

Н.К. Семенова

ВЛИЯНИЕ ВОЗМОЖНОГО КОНФЛИКТА В ТАЙВАНЬСКОМ ПРОЛИВЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ РОССИИ

Аннотация. Современная геополитическая и экономическая динамика в районе Тайваньского пролива представляет собой сложный узел взаимосвязанных факторов, оказывающих существенное влияние на глобальные торговые потоки и международную безопасность. Этот стратегический морской коридор, через который проходит около 88 % товарооборота между Восточной Азией и другими регионами мира, в последние годы превратился в эпицентр нарастающего противостояния между Китаем и западными странами во главе с США. Для России, осуществляющей стратегический поворот на Восток и углубляющей экономическое сотрудничество с азиатскими партнерами, ситуация в регионе приобретает особую значимость, требуя тщательного анализа возможных последствий и выработки сбалансированного подхода.

Ключевые слова: КНР, Гонконг, Тайвань, эффективность логистики, интересы России.

Автор: Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая, Институт Китая и современной Азии РАН (ИКСА РАН) (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32).
ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

Semenova N.K.

Analysis of Navigation Conditions in the Taiwan Strait and Their Impact on Russian Economic Interests

Abstract. The contemporary geopolitical and economic dynamics in the Taiwan Strait represent a complex nexus of interrelated factors that significantly impact global trade flows and international security. This strategic maritime corridor, through which approximately 88 % of trade between East Asia and other regions of the world transits, has recently become the epicenter of an escalating confrontation between China and Western countries led by the United States. For Russia, which is undertaking a strategic pivot to the East and deepening economic cooperation with Asian partners, the situation in the region assumes particular significance, necessitating a thorough analysis of potential consequences and the development of a balanced approach.

Keywords: PRC, Hong Kong, Taiwan, logistics efficiency, Russian interests.

Author: Nelli K. Semenova, Ph.D. (Politics), Leading Research Fellow, Center for Chinese Economy and Social Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (ICCA RAS) (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

Экономическое значение Тайваньского пролива обусловлено его ключевой ролью в глобальных цепочках поставок — он связывает основные производственные центры Восточной Азии с мировыми рынками. Через Тайваньский пролив ежегодно проходит около 20 % мирового морского торгового трафика — это примерно 2,45 трлн долл. в год. Пролив — основной маршрут поставок сырья (нефть, газ, уголь, металлы) из Австралии, Африки и Ближнего Востока в Китай, Японию и Южную Корею, которые совокупно производят около 40 % мировой промышленной продукции. Особую важность пролив имеет для экспортных поставок полупроводниковой продукции гражданского и военного назначения из Тайваня и Южной Кореи (90 % мирового производства).

Российские экономические интересы в районе пролива прежде всего связаны с транзитным значением и устойчивостью этой судовой магистрали, в частности, для обеспечения экономических связей с такими важными партнерами как Вьетнам, Индонезия и другими странами АСЕАН.

Блокада Тайваня или обострение в Тайваньском проливе могут привести к росту транспортных издержек и перебоям в поставках сы-

рья и комплекствующих. По оценкам аналитиков, блокада пролива способна сократить мировой ВВП на 5 % (более 2 трлн долл.), а полномасштабный конфликт — на 10 % (свыше 4 трлн долл.), что вдвое превышает эффект от мирового финансового кризиса 2008 г. или пандемии COVID-19. В случае блокады мировой рынок контейнерных перевозок может столкнуться с перебоями, сравнимыми или превышающими те, что наблюдались при атаках на суда в Красном море.

Анализ текущей судоходной обстановки выявляет несколько противоречивых тенденций. С одной стороны, наблюдается устойчивый рост грузопотока через пролив, обусловленный продолжающимся увеличением экономического потенциала Китая и развитием региональных производственных цепочек. С другой — нарастает военно-политическая нестабильность, связанная с обострением китайско-американского противостояния и усилением давления Пекина на Тайвань (включая военные учения КНР с фактической блокадой острова). Военное присутствие мировых держав в акватории пролива создает риски непреднамеренной эскалации.

Тайваньский пролив в полной мере ощутил на себе геополитические трения последних лет и совокупное воздействие глобальных вызовов, таких как пандемия COVID-19, американо-китайская торговая война, введение взаимных тарифных барьеров и последующая перестройка глобальных производственных цепочек, обострение обстановки вокруг Тайваня в 2022 г. (в связи с визитом Нэнси Пелоси), введение западных санкций против России и переориентация российских торговых потоков на Азию.

В целом эффективность логистики в регионе не только восстановилась, но и возросла. Индекс эффективности логистики (LPI) для трех ключевых экономик региона Тайваньского пролива — КНР, Гонконга и Тайваня — демонстрирует поступательный рост.

Гонконг, традиционно занимающий лидирующие позиции в рейтингах логистической эффективности, подтверждает свой статус наиболее развитой платформы международных перевозок. Рост показателей по всем субиндексам, особенно заметный в таких сферах, как инфраструктура (с 4,1 до 4,3) и отслеживание грузов (с 4,0 до 4,3), свидетельствует о последовательной реализации стратегии создания высокотехнологичной логистической экосистемы. Примечательно, что именно Гонконг демонстрирует наибольший прогресс в том, что касается сроков доставки — ключевом параметре для производственных цепочек, где временные задержки трансформируются в существенные финансовые потери. Этот рост происходит на фоне общего

снижения грузооборота гонконгских портов, что на первый взгляд кажется парадоксальным. Однако данная ситуация отражает глубинные структурные изменения в региональной логистике: массовые грузопотоки перемещаются в порты континентального Китая, в то время как Гонконг концентрируется на высокомаржинальных и срочных перевозках.

КНР также демонстрирует прогресс в развитии логистической инфраструктуры — соответствующий показатель вырос с 3,7 до 4,0 баллов. Этот рост согласуется с масштабными инвестициями в портовые мощности Шанхая, Шэньчжэня и других ключевых транспортных узлов. Однако относительно скромные улучшения в таможенных процедурах (лишь с 3,5 до 3,6) указывают на сохраняющиеся административные барьеры, которые в условиях растущих объемов внешней торговли становятся все более существенным ограничивающим фактором. Именно по этому показателю разрыв между КНР и Гонконгом не только сохраняется, но и увеличивается, что подчеркивает фундаментальные различия в подходах к регулированию внешнеторговой деятельности.

Тайваньская экономика, демонстрирующая устойчивость всех составляющих LPI, развивается менее динамично по сравнению с двумя другими участниками анализа. Постепенное улучшение показателей, особенно в сфере инфраструктуры (с 3,9 до 4,0) и международных перевозок (с 3,7 до 3,9), отражает продолжающуюся модернизацию логистического комплекса. Однако политическая неопределенность, связанная со статусом острова, создает дополнительные риски для доходных компаний, что не может не отражаться на инвестиционной привлекательности региона.

При анализе потенциальных рисков необходимо учитывать их каскадный характер. В случае эскалации напряженности первичный удар придется на страховой сектор — ожидаемый рост страховых премий может достичь 300—400 %, что сделает коммерческие перевозки экономически нецелесообразными. Вторичные эффекты включают: разрыв производственных цепочек (особенно в электронной промышленности), рост цен на потребительские товары, необходимость экстренной перестройки логистических схем. Для России это может означать задержку в реализации инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке, осложнения в поставках оборудования для нефтегазового сектора и рост себестоимости в импортозависимых производствах.

Однако кризисные явления одновременно открывают новые возможности. Северный морской путь может получить дополнительный импульс развития как альтернативный маршрут Европа — Азия, особенно для крупнотоннажных перевозок. Российские порты Дальнего Востока (Владивосток, Восточный) потенциально могут частично перехватить перераспределяемые грузопотоки. Углубление интеграции с китайской транспортной системой через проекты типа «Московский транспортный узел» позволяет создать новые точки роста. Важным аспектом становится и возможность укрепления позиций рубля в региональных расчетах при перестройке финансовых потоков.

Выводы

1. Тайваньский пролив сохраняет статус критически важного элемента глобальной торговой системы, но его устойчивость зависит от военно-политической конъюнктуры, а не от экономических факторов.

2. Для России ключевой риск заключается не только в прямом нарушении судоходства, но и в каскадном эффекте для всей системы международной торговли и связанных с этим макроэкономических последствиях.

3. Развитие транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и Арктической зоны должно учитывать возможность перераспределения грузопотоков в случае обострения ситуации вокруг Тайваня для задействования транзитных коммуникаций России.