

КЛЮЧАНСКАЯ Светлана Александровна – к.и.н., доцент кафедры международных отношений и регионоведения факультета гуманитарного образования Новосибирского государственного технического университета (630073, Россия, г. Новосибирск, пр-кт К. Маркса, 20; s.klyuchanskaya@gmail.com)

РОССИЯ–АСЕАН: ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА

Аннотация. В статье определяются направления, по которым возможно усиление сотрудничества Российской Федерации с государствами Ассоциации стран Юго-Восточной Азии. Азиатский вектор внешней политики России за последнее десятилетие приобрел большой вес и значение, однако он зачастую ассоциируется только с сотрудничеством с Китаем. Между тем существует значительный потенциал для расширения взаимодействия по линии Россия – АСЕАН. Наиболее перспективными направлениями представляются энергетика, транспорт и логистика, а также инвестиционное и торговое сотрудничество. **Ключевые слова:** Россия, АСЕАН, энергетическое сотрудничество, инвестиционное сотрудничество, финансовое сотрудничество, транспорт, логистика

События 2010–2015 гг. наглядно подтвердили актуальность стратегии развития «азиатского вектора» внешней политики России. Несмотря на критику и скептическое отношение большинства западоориентированных специалистов, опыт охлаждения отношений со странами ЕС и США, а также введение экономических санкций в отношении России свидетельствуют о том, что «тихоокеанская стратегия» – это не красивая фраза или прихоть, она является жизненной необходимостью. И то, что раньше было актуально скорее для Дальневосточного и Сибирского регионов, становится очевидным уже в масштабе всей страны.

При обсуждении азиатского вектора большинство исследователей в первую очередь думают о нашем северо-восточном партнере – Китае. Такое восприятие небезосновательно, оно же является и основанием для критики «азиатской линии» российской внешнеполитической линии как ориентированной исключительно на Китай, а значит зависимой. В то же время возможности для сотрудничества для России в этом регионе Китае далеко не ограничиваются.

В рамках Большой Восточной Азии (БВА) лежит также и регион Юго-Восточной Азии (ЮВА), включающий в себя 10 средних и малых государств разного уровня экономического (от постиндустриального Сингапура, являющегося образцом инновационной экономики в действии, до аграрной Мьянмы) и политического развития, объединенных в рамках регионального интеграционного объединения АСЕАН (*ASEAN, Association of Southeast Asian Nations* – Ассоциация государств Юго-Восточной Азии). Последние полтора десятилетия экономики региона демонстрируют устойчивый рост и высокую динамику внешней торговли, партнерами в которой выступает подавляющее число стран мира.

Через регион проходят важнейшие морские коммуникации, которые, по сути, через Дальний Восток связывают Россию с АТР, Ближним Востоком и с государствами Европы. Вполне естественным представляется тот факт, что Россия органически заинтересована в том, чтобы иметь систему развитых связей с Юго-Восточной Азией, обеспечивающих доступ к данным морским коммуникациям, а также к растущему экономическому потенциалу стран – членов АСЕАН, способному компенсировать охлаждение взаимоотношений на европейском направлении.

Понимание данного положения на стратегическом уровне было закреплено еще в 2008 г. в Концепции внешней политики РФ, в рамках которой одна из

основных задач была сформулирована как «наращивание позитивной динамики отношений с государствами Юго-Восточной Азии»¹.

В то же самое время тактическое измерение региональной политики России нельзя назвать безусловно эффективным. Относительно недолгая история сотрудничества России и АСЕАН содержит в себе как примеры успешных проектов, так и значительный потенциал нереализованного сотрудничества.

По данным, представленным департаментом статистики секретариата АСЕАН, в августе 2015 г. в регионе проживали 622 млн чел., совокупный валовой продукт превышал 2,57 трлн долл., совокупный объем внешней торговли составил 2,52 трлн долл., объем прямых иностранных инвестиций в регион составляет 136 млрд долл.² Ряд стран Ассоциации располагает крупными золотовалютными резервами, современными производительными силами, новейшими технологиями.

Экономики стран демонстрируют устойчивый рост. Предыдущий экономический кризис странам региона удалось преодолеть гораздо более эффективно, чем кризис 1997–1998 гг., что позволило достаточно быстро восстановить высокие темпы развития. Заслуживает внимания и структура внешней торговли стран региона. Так, торговля стран «десятки» АСЕАН с Китаем в прошлом году составила 366,5 млрд долл., со странами Европы – более 248,3 млрд долл., объем торговли с двумя другими крупными торговыми партнерами Ассоциации – Японией и США – в 2014 г. составил 229 и 212,4 млрд долл. соответственно³. Данные показатели являются отражением стремления АСЕАН избежать внешнеэкономической зависимости от какой-либо одной внерегиональной державы.

Последнее связано с тем, что регион имеет не только важное экономическое, но и стратегическое значение. Он, являясь объектом интересов, подвержен опасности стать ареной не только переплетения, но и столкновения интересов крупнейших как мировых, так и региональных акторов – Китая и США [Гаврилова 2013].

Если обратиться к статистике, то можно отметить, что товарооборот между Россией и АСЕАН демонстрирует поступательный рост, и в 2014 г. он достиг показателя в 22,5 млрд долл.⁴ Однако данный показатель по-прежнему составляет достаточно скромную долю в структуре внешней торговли стран АСЕАН – 0,9%⁵. Тем не менее с момента последнего мирового кризиса в 2008 г. данный показатель вырос втрое (с 0,3% до 0,9%) и позволил России занять прочное место в списке 15 основных торговых партнеров АСЕАН. Демонстрирует значительный рост и объем прямых инвестиций из России в АСЕАН, который за период 2012–2014 гг. составил 698,1 млн долл. Этот показатель также является более чем

¹ Концепция внешней политики Российской Федерации от 12.07.2008. – *Президент России. Официальный сайт*. Доступ: <http://kremlin.ru/acts/news/785> (проверено 03.09.2016).

² Foreign direct investment net inflows in ASEAN from selected partner countries/regions. – *ASEANStats. ASEAN Official Website*. URL: http://www.asean.org/storage/2015/09/selected_key_indicators/table1_as_of_Aug_2015.pdf (accessed 09.03.2016).

³ ASEAN Secretariat. Statistic of ASEAN trade by partner country/region, 2013. Table 24. – *ASEANStats. ASEAN Official Website*. URL: http://www.asean.org/storage/2015/12/table19_asof21Dec15_R.pdf (accessed 09.03.2016).

⁴ Это на 13% больше по сравнению с аналогичным показателем за 2013 г. – 19,9 млрд долл. При более детальном рассмотрении данный показатель состоит из роста объема экспорта стран АСЕАН в Россию на 3,7% (с 5,2 млрд долл. в 2013 г. до 5,4 млрд долл. в 2014 г.), а также роста импорта АСЕАН из России на 14% (2013 г. – 14,7 млрд долл., 2014 г. – 17,1 млрд долл.).

⁵ ASEAN Secretariat. Statistic of ASEAN trade by partner country/region, 2013. Table 24. – *ASEANStats. ASEAN Official Website*. URL: http://www.asean.org/storage/2015/12/table19_asof21Dec15_R.pdf (accessed 09.03.2016).

скромным — 0,2% всего объема инвестиций в регион¹, однако в период с 2005—2012 гг. данный показатель находился на уровне всего 0,1%².

Но даже с учетом всех позитивных изменений в сфере сотрудничества с АСЕАН Россия значительно отстает от других крупных игроков. Особенно это заметно на фоне Китая, который так же, как и Россия, начал официальные контакты с этой региональной организацией в 1991 г. Для сравнения: объем товарооборота КНР со странами ЮВА на 2014 г. составил 366,5 млрд долл., а объем китайских инвестиций в период 2012—2014 гг. превысил 22 млрд долл.³ Данные показатели позволили Китаю занять 6-е место (5,8% общего объема инвестиций) в списке 10 основных инвесторов в АСЕАН⁴.

Характеризуя сотрудничество России и государств региона, можно определить его как «точечное». Взаимодействие неравномерно как в отношении стран региона, так и в отношении определенных отраслей (наиболее активны сотрудничество в нефтегазовой сфере, в области атомной энергетики, космоса, а также военно-техническое сотрудничество).

Ключевым шагом в развитии отношений Россия — АСЕАН стало проведение I саммита «Россия — АСЕАН» в декабре 2005 г. Наряду с совместной декларацией министров иностранных дел Российской Федерации и правительств государств — членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии о развитии и всеобъемлющем партнерстве⁵ по итогам саммита была подписана Комплексная программа действий по развитию сотрудничества Российской Федерации и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии на 2005—2015 гг.⁶

Комплексная программа содержит достаточно подробный раздел «Сотрудничество в области экономики», который затрагивает сотрудничество в сферах торговли и инвестиций, промышленности, энергетики, транспорта, финансов, малого и среднего бизнеса.

Представляется целесообразным рассматривать перспективы дальнейшего сотрудничества сквозь призму обозначенных направлений, которые уже были выделены в качестве ключевых в 2005 г.

Энергетика. Сотрудничество в сфере энергетики, безусловно, является ключевым направлением, особенно в контексте того, что государства АСЕАН являются нетто-импортерами нефти и нефтепродуктов. Их зависимость от состояния мирового энергетического рынка огромна, и она по мере их экономического роста только возрастает.

В рамках Ассоциации существуют 11 двусторонних проектов, которые направлены на оптимизацию эксплуатации региональных энергетических ресур-

¹ Foreign direct investment net inflows in ASEAN from selected partner countries/regions. Table 26. — *ASEANStats. ASEAN Official Website*. URL: <http://www.asean.org/storage/2015/09/Table-26.pdf> (accessed 09.03.2016).

² Association of Southeast Nations Annual Report 2013—2014. — *ASEAN Official Website*. URL: http://www.asean.org/storage/images/ASEAN_RTK_2014/8.%20ASEAN%20Annual%20Report%202013-2014.pdf (accessed 09.03.2016).

³ Ibid.

⁴ Top ten sources of foreign direct investment inflows in ASEAN. Table 27. — *ASEANStats. ASEAN Official Website*. URL: <http://www.asean.org/storage/2015/09/Table-27.pdf> (accessed 09.03.2016).

⁵ Joint Declaration of the Foreign Ministers of the Russian Federation and the Association of Southeast Asian Nations on Partnership for Peace and Security, and Prosperity and Development in the Asia-Pacific Region. — *ASEAN Official Website*. URL: <http://www.asean.org/joint-declaration-of-the-foreign-ministers-of-the-russian-federation-and-the-association-of-southeast-asian-nations-on-partnership-for-peace-and-security-and-prosperity-and-development-in-the-asia-pac/> (accessed 09.03.2016).

⁶ Comprehensive Programme of Action to Promote Cooperation between the Association of Southeast Asian Nations and the Russian Federation 2005—2015. — *ASEAN Official Website*. URL: http://www.asean.org/?static_post=comprehensive-programme-of-action-to-promote-cooperation-between-the-association-of-southeast-asian-nations-and-the-russian-federation-2005-2015 (accessed 09.03.2016).

сов, электрификацию и газификацию всех стран АСЕАН¹. Однако потенциал такого сотрудничества ограничен разной степенью финансово-экономической и материально-технической готовности стран группировки. В ряде стран, таких как Мьянма, Лаос, Камбоджа, полноценная концепция развития национальной энергетической системы еще не сформирована. Поэтому на данном этапе речь идет скорее о том, что реализация подобных проектов в рамках АСЕАН призвана минимизировать кризисы, вызовы и риски, которые мировой энергетический рынок может ставить перед странами региона.

Другим фактором, сдерживающим полномасштабное воплощение данных проектов, является тот факт, что формирование энергетической системы не может быть обеспечено усилиями собственных специалистов ввиду острой нехватки кадровых ресурсов, которая осложняется отсутствием в этих странах серьезной геологоразведочной базы, недостатком финансовых и материальных ресурсов, что еще более затрудняет проработку проектов и взаимодействие с другими национальными энергетическими системами в рамках региона.

Подобное положение вещей открывает для России весьма серьезные перспективы сотрудничества, тем более если учитывать тот факт, что Россия рассматривается как конструктивный участник энергетического рынка.

Говоря о сотрудничестве, мы имеем в виду не только поставки энергоресурсов, но также и предоставление услуг по строительству и модернизации объектов энергетики, распространению российского опыта управления энергоресурсами в рамках совместной эксплуатации в других странах, помощь в подготовке квалифицированных кадров и разработке программ развития энергетики, а также интеграции этих программ в проекты по оптимизации использования региональных энергетических ресурсов.

Конкурентным фактором является тот факт, что у российских энергетиков накоплен серьезный опыт работы на рынке ЮВА. На протяжении многих лет они оказывали всестороннее содействие в создании топливно-энергетического комплекса Вьетнама (при содействии нашей страны построены современные гидроэлектростанции, теплостанции, линии электропередач, налажена работа национальной диспетчерской энергослужбы). Успешно работает совместное российско-вьетнамское предприятие по разведке и добыче нефти и газа на шельфе юга страны (СП «Вьетсовпетро»). В последние годы РФ и СРВ объединили усилия для совместного выхода на энергетические рынки третьих стран. Весьма эффективно сотрудничество российских и вьетнамских специалистов в области угольной промышленности. За годы сотрудничества подготовлены тысячи вьетнамских специалистов высокого класса в области энергетики [АСЕАН... 2010: 309-338].

Перспективной сферой сотрудничества является атомная энергетика. В данной сфере России уже удалось закрепить свои позиции — также в рамках сотрудничества с Вьетнамом. Однако потенциал развития в данной области в регионе очень обширен [Ключанская 2011]. При этом, безусловно, необходимо учитывать существующую в данной сфере конкуренцию со стороны таких игроков, как японские, южнокорейские и китайские компании [Золотухин 2014].

Транспортно-логистическая сфера. Одним из основных факторов, существенно тормозящим более активное торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество России и стран АСЕАН, является неразвитость транспортно-логистической инфраструктуры. Именно развитие транспортных коммуника-

¹ ASEAN Ministers on Energy Meeting (AMEM). Agreements and Declarations. — *ASEAN Official Website*. URL: <http://www.asean.org/asean-economic-community/asean-ministers-on-energy-meeting-amem/agreements-declarations/> (accessed 09.03.2016).

ций способно придать новый импульс торгово-экономическим отношениям с членами Ассоциации.

Основной задачей, стоящей перед транспортным комплексом России, является выработка целостной, взаимосогласованной стратегии проведения ускоренной модернизации, которая обеспечит сбалансированное и эффективное развитие всех видов международных перевозок при обеспечении качественного и безопасного функционирования транспортной инфраструктуры как единой внутрирегиональной системы, прочно связанной с транспортной системой АТР в целом.

Особое внимание должно быть уделено развитию национальных морских коммуникаций, связывающих дальневосточные порты России со странами АСЕАН¹. Высокий потенциал Дальнего Востока очевиден. К портам Дальнего Востока имеют выходы широтные транспортные системы Транссибирской и Байкало-Амурской магистральных железных дорог, пересекающих Евразию. Усиление стран АТР, и ЮВА в частности, в свою очередь, ставит перед инфраструктурой региона новые задачи и вызовы. В условиях увеличения объема грузоперевозок через порты Дальнего Востока без должной модернизации Россия столкнется с недостаточностью их пропускной способности. Таким образом, более активное экономическое взаимодействие России со странами Ассоциации в долгосрочной перспективе послужит стимулом к модернизации хозяйственного комплекса одного из крупнейших регионов страны. Подобное сотрудничество непосредственно отвечает интересам РФ, в т.ч. обозначенным президентом РФ в рамках Концепции внешней политики 2013 г.²

Проблема модернизации портовой инфраструктуры актуальна и для стран ЮВА. Объем морских грузоперевозок, осуществляемых странами региона, демонстрирует стабильную тенденцию к увеличению³, что со временем неизбежно приводит к необходимости модернизации портовой инфраструктуры, увеличения пропускной способности уже существующих морских портов и создания новых.

Россия сама по себе является уникальным транспортно-логистическим пространством, открывающим доступ к огромному российскому рынку. Транссибирскую магистраль в этом контексте необходимо рассматривать не иначе как важнейший объект развития, транзитный и системообразующий потенциал которого сегодня используется не полностью. Магистраль, соединяющая Москву и Владивосток, пересекает 25 регионов и 5 федеральных округов страны, обеспечивая движение более половины экспортного потока России, является ключевой частью транспортного коридора «Запад – Восток». С изменением современной экономической системы роль Транссиба только возрастает, но и требования, предъявляемые к дороге, растут. И здесь магистраль подходит вплотную к лимиту своих возможностей. В борьбе за потребителя услуг у РЖД остается лишь скорость, качество, надежность и безопасность [Казаков 2011]. При этом, чтобы выдержать критерий качества, срок доставки не должен превышать 7 суток⁴.

¹ В настоящее время существенное увеличение издержек при организации морских перевозок между портами России и стран – членов АСЕАН, прежде всего контейнерных, связано с тем, что их подавляющее большинство обеспечиваются судами Японии и Республики Корея.

² Концепция внешней политики Российской Федерации от 12.02.2013. – *Министерство иностранных дел Российской Федерации. Официальный сайт*. Доступ: http://archive.mid.ru/brp_4.nsf/newslines/6D84DDEDEDBF7DA644257B160051BF7F (проверено 09.03.2016).

³ ASEAN Water Transport Statistics. ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center. URL: http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/Water_Transport/Water_Transport_2012 (accessed 09.03.2016).

⁴ Только в таком случае цена и стоимость оборотных средств, которые экономятся за счет ускорения, будут сопоставимы с разницей тарифов на железнодорожные и морские перевозки.

Современная ситуация не терпит дальнейших отлагательств и легкомысленного отношения к этому вопросу. Либо Россия начнет прилагать активные и системные усилия для создания благоприятного инвестиционного климата, развития и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры на своей территории, либо соседние страны, прежде всего Китай, создадут на своих территориях конкурирующую инфраструктуру и производства, тем самым «перетягивая» на себя развивающийся бизнес, в т.ч. из стран АСЕАН¹.

Помимо развития и модернизации собственно инфраструктуры, российские компании должны быть заинтересованы в участии в развернувшемся в ЮВА железнодорожном строительстве, развитии портового хозяйства и инфраструктуры². Показатели роста железнодорожного сектора за последние 5 лет могут показаться довольно скромными по сравнению с другими видами транспорта. Более того, в подавляющем большинстве стран АСЕАН (за исключением Сингапура и Лаоса) фиксируется, пусть и незначительное, снижение пассажиропотока на железнодорожном транспорте³. Данные показатели, однако, не должны рассматриваться российскими компаниями как повод отложить свой «приход» на рынок стран региона. Железнодорожный рынок традиционно характеризуется поступательной долгосрочной динамикой, поскольку развитие железной дорожной сети происходит «на перспективу». Поэтому при достижении определенного уровня развития в стране происходит снижение спроса на автотранспорт и смещение приоритетов в пользу железнодорожного транспорта⁴.

Крупномасштабные проекты разработаны и для автодорожного строительства⁵. Это напрямую связано с ростом численности автомобильного транспорта, который характерен для всех стран региона (исключение составляет лишь Сингапур). Его объем варьируется лишь относительно основных экономических показателей отдельного государства⁶. Увеличение численности личного транспорта неизбежно влечет за собой необходимость создания дорожной инфраструктуры. А для ряда стран региона создание инфраструктуры будет происходить с самых основ, вплоть до проведения геологоразведочных работ.

В этой связи характерно увеличение числа национальных программ развития автодорожных сетей как национального, так и регионального масштаба⁷, что, в свою очередь, расширяет для иностранных государств поле для участия как в рамках технического содействия, осуществления подрядных работ, так и инвестиционных программ.

Растет и объем авиаперевозок как на внутренних, так и на внешних направле-

¹ В январе 2010 г. Министерством железнодорожного транспорта Китая поддержана идея строительства совместно с 17 странами-соседями Паназиатской высокоскоростной магистрали. Согласно плану, к 2025 г. планируется начать строительство по 3 направлениям, которые являются для Китая стратегическими, – центральноазиатскому, восточноазиатскому (от Куньмина через Вьетнам, Камбоджу, Таиланд/Мьянму, Малайзию), конечной точкой которого должен стать Сингапур, и российскому.

² Major Projects on ASEAN Logistics Development. – *ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center*. URL: <http://www.ajtpweb.org/major-projects> (accessed 09.03.2016).

³ Данная тенденция, в свою очередь, связана с ростом численности автотранспорта, характерным для стран региона в последние 5 лет.

⁴ Именно эту тенденцию уже сейчас демонстрирует рынок Сингапура.

⁵ Major Projects on ASEAN Logistics Development. – *ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center*. URL: <http://www.ajtpweb.org/major-projects> (accessed 09.03.2016).

⁶ ASEAN Road Transport Statistics. – *ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center*. URL: http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/road_transport_2012 (accessed 09.03.2016).

⁷ В апреле 2008 г. Китай подписал с 14 странами, включая Россию, Монголию, Казахстан и Вьетнам, межправительственные соглашения о сотрудничестве в области автотранспорта, согласно которым предполагается открыть 242 трансграничные автомагистрали [Воронин, Козлов 2010].

ниях (единственным исключением здесь является Камбоджа). При этом рост в сфере пассажирских перевозок более существенный, чем в грузовой сфере¹.

В целях укрепления сотрудничества в авиационных перевозках страны – члены АСЕАН предлагают российской стороне пойти на создание совместных авиационных компаний для перевозки пассажиров и товаров как в рамках ЮВА, так и на других международных авиалиниях. Хорошие перспективы могут быть у проектов создания лизинговых компаний на базе использования российской авиатехники, прежде всего вертолетов Ми-8, Ми-17, транспортных самолетов АН-12, АН-22, транспортных самолетов Ил-86.

Малый и средний бизнес. Значительную роль в расширении экономического сотрудничества играет переход от так называемых больших проектов, которые носят, как правило, точечный характер и реализуются госкомпаниями и корпорациями, к взаимодействию на уровне малого и среднего бизнеса.

Как показывает практика, в развитии данного уровня взаимодействия ключевую роль играет развитие межрегиональных связей. В этом отношении необходимо учитывать опыт всех регионов РФ, где за последние годы был накоплен значительный пласт знаний о нюансах международного межрегионального сотрудничества. Это в первую очередь справедливо для субъектов РФ, обладающих мощным промышленным и научно-техническим потенциалом, развитой транспортной, информационно-коммуникационной и финансовой инфраструктурой. К ним относятся, прежде всего, Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Новосибирск, Новосибирская область, Томск, Татарстан, Хабаровск, Владивосток [АСЕАН... 2010: 309-338].

Главной современной тенденцией российской экономики является смещение инвестиционной активности в регионы Дальнего Востока и Сибири. Реальное масштабное развитие восточных регионов России должно послужить сигналом к активизации работы на дальневосточном сегменте российского рынка для таких асеановских партнеров России, как Вьетнам, Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд. И если ранее асеановский капитал находил свое приложение в основном в отраслях, не требовавших больших инвестиций (торговля, ресторанный и гостиничный бизнес и т.д.), либо связанных с экспортом сырьевых товаров, то дальнейшее развитие региона способно привлечь банковский, страховой сектор, повлечь активизацию выставочной деятельности, расширение сотрудничества в сферах трудовых ресурсов, туризма, культуры.

Должно способствовать расширению инвестиционного и наукоемкого сотрудничества российского Дальнего Востока с государствами – членами АСЕАН и создание в Дальневосточном регионе территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР) [Ситнина 2014: 1]. Для этого предусмотрены поправки в Налоговый кодекс, а также меры государственной поддержки этих особых «точек роста» на Дальнем Востоке, тем более что специализация будущих областей роста отвечает интересам развития не только России, но и стран АСЕАН – это агропромышленная, портово-промышленная отрасли, авиа- и судостроение².

Для развития отношений бизнес-структур стран ЮВА с этими и другими регионами РФ важным инструментом может стать организация и проведение визитов и обменов на уровне регионального бизнеса и производителей. Это позволит стимулировать развитие инвестиционных проектов по линии АСЕАН – РФ как с точки зрения участия российских инвесторов в разного рода проектах АСЕАН,

¹ ASEAN Air Transport Statistics. – *ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center*. URL: http://www.ajtpweb.org/statistics/compareasean/Air_Transport/Air_Transport_2012 (accessed 09.03.2016).

² Территории опережающего развития. – *Информационно-аналитическое агентство «Восток России»*. Доступ: <http://www.eastrussia.ru/project/4664/> (проверено 09.03.2016).

так и для привлечения инвестиций АСЕАН в РФ. Перспективной нишей для российских инвесторов являются проекты по развитию инфраструктуры (автомобильные и железные дороги) в рамках реализации Генерального плана по развитию взаимосвязей между странами АСЕАН¹.

Финансовая сфера. Эффективное представительство на финансовом рынке является важным элементом торговой и инвестиционной политики, что, в свою очередь, требует наличия четкой государственной стратегии, подкрепленной высоким уровнем анализа рынка.

В России в течение долгого времени подобная стратегия в отношении стран АСЕАН отсутствовала. Кроме того, подавляющее большинство российских банков не обладают достаточными средствами для широкомасштабного выхода на рынок АСЕАН. Однако за последние 5 лет в этой сфере наметились определенные сдвиги [Чичерин 2011: 13-17].

Наиболее успешным примером налаживания и развития деловых связей с партнерскими структурами стран ЮВА является Внешторгбанк (ВТБ). Для реализации крупных совместных проектов, оптимального структурирования сделок компаний сторон, обеспечения гарантий взаимных трансграничных инвестиций банком были открыты филиалы в Сингапуре и Вьетнаме. Кроме того, банк также подписал кредитные соглашения с Таиландом и Малайзией².

В июне 2007 г. ВТБ и Банк инвестиций и развития Вьетнама (БИРВ входит тройку крупнейших банков СРВ) подписали Меморандум о взаимопонимании³. Документ предусматривает поддержку созданного сторонами Вьетнамско-российского совместного банка (ВРБ), который начал свою деятельность с уставным фондом в 10 млн долл., который к концу 2008 г. вырос до 500 млн долл.⁴

Начиная с марта 2008 г. ВРБ приступил к взаимным расчетам не только в долларах и евро, но и в российских рублях и вьетнамских донгах⁵. Такая практика, безусловно, создает удобства для хозяйствующих субъектов сторон. А в 2010 г. в рамках визита президента РФ Д.А. Медведева во Вьетнам было подписано Соглашение о создании инвестиционного фонда ВРБ с капитализацией в 500 млн долл. Предназначение фонда – содействие развитию совместных проектов в энергетической и горнодобывающей отраслях. ВРБ участвует в реализации российско-вьетнамских проектов в сфере машиностроения и нефтедобычи. Так, в 2013 г. ВРБ подписал меморандумы о сотрудничестве с ОАО «НПК «Уралвагонзавод» и СП «Вьетсовпетро», которые предусматривают совместную реализацию инвестиционных проектов на территории Вьетнама, а также их банковское обслуживание.

Успешный опыт работы ВТБ на рынке Вьетнама демонстрирует, насколько важную роль финансовое сотрудничество играет в развитии взаимодействия по целому ряду направлений. Поскольку выход на новый региональный рынок – задача, посильная лишь для крупных игроков финансового рынка, в среднесроч-

¹ Master Plan on ASEAN Connectivity. – *ASEAN Official Website*. URL: http://www.asean.org/storage/images/ASEAN_RTK_2014/4_Master_Plan_on_ASEAN_Connectivity.pdf (accessed 09.03.2016).

² Внешторгбанк подписал кредитное соглашение РОСРА с Bank Negara Malaysia. – *Группа ВТБ: Новости и пресс-релизы*. 05.08.2003. Доступ: <http://www.vtb.ru/group/press/news/releases/20069/> (проверено 09.03.2016); Внешторгбанк подписал кредитное соглашение с Экспортно-импортным банком Таиланда. – *Группа ВТБ: Новости и пресс-релизы*. 30.06.2004. Доступ: <http://www.vtb.ru/group/press/news/releases/20187/> (проверено: 09.03.2016).

³ ВТБ подписал Меморандум о взаимопонимании с Bank for Investment and Development of Vietnam. – *Группа ВТБ. Новости и пресс-релизы*. 14.06.2007. Доступ: <http://www.vtb.ru/group/press/news/releases/21005/> (проверено 09.03.2016).

⁴ Группа ВТБ выходит на рынок Вьетнама. – *Группа ВТБ. Новости и пресс-релизы*. 19.11.2006. Доступ: <http://www.vtb.ru/group/press/news/releases/20651/> (проверено 9.03.2016).

⁵ История становления и развития. – *Официальный сайт Вьетнамско-российского совместного банка (ВРБ)*. Доступ: <http://www.vrbank.com.vn/NewsShow.aspx?id=5&lang=rus> (проверено 09.03.2016).

ной перспективе необходимым видится расширение присутствия ВТБ на финансовых рынках других стран АСЕАН.

Главным событием 2016 г. в отношении нашей страны и Ассоциации станет проведение в мае 2016 г. в г. Сочи юбилейного саммита Россия – АСЕАН. Подготовка к саммиту включает разработку концептуального документа, отражающего стратегическое видение российско-асеановских связей на долгосрочную перспективу, а также согласование проекта Комплексного плана действий по развитию сотрудничества на 2016–2020 гг., который будет утвержден лидерами стран¹. Принятие плана представляется более чем своевременным, поскольку за прошедший с момента принятия первой комплексной программы период произошли достаточно значительные изменения, которые необходимо учитывать при развитии отношений нашей страны с АСЕАН.

Актуальной представляется задача налаживания и развития контактов между отдельными регионами России и стран АСЕАН, прежде всего в направлении расширения круга потенциальных инвесторов. Отдельные фирмы стран АСЕАН (прежде всего, Сингапура и Малайзии) обладают финансовыми возможностями и опытом участия в различных инвестиционных проектах за рубежом. Имеются и уже реализуются возможности по привлечению инвестиций из стран АСЕАН в российскую экономику, в частности в нефтегазовую, горнодобывающую, лесную и деревообрабатывающую, легкую и пищевую промышленность, в строительство объектов инфраструктуры, жилья, гостиничный бизнес, в реализацию программ экономического развития Сибири и Дальнего Востока [АСЕАН... 2010: 309-338].

Дальнейший успех сотрудничества не в последнюю очередь будет зависеть от активности российского бизнеса, от расширения прямых контактов между представителями деловых кругов, увеличения информации в России о положении дел в странах Юго-Восточной Азии.

Таким образом, перед Россией стоит задача налаживания контактов на уровне региональных и бизнес-структур, привлечения к долгосрочным и комплексным проектам в АСЕАН среднего бизнеса. Необходимо компенсировать отсутствие эффективного прямого транспортного сообщения на фоне взаимной удаленности, расширять взаимодействие российских банков с партнерскими структурами в странах региона. Это те проблемы, которые предстоит решить в первую очередь для перехода на новый, более предметный уровень развития отношений.

Представляется, что, поскольку развитие межрегиональных отношений – процесс длительный, исключительно полезной будет преемственность в выборе направлений сотрудничества. Так, дальнейшие усилия по развитию сфер энергетики, промышленного развития, транспорта и логистики, сотрудничеству в инвестиционной и финансовой сферах должны оставаться теми столпами, на которых будут стоять отношения России и стран АСЕАН.

Список литературы

АСЕАН в начале XXI века. Актуальные проблемы и перспективы: коллективная монография. 2010. М.: ИД «ФОРУМ». 368 с.

Воронин А.С., Козлов А.А. 2010. Россия – АСЕАН: к отношениям развитого и всеобъемлющего партнерства. – *АСЕАН в начале XXI века. Актуальные проблемы и перспективы* (под ред. Е.В. Кобелева). М.: ИД «ФОРУМ». С. 309-338.

Гаврилова В. А. 2013. Политика США в Южной Азии после окончания холодной войны. – *Вестник Томского государственного университета*. № 372. С. 80-83.

¹ О министерском совещании Россия – АСЕАН. – *Министерство иностранных дел Российской Федерации. Официальный сайт*. Доступ: http://www.mid.ru/summit-russia-asean/-/asset_publisher/FX0KRdXqTkSJ/content/id/1635018 (проверено 09.03.2016).

Золотухин И. 2014. Россия и Юго-Восточная Азия: к партнерству в ядерной сфере. — *Индекс безопасности*. № 3(110). С. 49-61.

Казаков О. 2011. Транссиб: через пространство и время. — *Россия в АТР*. № 3(20). С. 74-79. Доступ: http://www.ifes-ras.ru/images/abook_file/ratr_20-kazakov.pdf (проверено 09.03.2016).

Ключанская С. 2011. Перспективы сотрудничества России и стран Юго-Восточной Азии в стратегических областях. — *Индекс безопасности*. № 2(97). С. 55-85.

Ситнина В. 2014. Территориальная значимость. — *Коммерсант Власть*. № 43. Доступ: <http://kommersant.ru/doc/2599911> (проверено 09.03.2016).

Чичерин Г. В. 2011. *Тенденции и перспективы сотрудничества банков России и стран АСЕАН (на примере Вьетнама)*: автореф. дис. ... к.э.н. М. 25 с.

KLYUCHANSKAYA Svetlana Aleksandrovna, Cand.Sci.(Hist.), Associate Professor of the Chair of International Affairs and Regional Studies, Faculty of Humanities, Novosibirsk State Technical University (20 Karl Marks Ave, Novosibirsk, Russia, 630073; s.klyuchanskaya@gmail.com)

RUSSIA AND ASEAN: PROMISING AREAS OF COOPERATION

Abstract. *Since 2000 the Foreign Policy Concept of the Russian Federation, the outlook and positioning of the state on the global stage have been embraced. Russia forwent its Western orientation as the only option for the society's safety and returned to the understanding of inevitability of the dual nature of Russia's foreign policy, which cannot afford to neglect or even pay less attention to its Eastern partners and neighbors. The first step to reinforce its presence in Asia Pacific region was the intensification of connections with Northeast Asian states with the focus on China–Russia relations. The next stage was to move further into Asian region and to establish ties with the old and new partners within ASEAN. The article is aimed to give a glance on how Russia can use this changing environment to strengthen its position in Southeast Asia. Enhancing such spheres as finances and small and medium enterprises can help Russia to gain not only some economic profits, but also political benefits.*

Keywords: *Russian Federation, ASEAN, energy cooperation, investment cooperation, financial cooperation, transport, logistics*
