

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение высшего профессионального образования  
«Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет»

**Ж. В. Петрунина, Е. А. Канаев, Д. В. Киба**

**Современные и перспективные направления  
сотрудничества России с экономиками АТЭС**

**Монография**

Комсомольск-на-Амуре

2013

## Содержание

ВВЕДЕНИЕ (Петрунина Ж. В.).....	5
1. АТЭС И МНОГОСТОРОННЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АТР.....	19
1.1. АТЭС в современных приоритетах стран Северо-Восточной Азии (Петрунина Ж. В.).....	19
1.2. Юго-Восточная Азия и АТЭС (Канаев Е. А.).....	25
1.3. Сотрудничество АСЕАН и АТЭС: факторы притягивания и отталкивания (Канаев Е. А.).....	38
1.4. ТТП и РВЭП в системе экономического регионализма АТР (Канаев Е. А.) .....	48
2. СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОДВИЖЕНИЮ ИНТЕРЕСОВ СТРАНЫ В АТЭС.....	67
2.1. Ресурсная база и инфраструктура российского Дальнего Востока (Петрунина Ж. В., Киба Д. В.).....	67
2.2. Взаимодействие российского Дальнего Востока с экономиками Северо-Восточной Азии в рамках АТЭС (Петрунина Ж. В., Киба Д. В.) .....	82
2.3. Гуманитарное взаимодействие российского Дальнего Востока со странами Северо-Восточной Азии (Киба Д. В.).....	117
ЗАКЛЮЧЕНИЕ (Петрунина Ж. В., Киба Д. В.).....	155
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 НОРМАТИВНАЯ БАЗА САММИТОВ АЗИАТСКО- ТИХООКЕАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА .....	163
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 АТЭС: ГЕОГРАФИЯ УЧАСТНИКОВ .....	169
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ВНЕШНЕТОРГОВОГО ОБОРОТА ТЕРРИТОРИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЗАБАЙКАЛЬЯ В 2013 Г. ....	170
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ИМПОРТА ТЕРРИТОРИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЗАБАЙКАЛЬЯ В 2012 Г. ....	171

ПРИЛОЖЕНИЕ 5	ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ТЕРРИТОРИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЗАБАЙКАЛЬЯ В 2012 Г. ....	172
ПРИЛОЖЕНИЕ 6	ДИНАМИКА СТОИМОСТИ ВНЕШНЕТОРГОВОГО ОБОРОТА ТЕРРИТОРИЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ЗАБАЙКАЛЬЯ В 2002- 2012 ГГ. ....	173
ПРИЛОЖЕНИЕ 7	ИНДОНЕЗИЯ. ОСТРОВ БАЛИ. УЧАСТНИКИ САММИТА ЛИДЕРОВ ЭКОНОМИК ФОРУМА АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА .....	174

и то, что обе экономики приняли новые законы о конкуренции и создали новые государственные структуры, проводящие мониторинг данного направления.

Помимо этого, Малайзия и Сингапур заявили о полном соответствии своей политики Необязывающим принципам АТЭС по государственным закупкам (APEC Non-Binding Principles on Government Procurement). Особо подчеркнем нацеленность обеих экономик на повышение прозрачности такого рода мероприятий и перевод большинства процедур по оформлению необходимых документов в «цифровой» формат.

Наконец, Малайзия и Сингапур полностью внедрили в практику Карту бизнес-передвижений в рамках АТЭС (APEC Business Travel Card). Малайзия и Сингапур являются одними из самых открытых экономик АТЭС с точки зрения безвизовых режимов – в 2009 г. для въезда в Малайзию виза требовалась для 38 экономик, а в Сингапур – для 21. Оформление краткосрочной бизнес-визы в обе экономики занимает от 1 до 3 дней.

Таким образом, все семь государств ЮВА принимают достаточно активное участие в реализации Богорских целей АТЭС. Стабильный и долгосрочный характер их усилий, а также достигнутые результаты позволяют обоснованно ожидать продолжения такой политики в обозримом будущем.

### **1.3. Сотрудничество АСЕАН и АТЭС: факторы притягивания и отталкивания**

Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) как формат многостороннего сотрудничества отслеживает процессы, проходящие в АТЭС, и та же та же экономики приняли новые законы о конкуренции и создали планы с приоритетами Форума. К этому Ассоциацию подталкивают следующие причины.

Прежде всего, играет роль схожесть приоритетов АСЕАН и АТЭС: оба эти формата нацелены на активизацию процессов региональной интеграции. Тем самым АСЕАН логично сталкивается с необходимостью не только проводить мониторинг деятельности АТЭС, но и продумывать возможные направления сотрудничества с ним.

Отметим и созвучность проблем, с которыми сталкиваются АСЕАН и АТЭС. Прежде всего, это – потребность усилить наднациональные механизмы своей деятельности как ключевой фактор реализации конкретных проектов сотрудничества. Не менее важно и иное: и АСЕАН, и АТЭС стоят перед необходимостью предложить своим участникам реальные возможности решения социально-экономических проблем, актуальных для нынешнего этапа их модернизации. В числе последних – социальная амортизация экономического роста, решение проблемы продовольственной безопасности, переход к «зеленой экономике», развитие инноваций, повышение собственной конкурентоспособности и ряд других. Все это побуждает Ассоциацию отслеживать «лучшие практики» решения таких вопросов, апробированные участниками АТЭС.

Наконец, деятельность обеих площадок имеет ярко выраженную глобальную составляющую. Применительно к АТЭС, это – запуск проекта Транстихоокеанское партнерство, а к АСЕАН – Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство.

Сказанное выше открывает возможности взаимодействия между АСЕАН и АТЭС. Основные направления взаимодействия представлены в таблице 1.5

Таблица 1.5

АСЕАН и АТЭС: перспективные направления сотрудничества<sup>25</sup>

«Точки пересечения»	Разработано АТЭС на примере	Разработано АСЕАН на примере
Наращивание взаимосвязей	Рамочное соглашение о наращивании взаимосвязей в сбытовых цепочках; планы действий по наращиванию взаимосвязей в сбытовых цепочках	Мастер-план АСЕАН по наращиванию взаимосвязей
Облегчение торговых процедур	Планы действий по облегчению торговых процедур I и II	Рамочное соглашение об облегчении торговых процедур (приложение к Соглашению АСЕАН по торговле товарами); соглашение о внедрении в практику Службы одного окна АСЕАН
Инвестиционное сотрудничество	План действий АТЭС по облегчению инвестиционного сотрудничества; стратегия АТЭС в сфере инвестиций.	Всеобъемлющее соглашение АСЕАН об инвестиционном сотрудничестве
Ликвидация последствий стихийных бедствий	Стратегия по снижению рисков, связанных со стихийными бедствиями, и повышению уровня подготовки к ним в АТР: 2009-2015 гг.	Соглашение АСЕАН по ликвидации последствий стихийных бедствий и ответным действиям в чрезвычайных ситуациях

<sup>25</sup> Sanchita Basu Das, Pham Thi Phuong Thao, James C.R. APEC and ASEAN Connectivity: Areas of Mutual Interest and Prospects of Cooperation / Sanchita Basu Das, Pham Thi Phuong Thao, James C.R. // ISEAS Perspective. – Singapore. – 2013. – № 28. – P. 12.

Продолжение таблицы 1.5

Проведение структурных реформ	Повестка лидеров по проведению структурных реформ	Проект формирования Экономического сообщества АСЕАН
Продовольственная безопасность	План действий АТЭС по укреплению продовольственной безопасности	Рамочное соглашение АСЕАН о комплексных мерах по обеспечению продовольственной безопасности; стратегический план действий по обеспечению продовольственной безопасности в регионе АСЕАН
Развитие малых и средних предприятий	Стратегический план Рабочей группы АТЭС по развитию малых и средних предприятий на 2013-2016 гг.	Стратегический план действий АСЕАН по развитию малых и средних предприятий (2010-2015 гг.); приоритеты политики АСЕАН по развитию малых и средних предприятий в 2004-2014 гг.

В последние годы осознание Ассоциацией необходимости развивать сотрудничество с АТЭС подкрепляется практическими шагами. Так, в 2011 г. Секретариаты АСЕАН и АТЭС определили приоритетные сферы взаимодействия: регуляторные реформы, наращивание взаимосвязей, политика в области конкуренции, развитие малых и средних предприятий, ликвидация последствий стихийных бедствий и укрепление продовольственной безопасности<sup>26</sup>. Все это дает Ассоциации возможность более эффективно

<sup>26</sup> ASEAN and APEC Secretariats Strengthen Cooperation. ASEAN Secretariat News. 28.06.2011. URL: <http://www.asean.org/news/asean-secretariat-news/item/asean-and-apec-secretariats-strengthen-cooperation> (дата обращения: 23.09.2013)

использовать опыт и практические наработки как отдельных экономик Форума, так и АТЭС как многосторонней диалоговой площадки.

Между тем, АСЕАН и АТЭС испытывают нарастание «исчерпанности исходных ожиданий» относительно ускоренной либерализации торговли и инвестиций. В обоих форматах возникло понимание: для реализации собственных перспективных планов необходимо разрабатывать другие направления. Одним из них стало «наращивание взаимосвязей».

Официальное оформление этого дискурса в АСЕАН и АТЭС произошло практически одновременно. В 2009 г. АТЭС принял Рамочный план действий по наращиванию взаимосвязей в сбытовых цепочках, нацеленный на оптимизацию их бесперебойного функционирования<sup>27</sup>. Год спустя Ассоциация приняла Мастер-план АСЕАН по наращиванию взаимосвязей, где были прописаны меры по формированию «бесшовного» экономического пространства в Юго-Восточной Азии, повышению ее конкурентоспособности и более тесной интеграции в глобальные экономические процессы<sup>28</sup>. Обе площадки сделали особый акцент на развитии и совершенствовании транспортно-логистической инфраструктуры.

Тема наращивания взаимосвязей получила развитие во время российского и индонезийского председательства в АТЭС. Россия на экспертном уровне предложила комплексную инициативу по наращиванию взаимосвязей незадолго до саммита во Владивостоке<sup>29</sup>, а Индонезия сделала ее

---

<sup>27</sup> Подробнее об этом направлении деятельности АСЕАН и достигнутых результатах см.: The 2013 Interim Assessment for Supply Chain Connectivity Framework Action Plan. APEC Policy Support Unit. – Singapore: APEC Secretariat, March 2013. URL: [http://publications.apec.org/file-download.php?filename=2013\\_psu\\_SCFAP.pdf&id=1411](http://publications.apec.org/file-download.php?filename=2013_psu_SCFAP.pdf&id=1411) (дата обращения: 24.09.2013)

<sup>28</sup> Master Plan on ASEAN Connectivity. – Jakarta: ASEAN Secretariat, January 2011. URL: <http://www.aseansec.org/wp-content/uploads/2013/06/MPAC.pdf> (дата обращения: 25.09.2013)

<sup>29</sup> Подробнее см.: Сумский, В.В., Канаев, Е.А., Колдунова, Е.В. Интересы России в Азиатско-тихоокеанском регионе: безопасность и развитие. / Ред. И.С.Иванов. – М.: Издательство «Проспект», 2013. URL: <http://www.slideshare.net/RussianCouncil/ss->



одним из пунктов своей повестки – наряду с достижением Богорских целей и формированием условий для устойчивого роста в интересах всех участников сотрудничества<sup>30</sup>. Можно ожидать дальнейшего развития этого направления в последующие два года, когда председателями АТЭС станут КНР и Филиппины: масштабное инфраструктурное строительство остается важным приоритетом обеих экономик.

Как видно, потенциальные возможности для сотрудничества между АСЕАН и АТЭС существуют во многих сферах. Между тем, присутствуют и факторы, объективно подрывающие интерес Ассоциации к налаживанию такого взаимодействия.

Основная причина – в АТЭС не входят наименее экономические развитые члены АСЕАН: Лаос, Камбоджа, Мьянма. Соответственно, участие в проектах и инициативах АТЭС для них закрыто. Отсюда – реальная перспектива не выравнивания уровней экономического развития ассоциированных государств как ключевой предпосылки формирования Сообщества АСЕАН, а дальнейшего нарастания разрыва, который весьма существенен.

Некоторые данные о развитии инфраструктуры в странах ЮВА в конце 2000-х гг. представлены в таблице 1.6

---

14091636 (дата обращения: 02.06.2013); Сумский, В.В., Канаев, Е.А., Колдунова, Е.В., Завадский, М.С., Зиновьева, Е.С., Ионцев, В.А., Киреева, А.А., Лихачев, В.Л., Луконин, С.А., Менжулин, Г.В., Новиков, А.В., Прохорова, Ю.А., Севастьянов, С.В., Стапран, Н.В. Азиатско-тихоокеанские ориентиры России после саммита АТЭС во Владивостоке. / Ред. И.С.Иванов. – М.: Спецкнига, 2013. URL: <http://russiancouncil.ru/common/upload/asiapacific2.pdf> 9 (дата обращения: 15.06.2013)

<sup>30</sup> Resilient Asia-Pacific: Engine of Global Growth. URL: <http://www.apec2013.or.id/> (дата обращения: 16.06.2013)

Таблица 1.6

Данные о развитии инфраструктуры в странах ЮВА  
в конце 2000-х гг.<sup>31</sup>

	Протяженность дорог, (на 1000 кв. км. террито- рии)	Асфальтированные дороги (% от об- щего количества)	Протяженность железных дорог (на 1000 кв. км. территории)
Бруней	692,6	77,2	–
Камбоджа	216,7	6,3	3,7
Индонезия	215,8	55,4	1,9
Лаос	129,2	13,4	-
Малайзия	283,4	79,8	5,1
Мьянма	41,3	11,9	-
Филиппины	-	9,9	1,6
Сингапур	4730,3	0,0	-
Таиланд	352,4	98,5	8,7
Вьетнам	516,3	47,6	10,2

Аналогичный вывод можно сделать и на примере ранжирования стран АСЕАН по такому критерию, как Индекс коннективности линейного судоходства (Liner Shipping Connectivity Index). Он отражает степень участия стран и территорий в мировых морских перевозках, а следовательно – развитости их соответствующей инфраструктуры. Особо отметим, что с 2004 г. такие страны, как Малайзия и Вьетнам – совершили прогресс, а

<sup>31</sup> Table 2. Infrastructure Access Indicators in ASEAN Member Countries. Bhattacharyay B.N. Infrastructure for ASEAN Connectivity and Integration. // ASEAN Economic Bulletin. – Singapore, 2010. – Vol. 27. – № 2. – P. 204.

другие – Индонезия и Филиппины – ухудшили свои позиции. Индекс коннективности линейного судоходства (2004-2012 гг.) представлен в таблице 1.7

Таблица 1.7

Страны ЮВА в Индексе коннективности линейного судоходства  
(2004-2012 гг.)<sup>32</sup>

Страна	Место в 2004 г.	Место в 2012 г.
Сингапур	4	3
Малайзия	12	5
Вьетнам	55	22
Таиланд	23	36
Индонезия	27	48
Филиппины	45	66
Бруней	129	129
Мьянма	138	135
Камбоджа	130	145
Лаос	Нет данных	Нет данных

Другой важный момент – планы по формированию Сообщества АТЭС, озвученные на саммите Форума в Йокогаме в 2010 г., идут вразрез с усилиями АСЕАН по созданию собственного Сообщества. Основная причина, опять же, кроется в том, что за рамками Сообщества АТЭС остаются три страны АСЕАН. А это поставит под вопрос выработку общей идентичности АСЕАН как одного из ключевых факторов будущего Сооб-

<sup>32</sup> Annex V. UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index (Ordered by Rank at 2012). UNCTAD Review of Maritime Transport 2012. – United Nations Publication, 2012. – P. 173. URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf) (дата обращения: 06.09.2013)

щества. Проблема усугубляется и иным фактором: в условиях поляризации внутриатэсовского сотрудничества, привнесенной проектом Транстихоокеанское партнерство, противоречия нарастают уже между теми экономиками ЮВА, которые входят в АТЭС.

Отметим и иной фактор: после начала функционирования ЗСТ Китай – АСЕАН, Ассоциация убедилась в том, что ускоренная либерализация рынков не отвечает приоритетам многих ее участников<sup>33</sup>. А следовательно – грозит нарастанием внутриапановских противоречий по ключевым перспективным планам Ассоциации как единого целого – например, связанным с формированием Сообщества АСЕАН.

Наконец, Ассоциация не является и не станет «движущей силой» проектов и инициатив многостороннего сотрудничества в рамках АТЭС. А следовательно – она не сможет определять повестку и приоритеты Форума, соотнося их с собственными перспективными планами<sup>34</sup>.

Не последнюю роль для Ассоциации играют политические факторы. Формирование Сообщества АСЕАН включает, помимо собственно экономической, политическую и социально-культурную повестку. Планы АТЭС концентрируются, с незначительными оговорками, лишь на экономике. Отсюда – диссонанс между экономическими стимулами участия Вьетнама или Малайзии на переговорах о ТТП и приоритетами АСЕАН по выработке единой позиции в вопросе о Кодексе поведения сторон в Южно-Китайском море. Не будем забывать и о реакции АСЕАН на попытки США «нагрузить» АТЭС обсуждением вопросов безопасности в конце 1990-х – начале 2000-х гг.: с точки зрения Ассоциации, дискуссии по проблемам

---

<sup>33</sup> Показательным примером является Индонезия. См.: Perdagangan Bebas Cina-ASEAN Pukul Sektor Industri. Tempo.co. Bisnis. 5.04.2012. URL: <http://www.tempo.co/read/news/2012/04/05/090394978/Perdagangan-Bebas-Cina-ASEAN-Pukul-Sektor-Industri> (дата обращения: 06.06.2013)

<sup>34</sup> См. например: Sentralitas ASEAN Harus Digapai, Tidak Hanya Didengung-dengungkan. Jaringanews. 10.07.2013. URL: <http://jaringanews.com/internasional/asia/44612/sentralitas-asean-harus-digapai-tidak-hanya-didengung-dengungkan> (дата обращения: 06.06.2013)

безопасности должны осуществляться на заседаниях Регионального форума АСЕАН (АРФ).

Несмотря на эти ограничители, сотрудничество между АСЕАН и АТЭС имеет потенциал роста. Вместе с тем, при любом сценарном варианте Ассоциация будет развивать взаимодействие с АТЭС осторожно и избирательно, тщательно просчитывая степень соответствия совместных проектов и инициатив собственным перспективным планам.

Рассмотрение места АТЭС в политике его участников из числа стран ЮВА и АСЕАН как единого целого подталкивает к следующим выводам.

Во-первых, участие в АТЭС отвечает интересам всех этих семи стран, позволяя им решать важные задачи национального развития. В обозримой перспективе можно ожидать активизации сотрудничества между асеановской «семеркой» и ее партнерами по АТЭС. Между тем, присоединения новых участников из числа «семерки» к проекту Транстихоокеанское партнерство, скорее всего, не произойдет.

Во-вторых, наблюдается рассогласование асеановских приоритетов на индивидуальном и коллективном уровнях. Участие отдельных членов АСЕАН в АТЭС и в проекте ТТП, не в полной мере соответствует перспективным планам Ассоциации, прежде всего – по формированию Экономического сообщества АСЕАН. Вместе с тем, даже ограниченное развитие сотрудничества в тех сферах, где интересы АСЕАН и АТЭС пересекаются, способно создать позитивный мультиплицирующий эффект, который придаст импульс ряду направлений политики Ассоциации. Это позволяет ожидать роста интереса АСЕАН к взаимодействию с АТЭС, хотя совместные проекты и инициативы будут, скорее всего, осуществляться медленно и поэтапно.

В целом, объективные потребности развития будут подталкивать семь государств ЮВА и АСЕАН к расширению сотрудничества с АТЭС.

Его проявления, масштаб и динамика в конечном итоге будут определяться тем, в какой мере Ассоциация сможет сбалансировать и эффективно координировать интересы отдельных входящих в нее стран с общеасеновскими приоритетами и перспективными планами.

#### **1.4. ТТП и РВЭП в системе экономического регионализма АТР**

Транстихоокеанское партнерство (ТТП) и Региональное всеобъемлющее экономическое партнерство (РВЭП) – многосторонние инициативы, объединяющие ключевых экономических игроков АТР. Между тем параллельное развитие этих проектов может привести к укреплению не столько тенденций к сотрудничеству, сколько к поляризации обстановки в регионе. В этой связи актуальной задачей становится анализ становления и развития обоих форматов, определение степени их взаимной конкуренции и комплементарности, а также влияния на дальнейший характер и направленность процессов экономического регионализма АТР.

Транстихоокеанское партнерство – один из самых обсуждаемых в последние годы многосторонних проектов. Между тем у его истоков лежало мало чем примечательное Соглашение о транстихоокеанском стратегическом и экономическом партнерстве, заключенное между Брунеем, Сингапуром, Чили и Новой Зеландией в 2005 г.<sup>35</sup>. Это заурядное событие осталось бы незамеченным, если бы США, стремившиеся укрепить свои позиции в АТР, не связали бы с Р4 собственные перспективные планы.

Конец 1990-х – первая половина 2000-х гг. были непростым временем для американской торгово-экономической политики в АТР. Прежде всего, запуск проекта АСЕАН+3 снизил заинтересованность восточноазиатских экономик в АТЭС – основной «американоцентричной» многосто-

---

<sup>35</sup> Это соглашение, заключенное четырьмя тихоокеанскими экономиками, часто называют Р4 (сокр. от Pacific 4)