

ВЛАДИВОСТОК - 2012: ИЗМЕРЕНИЯ АТЭС

С.Г. ЛУЗЯНИН

Доктор исторических наук
Институт Дальнего Востока РАН

Ключевые слова: саммит АТЭС 2012 г., базовые принципы Форума, приоритеты и установки АСТЭС, энергетическое и транспортное измерение АТЭС, позиции и роль ведущих стран-участников Форума

Российский президент В.Путин, увязав традиционные Богорские установки АТЭС с идущими в России процессами адаптации к режиму ВТО, отметил важность диалога между крупными интеграционными структурами. В качестве ключевого он выделил евразийский вектор интеграции, сближение экономик АТЭС через Единое экономическое пространство (ЕЭП) и Таможенный союз (ТС) России, Казахстана и Белоруссии с Европейским Союзом.

Российский лидер, таким образом, сумел переключить внимание Форума с тихоокеанского интеграционного плана США об усиливении Транстихоокеанского партнерства (Гонолулу, 2011) на преимущества данного (евразийского) маршрута интеграции, используя торговые и транспортные пути, единое таможенное пространство трех стран (России, Казахстана и Белоруссии), а также возможности Транссиба, БА-Ма и Северного морского пути.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

В 1965 г. японский экономист Киёси Кодзима предложил создать Тихоокеанскую зону свободной торговли с участием промышленно развитых и набирающих экономический вес стран региона.

В августе 1967 г. была образована Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) в составе Индонезии, Таиланда, Малайзии и Филиппин (в настоящее время в нее входят 10 государств).

Завершившийся 9 сентября 2012 г. саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) на о. Русский (Владивосток) подтвердил базовые принципы и приоритеты Форума - развитие региональной интеграции, либерализация экономик, снижение торговых и таможенных тарифов и пр. Они красной нитью проходили через большинство выступлений государственных лидеров.

АСЕАН стала первой интеграционной группировкой. В те годы АСЕАН выполняла в основном политические задачи - изоляцию либерально настроенной части стран Юго-Восточной Азии от экстремизма Китая периода «культурной революции».

Идеи Кодзимы, как известно, были воплощены в жизнь в 1989 г., когда по инициативе австралийского премьер-министра Б.Хоука в Канберре (Австралия) была организована первая встреча на уровне министров АТЭС, представленная Австралией, Брунееем, Канадой, Индонезией, Малайзией, Новой Зеландией, США, Сингапуром, Таиландом, Филиппинами, Южной Кореей и Японией.

Экономически он объединил азиатские государства, которые либо совершили технологический прорыв (Япония, Сингапур), либо находились на стадии быстрого индустриального подъема (Южная Корея, Индонезия, Малайзия, Филиппины, Таиланд).

В основе была идеологическая «привязка» к США. Первоначальная идея региональной интеграции реально не рассматривалась. Дело ограничилось программой развития взаимной торговли. Большинство участников были членами Всемирной торговой организации (ВТО), ее требования и стандарты были им понятны и близки.

На Сеульской встрече (1991 г.) торговая кооперация получила уже официальное оформление, страны-участницы обязались не создавать препятствий для «передвижения товаров, услуг и капиталов».

В 1990-е гг., после включения в проект набирающей силу КНР, стала меняться и расстановка сил внутри АТЭС. Сложились два неформальных полюса - китайский и американо-японский. Все документы рассматривались через призму этого противостояния. Это привело к тому, что большинство из запланированных решений, включая и интеграционные, не были приняты, т.к. обязательно встречали возражения со стороны представителей того или иного «полюса».

В 1994 г. на первом в истории АТЭС саммите была рассмотрена программа формирования зоны свободной торговли и инвестиций к 2010-2020 гг. В связи с разразившимся азиатским финансово-крайзисом 1997-1998 гг., а также особой позицией Японии, США и ряда других членов, опасающихся резкого роста влияния Китая, программа так и осталась на бумаге.



Параллельно АТЭС в регионе развивались старые (АСЕАН) и появились новые интеграционные проекты. К последним следует отнести АСЕАН+1 (КНР), АСЕАН+3 (Китай, Япония, Южная Корея), треугольник «Япония - Китай - Южная Корея», Восточноазиатский саммит (ВАС) в составе десяти стран АСЕАН, а также США, Японии, Австралии, Индии, Китая, Новой Зеландии, Южной Кореи и России.

За 23 года численный состав вырос до 21 государства и территории. Цифры впечатляют: доля участников АТЭС в мировом ВВП - 56%, в мировой торговле - 53%, прямых зарубежных инвестиций - 43% и пр.

Однако эти цифры не отражают главной слабости проекта - растущих противоречий между отдельными странами и фактического провала проекта как регионального объединения.

Зона свободной торговли для развитых государств АТЭС не была создана - США и Япония не склонны проводить либерализацию на принципах организации (добровольность и невзаимность). Особенно категоричные возражения у Вашингтона и Токио вызывает принцип невзаимности, когда развитые государства предоставляют другим, менее

развитым странам особые тарифные уступки в одностороннем порядке, не требуя взаимности.

Такое большое пространство, как Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), с набором несопоставимых экономик (США и Папуа-Новая Гвинея), невозможно интегрировать в единую зону. Отсюда возникновение локальных трендов на интеграцию в рамках тех или иных субрегионов.

На саммите в Гонолулу (США, 2011) появилась новая версия - проект Транстихоокеанского партнерства (ТТП). Американцы предложили подписать соглашение о свободной торговле между 8 экономиками (Австралия, Бруней, Вьетнам, Малайзия, Новая Зеландия, Перу, Сингапур и США). К соглашению готова присоединиться Япония. По первоначальным прикидкам, объём торговли в рамках ТТП составит порядка \$650 млрд. Реализация проекта будет означать раскол в Организации и выделение американо-японского сегмента.

ТТП планируется без Китая и против Китая. Проект АТЭС сегодня напоминает «большую коммунальную квартиру», жители которой вряд ли смогут сделать «общую кухню», а часть жильцов вообще хотела бы отдельиться.

Владивосток. Лидеры государств - стран-участников встречи в верхах АТЭС.

Россия официально является членом организации с 1998 г. На момент вступления российская доля в экономико-инвестиционном потенциале АТР была менее 1%, и перспектив ее роста не предвиделось. Возобладали аргументы о наличии большого нереализованного (на азиатском направлении) ресурсно-сырьевого и военно-технического потенциала.

Сейчас вопрос, кто кому больше нужен, формально не стоит. Вступление РФ в ВТО ускорит правовую и тарифную совместимость с ведущими торговыми партнерами. «Арабские революции» и обострение иранского вопроса усиливают востребованность в географически близких и безопасных в плане транспортировок российских углеводородах. Россия может рассчитывать на получение крупных инвестиций, технологий и новейшего промышленного оборудования.

ИЗМЕРЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АТЭС

Несмотря на открытый и не институализированный характер

Форума, политика пронизывает всю его работу. Она негласно присутствует везде, - в энергетике, торговле, инвестициях, транспорте, экологии. Она витает там, где крутятся большие деньги, сталкиваются интересы больших, малых и средних игроков, когда обсуждается будущее Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), будущее всего мира.

Исходя из специфики проекта, нельзя говорить о его военно-политической направленности или блоковом характере. Но современная эпоха расширила рамки самого понятия международной безопасности и перечня вызовов и угроз. Ни одно совещание в верхах не может обойти вниманием новые нетрадиционные риски - терроризм, транснациональную преступность, угрозы энергетической, экологической, продовольственной безопасности, увеличение природно-техногенных катастроф. После событий 11 сентября 2001 г. в Нью-Йорке на китайском (в Шанхае, 2001) и мексиканском (в Лос Кабосе, 2002) форумах были приняты заявления о борьбе с международным терроризмом.

На сегодняшний день в структуре АТЭС действует «Специальная группа по борьбе с терроризмом» (*CTTF, Counter - Terrorism Task Force*), в официальные задачи которой входит «координация контртеррористических усилий экономик АТЭС, развитие контактов с профильными многосторонними организациями, деятельность по борьбе с финансированием терроризма, обеспечение безопасности транспорта, телекоммуникаций, энергетики и пр.»

Трудно до конца точно и объективно оценить эффективность этой группы. По мнению ряда зарубежных экспертов, ее деятельность вторична и связана больше с отстаиванием узкопрофильных интересов отдельных ТНК и финансовых групп, имеющих свой бизнес в Восточной Азии. Скорее всего, данная оценка близка к реалиям. Длинные отчеты о деятельности *CTTF* содержат массу

общих фраз, деклараций и призывов, однако явно не хватает фактов, свидетельствующих об эффективности структуры. Как известно, деятельность спецслужб всегда - «тайна за семью печатями». Возможно, это выражение применимо и к данной группе.

Специфика работы группы - это деятельность в международной финансово-экономической сфере. Вопросы военно-стратегического характера, по понятным причинам, в её повестке не фигурируют. Что касается нетрадиционных вызовов, то на них Форум пытается реагировать в основном по трем следующим направлениям: 1) реакция на чрезвычайные ситуации (природные, техногенные и экологические бедствия); 2) деятельность АТЭС в сфере энергетической безопасности; 3) шаги по минимизации вызовов, связанных с продовольственной безопасностью. К слову, Россия на первых двух имеет полное право поставить свой заметный «флаг», поскольку обладает уникальным опытом и немалыми возможностями.

Понятно, что список болевых вопросов Форума тремя направлениями не исчерпывается. В документах АТЭС сформулирована некая общая задача «обеспечения личной безопасности человека». Формально - все правильно. Кто же будет возражать против очевидного. Однако есть разночтения. Многие члены проекта по-разному видят решение этой проблемы как у себя в стране, так и в рамках Форума. Стороны приводят свои аргументы, включая цивилизационные, политico-правовые и гуманитарные. Американский подход рассматривает личную безопасность, прежде всего, с позиций соблюдения «прав человека», что раздражает Китай и ряд других стран Форума. Любят американцы и их союзники поговорить и о «гуманитарной составляющей» этих прав, что в свете «арабской весны» вызывает у многих стран стойкий защитный рефлекс.

Процветающие «азиатские

драконы» делают акцент на качестве жизни личности и её социальной защищенности. Понятно, что такая методология не только холодно воспринимается бедными членами, но порой стимулирует рост их зависти к сытым «братьям», ощущение «несправедливости» жизни.

Поэтому реально подойти к консенсусу по проблеме «личной безопасности» в рамках проекта оказалось делом сложным и труднодостижимым. Хотя формальные декларации на этот счет имеются. В них фигурируют антитеррористические слова и термины, навеянные 11 сентября 2001 г., а также природными и техногенными катастрофами 2008 - 2011 гг., включая АЭС «Фукусиму». Пока эти формулировки устраивают и даже, в какой-то мере, сближают всех.

Российская «доля» на весах безопасности в АТР в целом, и в проекте АТЭС, в частности, объективно высока. Статус РФ как постоянного члена СБ ООН, наличие военно-стратегического компонента, размещенного в т.ч. и на сибирско-дальневосточных просторах, налаженное российско-китайское стратегическое партнерство, включая совместную инициативу 2010 г. о создании открытой азиатско-тихоокеанской системы безопасности и стабильности и пр. выдвигают Россию на ведущие позиции при формировании тех или иных повесток безопасности. Причем российский авторитет сохраняется как в «классической» (нераспространение, сдерживание военных угроз и пр.), так и «прикладной» сфере безопасности - предупреждение и ликвидация последствий природно-техногенных катастроф, продовольственная и энергетическая безопасность, экологические вызовы и пр.

Сегодня российские эксперты и политики активно обсуждают допустимые границы привлечения иностранного капитала и рабочие силы в районы Сибири и Дальнего Востока. Масла в огонь подлила информация российских

СМИ о том, что на саммите якобы будет официально озвучено российское предложение о сдаче отдельным странам АТЭС сотен тысяч гектаров Приморского края и других дальневосточных регионов в сельскохозяйственную аренду. Часть ученых и политиков расценивают это как факт готовящегося «национального предательства и унижения России». Другие не видят в этом ничего криминального, отмечая, что от освоения бесхозных, брошенных земель Россия может получить только выгоду - дополнительные налоги в казну, стимул для развития агропромышленного комплекса своими силами.

Подобная информация, несомненно, нуждается в подтверждении, но поднятый сюжет автоматически затрагивает более глубинный пласт - проблему национальной продовольственной безопасности, которая приобретает реальные очертания и в связи с планами внести российский вклад в решение проблемы продовольственной безопасности АТЭС, и в связи с вступлением РФ в ВТО.

Очевидно, что советская аграрная модель, существовавшая до 1991 г., не смогла решить возложенных на нее задач. Только столица и небольшие закрытые города имели необходимый набор продуктов. Нынешняя структура также не полностью отвечает всем критериям национальной продовольственной безопасности. Часть продуктов импортируется.

С другой стороны, в восточноазиатском регионе стремительно растет спрос на все виды продовольствия. У большинства наших соседей рост стоимости продуктов питания опережает рост стоимости нефтепродуктов, а пригодные земли для дальнейшего развития сельского хозяйства стремительно сокращаются и истощаются. У России же непаханных и заброшенных земель хватит на отдельное большое сельскохозяйственное государство. Теоретически для России продовольствен-

ный вызов может одновременно стать и стимулом, и вариантом выгодной внешней кооперации, а при определенном раскладе - долговременным и доходным бизнесом. Но на сегодняшний день наша страна, обладая всеми видами ресурсов для производства сельхозпродукции, использует их не слишком эффективно. Мы пока обсуждаем - сдавать или нет иностранцам свои земли в аренду. Похоже, воздвигать российский флаг на «продовольственной башне» АТЭС пока еще рано.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ АТЭС

Энергетика - ключевой компонент структуры АТЭС. На Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) и Западное побережье США приходится 35% глобального потребления нефти и 23% - природного и сжиженного газа (СПГ). Крупным потребителем и одновременно производителем углеводородов является Китай. Объем добычи нефти составляет там 195-198 млн т в год, а потребление в районе - 400 млн т. Природного газа Поднебесная добывает около 90 млрд куб. м, а потребляет 80-85. Япония потребляет нефти 240 млн т, газа 90-95 млрд куб. м. Южная Корея - аналогичный получатель нефти (110-115 млн т) и газа (40 млрд куб. м).

Для России, экспорт которой на сегодняшний день на 64% состоит из энергоресурсов, новые азиатские энергетические «коридоры» - с одной стороны, просто спасение. В том смысле, что поскольку традиционные европейские рынки сжимаются, испытывая финансовые затруднения, Россия каждый год теряет на сбыте энергоресурсов. И перевод части углеводородного экспорта на Восток, в страны АТР - хорошая компенсация.

С другой стороны, проблема в том, что восточноазиатское направление появилось (де-факто) только в 2010 г. с пуском нефтепровода Восточная Сибирь - Ти-

хий Океан (ВСТО). Точнее, его первой очереди «Тайшет - Сковородино» с веткой на Китай и грузовой мощностью в 30 млн т, из которых 15-17 идет в КНР, а оставшиеся 13-15 млн т железной дорогой (Транссибом) доставляются в порт Козьмино (Приморье), где перегружаются на танкеры, направляющиеся в страны АТР.

Основная инфраструктура для полноценного российского углеводородного бизнеса со странами АТР только начинает создаваться. При этом в российских политической и бизнес-элитах почему-то сохраняются некие иллюзии относительно того, что нашу нефть и газ «ждут, не дождутся» в Азии, поскольку, как объясняют некоторые эксперты, общий экономический подъем восточноазиатского региона, в особенности Китая, автоматически обеспечивает долговременный спрос на российские углеводороды.

Правда, ничего автоматического в таком непредсказуемом бизнесе, как углеводородный, когда скачут нефтяные цены и меняются газовые контракты, по определению быть не может. Рынок углеводородов в регионе Восточной Азии давно поделен между крупными иностранными компаниями-продавцами и покупателями нефти и газа. На этом рынке крутятся десятки и сотни миллиардов долларов, и никто их России отдавать не собирается.

5-7 крупных компаний давно поделили регион. Это Китайская национальная нефтяная компания (CNPC), Корейская газовая корпорация (KOGAZ), Корейская национальная нефтяная корпорация (KNOC), Японская национальная нефтяная корпорация (JNOC), Нефтедобывающая компания Мицубиши (MOEC), Индонезийская нефтедобывающая компания (IPEC) и др.

Создана стройная система инвестиций, добычи, переработки, импорта/экспорта углеводородов без участия российских компаний. И как «Газпрому», «Роснефти» и другим российским претен-



Президент РФ Владимир Путин и председатель КНР Ху Цзиньтао перед первым пленарным заседанием лидеров экономик АТЭС.

дентам встроиться в этот рынок, найти свою «нишу», - вопрос очень непростой. То, что «Роснефть» и «Транснефть» взяли на себя обязательства перед Китаем в течение 20 лет поставить 300 млн т сибирской нефти на сумму \$25 млрд по \$45 за баррель (цена рассчитывается на рыночных условиях с использованием котировок в порту Козьмино), совершенно не означает, что они пробились на китайский нефтяной рынок.

Доля российских углеводородов в китайском нефтяном импорте сегодня составляет 5,2%, а в газовом - 3,1%, а в целом на углеводородном рынке АТР доля российского сектора - около 1,5%.

Еще более жестко китайцы отстаивают свои интересы в вопросах по закупкам российского природного газа и электроэнергии. Используя ценные преимущества, полученные Пекином у Ашхабада по закупкам туркменского газа (\$160-180 за тыс. куб. м), китайские компании отвергают все попытки Газпрома обсудить другие варианты, например, \$260-280, или чуть ниже. Китайцы говорят - «не принимаете наши условия, обойдемся и без российского газа». Но если Россия идет на уступки, теряется коммерческий смысл сибирских газовых

проектов, ориентированных на Китай.

К слову, китайские переговорщики не блефуют. У них действительно нет сегодня острых потребностей в сибирском газе. По контракту с Туркменистаном за 2011 г. КНР уже получила по оговоренной цене 17 млрд куб. м, в 2012 - 30 млрд куб. м и планирует получить еще 10 млрд из Узбекистана и около 20 млрд из Казахстана также по демпинговым ценам.

Аналогичная ситуация по закупкам российской электроэнергии. В настоящее время российские компании вынуждены поставлять ее в Китай по цене 1,3 руб. за 1 кВт/ч. Причем, население российского Дальнего Востока платит за электроэнергию по 2,5 руб., а общий тариф в Амурской области составляет, к примеру, около 5 руб. за 1 кВт/ч. Китайские же местные власти заявляют, что закупать российскую электроэнергию хотели бы по еще более низким ценам.

Единственное, что сдерживает китайские энергетические компании в этой «ценовой войне» - наличие растущего спроса на электроэнергию (в отличие от газа) на внутреннем китайском рынке. Более чем в 19 китайских провинциях ощущается ее острый дефицит. В 2010 г. спрос на электроэнергию в Поднебесной вырос на 15%. Китайцы ежегодно потребляют 4,3 трлн кВт/ч электроэнергии,

чества, что в 5 раз больше, чем в России.

Они хотели бы получать из РФ ежегодно по 35-40 млрд кВт/ч, а к 2020 г., по прогнозам экспертов, до 60. Но это пока невозможно. Объем российского экспорта электроэнергии в КНР не превышает 1 млрд кВт/ч. Причины разные - упоминаемые ценные нестыковки, низкая пропускная способность российских ЛЭП и пр.

Особые надежды в Пекине возлагаются на сотрудничество «Евросибэнерго» (О.Дерипаски) и *China Yangtze Power Company*, которые предполагают построить ТЭС и две ГЭС (общая мощность 3 ГВт) в Иркутской области, Красноярском крае и Забайкалье, часть электроэнергии которых будет экспортироваться в Китай. В этом случае российская доля возрастет до 6-7 млрд кВт/ч. Однако и это не решит китайских «электрических» проблем.

Видимо, в жестких диалогах с азиатскими партнерами Россия должна научиться пользоваться своим «энергетическим мечом» и в обороне, и в атаке. Оборона - это строительство собственных танкеров, терминалов, предприятий нефтегазовой переработки и пр. Атака - это борьба за свои цены, маршруты, новые рынки, иногда и смена партнеров (покупателей). При продажах, конечно, не избежать пресса монополистов, но с ними будет намного легче говорить, когда за спиной свои переработка, транспортировка и весомые доли на рынках сбыта.

ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗМЕРЕНИЯ АТЭС

Функционально транспортной сферой в АТЭС занимается «Группа по транспорту» (*Transportation Working Group*), в документах которой записано, что АТЭС особое внимание уделяет вопросам либерализации транспортных услуг, укрепления безопасности систем транспорта, повышения эффективности, уп-

рощению внутренних транспортных правил.

По логике транспортного вопроса к данной группе близок комитет по торговле и инвестициям и его подкомитет по таможенным процедурам (*Sub-Committee on Customs Procedures*), который занимается упрощением таможенных процедур «для обеспечения эффективного трансграничного перемещения товаров и услуг».

Если применить официальные положения проекта к российской таможенно-транспортной действительности, то возникает ощущение, что многое в нем, мягко говоря, не совпадает с намерениями России в этой сфере.

В течение последних двух-трех лет, кроме существующего профильного министерства, в РФ были созданы десятки ведомственных, административно-экспертных центров, «координационных советов», логистических компаний и пр. для обеспечения «транспортной повестки АТЭС».

В ходе подготовки к саммиту во Владивостоке правительством были выделены большие деньги в виде грантов и иных финансовых вливаний. Проведена масса различных видеомостов, «круглых столов», конференций, ситуационных анализов, на которых все - от министра до рядового ученого - размышляли над проблемой, как дальше развивать российскую транспортную систему и сделать ее привлекательной для экономик АТЭС.

Казалось бы, совершенно очевидно, что Россия как большая евразийская страна просто в силу своего географического положения автоматически должна стать главным «транспортным коридором» между Востоком и Западом. Проводка грузов Азии по единой территории, с единой системой законов и тарифов, по определению, делает транзитный бизнес большинства стран АТЭС беспрогрышным.

Однако не все так просто. В 2009 г. представители министерства транспорта и российских экспертных структур признава-

ли, что Россия по индексу развития логистики занимала 94-е, а по уровню развития таможни - 115-е место в мире из 155 стран. И все ждали, что к саммиту произойдет качественное улучшение. Ближайшая жизнь покажет, насколько оправданы были оптимистические заявления министров о снижении бюрократических барьеров при оформлении транзитных грузов (служба «единого окна» и др.).

По оценкам Делового консультативного совета при АТЭС, подготовка транспортных документов на экспорт или импорт товаров до Форума во Владивостоке занимала 25 дней (в Сингапуре - 1 день), прохождение таможенного контроля грузов в РФ занимало 3-4 дня и стоило дороже, чем в любой стране АТЭС - 500 долл. (в Сингапуре - 1 день, 31 долл.).

По оценке гонконгского логистического исследовательского центра (*Logistic Research Center*), по итогам проведенного в начале 2012 г. исследования, для оформления экспорта груза в Канаде или Южной Корее требуется 3 документа, в России - 8. Для оформления импорта в большинстве стран АТЭС необходимы всего 3 документа, в России - целых 13. Вывод экспертов неутешителен - РФ занимала до недавнего времени одно из последних мест среди стран АТЭС по развитию транспорта и таможенных услуг.

Официальные представители ОАО «РЖД» заявляют, что эти данные в чем-то спорны, что есть некоторая тенденциозность в интерпретациях и пр. Конечно, можно сомневаться в деталях, но, похоже, что общий вывод верный. Транспортно-логистическая и таможенная системы в России нуждаются в серьезном реформировании, и Форум АТЭС, возможно, дал некий импульс для этого.

Мы не используем главный и беспрогрышный российский козырь - преимущество в скорости сухопутной доставки грузов по Транссибу, в отличие от медлен-

ных окружных морских путей. В условиях роста конкуренции на международных торговых линиях, когда каждый сэкономленный день может приносить прибыль в миллионы долларов, лишаться таких козырей - просто недопустимо.

Если проблемы управления решить можно, тем более, что политическая воля к этому есть, то с geopolитическими вызовами справиться будет сложнее. Одна из острейших проблем, с которой может столкнуться Россия - расущая транспортная конкуренция Китая.

Китай активно развивает альтернативные проекты формирования транспортных коридоров в обход РФ. Дружба дружбой (точнее, стратегическим партнерством), но денежки врозь. Причем, кроме бизнес-интересов у Поднебесной просматриваются и геостратегические мотивы.

Создание КНР трансконтинентальной железнодорожной магистрали Азия - Европа через свою территорию южнее Транссиба - это, фактически, новый «Шелковый путь». Первая транспортная версия современного трансазиатского коридора была заложена Китаем еще в 1992 г., когда он открыл движение по маршруту порт Ляньчуньган (провинция Цзянсу) - Роттердам (Нидерланды) общей протяженностью 10 800 км.

Ветка соединила крупнейший китайский порт Тихого океана и Европу, что не только экономически, но и geopolитически вывело Китай в Старый Свет. Одновременно КНР развивает сеть железных дорог, соединяющую республику со странами Юго-Восточной Азии - проект «Большой Меконг», в рамках которого создается 6 веток, связанных с Китаем.

Очевидно, что Китай превращается в транспортную супердержаву АТР. Этот факт уже нельзя ни отрицать, ни игнорировать. Тем более странам - соседям азиатского гиганта. В этой связи России важно развивать транспортную кооперацию районов



Сибири, Дальнего Востока и Северо-Востока Китая.

Речь идет, в частности, о строительстве железнодорожного и автомобильного моста через Амур «Благовещенск - Хэйхэ» (о котором говорят уже 10 лет) и создании на российском и китайском берегах крупных транспортно-логистических центров.

Это даст возможность соединить Транссиб с Китайско-Чанчуньской железной дорогой, которая исторически, еще в период Российской империи, была частью Транссиба и называлась тогда Китайско-Восточной железной дорогой - КВЖД. Подобная стыковка расширит региональное взаимодействие приграничных китайских провинций с Россией.

Важно по-хозяйски распорядиться тем, что развитие и модернизация российской Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) увеличили ее пропускную способность к крупным российским морским портам (Ванино, Находка и др.) и, одновременно, трем пограничным железнодорожным пунктам с КНР и КНДР - Хасан - Туманган, Гродеково-Суйфэнхэ, Махалино - Хуньчунь.

СТРАНОВЫЕ ИЗМЕРЕНИЯ АТЭС

КНР. Участие КНР в АТЭС многими экспертами сегодня рассматривается не только как усиление региональной и глобальной экономической роли республики, но и как некий внутренний вызов для самого Китая. Углубление внешней интеграции в рамках АТЭС автоматически усиливает либерально-экономические настроения в стране, порождая политическое давление на руководство как «справа» (со стороны частного бизнеса и части интеллигенции), так и «слева» (из лагеря сторонников сворачивания «буржуазных реформ»). Одновременно углубление интеграционных процессов в АТЭС усиливает традиционные геополитические и торгово-экономические противоречия Китая с США, Японией и их союзниками - партнерами по проекту.

На саммите АТЭС в Гонолулу (США, 2011 г.) американский президент напомнил о «традиционных грехах» Пекина - заниженном курсе юаня и «неприемлемо» слабой защите интеллек-

туальной собственности. Обама, в частности, заявил, что «в Китае существует группа производителей товаров на экспорт, которую устраивает существующая система, и изменить что-либо для них сложно политически. Я это понимаю. Но США и другие страны чувствуют, что с нас уже хватит».

Наряду с этим США приветствовали канадскую инициативу присоединения к Транстихоокеанскому партнерству на основе углубления региональной системы свободной торговли в АТР.

Решения саммита АТЭС в Гонолулу абсолютно не совпали с приоритетами и особенностями китайской стратегии. Как известно, там были определены следующие приоритеты Форума: укрепление региональной интеграции через создание Азиатско-Тихоокеанской зоны свободной торговли и устранение новых нетарифных барьеров; поддержка «зеленого роста» при торговле экологическими товарами, устране-

ние субсидий, связанных с использованием ископаемого топлива, и др.

Блок «зеленых приоритетов» дает некие официальные «полномочия» США и их союзникам для развертывания критики экологической политики КНР. К слову, окружающая среда в Китае, действительно, подвергается мощному технологическому давлению и разрушению.

Часть китайских экспертов считают, что «нынешняя политика США в отношении Китая пока не достигла этапа сдерживания» и что на пути реализации этой политики стоят минимум три препятствия: 1) президентские выборы в США (речь идет об оценках, которые делались до выборов в ноябре 2012 г.); 2) бюджетный дефицит и государственный долг Соединенных Штатов; 3) наличие острых проблем на арабском Востоке, с Ираном, в Афганистане, отвлекающие внимание и ресурсы от региона АТР.

В Гонолулу председатель КНР Ху Цзиньтао призвал участников проекта к выработке концепции инновационного развития. Эта инициатива демонстрирует ряд региональных приоритетов. Прежде всего, усиление морского присутствия Китая в АТР и лидерство международного финансового центра в Шанхае в регионе. Необходимость для КНР урегулирования территориальных (островных) споров с Японией, Филиппинами, Вьетнамом и др., желательно на китайских условиях, но в отдельных случаях возможен и компромисс. Сохранение близких отношений с АСЕАН, включая развитие открывшейся 1 января 2011 г. Зоны свободной торговли (ЗСТ) АСЕАН - КНР.

Похоже, что Китай делает особую ставку на этот проект, видя в нем основной противовес американскому ТТП. Многие китайские эксперты открыто говорят, что в настоящее время уже невозможно избежать конкуренции ЗСТ Китай-АСЕАН с моделью ТТП партнерства, которую все-

мерно продвигают США. Более того, китайцы считают, что одна из целей США - создание для КНР торговой изоляции и ликвидация национальных предприятий Китая.

Данные о темпах развития ЗСТ КНР - АСЕАН подтверждают серьезность намерений Китая. Только в январе-октябре 2011 г. общая сумма прямых инвестиций китайской стороны в нефинансовый сектор экономики стран-членов АСЕАН достигла \$2,36 млрд. Сингапур, Мьянма и Камбоджа заняли первые три места по объему привлеченных китайских инвестиций. В целом, за последние три года китайские предприятия инвестировали в страны АСЕАН капиталы в размере \$12,426 млрд.

По действующим правилам китайские предприятия могут инвестировать капиталы в любую из десяти стран-членов АСЕАН, а выпущенные в этой стране товары смогут выйти на рынок остальных девяти участников Ассоциации на основе нулевой таможенной пошлины. Более того, эти товары могут поступать на еще более широкий рынок на основе соглашений о свободной торговле, заключенных между АСЕАН и Японией, Республикой Корея и др.

Япония остается одним из мировых экономических лидеров, и ее авторитет в мире глобальной экономики и высоких технологий, несмотря на известные трудности и техногенные катастрофы, не подвергается сомнению.

Противоречия японской внешнеполитической стратегии можно выразить в коротком лозунге одной из националистических групп - «Япония, стань полноценным государством!» В нем все - и разочарование в американском союзнике, и желание вернуть былое величие, и стремление обрести не только экономическую, но и военную, геополитическую мощь и независимость.

Ориентация на японо-американский военно-политический союз, независимо от эмоций, ос-

тается базовой для внешней политики страны, особенно в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Она помогает в противостоянии возывающемуся Китаю, экономит расходы, особенно в военной части бюджета.

Но, с другой стороны, зависимость от Вашингтона, словно мощный политический пресс, давит на страну, не позволяя ей стать «полнценным государством». И все попытки как-то ослабить, пересмотреть союзнические обязательства остаются безуспешными. В мае 2012 г. в Вашингтоне состоялась встреча президента Барака Обамы и премьер-министра Японии Есихико Ноды. Это был первый государственный визит главы японского правительства в США за последние три года. Встреча подтвердила наличие двух серьезных противоречий: 1) по передислокации американской военной базы Футтемма и 2) по участию Японии в Соглашении о Транстихоокеанском стратегическом экономическом партнерстве. Если первое касается больше двустороннего формата отношений, то второе напрямую связано с экономической жизнью региона, т.е. с объектом непосредственного внимания Форума АТЭС. По замыслу американцев, присоединение Токио к соглашению о ТТП усилило бы позиции США в АТЭС в ущерб Китаю. Однако, к удивлению американских политиков, против присоединения к американскому проекту выступили японская общественность, отдельные политики, лобирующие интересы сельскохозяйственного бизнеса, и пр. Японские эксперты посчитали, что заявленный проект ТТП не совсем выгоден стране, что США просто хотят использовать Японию для реализации своей доктрины «возвращения в Азию».

Японские политики скептически оценивают возможность торгово-экономической интеграции 21-го государства АТЭС. К слову, все участники проекта воспринимают решения саммита в Богоре (Индонезия, 1994) о со-

здании зоны свободной торговли в АТЭС к 2020 г. как некие «правила хорошего тона», но не более того.

Каждый хозяин саммита пытался войти в историю со своей «фишкой», которая, по большому счету, никоим образом не была связана с базовой (Богорской) стратегией Форума. Площадки АТЭС постепенно превратились в некие PR-компании и закулисные политические баталии. Степень эффективности восприятия предлагавшихся «брэндов» и «новых средств» либерализации зависела от возможностей принимающей стороны. В этом смысле запомнились три последних саммита в Сингапуре (2009), Японии (2010) и США (2011).

Так, Шанхайский саммит (2001) выдвинул «Шанхайское согласие», мексиканский (2002) - «стандарты транспарентности», Сиднейская декларация (2007) впервые затрагивала проблемы изменения климата и энергетической безопасности, Йокогамская декларация (2010) продлила до 2013 г. мораторий на протекционизм в торговле и инвестициях, наконец, итоговый документ в Гонолулу (2011) возвещал о необходимости роста «зеленой экономики».

Наиболее заметен вариант региональной интеграции в «треугольнике» Япония - Китай - Южная Корея. Совокупная экономическая мощь трех государств впечатляет. Если брать объем трехсторонней торговли, он составлял в 2011 г. более \$690 млрд. Инвестиционный вклад Японии и Южной Кореи в экономику Китая - \$80 млрд и соответственно \$50 млрд. Три страны уже решили начать переговоры о практическом создании зоны свободной торговли.

Представители Японии, Китая и Южной Кореи действуют на наиболее перспективных направлениях повестки АТЭС. Это ядерная безопасность, продовольственные проблемы, аграрный бизнес, энергетика. В ноябре 2011 г. в Токио состоялась 4-я

встреча высокопоставленных официальных лиц трех стран в сфере контроля за ядерной безопасностью. В апреле 2012 г. в южнокорейском Чеджудо состоялась первая встреча министров сельского хозяйства трех стран, по итогам которой разработан механизм трехсторонней кооперации.

Жизнеспособность этого проекта будет напрямую зависеть от того, кто в нем будет главный, и кто будет «заказывать музыку». Сегодня Токио, опасаясь китайского напора, пытается инкорпорировать в проект десятку стран АСЕАН, а также Новую Зеландию, Австралию и др. Китай после 2008 г. превзошел Японию по объемам торговли с АСЕАН.

Активизируется двустороннее японо-индийское сотрудничество. В апреле 2012 г. состоялись уже 6-й диалог Япония - Индия и экономические переговоры на уровне министров. Наблюдатели задаются вопросом - а не против ли Пекина дружат Токио и Нью-Дели? Успешный пуск индийской ракеты стратегического назначения на 6,5 тыс. км в акваторию Тихого океана также не добавил радости китайским военным и политикам.

Совсем уж плохой новостью для Пекина стала информация о желании Нью-Дели, Токио и Вашингтона в 2012 г. начать трехсторонние стратегические консультации и провести совместные военно-морские учения в районе спорных островов Южно-Китайского моря. Вообще активная интеграция Индии в АТР - некое политическое ноу-хау США. К чему это может привести - отдельный вопрос. В любом случае Форум АТЭС этим заниматься не будет.

Непростой российско-японский формат отношений, так или иначе, влияет на Форум. Очевидно, что территориальная проблема была и будет ключевой препятствием для перехода двусторонней модели в новое, более высокое экономическое и политическое качество.

Программа-минимум России и Японии известна - интенсификация торгово-экономического, инвестиционного и энергетического сотрудничества. На прошлогоднем саммите АТЭС в Гонолулу (США, 2011) Россия и Япония подписали соглашение о сотрудничестве в области модернизации экономик. Согласно документу предусматривалось взаимодействие в плане улучшения делового климата, торговли и инвестиций, углубление контактов на уровне бизнес-структур.

Вьетнам. Вьетнамский социализм в последние 20 лет все больше приобретает капиталистическое лицо. Рыночные механизмы под контролем Коммунистической партии Вьетнама (КПВ) давно стали частью экономики и политики. XI съезд КПВ (2011) поставил задачу превращения Вьетнама к 2020 г. в «индустриальную державу» на основе «развития инновационной экономики и высоких технологий». СРВ входит в десятку наиболее динамично развивающихся стран мира (8-9% годового прироста ВВП). Идет тотальная борьба с коррупцией - за 5 лет перед судом предстали более 4 тыс. коррупционеров, бывших крупных партийных и государственных чиновников. Все это напоминает китайский опыт.

Успех вьетнамских реформ, по мнению ряда российских экспертов, отчасти связан с влиянием на вьетнамское общество китайской версии социализма, отчасти с собственным творческим подходом к решению проблемы «как быть богатым и здоровым», сохраняя при этом верность заветам Хо Ши Мина.

Давно прошли времена, когда республика экономически и идеологически была зависима только от СССР. Сегодня в основе ее внешней политики - ориентация на разные силы, включая США, соседей по АСЕАН, Японию, Китай, Россию и др. Вьетнам через региональные проекты пытается занять равнодistantную позицию от тех или иных центров влияния. Правда, не всегда это удается.

ся, особенно когда речь заходит о сложных вьетнамо-китайских отношениях. На саммите АТЭС в Гонолулу в 2011 г. Вьетнам поддержал американский проект создания Транстихоокеанского партнерства, не предполагающий участия Китая.

Из всего ближнего окружения СРВ китайский сосед на сегодняшний день - самая большая головная боль для вьетнамского руководства. Эксперты отмечают, что если раньше КНР заявляла свои права на спорные острова в Южно-Китайском море на языке дипломатии в рамках регулярных консультаций, то сегодня заметно повысился градус спора между Пекином и Ханоем о Парасельских островах и архипелаге Спратли, на шельфе которого открыты месторождения нефти, газа и минерального сырья.

В июне 2011 г. Ханой заговорил о желании «остановить любого, кто попытается покуситься на вьетнамский суверенитет». Китай в ответ начал блокировать работу вьетнамских судов, ведущих разведку месторождений Южно-Китайского моря.

Дело дошло до объявления Пекином планов разместить на островах Наньша (Спратли) авиабазу, соответственно Ханоем - использовать силу для защиты своих суверенных прав. К слову, на Спратли претендуют не только Китай и Вьетнам, но еще и Тайвань, Малайзия, Филиппины и Бруней. Вот такой получился «морской узел». Причем ни в Пекине, ни в Ханое, похоже, не знают, как его развязать.

Принципиально важным стал визит Генерального секретаря ЦК КПВ Нгуен Фу Чанга в октябре 2011 г. в Китай, в ходе которого после встречи с Генеральным секретарем КПК Ху Цзиньтао было опубликовано совместное заявление о намерении сторон «должным образом разрешить все морские вопросы». Заявление охладило горячие головы и в Китае, и во Вьетнаме. Нельзя говорить, что визит полностью разрешил противоречия - они оста-

лись. Но прекратились антикитайские демонстрации вьетнамцев в Ханое, официальные же вьетнамские лица стали снова говорить о том, что все-таки «Китай - хороший товарищ и хороший брат».

Большинство российских и зарубежных экспертов указывают на то, что нынешний островной спор - это только видимая часть айсберга противоречий. В основе нынешнего конфликта лежит обида Китая на Вьетнам, связанная в т.ч. и с событиями февраля-марта 1979 г. Тогда КНР, как известно, решила «проучить» СРВ за то, что та годом раньше сметила прокитайский режим Пол Пота в Камбодже (Камбодже). Вьетнам был ближайшим союзником СССР, у которого с Китаем были в те времена не лучшие отношения. В итоге, в феврале 1979 г. китайские танки перешли границу с Вьетнамом и двинулись на Ханой.

Закаленные в боях с США вьетнамские части остановили 600-тысячный китайский корпус, уничтожив около 300 танков. В 1991 г. мирные отношения были восстановлены, но осадок и в Пекине, и в Ханое остался. И сегодня он нет-нет да и проявляется - то в воспоминаниях китайских и вьетнамских военных, то в научно-исторических спорах.

Удивительно, что более длительную (1964-1973) и более кровопролитную войну с американцами вьетнамцы сегодня особенно не вспоминают, а если и вспоминают, то без особых эмоций и обид. Экономические и политические отношения бывших не-примиримых врагов сегодня развиваются комплексно, быстро выйдя на уровень партнерства. Более того, официальный Ханой пошел на деликатные переговоры с Вашингтоном, который предлагает создать некий международный формат для урегулирования споров СРВ и КНР в Южно-Китайском море. Очевидно, что подобная «интернационализация» конфликта выгодна, прежде всего, США, которые неожиданно

получили в лице «обиженного» Вьетнама дополнительное средство сдерживания усиления КНР в Юго-Восточной Азии.

Вьетнамо-российский «угол» был и остается важной частью как общей конфигурации форума АТЭС, так и АТР в целом, особенно в энергетическом плане. Вьетнам для России - своеобразное «экономическое окно» в АСЕАН. История отношений Москвы и Ханоя не имеет конфликтных страниц, наоборот, вьетнамцы помнят помочь СССР их стране в тяжелые годы.

СП Вьетнама и России - «Вьетсовпетро» сохраняет лидирующие позиции в нефтегазовом секторе Вьетнама. На континентальном шельфе Вьетнама стабильно работает совместная операционная компания «Вьетгазпром» с участием ОАО «Газпром».

Россия предоставила Вьетнаму кредит на строительство первой в стране атомной электростанции, товарооборот в 2011 г. составил почти \$3 млрд. Для сравнения - китайско-вьетнамская торговля оценивается в пределах \$8 млрд. Традиционно сильным остается вьетнамо-российское военно-техническое сотрудничество. В свое время СССР не только полностью обеспечивал оборону СРВ, но и арендовал знаменитую военно-морскую базу Камрань. Сегодня российских военных моряков там нет.

* * *

Таким образом, «повестка» Форума вобрала в себя основные вопросы сотрудничества, включая российскую «дорожную карту» иностранных инвестиций - создание благоприятного инвестиционного климата, снижение таможенных и бюрократических барьеров. Владивостокский этап завершился. В 2013 г. саммит АТЭС пройдет в г. Бали (Индонезия). Долгое путешествие стран-членов АТЭС по пути сотрудничества и либерализации продолжается.