерства ввиду ослабления патронажа США. Поддержка расширения сотрудничества с многосторонними партнерами (за него особенно ратуют во Вьетнаме) сочетается со стремлением к упрочению институциональных основ Ассоциации (больше в Мьянме, на Филиппинах) и единства стран региона (на Филиппинах, Таиланде) [ISEAS 2021: 27]. Настроенных не принимать никаких мер — меньшинство.

Для конкретизации *подходов и ценностных ориентаций* таковые выделены как во внутренней, так и внешней политике. По части пер-

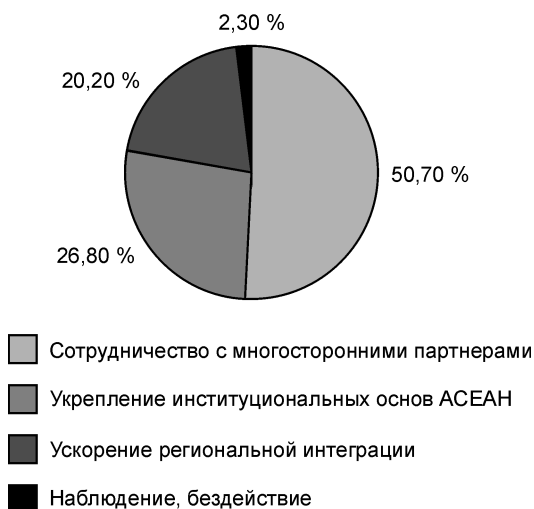


Рис. 7. Ответы АСЕАН на рост протекционизма и национализма

вой максимум голосов (от 90 %) отдано за укрепление внутривнутриполитических институтов и взаимного доверия, а также сохранение национального единства. При этом «упрочение региональной идентичности» не нашло единодушного отклика (кроме как в Малайзии, на Филиппинах и Сингапуре — странах-основателях АСЕАН и сторонников этой идеи).

Демократические нормы, а именно поощрение свобод и прав человека, расширение гендерного равенства, также получили сильную поддержку. Большинство респондентов (85 %) признало полностью или частично важность демократических ценностей как способствующих стабильности, процветанию стран — членов АСЕАН. Вера в это невысока в Сингапуре, Вьетнаме и Малайзии (20—25 % голосов), где сильны авторитарные традиции. При этом эксперты Вьетнама и Таиланда, заявляя о приверженности демократии, делают важные оговорки. Они выступают за выборочный, а не универсальный для всех подход к продвижению демократии в регионе, отдавая предпочтение мерам, обеспечивающим эффективное госуправление, прозрачность, отчетность, инклюзивность и другие известные демократические ценности [CSIS 2020: 19—22].

На внешнем треке большинство высказалось за предупреждение межгосударственных конфликтов и координацию совместных действий. Все признали, хотя без ажитации, важность невмешательства в внутренние дела других стран, видимо, как гарантированного хартией АСЕАН. Вьетнамская сторона, разделяя общие приоритеты, сделала акцент на совместных действиях в сфере обороны и безопасности, на дипломатическом фронте, т. е. предпочла традиционные меры урегулирования спорных вопросов, в которых чувствует свое преимущество и опыт.

Оценивая совокупность угроз и вызовов, стоящих перед ЮВА, и определяя задачи обеспечения региональной стабильности, респонденты CSIS отдали полное предпочтение развитию *внешней торговли и экономической интеграции*. Такой выбор обусловлен тем, что эти элементы стали ключевыми механизмами прогресса экономики и повышения благополучия граждан. На второе и третье места поставлены эффективное управление государством и укрепление внутривнутриполитических институтов (96 % голосов) [CSIS 2020: 21].

При выборе *приоритетных институтов* для участия стран АСЕАН мнения также разделились. Сама она закономерно признана ими ведущим региональным институтом. Повышение ее политиче-

ской роли и стратегического влияния приветствуют все члены Ассоциации, особенно Бруней, Камбоджа, Сингапур (до 100 % голосов), и этот настрой крепнет [CSIS 2020: 25—26]. Таиланд и Вьетнам в отличие от соседей ставят Ассоциацию на 2—4-е места. Эксперты этих стран и Филиппин предпочитают формируемые по инициативе США Quad и ИТР. Поддержка концепции свободного и открытого ИТР, которая нацелена на переформатирование мирового порядка, говорит о существовании и опасности такого подхода.

Респонденты CSIS, оценивая *форматы совместных действий* в регионе, вслед за самой АСЕАН поставили созданные вокруг нее институты — ВАС, АРФ, АДММ+, признав в целом их вспомогательный характер. АДММ+ назван более важным механизмом, чем АРФ, для реагирования на традиционные угрозы и, прежде всего, для сотрудничества в сфере обороны и безопасности. В частности, выражено убеждение, что он лучше подходит для профилактики межгосударственных конфликтов. Восточноазиатский саммит получил поддержку за институциональные преимущества в сфере экономики (49 % голосов получено за создание условий для формирования ВРЭП). Механизмы реагирования на эти вызовы выбраны по принципу асеановентичности [CSIS 2020: 27—28].

Среди *экономических объединений* голоса отданы в поддержку ВП ТТП, ВРЭП и ОПОП. ССТ пользуются высокой популярностью в Малайзии, Вьетнаме и Индонезии, как явных бенефициаров этих соглашений. ОПОП, в частности, привлекательна для Таиланда и Малайзии и в меньшей степени для вьетнамских экспертов, что вызвано их симпатиями или антипатиями к Китаю (Ханой в принципе дистанцируется от китайской инициативы нового Шелкового Пути). Среди тех, кто выбрал ТТП и ВРЭП⁵, 2/3 полагают, что данные соглашения помогут росту внешнего товарооборота и притока ПИИ в их страны, тогда как 1/4 не уверена в этом. Максимальный энтузиазм проявили представители Сингапура и Камбоджи, меньше других членов АСЕАН в позитивном эффекте ССТ для их экономики уверены на Филиппинах [CSIS 2021: 25—26].

ISEAS также выяснила отношение к торговому соглашению между АСЕАН и ЕС. Более половины респондентов оценили его позитивно как расширяющее стратегическое пространство для экономики АСЕАН. Такой подход характерен для членов Ассоциации, имеющих двусторонние ССТ с Евросоюзом — Вьетнама и Сингапура. Меньше сторонников нашлось у того, чтобы сначала заключить двусторонние

ССТ, потом переходить к общему. Около трети даже видят преграду для данного соглашения в нарушении прав человека в Камбодже, Мьянме и на Филиппинах. Еще более четверти экспертов считает, что различие политических и экономических систем членов Ассоциации делает его заключение слишком сложным, несвоевременным [ISEAS 2021: 31].

В опросах по части внешнеполитических вызовов АСЕАН уделено внимание острым проблемам, вызванным территориальными спорами в *Южно-Китайском море*. Конфликт в ЮКМ оценивается как одна из основных геополитических угроз региону ЮВА наряду со стратегической конкуренцией США—КНР и ростом экономического влияния Китая. До 60 % экспертов беспокоят провокационные акции Китая, милитаризация островов, нарушение границ ИЭЗ и континентального шельфа соседей, 45 % — военная конфронтация США—КНР в морской зоне (рис. 8), создающая опасность военно-политического кризиса. Конфликт в ЮКМ, как наиболее опасный, оценивают в СРВ и на Филиппинах, а во Вьетнаме не испытывают страха перед военной конфронтацией с КНР, опираясь на военную поддержку США. В то же время экологические проблемы привлекают втрое меньше внимания, увеличение здесь военного присутствия США — в 5 раз меньше, т. е. оно никого особенно не беспокоит вопреки принятым в России оценкам [CSIS 2020: 15].

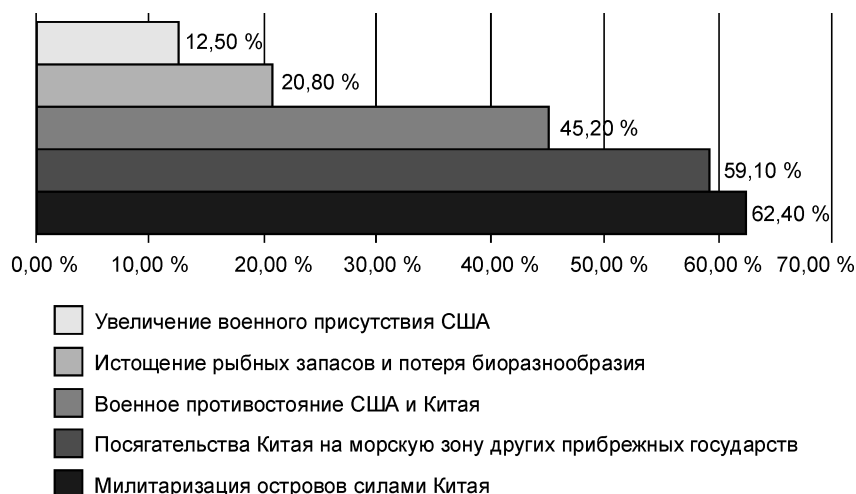


Рис. 8. Оценка главных проблем Южно-Китайского моря

В отношении мер, которые следует предпринять для урегулирования споров в ЮКМ, большинство выступает за выполнение принципов международного права (85 %) и, в этом русле, за заключение общего Кодекса поведения сторон в ЮКМ (81 %). В Лаосе, Камбодже, Мьянме, Таиланде полагают, что последний не удастся подписать из-за разногласий между странами ЮВА. Вьетнам активнее призывает к соблюдению международных конвенций и вердикта Гаагского трибунала 2016 г. Предложение увеличить военное присутствие других держав в ЮКМ с целью сдерживания Китая не пользуется большой поддержкой, и самым активным его адептом, надеющимся на США и интернационализацию урегулирования конфликта, выступает всё тот же Вьетнам [CSIS 2020: 16].

В 2021 г. внимание стран ЮВА, как и других регионов мира, было сосредоточено на преодолении пандемии и ее последствий. В 2019 г. эта угроза не воспринималась всерьез (по данным CSIS 7-е место), но опрос ISEAS в 2021 г. вывел пандемию Ковид на первое место (76 % голосов). Прямо спровоцированные ею проблемы также вызвали повышенную озабоченность (рис. 9). В частности, всех обеспокоило увеличение спровоцированной локдауном безработицы и нарастание экономической рецессии (отдано 2/3 голосов), расширение разрыва в доходах населения и социально-экономического неравенства (2/5).

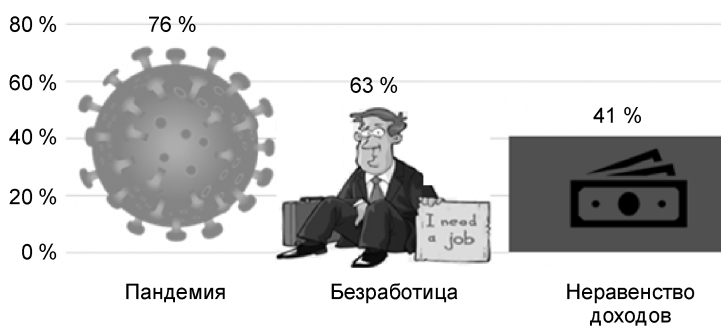


Рис. 9. Актуальные вызовы для ЮВА

Озабоченность распространением болезни и ее последствиями в сравнении с другими угрозами 2021 г. наиболее сильна в Лаосе (90 %), Мьянме (88 %) и Индонезии (85 %) — так на угрозу терроризма реакция оказалась крайне спокойной. Меньше других по поводу провала в сфере медицины беспокоятся Сингапур, Таиланд и Бруней, возмож-

но, благодаря более стабильной системе здравоохранения, чем в менее развитых странах ЮВА [ISEAS 2021: 7].

Лидерами в борьбе с Ковид-19 среди стран АСЕАН признаны Сингапур и Вьетнам, а в оказании помощи со стороны диалоговых партнеров — Китай (с большим отрывом), Япония и ЕС [ISEAS 2021: 12—13] (рис. 10). По мнению вьетнамских экспертов, эту роль лучше всего выполняют США и Япония. Россия в общем списке собрала минимум голосов. Эти оценки датируются первой половиной 2021 г. и не отразили резкого ухудшения ситуации во второй половине года, например, в том же Вьетнаме, поставок вакцины из РФ.

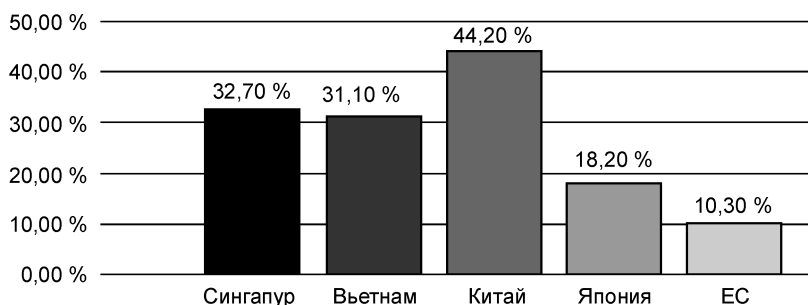


Рис. 10. Лидеры борьбы с пандемией и международной помощи странам ЮВА

Менее 2/3 экспертов ЮВА одобряет ответ своих правительств на пандемию, из них 85 % признает эффективными меры по борьбе с заболеванием системы здравоохранения в своей стране. Примечательно, что еще четверть респондентов выразила неудовлетворение проделанной работой (рис. 11). Почти половина опрошенных ожидает более действенного ответа властей на возникшие трудности в виде увеличения финансовой помощи и других пособий пострадавшим слоям населения.

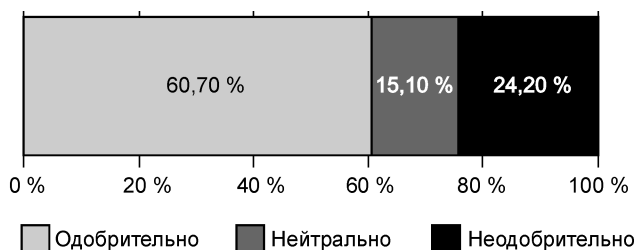


Рис. 11. Оценка действий правительств стран АСЕАН в ответ на Ковид-19

В итоге опросы выявили серьезные различия в оценках экспертами состояния и целей развития Ассоциации, а также довольно широкий спектр внешних и внутренних угроз ее единству и прогрессу. Последствия пандемии Covid-19 оказались новым вызовом, выявили недостаточно эффективное их преодоление властями. Этот кризис, который подрывает основу опережающего роста, приоритетные цели членов сообщества — экономику и торговлю — должен проверить довольно распространенное предположение о недостатке прочности и эффективности АСЕАН перед лицом противодействующих факторов, в том числе борьбы за доминирование над ними великих и средних держав.

Заключение

Проведенные различными организациями опросы экспертов АСЕАН показали ясную картину возрастающего китайского влияния в ЮВА, наличие сложных и противоречивых взглядов на Китай, глубокую озабоченность стратегической конкуренцией США с ним и ее воздействием на АСЕАН. Вместе с тем выявлено, что динамику баланса сил определяют не только слабеющий гегемон, но и Япония, Индия, Индонезия, Австралия, другие участники многополярной стратегической среды в регионе, которая может стать более подвижной и сложной. Выразим надежду, что среди них окажется и Россия, которой почти не нашлось места в этих опросах. Пока мы наблюдаем, что она игнорируется как влиятельный игрок в восприятии местных элит и главных мозговых центров АСЕАН, США и Японии.

Очевидно, что эти элиты в большей степени озабочены проблемами нетрадиционной безопасности и экономическими угрозами, чем традиционными вызовами, а в их отражении готовы больше опираться на саму АСЕАН, созданные вокруг нее механизмы реагирования. Наконец, обеспечение региональной стабильности и процветания эксперты Ассоциации видят среди прочего в утверждении внутри нее демократических ценностей и эффективном госуправлении. При сопоставлении этих взглядов с приоритетами политики и участия США, как и РФ, в регионе, главным из которых являются отношения с Китаем, оказалось, что они не всегда и не во всем совпадают. Это следовало бы учесть российским ведомствам при определении приоритетов и задач сотрудничества с партнерами в ЮВА на ближнюю и более отдаленную перспективу.

Главной среди выявленных тенденций является расширение многополярности в ЮВА при растущей неопределенности и подвижности стратегической среды, вследствие чего реально можно ожидать взрывания серьезных перемен и новых вызовов в среднесрочной перспективе.

Примечания

¹ Powers, Norms, and Institutions: The Future of the Indo-Pacific from a Southeast Asia Perspective. Results of a CSIS Survey of Strategic Elites. Washington, June 2020 [CSIS 2020].

² The State of Southeast Asia: 2021 Survey Report. ASEAN Studies Centre at ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapore, 2021 [ISEAS 2021]. Аналогичный опрос проведен в 2019 г. The State of Southeast Asia: 2019 Survey Report. ASEAN Studies Centre at ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapore, 2019. Эти опросы проводились соответственно в ноябре—декабре 2018 г., 2019 г. и с середины ноября 2020 г. по январь 2021 г.

³ MOFA (Japan Ministry of foreign affairs) Multicountry Opinion Survey. Edelman Intelligence 2019. URL: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100023100.pdf>

⁴ MOFA Multicountry Opinion Survey. Edelman Intelligence 2019 (Опрос зарубежного общественного мнения в отношении АСЕАН. Министерство иностранных дел Японии, 2019). URL: <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100023100.pdf>

⁵ Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство — крупнейшее торговое соглашение в мире заключено в ноябре 2020 г. Выделено его влияние на торговлю и инвестиционные потоки в регионе.

Н.Л. Мамаева

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ В ИЗУЧЕНИИ ИСТОРИОГРАФИИ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Аннотация. Одной из главных тем исследований Института Дальнего Востока Российской академии наук продолжает оставаться изучение истории и современных проблем российско-китайских отношений. В настоящее время на фоне обострения международной ситуации и роста агрессивных настроений в мировом сообществе в отношении России, тема стала еще более актуальной. Поэтому оценки российско-китайских отношений известными китайскими специалистами, выступившими на международном научном форуме «Восток—Россия—Запад: история и современность» вызывают особый интерес. Конференция в концентрированном виде представила характеристики и оценки китайских историков-профессионалов по ряду принципиально важных и дискуссионных проблем истории и современного состояния отношений: характеристика и поддержка партнерских, но не союзнических отношений между Россией и Китаем, как наиболее адекватных для развития российско-китайских отношений; определение сотрудничества в сфере экономики и поиска оптимальной модели экономического сотрудничества как ключевое направление, объединяющее Россию и Китай, и как вероятную перспективу развития отношений; отсутствие угрозы для Китая со стороны России; внедрение цифровизации в востоковедческие исследования и множество других, часто неожиданных проблем и направлений. Представлена также характеристика выступлений российских исследователей, общая тональность которых в целом совпадает с ки-

тайской. Как и китайская историография, они вносят свой вклад в дальнейшее развитие модели сотрудничества Китая и России.

Ключевые слова: Россия, Китай, В.С. Мясников, партнерские отношения, равноправие, сотрудничество, помощь, Цзи Чжие, Ли Цзинцзе, Ху Сяньчжан, Дин Мин, народная дипломатия, Договор 2001 г.

Автор: Мамаева Наталья Леонидовна, доктор исторических наук, руководитель Центра новейшей истории Китая и его отношений с Россией, Институт Дальнего Востока РАН, ORCID: 0000-0003-1258-9046.

E-mail: mamaeva@ifes-ras.ru.

N.L. Mamaeva

Main Directions and Trends the Historiography of Russian-Chinese Relations at the Present Stage

Abstract. The main research topic of the Institute of the Far East of the Russian Academy of Sciences continues to be the study of the history and modern problems of Russian-Chinese relations. At present, against the background of the aggravation of the international situation and the growth of aggressive moods in the world community regarding Russia, the topic has become even more relevant. Therefore, Russian-Chinese relations through the eyes of well-known Chinese experts at the international scientific forum “East—Russia—West: History and Modernity” are of particular interest. Conference in concentrated form presented characteristics and analysis made by Chinese professional historians on a number of important and controversial issues in the history and current state of relations: characteristics and support of the partnership, but not allied relations between Russia and China, as the most adequate for the development of Russian-Chinese relations; cooperation in the field of Economics and finding the optimal model of economic cooperation as a key element uniting Russia and China, and how the likely future development of the relations; the absence of a threat to China from Russia; the introduction of digitalization in Oriental studies, and many other, often unexpected problems and directions. The article also presents the characteristics of Russian researchers' speeches, the General tone of which generally coincides with the Chinese one. Like Chinese historiography, they contribute to the further development of the model of cooperation between China and Russia.

Keywords: Russia, China, V. S. Myasnikov, partnership, equality, cooperation, assistance, Ji Zhiye, Li Jingjie, Hu Xianzhang, Ding Ming, people's diplomacy, 2001 Treaty.

Author: Natalia L. Mamaeva, Dr.Sc. (History), Head of the Center for the Studies of Contemporary History of China and its Relations with Russia, Institute of Far Eastern Studies of RAS. ORCID: 0000-0003-1258-9046.

20—22 сентября 2019 года в Пекине состоялся международный научный форум «Восток—Россия—Запад: история и современность». Форум прошел в университете Цинхуа (Пекин, КНР), и был организован Китайским Обществом изучения истории китайско-российских отношений совместно с Институтом стратегического сотрудничества между Китаем и Россией при Университете Цинхуа (ИССКР). Посвященный актуальнейшей теме, он был приурочен к 70-летию установления дипломатических отношений между нашими странами. Конференция оказалась настолько содержательной, что не дожидаясь выхода в свет сборников докладов конференции, мы сочли полезным представить в историографическом ключе основные направления исследований и дискуссионные вопросы российско-китайских отношений, отраженные, прежде всего, в выступлениях китайских специалистов — исследователей данной животрепещущей темы.

В работе международной научной конференции участвовали известные в Китае и за рубежом китайские специалисты по данному направлению — Ли Цзинцзе, Син Гуанчэн, Ху Сяньчжан, Чэнь Кайкэ, Цзи Чжие, Лу Наньцюань, Ли Юнцюань — всего 61 докладчик, из них — 10 специалистов из России. По материалам конференции подготовлен фундаментальный сборник докладов (статей), который содержит переведенные тексты с русского на китайский язык и с китайского на русский язык.

Содержание конференции характеризуется широким охватом многообразных тем в рамках российско-китайских отношений. Наряду с конкретными сюжетами из истории и современного развития советско/российско-китайских отношений, значительное внимание было уделено обобщающим глобальным проблемам. Отметим также подчеркнутую в выступлениях связь с традициями, глубокий исторический охват в раскрытии темы конференции. Красной нитью проходила идея сотрудничества между Россией и Китаем. В сложной международной обстановке сегодняшнего дня, как подчеркивал Ху Сяньчжан, нужно поддерживать друг друга, трезво и своевременно решать назревающие проблемы в российско-китайских отношениях. Интересно, что в общих характеристиках российско-китайских отношений четко прозвучало выделение основных путей развития советско-китайских отношений в настоящее время и на перспективу. По вопросу сотрудничества и развития отношений между Россией и Китаем преобладала точка зрения, согласно которой главным звеном в этом процессе для Китая обозначили экономику и укрепление торгово-эконо-

мических связей с Россией, для России — политику. Обозначена также необходимость развития для Китая тенденции более активного включения в евразийское партнерство, представляющее важную составную часть внешней политики России. В целом была сформулирована здравая идея: Россия поддерживает проект один пояс — один путь, а Китай поддерживает евразийские подходы России.

О высоком значении политики — наряду с экономикой — свидетельствует как представленная в докладах статистика, так и предложенные китайской стороной темы докладов. Оргкомитетом было получено 600 статей политического характера, в том числе, о месте КВЖД в развитии российско-китайских отношений, о влиянии России, прежде всего Октябрьской революции на Китай, а Китая на Россию, о необходимости создания новой экономической зоны в КНР и др.

Имела место дискуссия о целесообразности развития российско-китайских отношений как партнерских. Именно в этом направлении развивались отношения после принятия 16 июля 2001 г. Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве, основного правового документа в развитии российско-китайских отношений. Очень интересный доклад был сделан хорошо известным российским китаеведам профессором Ли Цзинцзе. Как следовало из его аналитического доклада, из 70 лет российско-китайских отношений в течение 40 лет отношения были плохими, а в течение 30 лет — хорошими. Как подчеркнул автор, в настоящее время, характеризующееся противостоянием между США и Китаем, Китай нуждается в усилении Северо-Восточного Китая и в развитии стабильных отношений межгосударственного уровня, с одной стороны, России, с другой стороны, Северо-Восточного Китая. Как подчеркнул докладчик, Россия не просто «сидит на горе» и наблюдает за развитием отношений между США и Китаем; Россия не является равнодушным наблюдателем. Она не станет угрозой для Китая, а Китай — угрозой для России.

Китайские историки из трех этапов российско-китайских отношений — союзничества, конфронтации и партнерства — отдают предпочтение партнерству. По словам Ли Цзинцзе и Син Гуанчэна, и Россия, и Китай нуждаются в стабильности внутри государств и в отношениях друг к другу. Авторы докладов справедливо констатируют, что со стороны Китая пропала истеричность в отношениях с Россией, но если возникнет, следует опасаться углубления противоречий. Главное — Россию и Китай объединяют ключевые интересы, прежде

всего — в экономике. Поскольку в обеих странах имеют место слабости в области экономики, необходимо привлекать к участию в экономических процессах развитые страны. При этом соблюдать принцип «ненастроенности на третью страну».

Историком Лу Наньцюанем ставится принципиальный вопрос о поиске модели экономического сотрудничества Китая и России. Можно сказать, что подобной постановкой вопроса автор попал, как говорят русские, в «яблочко».

Как и большинство авторов, Лу Наньцюань наиболее адекватными современной ситуации считает не союзнические, как это было в 1950-е годы, отношения между Россией и Китаем, но партнерские, зафиксированные в правовом поле в 2001 г. Именно партнерские отношения, по его мнению, учитывают специфические факторы новой эпохи и способствуют развитию устойчивых отношений добрососедства, уменьшению партийного влияния в отношениях между странами, препятствуют развитию конфронтационных тенденций. В отношениях между странами автор делает упор на экономическом сотрудничестве. Отражая объективный подход к характеристике российско-китайских отношений на современном этапе, Лу Наньцюань обращает внимание на наличие в России опасений китайской угрозы. Син Гуанчэн, как уже упоминалось, подразделяет развитие российско-китайских отношений на три этапа: союзничества, конфронтации и партнерства новой эпохи. При этом ставит вопрос о причинах перехода от союзничества к конфронтации, считает необходимым в дальнейшем более глубоко изучать этот вопрос.

Партнерские отношения, по мнению многих китайских историков, предполагают равноправие между сторонами, что считают очень важным моментом политики развития. Признается наличие колебаний в экономических связях между странами-соседями и ставится проблема разрешения противоречий на пути усиления равноправия. Тема равноправия сторон была одной из основных на конференции. Этой теме посвящен также богатый подробностями доклад историка и журналиста Ли Юнцюаня (бывший корреспондент газеты Гуанмин жибао в Москве).

Упомянутой выше схеме — союзничество — конфронтация — партнерство — придерживается также историк Ян Шу, доклад которого был посвящен значению знания истории в развитии российско-китайских отношений. Он продемонстрировал также знакомство с советской/российской историографией, посвященной изучению

помощи СССР Китаю в годы японо-китайской войны, экономической помощи СССР Китаю в годы «десятилетия дружбы» — 1950 годы. Конфронтация СССР и Китая в конце 1950-х гг., к сожалению, представлена одномерно, исключительно с позиции виновности СССР в прекращении помощи Китаю в 1960 г. В связи с этим хотелось бы порекомендовать китайским коллегам изучить написанную в ИДВ РАН на 80 % на архивных материалах коллективную монографию (Н.Л. Мамаева, И.Н. Сотникова, А.Л. Верченко. Участие СССР в реконструкции и строительстве «156 производственных объектов в КНР в 1950-е годы» М., 2018). В этой книге авторы на конкретных материалах шаг за шагом проследили развитие конфронтационного процесса, представили достаточно объективный материал, повествующий об успехах и негативах каждой стороны в общем процессе строительства новой экономики. Как нам представляется, тема помощи СССР Китаю не получила на конференции того места, которое заслужила. В качестве примера приведем высказывание одного из авторов об огромной помощи, которую СССР оказал в 1949—1950 гг. странам Восточной Европы, в то время как грандиозная помощь СССР Китаю в построении новой экономики хотя и отмечалась, однако как бы вскользь.

Ряд статей посвящен российско-японским отношениям на их раннем этапе и их влиянию на российско-китайские отношения (Сюэ Сяньтянь, Син Янци, Сунь Цзяшэнь). Историк Дин Мин в своем докладе уделил серьезное внимание народной дипломатии, проблемы которой достаточно хорошо освещены в работах С.Л. Тихвинского и Г.В. Куликовой. Как отмечал в своем докладе Дин Мин, стремление Китая к сближению с Россией имело место и после 1950-х гг. Значительное место в сближении сторон имела культура обеих стран. Репортажи о Китае в СМИ СССР публиковались до 1949 г. и после. Ряд докладов укладывался в геополитические темы: Россия Восток — Запад, Китай — Россия — Япония, Китай — Россия — США.

Во многих выступлениях обращалось внимание на необходимость внедрения новых методов исторического исследования. В первую очередь отметим цифровизацию и использование в работах базы данных. Об этом говорил в своих выступлениях и Чэнь Кайкэ, основной доклад которого касался одной из важнейших тем, связанных с поиском новой модели развития. Речь идет о шелковом и чайном путях как возможных вариантах к повороту на новый путь экономического развития и, в частности к определению места России в этом проекте.

По мнению Чэнь Кайке, выступившего с интересным докладом «История российско-китайской чайной торговли в Кяхте: русско-китайские отношения», русско-китайские отношения необходимо рассматривать в глобальном контексте пяти направлений русско-китайских отношений: 1) шелковый путь, который в разные исторические периоды имел разную длину. При этом, по словам Чэнь Кайкэ, многие отрезки не изучались. Значительным событием было включение Киевской Руси в шелковый путь. Шелковый путь был важен для развития Киева. Он потом оказался не востребован пекинской династией. 2) Мех — двигатель русских в Сибирь. В XVII веке активизировалась торговля чаем. Этот путь закончился с появлением 3) Транссиба, 4) КВЖД. В это время Россия, наряду с другими крупными державами, осуществляла в Китае захватническую политику. Во время Второй мировой войны СССР стал важной артерией для снабжения Китая советским оружием. Представляет интерес замечание автора о том, что все пути — не прямая, а сеть. Все пути были важны для развития обеих стран. Имело место и хорошее, и плохое влияние друг на друга обеих стран. Этот исторический экскурс представляет необходимое начало в углубление проблемы шелкового и чайного путей и места России в этом проекте. Китаю, по мнению докладчика, следует усиливать помощь России в ее деятельности по проектам шелкового и чайного путей.

По мнению Фань Минфана, не надо делать акцент на негативных сторонах советского опыта. Не следует публиковать статьи об участии КНР в санкциях против Северной Кореи. По мнению автора, был не верно освещен сложный вопрос: Гоминьдан — США — Советская Россия. Другая большая тема — «русская фашистская партия» в Китае. Не следует, по мнению Фань Минфана, увлекаться тематикой, связанной с «культурной революцией». Мы должны в этом вопросе, как считает автор, придерживаться официальной линии партии. Нельзя подменять пекинскую позицию провинциальной. Следует быть точнее в терминах, разделять внутреннюю и внешнюю Монголию. Правильно передавать русские имена, географические названия. Не нужно самому играть в переводчика. Не надо упоминать тех, кого сейчас посадили. Академическая деятельность требует тщательности в мелочах и правильной политической перспективы. А Латэн, Ао Циэр, говоря о Сибирском тракте, подчеркивают, что Сибирский тракт использовался для связи России с Китаем. Описывают маршрут Сибирского тракта. Чай тоже продавался по этому пути — Чайный путь. До

появления Транссиба Россия сохранила дорожную сеть Золотой Орды.

До Лимэй посвятил свой доклад малоизвестному художнику Русской духовной миссии в Китае Легашеву. Он писал китайские пейзажи в европейской манере. Рисовал императора, который был недоволен отъездом Легашева в Пекин в поисках новой карьеры. В Китае, в основном, писал портреты чиновников, стал модным среди китайских чиновников, получал заказы. Легашев в своих произведениях отражал китайскую жизнь с целью привлечения внимания российского общества к деятельности Русской духовной миссии. Изучал Китай в различных аспектах, но в России не получил должного признания.

Отметим также некоторые направления и проблемы по теме развития российско-китайских отношений, отраженные в российской историографии периода, последовавшего после выхода в свет в 2014 г. фундаментального исследования российских историков — «Основные направления и проблемы российского китаеведения».

В докладе Н.Л. Мамаевой подчеркивается, что наиболее актуальным направлением российских исследований остается изучение российско-китайских отношений. Исключительно высокую оценку в российской историографии получили Избранные произведения академика В.С. Мясникова, основным предметом исследований которого являются установление и развитие в течение четырех столетий политических и экономических отношений между Россией и Китаем. Основное положение концепции, разработанной В.С. Мясниковым на основе тщательного изучения источников и отраженной в его многотомном издании, заключается в важном для развития российско-китайских отношений на современном этапе выводе о том, что национальные и государственные интересы России и Китая не противоречили друг другу. Исследования В.С. Мясникова снимают многие сомнения относительно пограничных вопросов между государствами, дипломатических и иных проблем.

Как справедливо отмечалось в историографических исследованиях последних лет, изучение истории КНР до периода реформ заслуживает большего внимания в историографии. Значительный прорыв в этом направлении был осуществлен историками ИДВ РАН Н.Л. Мамаевой, И.Н. Сотниковой и А.Л. Верченко, написавшими коллективную монографию «Участие СССР в реконструкции и строительстве «156 производственных объектов» в КНР в 1950-е годы». В этой коллективной монографии, базирующейся на архивных

материалах, впервые шаг за шагом прослеживается взаимодействие системы помощи СССР с конкретными крупными предприятиями из списка «156 производственных объектов» и рядом других предприятий (в целом — по 14 направлениям производства). Подобная конкретика не выявлялась ранее, преобладали общие оценки производственной помощи. Современная китайская историография также достигла высокого уровня по вопросу производственного строительства в 1950-е годы — на основе китайских источников (Дун Чжикай, У Цзян, Юань Баохуа, Шэнь Чжихуа, Чэнь Си и др.). По многим направлениям экономического подъема в 1950-е годы точки зрения историков России и Китая совпадают. Акцент на изучении конкретики выявляет единый порыв китайских и советских участников процесса реконструкции и строительства производственных объектов, направленный на усиление Китая и укрепление его национального суверенитета.

Как показано в книге, общий объем помощи СССР охватывал не только 156 объектов, но значительно превышал это число, вплоть до 700 предприятий, в их число входили 12 металлургических производств.

Впервые в историографии удалось получить подробнейшую картину планирования, проектирования объектов и поставки оборудования, безвозмездной передачи научно-технической информации, обучения китайцев внутри страны и в СССР, часто — на производственных площадках предприятий. Важно отметить, что и Мао Цзэдун, и Чжоу Эньлай, а также известные экономисты Ли Фучунь и Чэнь Юнь оценивали помощь СССР и сотрудничество между странами под углом зрения создания базы индустриализации Китая.

Некоторые доклады развивали популярную в настоящее время тему содержания и значения народной дипломатии в развитии российско-китайских отношений. Кроме доклада Дин Мина, связанного с изучением проблем на вышеназванную тему, обратим внимание на доклад А.Л. Верченко. Активно используя опубликованные, но больше — неопубликованные архивные материалы, в своем докладе — «Народная дипломатия как инструмент формирования межгосударственных отношений между СССР и КНР после окончания Второй мировой войны (Первые общества китайско-советской дружбы в Китае) — она рассматривает мало известную ранее работу первых обществ китайско-советской дружбы, которые были созданы на территории Северо-Восточного Китая сразу после изгнания комму-

нистами и активными демократическими деятелями Китая японских захватчиков. Деятельность обществ дружбы охватывала широкий спектр: знакомство населения с разными сторонами жизни СССР, разоблачение лживых измышлений противников дружбы с СССР, продвижение изучения русского языка. Общества поставили и выполнили трудную задачу — создали благоприятную атмосферу для установления нормальных межгосударственных отношений между СССР и Китаем в 1949 г. Автор справедливо отмечает значение народных контактов и их вклад в дипломатию. Доклад И.И. Абылгазиева затрагивает важнейшую для сотрудничества РФ и КНР тему укрепления стабильности в Центрально-Азиатском регионе. Значение данной темы особенно велико в условиях роста агрессивности в политике США по всему миру, с одной стороны, слабой изученности данной темы, с другой стороны. Особое внимание докладчик уделяет проблеме совпадения интересов России и Китая в этом регионе по многим направлениям: в вопросах укрепления безопасности, в экономике, в сфере предотвращения усиления влияния третьих лиц в регионе. По мнению докладчика, поддержание региональной безопасности невозможно без ускорения социально-экономического развития региона, осуществляемого, как показано в докладе, на базе сотрудничества России и Китая в районе Центральной Азии.

Актуальной теме внедрения цифровизации в востоковедческие исследования посвящено выступление И.В. Аладышкина и С.Б. Ульяновой, которые пришли к выводу, что в области цифрового востоковедения ситуация в России является неоднозначной. В цифровой составляющей отечественного востоковедения имеет место лишь формирование комплексов цифровых материалов, но не проведение цифровых исследований. Массив информации разрознен и не систематизирован. Авторы пришли к выводу о необходимости создания обобщающей системы, которая смогла бы активизировать имеющиеся ресурсы и заставила бы их работать на развитие востоковедения. Заслуживают внимания и изучения также статьи и других авторов как российских, так и китайских.

Говоря о российских ученых, отметим новизну их исследований. Так, впервые получила тщательное изучение тема — «о первых поступлениях китайских книг в Российскую Академию наук и их каталогизация в XVIII в.» (И.Ф. Попова); животрепещущая тема — «об особенностях стратегического сотрудничества России и Китая», тесно связанная с основными направлениями исследований китайских ис-

ториков, отражена в выступлении И.В. Карапетянц; авторы Б.Н. Ковалев и С.В. Кулик представили характеристики и реакцию населения, содержащиеся на страницах ленинградской прессы в связи с образованием Китайской народной республики.

Надеемся, что в этой статье нам удалось осветить ряд интересных проблем и направлений, прозвучавших на конференции. Между тем, за рамками статьи осталось немало интересных докладов, анализирующих историю и современные отношения между Россией и Китаем, нацеленных на расширение дальнейшего развития сотрудничества Китая и России.

В.Е. Петровский

О СТРАТЕГИИ СТРЕССОУСТОЙЧИВОСТИ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ

Аннотация. Опыт пандемии диктует необходимость оценки рисков в российско-китайских отношениях и разработки стратегии их стрессоустойчивости. Автор предпринял попытку показать генезис стратегии стрессоустойчивости, ее теоретические и международно-политические аспекты, а также опыт ее использования в различных странах, включая Россию и Китай, а также в рамках международных организаций и диалоговых форматов с участием наших стран.

Термин «стрессоустойчивость» изначально использовался применительно к функционированию и восстановлению экологических систем, но постепенно стал организационным принципом современной политической жизни. Концепция стрессоустойчивости все более активно используется ключевыми организациями глобального управления, а также в работе международных организаций и диалогово-консультативных форматов с участием России и Китая, таких как ШОС и БРИКС. Элементы стрессоустойчивости и стратегического планирования проявляются и в процессе сопряжения евразийской экономической интеграции в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской Инициативы Пояса и Пути (ИПП).

В последнее время стрессоустойчивость все чаще появляется как в международно-политической повестке дня, так и в контексте российско-китайских отношений. Китай и Россия могли бы совместными усилиями приступить к созданию Стратегии стрессоустойчивости российско-китайских отношений, в форме как совместной полити-

ческой декларации, так и более всеобъемлющего и детализированного документа и «дорожной карты» к нему.

Ключевые слова: Пандемия коронавируса, стрессоустойчивость, российско-китайские отношения, Европейский союз, ШОС, БРИКС, Евразийский экономический союз, Инициатива Пояса и Пути.

Автор: Петровский Владимир Евгеньевич, доктор политических наук, действительный член Академии военных наук, главный научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН. ORCID: 0000-0002-7714-1341. E-mail: petrovsk4@gmail.com

Vladimir Petrovskiy

On Resilience Strategy for the Russia-China Relations after the Pandemic

Abstract. The experience of the pandemic dictates the need to assess the risks in Russia-China relations and develop a strategy for their resilience. The author made an attempt to show the genesis of the resilience strategy, its theoretical and international political aspects, as well as the experience of its use in various countries, including Russia and China, as well as within the framework of international organizations and dialogue formats with the participation of our countries.

The term “resilience” was originally used in relation to the functioning and restoration of ecological systems, but gradually became an organizational principle of modern political life. The concept of resilience is increasingly being used by key organizations in global governance.

The concept of resilience is increasingly being used in the work of international organizations and dialogue-consultative formats with the participation of Russia and China, such as the SCO and BRICS. Elements of stress resistance and strategic planning are also manifested in the process of conjugation of the Eurasian economic integration within the Eurasian Economic Union (EAEU) and the Chinese Belt and Road Initiative (BRI).

Recently, stress resistance has increasingly appeared both in the international political agenda and in the context of Russia-China relations. China and Russia could jointly begin to create a Strategy for Stress Resilience of Russia-China Relations, in the form of both a joint political declaration and a more comprehensive and detailed document and a “road map” to it.

Keywords: Coronavirus pandemic, resilience, Russia-China Relations, European Union, SCO, BRICS, Eurasian Economic Union, Belt and Road Initiative.

Author: Chief researcher Center for research and forecasting Russian-Chinese relations, Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences of the Russian Academy of Sciences, Full Member, Academy of military sciences, Doctor of Political Science. ORCID: 0000-0002-7714-1341. E-mail: petrovsk4@gmail.com

В 2020 г. существенным фактором неопределенности как в российско-китайских связях, так и в мире в целом стала пандемия коронавируса нового типа. До сих пор неясно, как быстро человечеству удастся остановить распространение заболевания и насколько разрушительными будут его последствия. Пандемия — серьезный вызов для жизни, здоровья и благосостояния населения, а также для экономического развития многих государств. Нарушены сложившиеся производственные цепочки и цепи поставок; вынужденной перестройке подверглись устоявшиеся модели коммуникации. Пандемия показала хаотизацию международных отношений, она подчеркнула ряд системных проблем, включая низкую эффективность международных организаций и хрупкость региональных балансов.

Хотя в контексте распространения COVID-19 РФ и КНР продемонстрировали высокий уровень взаимного доверия, эпидемия создает риски и для двустороннего партнерства. Полностью остановлены гуманитарные форматы взаимодействия и общественные обмены, тормозится реализация совместных инициатив, в условиях глобальной рецессии ожидается спад товарооборота и инвестиций.

В новых условиях обостряются и традиционные проблемы в российско-китайских отношениях, над решением которых две страны работают годами: недостаток взаимного понимания и доверия между двумя народами, неразвитость инфраструктуры взаимодействия на всех уровнях и иные факторы.

Сегодня Россия и Китай должны приложить дополнительные усилия для того, чтобы не потерять динамику сотрудничества в постпандемическом мире. Необходимо развивать новые форматы и сферы кооперации, в первую очередь связанные с инновационно-технологическим сектором. Следует внимательнее анализировать все трудности, с которыми сталкиваются стороны во взаимодействии, чтобы предупредить их долгосрочные негативные последствия [6].

Опыт пандемии диктует необходимость оценки рисков в российско-китайских отношениях и разработки стратегии их стрессоустойчивости. Автор предпримет попытку показать генезис стратегии

стрессоустойчивости, ее теоретические и международно-политические аспекты, а также опыт ее использования в различных странах, включая Россию и Китай, а также в рамках международных организаций и диалогово-консультативных форматов с участием наших стран.

Теоретические и международно-политические аспекты стратегии стрессоустойчивости

Категория «стрессоустойчивость» изначально использовалась применительно к функционированию и восстановлению экологических систем, но, как показали российские эксперты, постепенно стала отражать стремление к новому подходу к кризисному урегулированию через активизацию внутренних ресурсов в условиях финансовых коллапсов и социально-политических конфликтов [3].

Стрессоустойчивость — организационный принцип современной политической жизни. Никакие катастрофы уже не могут обозначаться как «Божье провидение»; их возникновение, масштаб и последствия лишь демонстрируют качество управления обществом. Таким образом, концепция стрессоустойчивости востребована в рамках политических наук именно как принцип управления. Основой исследований выступает неолиберализм.

В последние годы концепция стрессоустойчивости все более активно используется ключевыми организациями глобального управления. В первую очередь речь идет об организациях ООН, интегрировавших стрессоустойчивость в категориальный аппарат политики развития и предотвращения последствий стихийных бедствий. В «Целях устойчивого развития до 2027 г.» это понятие упоминается в двух положениях из семнадцати. Социально-экономическую и макрофинансовую составляющие стрессоустойчивости изучают эксперты Всемирного банка и МВФ. Как прикладной инструмент стрессоустойчивость активно разрабатывается в Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

Популярность концепции стрессоустойчивости в повестке глобального управления объясняют два обстоятельства.

Во-первых, категория «стрессоустойчивость» давно используется в ведущих странах Запада (США, Великобритании, Франции) в сферах безопасности и противодействия чрезвычайным ситуациям. Именно через взаимодействие национальных экспертов и бюрокра-

тов с секретариатами системы ООН и ОЭСР стрессоустойчивость как категория, доказавшая свою прикладную ценность на национальном уровне, проникла в дискурс глобального управления.

Во-вторых, взаимосвязанные внутренние кризисы и внешние вызовы потребовали от международных доноров расширения спектра традиционных механизмов глобального управления, переосмысления границ систем и более эффективного расходования ограниченных финансовых ресурсов.

Еще один пример важности понимания категории «стрессоустойчивость» дает Северо-атлантический альянс (НАТО), где проникновение стрессоустойчивости в повестку происходило в условиях украинского кризиса и резкого ухудшения отношений России с США и ЕС. В результате стрессоустойчивость была подана в контексте противодействия угрозам безопасности, исходящим от России. Упрочению концепции содействовала опасность международного терроризма. В итоге понятие «стрессоустойчивость» вошло в систему стратегического планирования НАТО.

В рамках Европейского союза категория стрессоустойчивости приобрела концептуальное измерение и получила нормативное наполнение. В «Глобальной стратегии Европейского Союза» (2016 г.) термин «стрессоустойчивость» повторяется около 40 раз и определяется как «способность государств и обществ реформироваться, сопротивляясь внешним и внутренним кризисам и восстанавливаясь после них» [4. С. 12—13].

Официальные и академические круги в России пока используют понятие стрессоустойчивости редко и без должного осмысления. В этой связи российские эксперты предлагают:

- принять единый и последовательный перевод термина «resilience» для обозначения соответствующих концепций и дискурсов.
- Включить категорию «стрессоустойчивость» в различные нормативные акты, поскольку соответствующие практики уже сложились в России.
- Взять на вооружение концепции стрессоустойчивости, используемые в современных дебатах по глобальному управлению, что позволит качественнее участвовать в обсуждении международных проблем.
- Обращаться к концепции стрессоустойчивости при выстраивании отношений с партнерами, для которых она стала базовой.

Особо важным это представляется для диалога с Евросоюзом, в дискурсе которого стрессоустойчивость приобрела нормативный характер.

- Учесть опыт зарубежных стран по повышению стрессоустойчивости. Это расширит спектр работы с угрозами, позволит отстаивать включение России в регулирование сфер взаимозависимости.
- Выстраивать взаимодействие с постсоветскими странами, исходя из того, что их экономическая стрессоустойчивость обеспечивается Россией.
- Обращаться к концепции стрессоустойчивости при необходимости обосновать свою внешнюю политику. Россия должна уметь говорить на том же языке, что и другие крупные державы, а также использовать соответствующий инструментарий.
- Использовать стрессоустойчивость как новую норму, наполнять ее оригинальным содержанием для легитимации собственной деятельности, а также для повышения своей внешней привлекательности [4. С. 6—7].

Отнюдь не следует считать, что концепция стрессоустойчивости является лишь «западным изобретением». Она используется и другими странами. В частности, понятие стрессоустойчивости давно присутствует в стратегии и политике АСЕАН: первое упоминание можно обнаружить уже в учредительном Договоре о дружбе и сотрудничестве в Юго-Восточной Азии, где понятия «национальная» и «региональная» стрессоустойчивость употребляются в контексте невмешательства во внутренние дела государств региона, продвижения ими регионального сотрудничества, основанного на взаимном уважении, самодостаточности и солидарности. С самого начала в АСЕАН закладывается традиция понимания укрепления стрессоустойчивости как совокупности действий, предпринимаемых на правительственном и межправительственном уровнях системы.

Особенно важным является опыт использования концепции стрессоустойчивости в Китае. При этом выдвигаются и обосновываются два основных тезиса.

Во-первых, стрессоустойчивость осмысливается как источник экономического роста Китая. Официальные публикации, констатируя наличие у экономики КНР стрессоустойчивости, указывают на ее ресурсы, отмечая индустриализацию, внедрение информационных технологий, рост потребления, верность политике реформ и открытости,

а также масштабные инфраструктурные проекты, проводимые Китаем. Обращение к категории «стрессоустойчивость» подчеркивает правильность экономической модели КНР и ее текущего пути экономического и социально-политического развития, определяемого Коммунистической партией Китая (КПК).

Во-вторых, Китай, будучи крупнейшей страной-экспортером в мире, заинтересован в нормальном функционировании глобальной системы свободной торговли и обращает внимание на свой вклад в обеспечение стрессоустойчивого роста мировой экономики через противодействие протекционизму. В этом контексте стрессоустойчивость обосновывается в категориях безопасности и угроз.

Так, по поводу нынешнего торгового конфликта с США отмечается, что «высокострессоустойчивая экономика» служит гарантией того, что «никакой внешний фактор не сможет сдержать развитие Китая». Такая интерпретация стрессоустойчивости служит инструментализации успеха экономической модели Китая как ресурса внешней политики, а также позиционированию КНР в качестве сильной державы в мировой экономической системе [4. С. 32].

Концепции стрессоустойчивости в работе международных организаций с участием России и Китая

Концепция стрессоустойчивости все более активно используется в работе международных организаций и диалогово-консультативных форматов с участием России и Китая, таких как ШОС и БРИКС.

Анализ итоговых документов онлайн-саммита ШОС 2020 г., таких как Московская декларация и Заявление глав государств о совместном противодействии новой коронавирусной инфекции, а также выступления на саммите Председателя Си Цзиньпина, показывают, что коронавирус становится для стран — членов ШОС наиболее серьезной нетрадиционной (невоенной) угрозой безопасности в настоящее время.

Предложения Председателя Си Цзиньпина о разработке плана восстановления экономики стран — членов ШОС после пандемии отражены в принятом на Московском саммите ШОС «Решении Совета глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества об утверждении Плана действий на 2021—2025 годы по реализа-

ции Стратегии развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года».

Это свидетельствует о том, что стратегическое планирование, в том числе по преодолению последствий пандемии коронавируса, становится одним из наиболее важных приоритетов в работе ШОС. В этом смысле следует отметить «Решение Совета глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества о Комплексном плане совместных мер государств — членов Шанхайской организации сотрудничества по противодействию угрозам эпидемий на пространстве региона» и «Решение Совета глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества о подписании Меморандума о взаимопонимании между Секретариатом Шанхайской организации сотрудничества и Всемирной организацией здравоохранения».

Основой стратегического планирования в рамках ШОС также может служить опубликованный в июле 2020 г. «Обзор передовых мер, предпринимаемых государствами — членами ШОС по противодействию распространения COVID-19», в котором в сжатой форме представлены меры, предпринимаемые государствами — членами ШОС, в соответствии со следующими разделами:

- обеспечение координации и планирования действий на страновом уровне;
- информирование населения о рисках;
- обеспечение надзора, организация групп быстрого реагирования (ГБР) и расследование случаев заражения COVID-19;
- контроль в пунктах въезда в страну;
- организация работы национальных лабораторий;
- предотвращение инфицирования медицинских работников и неинфицированных граждан;
- организация медицинской помощи пациентам с COVID-19;
- логистическая поддержка оперативных мер.

Московский онлайн-саммит БРИКС в ноябре 2020 г. показал, что объединение выдержало испытание пандемией коронавируса и показало свою жизнеспособность. БРИКС продолжает движение к своей главной цели — укреплению многосторонних подходов в международных отношениях и построению более справедливого экономического порядка.

Главной темой для обсуждения на полях саммита стали меры противодействия пандемии коронавируса в санитарно-эпидемиологическом смысле и в плане восстановления экономики. На Москов-

ском саммите был принят целый пакет документов, включая Московскую декларацию, Антитеррористическую стратегию БРИКС и Стратегию экономического партнерства БРИКС до 2025 года, куда вошли предложения, нацеленные на постэпидемическое восстановление экономики.

Стрессоустойчивость и стратегическое планирование в контексте сопряжения Евразийской интеграции и Инициативы Пояса и Пути

Элементы стрессоустойчивости и стратегического планирования все более активно проявляются и в процессе сопряжения евразийской экономической интеграции в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской Инициативы Пояса и Пути (ИПП). Этот процесс в настоящее время нуждается в дополнительной динамике и более комплексном осмыслении. В частности, в России до сих пор не сняты внутривнутриполитические опасения по поводу ИПП, что негативно влияет на динамику процесса сопряжения. Отсутствие инициативных предложений со стороны российских профильных ведомств порождает у китайской стороны впечатление, что их российские партнеры готовы к сопряжению лишь «на словах».

После того, как в мае 2015 г. было подписано «Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути», начались переговоры с КНР по заключению соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве. В 2018 г. Соглашение было подписано и вступило в силу.

В документе, подписанном Президентом РФ В.В. Путиным и Председателем КНР Си Цзиньпином в июне 2019 г., отмечено, что ИПП и российская идея Большого Евразийского партнерства (БЕП) могут развиваться параллельно и скоординировано, они будут способствовать развитию региональных объединений, двусторонним и многосторонним интеграционным процессам в Евразии и АТР. Это означает, что Россия не просто присоединяется к китайской инициативе, а наши страны совместно и параллельно реализуют стратегии ИПП и БЕП.

В контексте вышесказанного было бы целесообразно, в развитие «Совместного заявления РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению

строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути», ускорить разработку Дорожной карты сопряжения, которая сняла бы остающиеся неопределенности и обозначила основные цели, задачи и этапы сопряжения. Наряду с подробным техническим документом можно было бы представить также проект короткого совместного заявления, которое могло бы быть принято лидерами наших стран.

Для формирования всеобъемлющей и полноценной Дорожной карты сопряжения необходимо четко сформулировать его конечную цель, в частности создание зоны свободной торговли (ЗСТ) между ЕАЭС и Китаем. В Договоре о Евразийском экономическом союзе говорится о возможности создания «режима свободной торговли товарами в понимании ГАТТ 1994 в торговле с третьей стороной на основании международного договора Союза с такой третьей стороной с учетом положений статьи 102 настоящего Договора. Международный договор Союза с третьей стороной, устанавливающий режим свободной торговли, может включать иные положения, связанные с внешнеторговой деятельностью» [2].

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) имеет все возможности для превращения в основную площадку сопряжения ЭПШП и ЕАЭС, поскольку географическое пространство ШОС охватывает все страны — члены ЕАЭС, которые являются важными экономическими субъектами, расположенными вдоль ЭПШП.

В этой связи следует отметить «Решение Совета глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества о подписании Меморандума о взаимопонимании между Секретариатом Шанхайской организации сотрудничества и Евразийской экономической комиссией», а также следующие предложения Председателя КНР Си Цзиньпина:

- сопряжение инициативы «Один пояс, один путь» с национальными стратегиями развития и региональными интеграционными процессами, включая ЕАЭС;
- наращивание инфраструктурной взаимосвязанности, углубление интеграции производственных, поставочных и стоимостных цепочек;
- обеспечение свободного регионального экономического кругооборота;
- восстановление производства и деловой активности путем формирования «экспресс-коридоров» для взаимных поездок и «зеленых коридоров» для грузоперевозок;

- улучшение бизнес-климата и увеличение масштаба взаимных инвестиций.

* * *

В последнее время стрессоустойчивость все чаще появляется как в международно-политической повестке дня, так и в контексте российско-китайских отношений. Так, в своей речи на Давосском форуме в январе 2021 г. Председатель Си Цзиньпин говорил о необходимости оказания международной помощи менее стрессоустойчивым перед эпидемией коронавируса государствам и регионам [5].

На пресс-конференции министров иностранных дел КНР и РФ в Гуйлине в марте 2021 г. говорилось о такой мере стрессоустойчивости, как защита российско-китайских торгово-экономических и инвестиционно-финансовых отношений от неблагоприятного воздействия извне [1].

Таким образом, в свете вышеупомянутых документов, направлений и элементов стратегического планирования, а также изучения международного использования концепции стрессоустойчивости Китая и Россия могли бы совместными усилиями приступить к созданию Стратегии стрессоустойчивости российско-китайских отношений в форме как совместной политической декларации, так и более всеобъемлющего и детализированного документа и «дорожной карты» к нему.

Библиографический список

1. Выступление и ответы на вопросы СМИ Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова в ходе совместной пресс-конференции с Министром иностранных дел КНР Ван И. Гуйлинь, 23 марта 2021 года. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/4647898
2. Договор о Евразийском экономическом союзе. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/9fa1f4a7aeac9e996f0cd388105974c1b849933a/
3. Павлова Е.Б., Гудалов Н.Н., Коцур Г.В. Стрессоустойчивость: новое слово в международных отношениях или вариация на неолиберальную тему? // Вестник Московского университета. Сер. 25: Международные отношения и мировая политика. 2017. № 2. С. 180.
4. Концепция стрессоустойчивости (resilience): рекомендации для России в контексте взаимодействия с Европейским союзом: рабочая тетрадь 55/2019 /

[Т. Романова, Е. Павлова, Е. Трещенков, Н. Гудалов, Д. Тулупов, Ю. Колотаев, Г. Коцур, С. Мазаник, А. Малова]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2019. С. 12—13.

5. Полный текст специальной речи председателя КНР Си Цзиньпина во время Диалога «Давосская повестка дня» ВЭФ. URL: http://russian.news.cn/2021-01/26/c_139697958.htm

6. Российско-китайский диалог: модель 2020: доклад № 58/2020 / С. Г. Лузянин (рук.) и др.; Х. Чжао (рук.) и др.; Российский совет по международным делам (РСМД). М.: НП РСМД, 2020. С. 9—10.

С.Л. Сазонов

КАК ПАНДЕМИЯ ПАРАЛИЗОВАЛА ГЛОБАЛЬНУЮ ЦЕПОЧКУ МОРСКИХ ПОСТАВОК

Аннотация. Вводимые всеми странами карантинные ограничения в начале 2020 г. привели к общему снижению мирового потребительского спроса, парализовавшего мировую торговлю. Международные судоходные компании были вынуждены отменить большинство рейсов, что привело к снижению объема морских транзитных перевозок в мире и замедлению движения контейнеров по всей цепочке глобальных поставок. В условиях низкого спроса Китай сократил выпуск новых контейнеров, и все вышеперечисленные факторы обусловили рост фрахтовых ставок на маршрутах из Азии в Европу и Северную Америку по спотовым заказам. Во 2-м полугодии 2020 г., когда спрос на производимые в Азии товары начал восстанавливаться, конкуренция за контейнеры среди грузоотправителей выросла, что привело к еще большему росту стоимости фрахта. Восстановление во второй половине 2021 г. мировой экономики и переход к активному устойчивому росту ведущих стран, в первую очередь Китая, США и стран Евросоюза, будет способствовать быстрейшему оздоровлению международного контейнерного оборота, оптимизации и возврату к нормальному ритму глобальных цепочек поставок и, как следствие, бурному развитию мировой внешней торговли.

Ключевые слова: Китай, пандемия, контейнеры, ставки фрахта, транзит, глобальные цепочки поставок, мировая экономика, евразийские континентальные железнодорожные перевозки.

Автор: Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая, Институт Дальнего Востока РАН. ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru.

Sazonov S.L.

How the pandemic has paralyzed the global maritime supply chain

Abstract. The quarantine restrictions imposed by all countries at the beginning of 2020 led to a general decline in global consumer demand, which paralyzed world trade. International shipping companies had to cancel most of their flights, which led to a decrease in the volume of sea transit traffic in the world and a slowdown in the movement of containers throughout the global supply chain. In the face of low demand, China reduced the production of new containers and all of the above factors led to an increase in freight rates on routes from Asia to Europe and North America on spot orders. In the second half of 2020, as demand for goods produced in Asia began to recover, competition for containers among shippers increased, which led to an even greater increase in freight costs. The 2021 second half global economy's recovery and the transition to sustainable growth of the leading countries, primarily China, the United States and the European Union, will contribute to the rapid recovery of international container turnover, optimization and return to the normal rhythm of global supply chains and, as a result, the rapid development of global foreign trade.

Keywords: China, pandemic, containers, freight rates, transit, global supply chains, world economy, Eurasian continental rail transport.

Author: Sergey L. SAZONOV, Ph.D. (Economics), Leading Research Fellow Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences. ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru

Не секрет, что экономическая мощь Китая создавалась в основном за счет резкого роста внешнеторгового оборота, который обеспечивался бурным ростом экспортных грузовых морских перевозок из восточных портов страны в различные регионы мира (около 90 % объема внешнеторгового оборота по маршруту страны АТР—Европа обеспечивается морским транспортом), что неизбежно приводило к росту напряженности их перевалочной способности¹.

Семь из 10 крупнейших портов мира по объему перевалки грузов и контейнеров находятся в Китае и, согласно данным Государственного статистического управления КНР, в 2020 г. грузооборот крупнейших портов Китая составил 14,55 млрд т (включая объем перевалки внешнеторговых грузов в объеме 4,5 млрд т.), объем контейнерооборота превысил 260 млн контейнеров (около 32 % объема мирового контейнерооборота или более 750 тыс. ед. в день).² Для того, чтобы доказать тот факт, что морские порты восточных провинций КНР работают на пределе своих возможностей, следует, к примеру, отметить, что грузооборот всех морских портов России за 2020 г. составил

820,77 млн т. [объем перевалки грузов в портах Дальневосточного бассейна — 223,19 млн т (всего 2 % российских внешнеторговых грузов перевозится отечественными судами)³, а объем обработки грузов в 2020 г. крупнейшего грузового порта мира Нинбо-Чжоушань составил 1,17 млрд т, заняв 1-е место в мире 12-й год подряд. Годовой объем перевалки контейнеров морским и железнодорожным транспортом порта также вырос на 24,2 %, превысив 1 млн ед., 19 железнодорожных маршрутов соединяли порт с 15 провинциями КНР]⁴. Оборот контейнеров российских портов чуть перевалил за показатель в 5,3 млн ед., а объем обработки контейнеров в 2020 г. крупнейшего порта мира по показателю контейнерооборота Шанхая превысил 43,5 млн ед. — по этому показателю порт является лидером в мире 11-й год подряд. Даже месячные показатели объема портовой работы в Китае значительно превышают аналогичные годовые показатели портов РФ: по данным Министерства транспорта КНР, в январе 2021 г. объем грузооборота в китайских портах составил 1,29 млрд т (РФ — 820,77 млн т, ДФО — 223,19 млн т), а объем перевалки контейнеров в портах Китая равнялся 23,77 млн ед. (РФ — 5,3 млн ед.) Крупные китайские порты сообщили о положительных результатах работы в период 2020 г., что свидетельствует о быстром оживлении экономической активности в стране, которое было обусловлено восстановлением производства и внутреннего спроса: объем перевалки контейнеров в порту Нинбо-Чжоушань (пров. Чжэцзян) увеличился на 3,9 % — было обработано 28,72 млн стандартных контейнеров (по этому показателю порт занимает 3-е место в мире), грузооборот порта залива Бейбу в Гуанси-Чжуанском автономном районе в 2020 г. вырос на 14,93 % по сравнению с 2019 г., а контейнерооборот составил 5,38 млн TEU (эквивалент стандартного контейнера), что на 29,8 % больше, чем в 2019 г.⁵

Разразившаяся пандемия COVID-19 превратила прошедший 2020 г. в серьезное испытание для глобальной экономики, а введенные карантинные ограничения во всех странах негативно сказались как на мировой внешнеэкономической деятельности, так и на международных грузовых морских перевозках, обеспечивающих 80 % всего объема мировой товарной торговли⁶. По данным мирового лидера в сфере морских контейнерных перевозок с долей рынка около 17 % компании A.P. Moller-Maersk, объем контейнерооборота по важнейшим международным транзитным маршрутам между Азией, США и Европой сократился на 10 % (причем такой спад впервые наблюдался

с 2009 г.), в то же время как объемы транзита по железной дороге, напротив, выросли на 25 %⁷. Распространение эпидемии коронавируса, парализовавшей мировую торговлю, спровоцировало профицит парка порожних контейнеров и повлияло на стоимость их морской перевозки (фрахта) в сторону значительного увеличения — в первой половине 2020 г. десятки тысяч порожних контейнеров в США и странах Европы остались невостребованными и скопились в портах, а во 2-м полугодии 2020 г., по мере выхода большинства стран из карантина, восстановления отложенного мирового спроса на производимые в Азии (в первую очередь в Китае) товары, возобновились морские грузовые потоки из Китая в США, государства Евросоюза и другие страны (при практическом отсутствии обратного мирового потока экспортных товаров в КНР⁸), развернулась конкуренция за контейнеры среди грузоотправителей, что спровоцировало резкий рост как себестоимости самих контейнеров, так и фрахта. Морские линии (перевозчики) и инфраструктура портов оказались не готовы к резкому росту объемов транзитной транспортировки, вследствие чего и возникли острая нехватка контейнеров, а также общий недостаток грузовых судов, перенос и задержки в расписании следования контейнеровозов и балкерных судов, которые нанесли серьезный удар по глобальным цепочкам поставок, в силу чего контейнеры на основных грузовых линиях были забронированы за 15—20 дней до даты отправки, а многие операторы стали приостанавливать прием заявок либо закрывали бронирование (*stop booking*) на морские отправки экспортных грузов⁹. По данным Китайской ассоциации портов и гаваней (КАПГ), контейнерооборот 8 основных портов Китая в октябре 2020 г. вырос на 5,1 %, объем экспорта Китая — на 7,6 % и равнялся 1,62 трлн юаней (245,87 млрд долл.), а объем импорта составил 1,22 трлн юаней, увеличившись всего на 0,9 %¹⁰. По словам китайских экспертов, «однобокая» торговля означает, что многие контейнеры отправляются в страны Европы и США, и лишь малая часть возвращается вовремя, создавая дефицит контейнеров в Китае — многие контейнеры направляются за границу, заполненные экспортными грузами, но гораздо меньше из них возвращаются обратно, потому что им нечего или почти нечего перевозить»¹¹. Международные аналитики отмечают, что нехватка контейнеров вызвана как компаниями, которым принадлежат контейнеры, так и морскими перевозчиками, которые их отправляют¹². В немалой степени дефицит контейнеров был вызван снижением объемов стивидорной и логистиче-

ской работы зарубежных портов, когда количество рабочих в портах Европы и США после эпидемии значительно уменьшилось — например, количество грузчиков в порту Лос-Анджелеса сократилось почти на 50 %, что существенно повлияло на эффективность работы порта. Только в январе 2021 г. около 300 тыс. 20-футовых контейнеров ожидали выгрузки с судов в портах США, а в феврале также ситуация оставалась тяжелой — контейнеры скопились в нескольких портах на Западном побережье США. Эксперты Китайской федерации логистики и закупок (КФЛЗ) отмечали, что «в то время как обычно разгрузка контейнеровоза в портах США занимала 24 часа, то сейчас это занимает от 3 до 5 дней или даже больше, что приводит к нарушению цепочки поставок и торговли. Когда загруженность портов в США привела к нехватке контейнеров и сбоям в торговле, некоторые американские СМИ вместо того, чтобы искать собственные недостатки¹³, обвинили строгие меры Китая в отношении контроля над эпидемией в том, что они вызывают задержки в некоторых портах в Китае и глобальную нехватку контейнеров»¹⁴. Некоторые зарубежные СМИ сообщали, что скопление контейнеров в морских портах Китая, создающее «эффект домино», явилось следствием ужесточения правил фитосанитарного контроля Китая при проверке иностранных продуктов питания на присутствие вируса COVID-19, что негативно сказалось на глобальных цепочках поставок, однако эксперты КФЛЗ заявили, что хотя более строгие проверки замороженных продуктов могут вызвать некоторые задержки¹⁵, однако главная причина, по их мнению, — совокупность глобальных факторов, включая плохое обращение с вирусом и отсутствие проверок за границей¹⁶. По словам представителей отрасли, для решения этой проблемы требуются усилия портов по всему миру, в том числе улучшенные проверки грузов. По словам местных органов здравоохранения, вспышка заболевания COVID-19 в Даляне (пров. Ляонин) 7 января 2021 г., в результате которой был выявлен 51 подтвержденный случай COVID-19 и 31 бессимптомный носитель, произошла в результате инфицирования среди докеров, разгружающих зараженные грузы в рамках холодной цепи. 10 января 2021 г. мэрия г. Шицзячжуан (пров. Хэбэй) объявила о приостановке импорта фруктов и удалении продуктов с полок после обнаружения коронавируса на партии импортированной вишни на оптовом рынке. Помимо импортной вишни, было обнаружено больше импортных пищевых продуктов, в том числе камчатского краба, свинины и мороженого, с вирусом, присутствующим на внешней

упаковке. Согласно отчету Главного таможенного управления (ГТУ) КНР, по состоянию на 13 января 2021 г. национальная таможня отобрала пробы на вирус у около 1,3 млн импортных товаров и обнаружила 47 положительных результатов. По словам представителей таможни, чтобы снизить риски завезенных случаев заболевания, отбор образцов нуклеиновой кислоты COVID-19 проводился на пищевых продуктах в рамках холодной цепи, особенно в импортируемых морепродуктах¹⁷. Эксперты Китайской ассоциации контейнерной промышленности (КАКП) отмечали, что «ограничения в работе портовых служб, вызванные пандемией COVID-19 и меньшим количеством грузчиков в портах, привели к тому, что на разворот судов в портах требовалось на 20 % больше времени, возникли проблемы с наличием порожних контейнеров, поскольку они не возвращались в Азию»¹⁸. Порт Янтянь в Шэньчжэне (пров. Гуандун), который обрабатывает треть внешнеторговых перевозок провинции и четверть объема экспорта Китая в США, в начале 2021 г. стал испытывать трудности из-за медленной работы иностранных портов в условиях пандемии COVID-19 и более ранней отгрузки больших партий экспортных товаров заводами региона дельты реки Чжусян в преддверии праздника Весны, что приводило к увеличению объемов накопленных запасов товаров в порту, плотность которых достигла своих пределов, а грузовые автомобили выстраивались в очередь для входа в порт для завоза экспортной продукции, на что требовалось почти 10 часов¹⁹. В феврале 2020 г. руководство терминала Yantian International Container Terminals объявило о планах приостановить экспорт товаров, и та же схожая проблема возникла в порту Далянь: грузы накапливались и не было возможности их экспортировать²⁰.

В условиях благоприятной экономической ситуации при морских перевозках доля стоимости контейнера и ставки фрахта в себестоимости экспортируемой продукции не слишком велика и варьируется в пределах 10—12 %, а в себестоимости высокотехнологичных товарах с высокой добавленной стоимостью (как правило, небольших по размерам и объемам — электроники и ее компонентов: компьютерные мониторы, планшеты, телефоны, видеокарты, различные носители памяти и пр.) и вовсе незначительна — около 4—5 %, а значит, что даже небольшой рост цены этой категории экспортируемых товаров и фрахта обычно практически незаметен. Согласно отчету Китайской ассоциации бытовой электротехники (КАБЭТ), в 2020 г. объем экспорта составил 83,7 млрд долл., увеличившись по сравнению с 2019 г.

на 18 %, что стало самым большим ростом за почти 10 лет (отчасти, из-за спада производства этой техники за рубежом вследствие пандемии COVID-19)²¹. Однако, согласно отчету Шанхайской судоходной биржи (SCFI), Шанхайский (экспортный) индекс контейнерных грузовых перевозок, отслеживающий спотовые и договорные фрахтовые ставки из основных китайских контейнерных портов по 12 маршрутам доставки по всему миру на основе отчетности 25 ведущих международных морских перевозчиков)²² в конце января 2021 г. закрылся на уровне 2861,69 и был почти втрое больше, чем годом ранее, что указывает на резкий рост стоимости фрахта, спотовых ставок, увеличение дисбаланса объемов экспорта и импорта²³ и возникновение массовых сбоев в перемещении контейнеров из-за последствий вспышки эпидемии COVID-19²⁴. В сентябре 2020 г. стоимость фрахта стандартного 20-футового контейнера выросла до 2,3 тыс. долл., что примерно на 20 % больше, чем в конце июня 2020 г., и на 60 % выше, чем в октябре 2019 г.²⁵ В ноябре 2020 г. портовые власти Ляньюньгана (пров. Цзянсу) отмечали, что COVID-19 привел к «спячке мировой контейнерной торговли» в течение большей части 2020 г., однако осенью с оживлением торговли спрос на контейнеры стал возрастать, и трейдеры в Китае спешили наращивать экспорт товаров, которые накапливались после вспышки эпидемии коронавируса. При этом ставки на морские перевозки продолжали расти, поскольку экспортеры боролись за контейнеры и суда для их транспортировки²⁶. С сентября внутренние ставки фрахта выросли вдвое до 4 тыс. юаней (607 долл.) за стандартный контейнер, а на зарубежных маршрутах ситуация еще хуже — больше всего пострадали дальние маршруты в США и Европу — например, ставка фрахта 20-футового контейнера, направляющегося на Западное побережье США, составлял 3,35 тыс. долл., а 40-футового — 4,65 тыс. долл., что вдвое больше, чем 2 месяца назад. Сегодня контейнеры не будут доступны до декабря 2020 г., и мы не знаем, какими будут ставки тогда, а учитывая текущую ситуацию, они, вероятно, будут еще выше»²⁷. По данным экспертов КАКП, стоимость транспортировки товаров из Азии в Европу, на которую дополнительное давление оказала блокировка судов в Суэцком канале, в марте 2021 г. стали больше почти в 5 раз по сравнению с началом 2020 г.²⁸

Справка: На протяжении всей истории Суэцкий канал играл важнейшую роль в глобальных морских перевозках, поскольку он обеспечивает около 30 % мирового объема транзита контейнеров (Константинопольская конвенция от 1888 г. гарантирует право свободного

прохода всех судов через канал как во время войны, так и мира)²⁹. Около 95 % объема китайского внешнеторгового оборота осуществляется морским транспортом (более 60 % китайских товаров отправляются в страны Европы и Африки через Суэцкий канал (длина составляет 193 км, ширина — до 250 м, глубина — до 20 м)³⁰, а 90 % регулярных морских линий из КНР в ЕС пересекают канал)³¹. По данным Управления Суэцкого канала и регистра Ллойда, в 2020 г. через канал прошло 18 829 судов (в среднем 51,5 судна в день), которые перевезли около 1,17 млрд т грузов (10 % мировых морских грузоперевозок и 30 % мирового объема транзита контейнеров), было обеспечено 11 % мировых морских перевозок нефти (1,9 млн баррелей нефти ежедневно) и 8 % перевозок сжиженного природного газа, причем на китайские суда приходится 10 % объема судоходства по Суэцкому каналу³². Остановка движения по Суэцкому каналу 23 марта 2021 г. их-за затора от севшего на мель контейнеровоза Ever Given с 24 тыс. контейнерами³³ (отправился 22 февраля 2021 г. из порта Гаосюн (Тайвань) в Роттердам, куда он должен был прибыть 1 апреля 2021 г., сделав остановки в китайских портах Циндао, Нинбо и Шанхай) отразилась на транзите нефтепродуктов (убытки в основном понесли ближневосточные экспортеры углеводородов — Кувейт, ОАЭ, Катар и Саудовская Аравия) и на перевозке контейнеров. Однако, по словам Линь Голуна, директора Центра логистических исследований Шанхайского морского университета, при изменении маршрута транспортировки контейнеровозам придется пройти дополнительных 840 морских миль, а эксперты в области логистики порта Нинбо отметили, что «обход южной оконечности Африки не потребует значительных дополнительных средств, поскольку стоимость дополнительного объема топлива соизмерима плате за проход, взимаемая властями Суэцкого канала»³⁴. Тем не менее, большинство китайских судов (всего 422 ед., из них 77 контейнеровозов совокупной вместимостью 878 тыс. контейнеров)³⁵, которые уже вошли в навигационную зону канала, представляющего собой длинный узкий водный путь, не повернули назад, чтобы выбрать другой маршрут, хотя подавляющая часть (в основном контейнеровозы и балкеры с зерном) перенаправили свои корабли вокруг мыса Доброй Надежды, что задержало доставку как минимум на 10 дней. Например, крупнейший мировой морской перевозчик A. P. Moller-Maersk Group, перенаправил 15 контейнеровозов (из 32 застрявших в пробке), посчитав время плавания вокруг южной оконечности Африки равным по времени задержки от

очереди и пересечения Суэцкого канала. Четвёртый в мире морской контейнерный перевозчик французская компания CMA CGM Group отправила по южному маршруту 2 судна (из 20 застрявших), тайваньская Evergreen Marine Corporation также перенаправила свой крупнейший танкер — Ever Greet³⁶. Китайские эксперты отмечали, что блокировка канала обошлась мировой экономике примерно в 10—12 млрд долл. (ежедневные операционные расходы, понесенные в ходе задержки судов, для контейнеровоза равнялись 3,3 млн долл., для танкера — более 500 тыс. долл.), а 29 марта 2021 г. контейнеровоз Ever Given сняли с мели и по Суэцкому каналу началась навигация³⁷, и, по мнению Линь Голуна, «может пройти около недели, прежде чем оживленный водный путь вернется в нормальное русло»³⁸, что, впрочем, и произошло.

Высокие ставки фрахта подогревались китайскими компаниями-экспортерами товаров (вследствие значительного недостатка порожних контейнеров либо в силу того, что, прогнозируя период снижения деловой активности в мире и желая сохранить высокую маржинальность перевозок, морские линии сняли некоторое количество судов-контейнеровозов с маршрутов, чтобы не совершать порожние либо недогруженные контейнерные перевозки) и китайскими компаниями-импортерами сырья, вследствие ограниченного количества судов для перевозки навалочных грузов из-за возникшего ранее отказа некоторых судовладельцев от выхода в море в силу недостаточного спроса на сырье из-за спада экономической активности вследствие пандемии COVID-19. Дисбаланс внешней торговли, повлекший нарушение логистических цепочек, и фактор сокращения тоннажа контейнерных линий в весенне-летний период 2020 г. также явились важнейшей причиной резкого роста ставок фрахта, поскольку в себестоимости сырьевых товаров доля стоимости их морской перевозки (фрахта) значительна, то восстановление экономики Китая также приводит к значительному росту цен на импортируемое сырье³⁹. Например, в начале 2021 г. аналитики «Нихон кэйдзай» (Nihon Keizai) пессимистично оценивали перспективы рынка балкерных перевозок в направлении Китая, отмечая, что в январе 2021 г. индекс ставок на суда класса *capsize*, крупнейших судов для перевозки навалочных грузов дедвейтом свыше 150 тыс. т (большинство судов данного размера составляют супертанкеры типа VLCC и ULCC) и крупнотоннажных рудовозов дедвейтом около 175 тыс. т, при поставках в КНР железной руды из Австралии и Бразилии⁴⁰ держался на уровне более

20 тыс. долл., что почти вдвое превышало индекс, зафиксированный в июле 2020 г.⁴¹ По данным экспертов Министерства транспорта КНР, вследствие быстрого роста цен на сталь в начале 2021 г. некоторые иностранные трейдеры ограничивали объемы продаж и даже отказывались продавать железную руду, ожидая, что во второй половине года цены могут значительно вырасти⁴². На долю компании CXIC Group Containers, базирующейся в пров. Цзянсу, приходится 13 % объема китайского рынка производства контейнеров — компания имеет 5 производственных линий с ежегодной производительностью 900 тыс. TEU, причем 90 % продукции экспортируется в более чем 40 стран мира. По словам руководства компании, «повышение цены на железную руду из Австралии генерировало рост себестоимости производства контейнеров, а сезонные поставки бамбука и дерева для полов контейнеров осенью и зимой 2020 г. были ограничены — эти факторы только ухудшили ситуацию и увеличили наши расходы. Кроме того, новые контейнеры сейчас слишком дороги для покупки, а “подержанный” контейнер, который раньше обычно стоил 5—6 тыс. юаней, сейчас обходится в 17 тыс. юаней»⁴³. В целом, по оценке экономистов Университета Цинхуа (Пекин), повышение цен на сталь на 8—10 % в сочетании с резким ростом ставок фрахта привело к сокращению до 30 % объема прибыли китайских производителей⁴⁴.

По данным КАКП, в 2020 г. доля Китая на мировом рынке производства и продажи контейнеров составляла 96 % с полной линейкой продуктов и с полным циклом оптимизации всех технологических издержек, управлением цепочками поставок и полной номенклатурой продукции компаний-производителей и отраслевых кластеров — стандартные сухие 20-футовые и 40-футовые контейнеры, рефконтейнеры, термоизолированные и вентилируемые контейнеры, контейнеры-платформы и т. п. Объем ежегодного производства ведущей пятерки китайских компаний-изготовителей контейнеров составляет около 1 млн ед., причем стоимость производимых ими стандартных контейнеров на 30—50 % ниже цены этого вида тары зарубежных компаний, а их вес на 500 кг легче иностранных контейнеров⁴⁵. До начала эпидемии COVID-19 в КНР объем предложения порожних 20-футовых контейнеров превышал спрос — в портах страны хранилось более 2,6 млн ед., на складах — около 1,3 млн ед. Однако в начале 2021 г. Китайская ассоциация контейнерной промышленности заявила, что рост объемов китайского экспорта и крайне низкий уровень оборачиваемости контейнеров, прибывающих из-за рубежа, уже

с июля 2020 г. вызвали повышенный спрос на контейнеры китайского производства. Ассоциация с третьего квартала 2020 г. призвала производителей транспортных контейнеров увеличивать объемы производства и сократить дефицит контейнеров, и в ответ китайские компании, занимающиеся производством контейнеров, с целью удовлетворения спроса увеличили рабочее время с 8 до 18 часов (некоторые и до 24 часов 7 дней в неделю), и с сентября 2020 г. начали ежемесячно производить 300 тыс. TEU (20-футовый эквивалент стандартного контейнера), а с января 2021 г. этот показатель вырос до 400 тыс. контейнеров⁴⁶. Многие иностранные судоходные компании (на фоне достаточного объема тоннажа контейнерного флота для удовлетворения спроса на контейнерные перевозки) начали заказывать крупногабаритные контейнеры в Китае, однако, по словам экспертов Ассоциации, «для изготовления контейнера требуется время, поэтому дефицит может уменьшиться в четвертом квартале 2021 г., а для обеспечения достаточных объемов поставки контейнеров на рынок морских перевозок необходимо произвести от 4 до 5 млн новых контейнеров, и поэтому многим китайским экспортерам, возможно, придется подумать о сокращении прибыли, чтобы обеспечить своевременные поставки, или столкнуться с штрафными санкциями за несвоевременные поставки»⁴⁷. В апреле 2021 г. Мэй Болян — генеральный директор компании China International Marine Containers, которая обеспечивает около 50 % объема производства мировых контейнеров, заявила, что «мы полностью обеспечены заказами на первую половину 2021 г. и ожидаем, что спрос на контейнеры установит новые рекорды в этом году, а произошедшая блокировка Суэцкого канала может еще больше усугубить нехватку контейнеров»⁴⁸.

Пандемия COVID-19 резко изменила условия и графики работы региональных портов, международных судоходных и железнодорожных компаний во всех странах и регионах мира — например, многие китайские морские гавани в первом квартале 2021 г. стали активно соперничать за возможность привлечения пустых морских контейнеров в свои порты, предлагая такие преференции, как отказ от сборов за возврат порожнего контейнера, расходы за терминальную обработку контейнера в порту отправления, сокращение или освобождение от платы за обслуживание судов и иные обязательные платежи и другие связанные с портовой логистики расходы⁴⁹. Многие порты уже внедрили цифровые технологии для лучшего сбора информации о движении контейнеров, повышения общей скорости загрузки грузо-

вых автомобилей и повышения эффективности работы терминалов. Чтобы оперативно решить проблему нехватки контейнеров, некоторые китайские судоходные компании, в первую очередь, China COSCO Shipping Corporation Ltd, занимающая 3-е место в мире по размеру контейнерного флота и обладающая 300 контейнеровозами с общей грузоподъемностью 1,68 млн TEU, быстро отреагировали, приступив к доставке как можно больше пустых контейнеров из портов США и Европы⁵⁰. Также в целях стимулирования возврата порожних контейнеров китайские власти стали предлагать отечественным и иностранным грузоперевозчикам субсидирование ставок фрахта и все эти меры привели к тому, что к апрелю 2021 г. количество порожних контейнеров, возвращенных на терминалы китайских портов, выросло на 26,3 % по сравнению с началом года⁵¹.

По сообщению ГТУ КНР, на фоне восстановления экономики и повышении зарубежного спроса за первые 2 месяца 2021 г. темпы роста экспорта Китая в годовом исчислении составили 60,6 % — за период с января по февраль экспорт достиг 468,87 млрд долл., а импорт вырос на 22,2 %, до 365,62 млрд долл. Положительное сальдо торгового баланса за 2 месяца достигло 103,25 млрд долл. по сравнению с дефицитом в 7,21 млрд долл. за тот же период 2019 г. По мнению экспертов ГТУ, высокие темпы роста объемов экспорта хотя и свидетельствовали об относительно быстром восстановлении страны после паралича, вызванного пандемией, однако они частично были связаны с низкой базой в первые 2 месяца 2020 г., когда внешняя торговля Китая была подорвана пандемией. По данным ГТУ КНР, по сравнению с сопоставимыми периодами 2018 и 2019 гг. темпы роста объема внешней торговли в январе и феврале 2021 г. все еще составлял более 20 %. Эксперты ГТУ заявляют, что большинство китайских экспортеров оптимистично оценивают перспективы двух следующих месяцев, однако, учитывая различные сценарии развития пандемии, сохраняется неопределенность в отношении темпов роста объемов внешнеторгового оборота. Объем внешней торговли между КНР и США за первые 2 месяца 2021 г. вырос на 81,3 % до уровня 109,8 млрд долл., что стало самым высоким показателем среди всех регионов, включая ЕС и АСЕАН, а тенденция к росту в основном была результатом резкого увеличения внутреннего спроса в США в условиях, когда экономика США стала восстанавливаться в результате принятия стимулирующих мер. Высокие темпы роста свидетельствовали о растущем спросе на товары из КНР со стороны США, и, по мнению экспертов ГТУ КНР,

если администрация Байдена не предпримет меры, направленные на срыв этой тенденции,⁵² то в 2021 г. объем экспорта Китая в США может вырасти примерно на 20 % — для сравнения, в 2020 г. объем товарооборота Китая с США вырос на 8,3 % и достиг 587 млрд долл.⁵³ Эксперты КАКП полагают, что во втором квартале 2021 г. масштабное распространение вакцины против вируса и минимизация последствий пандемии COVID-19 будут стимулировать рост мировой экономики, в среднесрочной перспективе произойдет возврат к нормальному функционированию глобальных цепочек поставок и увеличению спроса как на международный транзит в целом, так и в первую очередь на китайский экспорт в контейнерах⁵⁴, и, как следствие, понизятся и придут в нормальное состояние ставки фрахта⁵⁵ на рынке международных морских перевозок⁵⁶. Восстановление мировой экономики и переход к активному устойчивому росту ведущих стран, в первую очередь США и стран Евросоюза, будет способствовать быстрейшему оздоровлению международного контейнерного оборота, активному возобновлению большей части рейсов и росту привлекательности морских транзитных маршрутов для азиатских грузоотправителей (китайских, в первую очередь), восстановлению индекса точности выполнения расписания судоходными компаниями, оптимизации и возврату к нормальному ритму глобальных цепочек поставок и, как следствие, бурному развитию мировой внешней торговли.

С точки зрения влияния на экспортный потенциал стран Персидского Залива и на обеспечение стран Евросоюза нефтепродуктами последствия затора в Суэцком канале имели лишь краткосрочный характер в виде нарушений сроков отдельных поставок, что было неспособно продуцировать дефицит углеводородного сырья и создать предпосылки для ощутимого скачка цен — временный рост биржевых цен на нефть на 6—7 % в связи с блокировкой канала был обусловлен больше психологическими и спекулятивными факторами, нежели фундаментальными предпосылками. Именно поэтому масштаб воздействия аварии контейнеровоза Ever Given на мировую торговлю носил ограниченный и краткосрочный характер и не смог оказать значительного воздействия на темпы роста и развития мировой экономики. Существуют альтернативные Суэцкому каналу маршруты морского международного транзита — через Панамский канал либо в обход южной оконечности Африки, при использовании которого не взимается никакая плата за проход, что зачастую делает его более привлекательным для глобальных перевозчиков, несмотря на боль-

шую протяженность и несколько большие временные затраты. Цена же транзита через Суэцкий канал зависит от характеристик судна и составляет от 200 до 250 тыс. долл. при транзите больших партий, а в случае использования маршрута в обход южной оконечности Африки отсутствуют *ограничения Suezmax* (предельные габариты судов: высота от ватерлинии до самой высокой точки судна — 68 м, водоизмещение — до 240 тыс. т, ширина судна — 70 м, осадка судна — 16 м), а также не возникает угрозы в связи с использованием неблагоприятных с точки зрения безопасности районов Баб-эль-Мандебского пролива и побережья Сомали. В случае массового использования альтернативных маршрутов — в обход южной оконечности Африки либо через Панамский вместо Суэцкого канала увеличение ставок фрахта будет иметь ограниченное влияние, неспособное существенно повлиять на глобальные макроэкономические показатели. Альтернативные маршруты в состоянии быстро и безболезненно компенсировать большую часть услуг, обеспечиваемых Суэцким каналом, а прогнозы ряда международных экспертов относительно масштабов временной блокировки канала были явно преувеличены.

Разразившаяся в 2020 г. эпидемия COVID-19, как это ни парадоксально, стимулировала рост объемов континентального евразийского железнодорожного транзитного контейнерооборота, который был обусловлен объективными потребностями европейского рынка в объемах и скорости доставки грузов в условиях снижения объемов мировой торговли, обеспечиваемой морскими перевозками — дефицит контейнеров, породивший драматический рост стоимости фрахта, нивелировал главное преимущество международной морской перевозки грузов, а именно низкую стоимость транзита⁵⁷. Вследствие того, что из-за эпидемии коронавируса большое количество товаров, ранее перевозившихся в страны Евросоюза морским и воздушным транспортом, было перемещено на грузовой евразийский транзитный маршрут Китай-Европа, в 2020 г. между КНР и странами Европы курсировало 12,4 тыс. грузовых поездов (ежемесячно отправлялось более 1 тыс. составов)⁵⁸, которые перевезли 1,14 млн стандартных контейнеров⁵⁹ (на 50 и 56 % больше по сравнению с 2019 г. соответственно)⁶⁰, и в начале 2021 г. 22 евразийских железнодорожных маршрута соединяли 31 город КНР с 29 городами 13 стран ЕС⁶¹. Трансазиатский железнодорожный маршрут Юйсинью (Чунцин—СУАР—страны Европы), который является первым из маршрутов грузоперевозок по маршруту Китай—Европа в рамках реализации плана «пояс и путь»

(веденный в эксплуатацию в марте 2011 г. и обеспечивавший в период 2015—2020 гг. более 70 % объема железнодорожных транзитных грузоперевозок в направлении КНР—Европа), по итогам 2020 г. продемонстрировал резкое увеличение количества проследовавших грузовых поездов — 2603⁶², что явилось на 73 % больше, по сравнению с 2019 г.⁶³ Согласно данным оператора железнодорожных транзитных перевозок логистической компании Yuxinou Logistics (местного оператора грузоперевозок), в период 2020 г. китайские поезда обеспечили транспортировку товаров на общую сумму более 90 млрд юаней (более 14 млрд долл.) — что превысило на 65 % объем перевозки грузов по евразийскому маршруту в 2019 г. За период с момента ввода в эксплуатацию маршрута Юйсинью по нему прошло более 7 тыс. грузовых поездов, что обеспечило ему занять 1-е место в Китае по этому показателю⁶⁴. Согласно данным Китайской железнодорожной корпорации, в феврале 2021 г. индекс контейнерных грузовых перевозок Китая достиг показателя 1863,84 пункта, что примерно на 1000 пунктов выше по сравнению со средним показателем, обнародованным в мае 2020 г.⁶⁵ За первые 2 месяца 2021 г. из Иу в европейские города было отправлено более 200 грузовых поездов по маршруту Китай—Европа⁶⁶, что является беспрецедентным увеличением на 336 % по сравнению с аналогичным показателем 2020 г. (ежедневно из Иу (расположенный в пров. Чжэцзян крупнейший в КНР центр оптовой торговли товарами) в Европу отправлялось около 10 грузовых составов)⁶⁷, а по сообщениям руководства компании T. H. I. Group (Shanghai) Ltd, «из-за быстро растущего спроса на логистику в марте 2021 г. объем заказов на континентальные перевозки Китай—Европа вырос на 80—100 %, и наши клиенты должны были сделать заказ заранее за 25 дней»⁶⁸, кроме того, грузовые поезда были забронированы до такой степени, что многие железнодорожные операторы в КНР даже ввели систему лотереи для распределения поездов и контейнеров между грузоотправителями⁶⁹.

Примечания

¹ Более 90 % объема мировой торговли (около 70 % в стоимостном выражении) обеспечивается морским транспортом, тогда как авиационный транспорт обеспечивает транспортировку 1 % объема мировой торговли, однако в стоимостном выражении это составляет 30 % стоимости мировой торговли (*Wang Ying, Suez*

Canal blockage spurs transportation debate. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_6.html; Container backlog, global supply chain disruption from Suez Canal crisis could take months to clear. URL: <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3128871/container-backlog-global-supply-chain-disruption-suez-canal>).

² Major ports post positive 2020 results, reflecting rapid export expansion. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1212175.shtml>; Seven of world's top 10 ports by throughput in China. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202012/02/WS5fc7028e a31024ad0ba99548.html>

³ В 2020 г. грузооборот морских портов России сократился на 2,3 % URL: <http://www.finmarket.ru/news/5392294> (дата обращения: 15.03.2021).

⁴ China sees more than 40 % increase of investment in fixed assets in transportation in January. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1216660.shtml>

⁵ *Wang Ying, Zhong Nan, Shi Baoyin.* Suez jam may spur freight train option. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/30/WS60627875a31024ad0bab265a.html>

⁶ *Su-Lin Tan.* Suez Canal blockage: China to see minor raw material disruptions, but accident further exposes 'risks' of global supply chains. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3127506/> (South China Morning Post. Published: 29 March, 2021).

⁷ Shipping sector sailing toward crisis. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1208363.shtml> (Source: Global Times Published: 2021/02/18).

⁸ Руководство крупной китайской логистической компании Zhonghuan Group, базирующейся в Даяне (пров. Ляонин), отмечало, что «в ноябре 2020 г. из каждых пяти контейнеровозов, отправляющихся за границу, возвращается только один». По словам генерального директора второго по величине мирового производителя контейнеров компании Shanghai Universal Logistics Equipment *Ли Цяньмина*, «с пандемией в Китае быстро справились, восстановилось производство, возросли объемы экспорта, однако пандемия, все еще свирепствующая в Европе и Америке, продуцировала сокращение китайского импорта, создала дефицит на контейнеры, которые не возвращаются в Китай — у нас на складе скопилась продукция на сумму более 5 млн долл., и, несмотря на то, что мы получаем заказы из-за рубежа, мы не можем организовать производство и отгрузку в соответствии с планом, поскольку у нас все еще не хватает контейнеров». Расположенный на востоке страны город Иу, также известный как крупнейший китайский центр экспорта промышленных и сырьевых товаров, начиная с сентября 2020 г., принял на себя основную тяжесть последствий роста ставок морского фрахта и отсутствия свободных контейнеров в восточных портах Китая — крупнейшие экспортеры этого центра отмечали, что на начальном этапе эпидемии они не могли найти ни одного грузового контейнера, а цены на доставку выросли выше, чем могли бы позволить себе экспортные компании, а малые и средние предприятия были вынуждены приостановить выпуск своей продукции, поскольку выросшие ставки фрахта стали для них неподъемными (Containers in short supply as Chinese exports surge. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-12/15/content_77013132.htm).

⁹ China to ease shortage of containers. URL: http://www.china.org.cn/business/2020-12/04/content_76977451.htm

¹⁰ Increasing container throughput signals China's strong foreign trade vitality. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0219/c90000-9819999.html>

¹¹ *Chen Jia*. Macroeconomic policies likely to return to normal. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202102/22/WS6032e6f5a31024ad0baaa05c.html>

¹² Chinese ports receive more cargo over Spring Festival amid economic recovery. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1215937.shtml>

¹³ В частности, из-за мер протекционистского и торгового эмбарго, введенных администрацией Вашингтона в отношении Китая, последний стал меньше покупать американских товаров, что привело к большим скоплениям порожних контейнеров в портах США и дефициту контейнеров в КНР, а поскольку обеспечивать обратную транспортировку порожних контейнеров в Китай было не выгодно, то они оставались в американских портах.

¹⁴ *Yin Yeping*. Top Chinese shipping line helps ease backlog of containers at US ports. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1216600.shtml>

¹⁵ По заявлению, генерального секретаря профсоюза логистики холодной цепи КФЛЗ Цинь Юймина, «Китай имеет право защищать безопасность своего народа. Тестирование на COVID-19 при импорте продукции холодной цепи в морских портах Китая проходит с нормальной скоростью, однако цикл стерилизации порой длится долго и поэтому приводит к задержкам, которые характерны почти для всех портов Китая. Рост числа завозных случаев инфекции подтверждает необходимость, несмотря на трудности, продолжения профилактической работы в китайских портах, и, учитывая трудности проведения стерилизации всех контейнеров в каждом порту, мы предпринимаем меры по ускорению этих работ, включая доставку контейнеров во внутренние порты страны для стерилизации, поскольку там имеется много складов с большим количеством свободных мест. Если в зарубежных портах отправления будет проводиться надлежащая проверка, то давление на китайские порты будет не таким сильным, а причина, по которой продолжительность инспекции в китайских портах проводится порой длиннее и строже, заключается в том, что в других странах нет таких строгих правил фитосанитарного контроля, как в КНР» (Global 'domino effect' brings cold-chain congestion, not China's anti-epidemic efforts. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1214399.shtml>).

¹⁶ *Feng Yu*. Virus challenge helps Belt and Road evolution. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1218402.shtml>

¹⁷ China's ports could not be blamed for the stockpile of cold-chain containers. Global factors, not China's anti-epidemic efforts, cause port congestions: industry insiders. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1214499.shtml>

¹⁸ Container shortage sparks shipping price surge. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/23/WS600b7fd6a31024ad0baa4943.html>

¹⁹ Containers line up at China's sea ports. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1914352.shtml>

²⁰ *Zhang Dan*. Congestion reveals foreign consumers' appetite for Chinese goods. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1215328.shtml>

²¹ Chinese home appliance exports rise sharply amid pandemic. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1215967.shtml>

²² С 1 января 1998 г. индекс был установлен на уровне 1000 (China's weekly export container shipping index dips. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/01/WS603cb465a31024ad0baabeca.html>)

²³ В 2020 г. в стоимостном выражении объем экспортных поставок из КНР и стран Азии в Северную Америку увеличился на 14 %, а объем импорта в обратном направлении сократился на 13 %.

²⁴ *Qi Xijia*. Skyrocketing ocean-bound container rates set to ease in February: insiders. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1214517.shtml>

²⁵ *Qi Xijia, Li Xuanmin*. Sea shipping rates to US soar as China's foreign trade revives. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1204675.shtml> (Source: Global Times Published: 2020/10/2).

²⁶ China's weekly export container shipping index dips. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0314/c90000-9828627.html>

²⁷ *Yin Yeping, Chu Daye*. Shipping lines call for containers. Freight rates double amid China's export surge. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1207423.shtml> (Source: Global Times Published: 2020/11/19).

²⁸ Suez Canal traffic jam exacerbates COVID-19 crisis in maritime trade. URL: http://www.china.org.cn/business/2021-03/30/content_77359332.htm

²⁹ Suez Canal crisis stresses need for BRI trade routes. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/31/WS6063e925a31024ad0bab2c6b.html>

³⁰ Suez Canal blockage spurs transportation debate. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html

³¹ Suez Canal blocking could hike freight fees between China and Europe if not cleared soon: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219372.shtml>

³² Mainland firms seek ways around Suez. As Suez Canal jam persists, Chinese firms seek ways out of predicament. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219660.shtml>; Suez Canal blocking could hike freight fees between China and Europe if not cleared soon: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219372.shtml>; *Wang Ying*. Suez Canal blockage spurs transportation debate. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html.

³³ Современный контейнеровоз может перевозить около 20 тыс. стандартных контейнеров, а грузовому поезду для перевозки того же объема товаров понадобится 50 поездов (*Yuan Yuan*. China-Europe freight trains provide a reliable choice in global logistics, thanks to their safety, stability and efficiency. URL: http://www.bjreview.com/Business/202104/t20210413_800243359.html).

³⁴ *Chu Daye*. Shipping agents keep close eye on Suez Canal jam. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219485.shtml>

³⁵ Last group of stranded ships to cross Suez Canal: official. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/04/WS60690280a31024ad0bab3791.html>

³⁶ *Wang Ying, Zhong Nan, Shi Baoyin*. Suez jam may spur freight train option. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/30/WS60627875a31024ad0bab265a.html>

³⁷ Last group of stranded ships to cross Suez Canal: official. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/04/WS60690280a31024ad0bab3791.html>

³⁸ Suez Canal block may cause export delays. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/27/WS605e7c9da31024ad0bab1f5a.html>

³⁹ По данным КФЛЗ, в январе 2021 г. индекс цен на сырьевые товары Китая составлял 107,9 %, увеличившись по сравнению с июлем 2020 г., когда он равнялся 101,2 %, а агрегированные субиндексы средней цены импортированных сырьевых товаров выросли до 102,5 %. Стоимость железной руды в 2020 г. составляла в среднем 150—160 долл. за 1 т и в 2021 г., вероятно, вырастет в диапазоне 195—200 долл. за 1 т, при этом цены на кокс, лом стали и другое сырье также будут расти (China's bulk commodity market shows growth expansion. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/12/WS6025f472a31024ad0baa8c98.html>). Скачки оптовых цен на сырьевые товары оказывали давление на производственный сектор Китая, вынуждая власти и участников отрасли искать планы по стабилизации рынка, чтобы предотвратить возможные сбои и риски. Цены на основные товары, такие как медь, алюминий, сталь и другое производственное сырье, значительно выросли в первом квартале 2021 г., фьючерсные цены увеличились более чем на 50 % по сравнению с первым кварталом 2020 г., а рост спотовых цен характеризовался двузначными числами. В частности, по данным Китайской ассоциации черной металлургии, цены на сталь в течение первого квартала 2021 г. неоднократно устанавливали новые максимумы (Surging commodity prices put pressure on Chinese manufacturing firms. Officials, industries seek to stabilize market amid volatility. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1220882.shtml>).

⁴⁰ В 2020 г. потребление железной руды в КНР на 80 % обеспечивалось за счет импортных поставок, а основными экспортерами являлись Австралия и Бразилия (60 и 20 % соответственно) (Steel price may set record high as demand surges. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1216327.shtml>). Китай ежегодно потребляет около 4 млрд т угля, из которых около 250—300 млн т он импортирует, однако вследствие роста ставок фрахта (а также приостановки импорта угля из Австралии китайской таможней из-за «проблем с качеством») в январе 2021 г. объем экспорта энергетического угля из Австралии сократился на 10 % и составил 15,77 млн т (Australian coal production hiccup won't affect China's energy supply. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219103.shtml>).

⁴¹ Container shortage sparks shipping price surge. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/23/WS600b7fd6a31024ad0baa4943.html>

⁴² Steel price may set record high as demand surges. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1216327.shtml>

⁴³ *Yin Yeping*. Chinese container makers work at full capacity amid global supply shortage. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1210828.shtml> (Source: Global Times Published: 2020/12/23).

⁴⁴ *Chu Daye, Xie Jun*. Costlier raw materials crimp producers' margins. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217612.shtml>

⁴⁵ *Zhong Nan, Liu Zihua*. Shippers, container makers in overdrive. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baae888.html>

⁴⁶ *Zhong Nan, Liu Zihua*. Shippers, container makers in overdrive. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/12/WS604ac60fa31024ad0baae888_2.html

⁴⁷ Shipping containers stranded in America and Europe frustrate Chinese exporters. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202102/07/WS601f80c0a31024ad0baa7cc4_2.html

⁴⁸ China container maker reaping rewards as Suez Canal blockage adds to global shortage, demand set for record high. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3127803/china-container-maker-reaping-rewards-suez-canal-blockage>

⁴⁹ China goes all-out to stabilize imports, exports: MOC. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0409/c90000-9837562.html>

⁵⁰ *Zhao Ping*. China's growth gives impetus to global economy. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/08/WS60458071a31024ad0baad860.html>

⁵¹ *Wang Ying*. Container shortage weighs on China shippers. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS60652310a31024ad0bab2f2b.html>

⁵² Согласно отчету Китайского совета по содействию международной торговле, в 2020 г. 20 стран ввели 3497 торговых ограничений (таких, как импортные и экспортные пошлины, торговые средства защиты и технические барьеры), причем 46,8 % из которых были техническими барьерами. США возглавили рейтинг стран, которые вводили ограничения — в течение года их было введено 624, что составило 17,8 % от общего количества торговых ограничений (Global trade frictions severe in 2020: report. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0405/c90000-9835871.html>).

⁵³ *Chu Daye, Xie Jun*. China's exports to the US may jump about 20 % in 2021: expert. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217612.shtml>

⁵⁴ *Ma Jingjing*. China's exports expected to soar 30 % in Q1 amid rapid economic recovery. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1220845.shtml>

⁵⁵ С марта 2021 г. средние спотовые ставки на перевозку 40-футовых контейнеров из КНР в США стали постепенно снижаться и составлять менее 4 тыс. долл. (Busy port in Ningbo. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1218733.shtml>).

⁵⁶ *Yin Yeping, Chu Daye*. Shipping lines call for containers. Freight rates double amid China's export surge. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1207423.shtml> (Source: Global Times Published: 2021/11/19); China goes all-out to stabilize imports, exports: MOC. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0409/c90000-9837562.html>

⁵⁷ Suez jam may spur freight train option. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/30/WS60627875a31024ad0bab265a.html>

⁵⁸ В период 13-й пятилетки объем транзитного железнодорожного потока по евразийскому континентальному маршруту КНР-страны ЕС демонстрировал уверенный рост: в 2015 г. он составил 815 грузовых поездов, 2016 г. — 1702, 2017 г. — 3673, 2018 г. — 6300, 2019 г. — 8225 (*Xie Jun, Ma Jingjing*. BRI contributes global post-pandemic recovery by laying foundation for cooperation and stabilizing global supply chains. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202101/1213878.shtml>).

⁵⁹ В начале февраля 2021 г. председатель правления ОАО «РЖД» О. Белозёров заявил, что в 2020 г. транзитом через Белоруссию в сообщении Китай—Европа—Китай было перевезено более 550 тыс. контейнеров, что составило на 60 % больше, по сравнению с показателем 2019 г. (Ускорение на границе // Гудок. Вып. № 18 (27112). 04.02.2021).

⁶⁰ *Sun Chi*. Number of China-Europe freight trains increases 50 % in 2020. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/05/WS5f42df4a31024ad0baa0a20.html>

⁶¹ China-Europe freight train number via Xinjiang port hits new high. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202012/31/WS5fed708ba31024ad0ba9fd94.html>

⁶² Возросло количество въезжающих поездов, которые в 2020 г. обеспечили ввоз на центральную грузовую станцию Туаньцзэцунь в г. Чунцин 6053 автомобиля, произведенных в Европе, на общую сумму почти 2,82 млрд юаней (430 млн долл.) (Pilot FTZ in China's Chongqing sees robust whole-vehicle imports. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/01/WS606557eda31024ad0bab30aa.html>).

⁶³ *Yin Yeping*. China-Europe freight trains face backlog as export orders boom. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1209943.shtml> (Source: Global Times Published: 2020/12/14).

⁶⁴ Charting the success of China-Europe freight trains in 2020. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/28/WS6011ebc3a31024ad0baa587f.html>

⁶⁵ Increasing container throughput signals China's strong foreign trade vitality. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0219/c90000-9819999.html>

⁶⁶ *Wang Ying*. Suez Canal blockage spurs transportation debate. URL: http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_4.html

⁶⁷ В 2014 г. было открыт маршрут транзитных перевозок по маршруту г. Иу—Мадрид—страны Европы, и к началу 2021 г. по этому маршруту, который составы преодолевают за 10 дней, проследовало более 2,9 тыс. грузовых поездов, обеспечив доставку более 240 тыс. контейнеров (China-Europe freight trains serve as lifeline for int'l trade amid pandemic. URL: <http://en.people.cn/n3/2021/0320/c90000-9830885.html>). Несмотря на пандемию COVID-19, объем внешней торговли центра достиг 312,49 млрд юаней (47,6 млрд долл.) (E-commerce platforms explore new ways to attract retailers in the Yiwu International Expo. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202104/1221002.shtml>).

⁶⁸ *Wang Ying, Zhong Nan, Shi Baoyin*. Suez jam may spur freight train option. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/202103/30/WS60627875a31024ad0bab265a.html>

⁶⁹ China-Europe freight train steady pillar for cross-border transport in hard times. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1217717.shtml>

В.Г. Самсонова

РОССИЯ — РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Аннотация. За последние три десятка лет Россия и Республика Корея добились больших успехов в развитии отношений в различных сферах: политике, культуре, науке и, конечно, в торгово-экономических связях. Даже, несмотря на пандемию Ковид-19, интерес со стороны южнокорейских предприятий и компаний к инвестиционным проектам на территории России стабилен, наблюдается активизация деятельности таких южнокорейских корпораций, как «Лотте», «Эл Джи Электроникс», «Хендэ Мотор Компании», «Самсунг Электроникс». Однако на пути развития такого сотрудничества есть еще немало препятствий, в том числе высокая степень бюрократизации, особенности ведения бизнеса, высокая конкуренция на российском рынке и др. Автор в своем докладе дает характеристику современного состояния экономического сотрудничества, исследует основные проблемы, тормозящие его развитие и предлагает меры, которые могли бы дать новый толчок для более активного взаимодействия деловых кругов наших стран.

Ключевые слова: Россия, Республика Корея, пандемия Covid-19, экономическое сотрудничество, товарооборот, инвестиции.

Автор: Самсонова Виктория Георгиевна, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт Дальнего Востока РАН, 117218 Нахимовский проспект д.32, Москва, Российская Федерация, ведущий научный сотрудник, Институт научной информации по общественным наукам РАН, 117418, Москва, Нахимовский проспект, д. 51/21. E-mail: vikarak@yandex.ru

Viktoria G. Samsonova

Russian and the Republic of Korea: Problems and Prospects of Economic Collaboration at the Present Stage

Abstract. Over the last 30 years, the two countries have promoted exchanges and cooperation in various areas, such as politics, science, culture, and of course trade-economic collaboration. Despite the Covid-19 pandemic, the South Korean business' interest on Russian investment projects is stable. Such corporations as Lotte, LG, Hyundai, Samsung Electronics have been intensifying their activities in different regions of Russia. However, there are a lot of negative obstacles in the path of our bilateral economic cooperation, such as special aspects of business management, strong competition in the Russian market, high level of bureaucratization and etc. The author makes research into the problems of economic cooperation between our countries. The paper contains the vision of the modern situation and measures for solving the key challenges.

Keywords: Russia, Republic of Korea, Covid-19 pandemic, economic cooperation, trade turnover, investments.

Author: Viktoria G. SAMSONOVA, Ph.D. (Economics), leading researcher Center for Korean Studies, Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences, 117997, Nakhimovsky av., 32, Moscow, Russian Federation, leading researcher Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences, 117418, Nakhimovsky av., 51/21, Moscow, Russian Federation.

E-mail: vikapak@yandex.ru

За прошедшие тридцать лет после установления дипломатических отношений между РФ и РК, страны, начав практически с нуля, накопили значительный опыт плодотворного сотрудничества во многих сферах, включая экономическую. Однако, несмотря на интерес бизнес-кругов к партнерству, динамика как торговых, так и инвестиционных показателей оставляет желать лучшего. Для построения модели экономического сотрудничества России и Республики Корея, а также оценки ее эффективности необходимо ответить на несколько вопросов. Почему не удается реализовать заложенный в двусторонних отношениях потенциал? В каких областях достигнуты высокие результаты, а в каких не складывается экономическое сотрудничество? Каковы дальнейшие перспективы и пути возможного расширения партнерства.

Для того, чтобы ответить на поставленные вопросы, рассмотрим текущие показатели экономического и инвестиционного сотрудничества.

В 2020 г. в двусторонней торговле наблюдался негативный тренд, который во многом был обусловлен охватившей весь мир пандемией Ковид-19. В 2020 г. товарооборот России с Республикой Корея составил 19,6 млрд долл., уменьшившись на 19,5 % по сравнению с 2019. Экспорт России в Республику Корея в 2020 году составил 12,44 млрд долл. (–23,9 %). Импорт России из Республики Корея составил 7,16 млрд долл., уменьшившись на 10,53 %.

При этом стоит отметить, что товарооборот между Россией и Республикой Корея сокращался и до пандемии, например, в 2015 г. произошло резкое падение показателей в том числе и из-за политической составляющей: хотя Сеул официально не присоединился к санкциям против Москвы, ему приходится прислушиваться к своим политическим союзникам. Нельзя не отметить влияния политического фактора — тесной привязки РК к США, и роли односторонних экономических санкций в отношении России, что в последние годы существенно ограничивает сферы двустороннего сотрудничества. Причём, на наш взгляд, не стоит ожидать смягчения санкционного режима с приходом новой администрации в США, которая в начале марта с.г. объявила о новых санкциях в отношении России по обвинению в попытке отравления оппозиционера Алексея Навального в августе прошлого года.

Не оправдались надежды и на развитие инвестсотрудничества: за весь период сотрудничества Южная Корея направила в экономику России прямых инвестиций на сумму, немногим превышающую 3,5 млрд долл. Еще плачевнее эта цифра выглядит после озвученного 22 мая 2021 г. южнокорейской стороной плана инвестировать в американские проекты 39,4 млрд долл.¹ — это практически в 10 раз превышает сумму вложенных инвестиций РК в РФ за все время отношений!

На наш взгляд, потенциал в инвестсотрудничестве и расширении объемов южнокорейских инвестиций не реализован из-за нескольких факторов.

1. Структурная составляющая основных акторов: превалирующий объем инвестиций — это вложения крупных ФПГ (Лоттэ, Самсунг, Хендэ и т. д.), в то время как количество МСБ незначительно. Проблема крупных корпораций в их медлительности, нечетком понимании стратегии и цели реализации проектов на территории России. Решения в таких компаниях принимаются сверху-вниз и иногда не отвечают интересам бизнеса, что естественно влечет за собой убытки. Все это сопровождается ужесточением конкуренции. Если в конце 90-х годов российский рынок для РК представлял собой свободную

нишу и некоторые товары были в условиях так называемого «голубого океана», то есть отсутствия конкурентов, то сейчас достичь таких условий практически нереально.

2. Высокая конкуренция среди южнокорейских бизнесменов в одинаковых нишах. Ошибкой для МСБ РК стало то, что они не учли конкуренцию между собой, фактически поставляя одинаковые товары с идентичными характеристиками. Особенно ярко это проявилось на косметическом рынке, где компании «прогорели», пытаясь выйти на российский рынок. К тому же вывод каждого средства на рынок требует высоких затрат, только на сертификацию 1 косметического продукта необходимо вложить примерно 20 тыс. руб., а учитывая, что ассортимент должен быть представлен несколькими тысячами позиций, — затраты на сертификацию (которую необходимо обновлять) могут составить миллионы.

3. Сложная бюрократическая процедура открытия и дальнейшего ведения бизнеса. Наряду с уже не раз звучавшими жалобами о неблагоприятном инвестиционном климате в РФ недавно появилась информация о том, что технологические зарубежные компании, в числе которых и южнокорейская Самсунг, производящие компьютеры и мобильные гаджеты, испытывают сложности в получении разрешительной документации на территории России и вынуждены получать их в Казахстане. Ранее такие документы выдавала Федеральная служба безопасности Российской Федерации, но в последнее время сроки рассмотрения заявки увеличились до полутора месяцев, и попутно участились случаи отказов, что усложняет вывод на российский рынок продукции².

4. Недостаточное участие южнокорейских финансовых институтов в налаживании экономических связей с Россией. Представляется, что экономические факторы играют подчиненную роль при принятии решений южнокорейским руководством, а определяющее значение имеет политическая целесообразность.

Следуя логике доклада, рассмотрим следующие вопросы, стоящие перед двусторонним сотрудничеством.

В каких областях достигнуты высокие результаты, а в каких не складывается экономическое сотрудничество?

На наш взгляд, существенные результаты достигнуты в следующих отраслях.

1. *Пищевая отрасль.* В частности, южнокорейские продовольственные компании зафиксировали рост продаж как на внутреннем рынке, так и за рубежом во время пандемии. Например, Орион групп, которая успешно работает на территории России с 1993 г., объявила о

том, что продажи компании на внутреннем рынке за первое полугодие 2020 г. выросли на 17,3 %, одновременно с этим операционные доходы её зарубежных представительств также поднялись на 17 %, включая такие страны, как Россия, Китай и Вьетнам.

2. *Автопром.* В 2010 г. компания Хендэ построила завод под Санкт-Петербургом в промзоне Каменка, в его развитие уже вложено более 1 млрд долл., и теперь он по праву считается одним из крупнейших заводов в России. Кроме того, к октябрю 2021 г. планируется запустить завод по производству бензиновых двигателей, предполагается, что инвестиции в строительство составят около 12,7 млрд руб.

3. *Производство бытовой техники.* С 2006 г. в Рuzском районе Московской области функционирует завод площадью 50 га компании LG, где представлено производство 185 моделей телевизоров, 88 моделей холодильников и более 100 моделей стиральных машин. Количество сотрудников предприятия превышает 1350 человек.

4. *Сельское хозяйство.* В настоящий момент на территории Приморского края ведут свою деятельность 9 корейских сельхозпроизводителей. Общая площадь обрабатываемой корейскими сельхозкомпаниями земли превышает 50 тыс. гектаров, с которых в 2020 г. было собрано 58 тыс. т зерновых культур. Ключевую позицию в этой отрасли занимает компания Lotte International, которая на 20 тыс. гектаров выращивает сою и кукурузу.

5. *Гостиничный бизнес и туризм.* Одной из перспективных сфер сотрудничества двух стран является туризм, отмечается, что количество туристов из РК до начала пандемии Covid-19 демонстрировало непрерывный рост, и в 2019 г. достигло отметки в 430 тыс. человек. Однако в настоящее время туристический поток практически остановлен, более того, временно прекращено действие безвизового режима между нашими странами, существенно осложнились процедуры въезда в страну. Фактически после въезда в РК, прибывший пассажир должен находиться в двухнедельном карантине.

По данным МИД РФ: Гражданам России при въезде на территорию Республики Корея следует учитывать, что лица, прибывшие с краткосрочным визитом, а также те, у кого нет постоянного места проживания, проходят обязательный 14-дневный карантин в государственных обсерваторах. При этом проживание оплачивается гражданами самостоятельно (стоимость пребывания — около 110—120 долл. США в сутки). Граждане, въезжающие в Республику Корея по долгосрочным визам (имеющие регистрационную карту иностранца), подлежат 14-дневной

самоизоляции по месту проживания и должны ежедневно информировать южнокорейские компетентные органы о состоянии своего здоровья по телефону, а также через специальное мобильное приложение Self-Quarantine Safety and Protection App³.

6. *Судостроение.* Южнокорейская судостроительная компания DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering) принимает участие в планировании модернизации судостроительного комплекса «Звезда», а также передала российской стороне 15 танкеров-ледоколов, перевозящих СПГ. Компания Hyundai Heavy Industries (HHI) получила заказ на строительство 7 танкеров класса «Афрамекс», который в настоящий момент реализует совместно с ССК «Звезда». Компания Samsung Heavy Industries (SHI) занимается проектированием судов, производством и поставками блоков для «Звезды», открыла в городе Большой Камень совместное предприятие со «Звездой» SHI-RUS.

Что касается, проектов, в которых у нас нет значимых результатов, то это глобальные, трехсторонние проекты в области энергетики и логистики. Представители РК часто рассматривают развитие экономических проектов в связке с политическими процессами, утверждая, что их будет легче реализовать после объединения Кореи⁴, что на наш взгляд, не имеет под собой объективных предпосылок. К сожалению, приходится констатировать, что в экономических вопросах при выборе того или иного крупного проекта РК приходится учитывать не только их экономическую выгоду, но и политическую составляющую. Так, например, на энергетический рынок огромное влияние оказывают искусно используемые механизмы политического давления со стороны некоторых стран, в частности, политики США по агрессивному продвижению своих энергоресурсов на мировой рынок. США, активно расширяя добычу сланцевых нефти и газа, высокими темпами форсировали внутреннее производство, стремясь преодолеть многолетний статус нетто-импортера, и преуспели в этом. В конце текущего десятилетия в стране нехватка энергетических ресурсов снизилась с 28 до 8 %, что стимулировало становление и расширение экспорта нефти и СПГ на внешние рынки⁵. Не оказалась в стороне и Республика Корея — традиционный экономический партнер США. Например, в газовой сфере, в сентябре 2019 г. РК заключила крупный контракт (сумма составила 10 млрд долл. США) на дополнительную поставку СПГ из США в течение 15 лет с возможностью продления на три года. Объем импортируемого газа составит 1 млн 580 тыс. т, что соответствует 5 % от годовых нужд РК⁶.

Довольно сдержанно ведет себя РК и в вопросе использования российских вакцин против пандемии Ковид-19. Идея о применении этих вакцин в РК, на наш взгляд, так и останется нерелизированной. В настоящее время в РК используются следующие вакцины: AstraZeneca (Великобритания), Pfizer (Германия/США), Janssen (США). Четвертая по счету вакцина Moderna (США) прибудет в РК в конце мая 2021⁷. И это несмотря на то, что в мире уже зарегистрированы летальные исходы после использования вакцин Pfizer/BioNTech и американской компании Moderna⁸.

Конечно, обе стороны подчеркивают важность сотрудничества по вопросам производства вакцины от коронавируса, что было отмечено и на встрече председателя Госдумы В. Володина и главы южнокорейского Национального собрания Пак Пен Сок 24 мая 2021 г. в Москве⁹, однако, на наш взгляд, РК не станет использовать российские вакцины для вакцинации своих граждан.

Нельзя не отметить и низкие показатели участия РК в ТОРах. Несмотря на заявления о заинтересованности в участии в ТОРах, бизнес РК мягко говоря, не торопится вкладывать свои инвестиции. Сегодня в ТОРах и Свободном порту Владивосток с участием южнокорейского капитала в разной степени реализации находятся 11 проектов стоимостью 123 млн долл., это всего около 4,3 % иностранных инвестиций, привлеченных на Дальний Восток за последние четыре года¹⁰.

На наш взгляд, существуют реальные перспективы для расширения торгово-экономических связей между нашими странами. На фоне пандемии Covid-19 особую актуальность получили такие сферы, как фармацевтическая и медицинская, в том числе производство аппаратов искусственной вентиляции лёгких, тест-систем, средств индивидуальной защиты, вакцин и лекарств. Значительный рост показали и сферы e-commerce, дистанционного обучения, разработки программного обеспечения и др. Коронавирус высветил необходимость активизации двустороннего сотрудничества в области здравоохранения, а меры по предотвращению распространения COVID-19, принимаемые Правительством РК, заслужили высокую оценку со стороны международного сообщества. В связи с этим перспективным, по нашему мнению, является расширение сотрудничества в сфере инновационных медицинских разработок и биотехнологий.

Прогнозируется, что росту инвестиционных потоков из РК будет также содействовать реализация инициативы РК «9 мостов» и спустя год после подписания плана действий введена в работу ее обновлен-

ная версия «План действий 2.0», который включает сотрудничество в таких сферах, как энергетика, железная дорога, инфраструктура, судостроение, модернизация портов, сотрудничество по Северному морскому пути, здравоохранение и медицина, сельское и рыбное хозяйство, инвестиции, инновации, культура и туризм.

Примечания

¹ URL: <https://regnum.ru/news/economy/3276644.html>

² Samsung, Intel и HP ввозят технику в Россию через Казахстан из-за бюрократии ФСБ — CNews. 21 мая 2021. URL: https://www.cnews.ru/news/top/2021-05-21_samsungintel_i_hp_vynuzhdeny_vvozit?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D (дата обращения: 02.06.2021).

³ URL: https://www.mid.ru/ru/maps/kr/-/asset_publisher/PR7UbfssNImL/content/id/4365450

⁴ URL: https://www.ng.ru/dipkurer/2020-10-04/9_7980_korea.html

⁵ Иванов А. Факторы, определяющие будущее мировой энергетики // Независимая газета. 09.09.2019. URL: http://www.ng.ru/energy/2019-09-09/11_7671_factor.html (дата обращения: 20.03.2020).

⁶ РК заключила долговременный контракт на поставку газа из США, KBS Radio, 24.09.19. URL: http://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=r&id=Ec&Seq_Code=59072 (дата обращения: 20.02.2020).

⁷ URL: http://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=r&id=Dm&Seq_Code=65957

⁸ URL: <https://rg.ru/2021/03/03/bolee-sta-chelovek-umerli-v-norvegii-posle-privivki-ot-koronavirusa.html>

⁹ Подробнее на ПГ: URL: https://www.pnp.ru/politics/rossiya-i-yuzhnaya-koreya-budut-sotrudnichat-v-proizvodstve-vakciny-ot-covid-19.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D

¹⁰ В Сеуле состоялось 13-е заседание Российско-Корейского Подкомитета по Дальнему Востоку и Сибири // Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики. 18.12.2019. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/24081/?sphrase_id=1471421

Научное издание

**Доклады ИДВ РАН
2020—2021**

Выпускающий редактор *Е.В. Белилина*
Редакторы *Е.А. Лапина, Л.С. Лаврова*
Корректор *Г.П. Манчха*
Компьютерная верстка *С.Ю. Тарасова*
Оформление *Т.В. Иваншиной*

Подписано в печать 12.07.2022. Формат 60×90/16.
Печать офсетная. Гарнитура «Таймс». Усл. печ. л. 5,0. Уч.-изд. л. 5,5.
Бумага офсетная. Тираж 500 экз. (1-й завод — 100 экз.)

Электронная библиотека ИДВ РАН

www.ifes-ras.ru

Почтовый адрес ИДВ РАН

Москва, 117997, Нахимовский пр-т, 32

АО «Т8 Издательские технологии»
109548, Москва, Волгоградский пр-т, 42, корпус 5