

Заседание Круглого стола Института Латинской Америки РАН «Навстречу форуму АТЭС во Владивостоке»

22 марта 2012 г. Институт Латинской Америки РАН провел Круглый стол «Навстречу форуму АТЭС во Владивостоке». В этой важной научной встрече приняли участие ученые и аспиранты Институтов Дальнего Востока, Латинской Америки, Востоковедения РАН, представители Латиноамериканского Департамента МИД РФ, Российского центра исследований АТЭС, корреспонденты «Российской газеты».

Открывая Круглый стол, д.и.н., проф. **А.И. Сизоненко** (ИЛА РАН) отметил, что в наши дни в Азиатско-Тихоокеанский регион смещается центр мировой политической и экономической жизни. В АТР сформировался один из мировых финансовых центров, где концентрируется значительный инвестиционный и торговый капитал. Китайские политики полагают, что «АТР уже становится геополитическим центром мира взамен Европы, и начинается исторический процесс перехода мирового центра власти от Европейско-Атлантического региона к Азиатско-Тихоокеанскому». В АТЭС, главный экономический форум, входят наиболее мощные экономики мира, почти половина членов «Большой двадцатки». На долю 21 страны АТЭС, *занимающих ведущее место в иерархии региональных организаций АТР*, приходится 60% мирового ВВП, 50% оборота международной торговли, более 40% объема прямых иностранных инвестиций и около 40% мирового населения.

Проведение саммита АТЭС во Владивостоке, отметил далее А.И. Сизоненко, призвано стать в 2012 г. крупнейшей внешнеполитической акцией России. Целью предстоящего форума должна быть не просто демонстрация российского флага на Тихом океане. Задача России — утвердить признание международным сообществом своей весомой роли не только в евро-атлантических, но и азиатско-тихоокеанских делах. В этом залог будущего России как великой державы. Стратегия России в АТР, основанная на развитии долгосрочного экономического партнерства с восточными соседями, должна быть нацелена на реализацию защиты национальных интересов и безопасности государства на ее азиатско-тихоокеанских форпостах. Она должна быть направлена на использование политического, экономического и транспортного потенциалов стран АТЭС в целях развития экономики всей страны и российского Дальнего Востока, в первую очередь. Проведение саммита во Владивостоке дает России превосходную возможность довести до всех членов азиатско-тихоокеанского сообщества перспективы взаимовыгодного партнерства и ее готовность к созданию в регионе системы экономической и политической безопасности на многополярной основе.

В докладе заместителя директора ИДВ РАН, д.э.н., проф. **А.В. Островского** «Россия в АТЭС: экономическая стратегия взаимодействия» было отмечено, что интересы России как евразийской державы в АТР стратегически существенны и весьма разнообразны. Как показывает беспристрастный анализ, главные из них связаны с возможностью использования экономических связей со странами региона, его огромных инвестиционных ресурсов и емкого рынка для ускорения экономического развития не

только Сибири и Дальнего Востока, но и всей страны в целом. Из 26 872 объектов геолого-экономического районирования по минерально-сырьевым ресурсам в целом по России на Дальневосточный федеральный округ приходится 11 927 объектов. Для освоения богатейших территорий ДФО сегодня крайне необходимо в разы увеличить финансирование, связанное как с разработкой месторождений полезных ископаемых, так и с развитием инфраструктуры на российском Дальнем Востоке. Эти интересы могут быть реализованы только путем усиления взаимодействия России со странами АТР и его региональными межгосударственными организациями, причем как в экономической, так и политической сферах.

К сожалению, сегодня экономическая роль России в АТР просматривается крайне слабо. В ЮВА наша страна практически отсутствует, о чем свидетельствует ее доля в совокупной торговле стран ЮВА — менее 1%, как и доли этих государств в российской внешней торговле. В СВА позиции России ненамного лучше, но и там все сводится к простой торговле, а взаимные объемы ее инвестиционного, банковского и иных форм делового сотрудничества с КНР, Японией, Республикой Корея, не говоря уже о Монголии и КНДР не выходит за 200–300 млн долл. США. В сфере российской внешней торговли ситуация несколько лучше, но и там наивысший показатель товарооборота между РФ и КНР — 79,8 млрд долл. США в 2011 г. не вызывает особого оптимизма, если учесть, что доля российско-китайской внешней торговли не превысила 2,2% объема внешней торговли КНР.

В десяти самых крупных стран АТР проживает свыше половины населения Земли, а на восемь крупнейших стран региона приходится 34% глобального спроса на энергию и энергоносители, темпы потребления которых за последние два десятилетия были самыми высокими в мире. В 2009 г. Китай, обогнав США, превратился в мирового лидера по потреблению энергоресурсов, а по оценкам корпорации British Petroleum, к 2030 г. более трети мирового энергопотребления будет приходиться на КНР. А если к этому добавить Республику Корея, Японию и другие динамично развивающиеся экономики АТЭС, включая ряд стран АСЕАН, то Россия может и должна стать основным источником поступления в регион энергоресурсов. Прогнозируя, что ряд стран-экспортеров энергоресурсов, таких как Малайзия, Индонезия и Вьетнам, в обозримом будущем превратятся в импортеров, ключевым вопросом дальнейшего поступательного социально-экономического развития АТР является его обеспечение дополнительными российскими сырьевыми и энергетическими ресурсами.

На территории РФ имеются значительные запасы нефти, природного газа, каменного угля и обширное пространство, по которому можно наладить регулярное транспортное сообщение со странами Евросоюза. Все это создает благоприятные возможности для развития торгово-экономического сотрудничества Российской Федерации на тихоокеанском направлении, однако для их реализации необходимо повышать конкурентоспособность российской экономики на Дальнем Востоке и определить основные направления сотрудничества со странами АТЭС. Если 300 лет назад великий Петр строительством столицы империи прорубил окно в Европу, то форум во Владивостоке осенью 2012 г. должен распахнуть двери в АТР.

В докладе к.э.н., с.н.с. ИДВ РАН **С.Л. Сазонова** (ИДВ РАН) «Основные проблемы развития транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока» подчеркивалось, что преимущество географического положения РФ дает возможность открыть прямой путь между зонами зарождения и поглощения грузопотока мировой торговли, так как трассы российских транзитных коммуникаций действительно соответствуют кратчайшим географическим расстояниям. Россия является естественным сухопутным мостом для перевозки грузов между основными макроэкономическими полюсами — странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии, Европой и Азией.

При этом территория нашего Дальнего Востока оказывается на перекрестке транспортных маршрутов евроазиатских региональных центров, через нее проходят самые короткие маршруты разных видов транспорта. Формирование международных транспортных коридоров привязывает Россию через порты и пограничные переходы к мировому рынку. Развитие международных транспортных коридоров, проходящих по российской территории, не только сулит привлечение дополнительных транспортных грузов и увеличение доходов страны от транзита, но и способствует развитию всей транспортной инфраструктуры на протяжении всего экономического пространства России.

Но до сих пор Россия не только не реализовала эти возможности, но даже не достигла транзитного уровня Советского Союза. В 1980-е гг. по Транссибу перевозилось до 100 млн т. грузов и до 150 тыс. контейнеров. В настоящее время состояние железнодорожной инфраструктуры Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей не отвечает потребностям роста рынка грузовых перевозок. Коэффициенты использования мощности на большинстве участков превышают предельно допустимые значения. Общая протяженность «узких мест» в 2011 г. составляла порядка 10% общей протяженности дорог полигона, а к 2015 г. прогнозируется более чем двукратный рост этого показателя (более 2,1 тыс. км), даже при условии реализации запланированных в настоящее время мероприятий в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД». И, как результат, себестоимость транспортировки грузов по Транссибу значительно превышает расходы по доставке грузов из стран АТР в Европу, даже с учетом затрат на прохождение Суэцкого канала. В среднем транспортировка морским путем обходится в два раза дешевле, чем по Транссибирской магистрали. По прогнозам аналитиков Мирового Банка, объем товарооборота между странами АТР и Европой, который в 2010 г. составлял около 1,3 трлн долл. США, в период с 2011 по 2015 гг. ежегодно будет возрастать на 5–8%. Именно поэтому крупные морские судоходные компании стран АТЭС и Китая, в первую очередь, не горят желанием делиться с российскими железнодорожниками таким лакомым куском пирога.

Действительно, российская транспортная транзитная система имеет ряд преимуществ. Но чтобы эти преимущества стали реальностью, России предстоит многое — *сегодня крайне необходимо определить направление развития национальной политики в области транспортного строительства, которая должна обеспечивать сбалансированное и эффективное развитие транспортно-технологической инфраструктуры Дальнего Востока России*, включая: строительство и реконструкцию железных и автомобильных дорог под новые требования; увеличение мощностей и оптимальную специализацию дальневосточных морских портов для обеспечения возрастающих объемов перевозок экспортных грузов (зерна, угля, переработки грузов в контейнерах), переключение российских внешнеторговых грузов с иностранных на российские дальневосточные порты; наращивание мощностей имеющихся и создание дополнительных терминальных комплексов, в том числе контейнерных терминалов; дальнейшее развитие логистических и информационных технологий, всей инфраструктуры транзитных перевозок в целях ускорения гарантированной доставки транзитных грузов, обеспечения их сохранности, повышения качества сервиса; модернизацию производственной базы приграничных пунктов пропуска транспортных средств, совершенствование процедур таможенного досмотра и оформления, приведение их в соответствие с мировой практикой; внедрение современных технологий таможенного оформления и контроля за товарами и транспортными средствами с применением систем электронного логистического сопровождения.

К.э.н., в.н.с. **В.А. Теперман** (ИЛИА РАН) в своем докладе «Китайское продвижение на латиноамериканские рынки» напомнил, что 3 декабря 2011 г. в столице Венесуэлы Каракасе было создано крупнейшее региональное объединение Западного полушария и, возможно, 3-й в мире экономический гигант — Сообщество латиноамериканских и карибских государств (СЕЛАК), которое объединило 33 страны региона с населением бо-

лее 560 млн чел. и общим ВВП примерно в 5,3 трлн долл. США. В настоящее время на фоне опасного вакуума в системе глобального регулирования в южной и восточной частях современного мира сотрудничество Китая с членами СЕЛАК превратило их в новые центры многополярного мира, заинтересованные в укреплении полицентризма в международных и экономических отношениях.

Не удивительно, что одним из первых СЕЛАК поздравил Китай, реализующий в последние годы стратегически важную для Пекина программу установления со странами региона как можно более тесных экономических связей. Недавно в Перу состоялся уже пятый по счету предпринимательский форум «Китай — Латинская Америка», который собрал более тысячи участников. Судя по выступлениям на нем китайских представителей, в ближайшие 5 лет объем импорта КНР в стоимостном выражении достигнет 8 трлн долл. США. Китайские бизнесмены считают, что как их страна, так и страны ЛА заинтересованы в том, чтобы уменьшить свою зависимость от традиционных мировых рынков по причине общего снижения темпов роста глобальной экономики и долгового кризиса в промышленно развитых странах. Проявлением этой заинтересованности служат данные о том, что в 2011 г. Китай стал вторым после США торговым партнером СЕЛАК, а объем торговли превысил 150 млрд долл. США. Латинская Америка уже стала для Китая одним из важнейших источников сырья, а наиболее активно китайские компании сотрудничают с двумя промышленно развитыми странами ЛА — Бразилией и Аргентиной. Кроме того, КНР подписала договоры о свободной торговле (FTA — Free Trade Agreement) с Чили (2005 г.), Перу (2009 г.) и Коста-Рикой (2010 г.), согласно которым в течение ближайших 15 лет страны отменяют все экспортно-импортные тарифы и пошлины с нынешних 60% до более чем 90% товаров, обращающихся во внешней торговле КНР — страны Латинской Америки. Стороны уже изучают возможность использования собственных валют во взаимной торговле, рассматривают вопрос о расширении корзины резервных валют, использующихся на глобальном уровне. Для Бразилии, Чили и Коста-Рики Китай уже превратился в главного экспортного партнера, для Аргентины, Кубы и Перу — во второй по значимости рынок. По итогам 2011 года КНР стала второй по объемам инвестиций равные 15 млрд долл. США в страны Латинской Америки, а их совокупный объем в страны региона превысил 52 млрд долл. США.

К.п.н., с.н.с. **Л.В. Дьякова** (ИЛА РАН) посвятила свой доклад роли Чили в АТР, которая является членом АТЭС с 1994 г. Кроме Чили, в этой организации участвуют Мексика и Перу, желание вступить в АТЭС высказывают Коста-Рика, Колумбия, Венесуэла, Панама, а также страны, не имеющие прямого выхода к Тихому океану — Аргентина, Бразилия, Боливия, Парагвай. 18 государств региона входят в Форум сотрудничества между Латинской Америкой и Юго-Восточной Азией (FOCALAE), в котором Чили играет одну из ключевых ролей. Эта площадка межрегионального диалога была создана по инициативе премьер-министра Сингапура, высказанной им в 1998 г. во время визита именно в Чили. В начале XXI в. Чили заключила договоры о свободе торговли (FTA) с большинством государств, входящих в АТЭС (с Китаем в 2006 г.). В заключительной стадии находится процесс подписания подобного соглашения с Таиландом (с 2010 г.), а в 2012 г. начаты переговоры с Сянганом (Гонконгом). В течение 2011 г. 93% чилийского экспорта направлялось именно в те страны, с которыми были заключены договоры о свободной торговле, при этом более 50% приходилось на экономики АТЭС. С 2006 г. важнейшим торговым партнером Чили, обогнавшим США и Европейский союз, является Китай, превратившийся с 2006 г. в крупнейший рынок сбыта для чилийских товаров. На его долю приходится 22,2% всех экспортных поставок, среди которых 79% занимают металлы, преимущественно медь и концентраты. Торговый оборот между обеими странами неуклонно растет в среднем на 2% в год, а в 2011 г. он составил около 18 млрд долл. США. Во время своего визита в Китай в ноябре 2011 г. президент Чили С. Пиньера особо

подчеркнул роль экономического сотрудничества с этой страной и выразил готовность поддержать позицию КНР по ключевым международным вопросам.

Представлявший ИЛА РАН к.п.н., в.н.с. **В.Н. Лунин** рассказал о новом интеграционном объединении в Латинской Америке — Тихоокеанском альянсе. Главы четырех крупных государств, имеющих морскую границу в Тихом океане — Колумбии, Перу, Мексики и Чили — 28 апреля 2011 г. в Лиме подписали декларацию о создании Тихоокеанского альянса (АР), в которой был провозглашен многопрофильный характер объединения. По мнению докладчика, альянс — это не новый блок держав, не политический клуб, а новая модель глобальной экономической кооперации и важная практика мультилатерализма. Основная цель — способствовать политической и экономической интеграции, в частности, создавать оптимальные условия для свободного обращения товаров, услуг и капиталов в регионе, стимулировать прямые иностранные инвестиции. Механизмом реализации этой цели станут договоры о свободной торговле (ФТА), планируется также объединить биржи Сантьяго, Боготы, Лимы и Мехико. Важная стратегическая цель нового объединения — повысить роль латиноамериканских государств в АТЭС, а формат альянса позволит в большей степени координировать интересы латиноамериканских экономик в рамках АТЭС.

Выступление к.п.н., с.н.с. ИЛА РАН **Э.Л. Белого** было посвящено растущему взаимодействию Китая и Бразилии в рамках БРИКС, которое рассматривается сторонами, прежде всего, в координации позиций в области мировой экономики и расширения двустороннего экономического сотрудничества, позволяющей выстраивать свои отношения в русле концепции «win-win» (обоюдная выгода). Согласно бразильской статистике, объем инвестиций КНР в Бразилию в 2011 г. превысил 20 млрд долл. США, страна превратилась в крупнейшего в Латинской Америке бенефициара китайских капиталовложений. Китай предоставил крупнейшей бразильской нефтяной компании Petrobras кредит в размере 70 млрд юаней (10,51 млрд долл. США), а Бразилия гарантировала нефтяные поставки в течение десяти лет. В свою очередь бразильские банки предоставляют кредиты китайским компаниям, занимающимся производством автомобилей, самолетов и запасных частей. Стороны пришли к соглашению о возможности перехода к расчетам в юанях при импорте товаров из КНР.

Выступление м.н.с. Института востоковедения РАН **Д.А. Мулеева** было посвящено влиянию интеграционных процессов в АТР на внешнюю политику Японии. Несмотря на увеличение в начале XXI в. экономического и политического веса КНР, растущего значения «китайского фактора» многие страны АТР (в особенности члены АСЕАН) не хотят делать выбор между Китаем и Японией: для них по-своему важны оба экономических гиганта в качестве инвестиционных доноров и поставщиков новейших технологических разработок, уровень развития которых гораздо выше у японской стороны. Для Японии АТР имеет очень большое значение — более половины внешнеэкономических интересов страны сосредоточено именно здесь. Не менее важны и стратегические интересы. Возможный отказ Японии от положений 9-й статьи конституции (запрещающей японцам иметь наступательные вооруженные силы), за что выступают ведущие политические силы страны, приведет к изменению внешней политики Японии, что скажется на формировании новых экономических и политических связей в регионе, и прежде всего в СВА. Токио может выступить с инициативой строительства новых экономических и военно-политических образований. Естественно, это повлечет за собой полное обновление существующей в Азии системы международных отношений и создание новой системы региональной безопасности. В этих условиях на первый план выйдет необходимость стратегического партнерства Японии с Россией, которая также намерена искать возможности для сближения в этой области. Здесь Москва видит свой интерес в создании надежной системы безопасности для всех стран региона, в объединении их усилий, в сотрудничестве при полном уважении права каждого народа жить по собственному выбору.

Сотрудник Российского центра исследований АТЭС **М.Е. Хвостьянов** рассказал о приоритетных направлениях работы регионального форума, на которые Россия намерена сделать упор в год своего председательства. В их числе — региональная экономическая интеграция и либерализация торговли и инвестиций, формирование надежных транспортно-логистических цепочек, укрепление продовольственной безопасности, интенсивное взаимодействие для укрепления инновационного роста.

В конференции приняли участие молодые ученые и аспиранты Института Латинской Америки и Института востоковедения РАН. Младший научный сотрудник ИВ РАН **Я.О. Захарьев** сделал доклад «Интересы китайской диаспоры в Юго-Восточной Азии с точки зрения взаимодействия в АТЭС».

Обсуждение докладов проходило в конструктивной атмосфере и сопровождалось оживленной дискуссией. По многочисленным отзывам участников и гостей, заседание Круглого стола Института Латинской Америки РАН «Навстречу форуму АТЭС во Владивостоке» стало представительным научным форумом, площадкой всестороннего исследования международных проблем, сопоставления мнений и концепций. По итогам выступлений будет издан сборник докладов, опубликованы отчеты в периодической печати.

© 2012

*С. Сазонов,
кандидат экономических наук*