

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА КИТАЯ И АСЕАН В ОБЛАСТИ «СИНЕЙ» ЭКОНОМИКИ

Яо Цзяхуэй

*Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, xiaomao-123@qq.com*

В последнее время Китай динамично развивает сотрудничество со странами АСЕАН по многим направлениям, в том числе активно развивается область «синей экономики». В статье рассмотрена сущность понятия «синей экономики», проанализировано состояние развития «синей экономики» в Китае и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), выявлены особенности развития сотрудничества двух сторон в области «синей экономики» и факторы, препятствующие расширению их сотрудничества в данной области, а также определены основные направления дальнейшего сотрудничества. Практическая значимость работы обусловлена возможностью использования сформулированных предложений для дальнейшего изучения возможностей сотрудничества Китая и стран АСЕАН.

Ключевые слова: синяя экономика; Китай; АСЕАН; Морской Шелковой путь XXI в.; устойчивое развитие.

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF COOPERATION BETWEEN CHINA AND ASEAN IN THE FIELD OF "BLUE" ECONOMY

Yao Jiahui

*Belarusian State University,
4 Niezaliezhnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus, xiaomao-123@qq.com*

In recent years, China has been actively developing cooperation with ASEAN countries in many areas, including the substantial advancement of the «blue economy». This article examines the essence of the concept of «blue economy», analyzes its developmental status in China and ASEAN, identifies the characteristics of bilateral cooperation in this field, and elucidates the factors impeding the expansion of their cooperation in this field, as well as delineates the primary avenues for future cooperation. The practical significance of this research lies in the potential application of the formulated proposals to further explore the possibilities of cooperation between China and ASEAN countries.

Keywords: blue economy; China; ASEAN; 21st Century Maritime Silk Road; sustainable development.

В последние годы «синяя экономика» с целью рационального освоения и использования морских ресурсов и содействия устойчивому освоению океана стала одним из главных приоритетов взаимодействия Китая и стран АСЕАН «Стратегическое видение партнерства между Китаем и АСЕАН на период до 2030 г.», которое было принято на 21-м саммите «АСЕАН — Китай» в Сингапуре в 2018 г., обе стороны подчеркнули не-

обходимость создания партнерства более высокого уровня в области морской науки и технологий, наблюдения за океаном и уменьшения опасности бедствий. Укрепление сотрудничества с АСЕАН в области «синей экономики» может не только создать хорошую международную среду для развития «синей экономики» Китая и достижения целей устойчивого развития Азиатско-Тихоокеанского региона в целом, но и сыграть важную роль в содействии построению Китаем высококачественного «Морского Шелкового пути XXI в.».

Концепция «синей экономики» (или «голубая экономика») была впервые официально предложена в 2012 г. на Конференции Организации Объединенных Наций (ООН) по устойчивому развитию, состоявшейся в Рио-де-Жанейро. Это быстро привлекло международное внимание к этой идее. По сути, «синяя экономика» относится к категории «экономики океана», но в отличие от традиционной, которая в основном ориентирована на разработку и использование океанов и морских ресурсов, «синяя экономика» ориентирована на сохранение и регенерации морской среды в интересах устойчивого развития. Согласно определению Всемирного банка, «синяя экономика» — это «устойчивое использование ресурсов океана для экономического роста, улучшения условий жизни и рабочих мест при сохранении здоровья океанской экосистемы» [1]. Помимо традиционных видов деятельности в океане, таких как рыболовство, переработка морепродуктов, морской транспорт, добыча газа и нефти на шельфе, морской и прибрежный туризм, к «синей экономике» относятся океаническая возобновляемые энергетика, аквакультура, морские биотехнологии и другие инновационные и высокотехнические сектора [2].

С учетом того, что океан сам по себе имеет огромную экономическую ценность, он является ключевым источником продовольствия, энергии и ресурсов, необходимых человеку, а морские перевозки играют ключевую роль в мировой экономике (по данным Международной морской организации, около 90 % мировой торговли зависит от перевозок грузов морем), поэтому развитие «синей экономики» имеет чрезвычайно важное стратегическое значение для многих стран [3]. Особенно в контексте нынешнего медленного восстановления мировой экономики международное сотрудничество в области «синей экономики» на стратегическом уровне также способствует формированию новых «точек роста» и придаст новый импульс восстановлению и стабильному росту мировой экономики. По данным ООН, к 2030 г. размер «синей экономики» достигнет 3 трлн дол. США или примерно 5 % мирового ВВП [4]. По оценкам Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций, в мировом рыболовстве занято более 60 млн человек, из которых более 83 % — выходцы из Азии [5].

Если говорить о Китае и АСЕАН, то богатые морские ресурсы двух сторон, большой акцент на развитие «синей экономики» и определенные достижения в ее развитии создали огромный потенциал для сотрудничества в области «синей экономики».

Китай омывается западными морями Тихого океана и имеет 32 тыс. км береговой линии более 7,6 тыс. островов. «Ускорение строительства морской державы посредством координации работы по содействию защите и охране морской среды, развитию экономики океана, защите морских прав и интересов» [6] являются основными целями Китая в развитии «синей экономики». В частности, в целях содействия международному сотрудничеству в области «синей экономики» Китай предлагал новую модель сотрудничества — «синего партнерства», который был бы открытым, инклюзивным, конкретным и прагматичным, взаимовыгодным и взаимовыигрышным в рамках «Морского Шелкового пути XXI века», а также идею открытия трех «синих экономических коридоров», соединяющих Азию с Африкой, Океанией и Европой: 1) Китай — Индийский океан — Африка — Средиземное море, 2) Китай — Океания — Южная часть Тихого океана, 3) Китай-Северный Ледовитый океан — Европа [7].

Валовой морской продукт (ВМП) Китая в основном сохранил тенденцию к росту в годовом исчислении с тех пор, как в 2012 г. была официально предложена концепция «синей экономики». По прогнозу Института морского стратегического развития Минприроды, в 2025 г. ВМП достигнет 13 трлн юаней [8]. Хотя доля ВМП в ВВП снизилась с 2020 г. из-за пандемии *COVID-19* и в основном оставалась на уровне около 7,8 % в последние четыре года, ожидается, что в 2030 г. она превысит 15 % [9]. Среди них: масштабы новых отраслей, таких как морская энергетика и морская фармацевтическая и биологическая промышленность, продолжают расширяться, а добавленная стоимость в 2023 г. увеличится на 20,9 млрд юаней и 28,8 млрд юаней соответственно по сравнению с 2020 г.; морской туризм восстанавливается, а его добавленная стоимость в 2023 г. увеличилась на 81,1 млрд юаней по сравнению с 2020 г.; традиционные отрасли, такие как морской транспорт и морская химическая промышленность, демонстрируют быстрый рост, а их добавленная стоимость по сравнению с 2020 г. увеличилась на 191,2 млрд юаней и 381,1 млрд юаней соответственно [10].

Кроме того, за последние годы значительно улучшилось положение морских перевозок грузов Китая, главным образом благодаря высококачественным морским портам (семь из 10 крупнейших в мире портов по общей пропускной способности и восемь из 10 портов по пропускной способности контейнеров [11]), крупным судоходным предприятиям и высокому уровню экономического развития. Китай на протяжении многих лет занимает первое место в мире по грузообороту и контейнерообороту, а морское транспортное сообщение установлено с более чем 100 странами и регионами, охватив все прибрежные страны и регионы инициативы «Один пояс, один путь» [12].

Все страны АСЕАН (кроме Лаоса) являются морскими странами с богатыми морскими ресурсами, годовая рыночная стоимость которых оценивается в 2,5 трлн дол. США [13]. По статистике, в настоящее время 30 % ВВП стран АСЕАН составляют доходы от морского хозяйства, и около 625 млн человек полагаются на океан как источник средств к су-

ществованию. Признавая огромные перспективы «синей экономики», на 40-м саммите АСЕАН в октябре 2021 г. была принята Декларация лидеров АСЕАН о «синей экономике», а также на 43-м саммите АСЕАН в сентябре 2023 г. была принята Рамочная программа «синей экономики» АСЕАН. Данная рамочная программа способствует достижению целей АСЕАН по развитию инклюзивной, справедливой и устойчивой «синей экономики», чтобы сделать «синюю экономику» новым двигателем экономического роста и процветания АСЕАН.

По данным Центра развития рыболовства Юго-Восточной Азии, объемы производства рыбопродукции в странах АСЕАН в целом увеличились с 45,5 млн т в 2017 г. до 46,8 млн т в 2019 г. со среднегодовым темпом прироста 0,65 т или 1,4 %. Однако с 2020 г. наблюдается небольшое снижение, что может быть связано с пандемией *COVID-19*, в то время как общий вклад региона в общемировой объем производства рыболовства в 2021 г. составил приблизительно 21 %. «Такой результат был достигнут благодаря активизации усилий правительств стран АСЕАН по продвижению ответственных методов рыболовства и устойчивого управления рыбными ресурсами, а также благодаря тому, что страны придерживались новой парадигмы изменений в управлении рыболовством, которая направлена на обеспечение устойчивости» [14].

Кроме того, следует отметить, что страны АСЕАН богаты ресурсами нефти и газа, которые в основном распределены на шельфе. В 2022 г. общий объем запасов нефти в странах АСЕАН составил 11,83 млрд баррелей, а общий объем запасов природного газа — 3,98 трлн куб. м [15]. В то же время страны АСЕАН обладают мощными возможностями судоходства. В 2021 г. пропускная способность основных портов стран АСЕАН превысила 5 млн *TEU*, в дополнение к традиционным крупным портам, таким как порт Сингапура, порт-Кланг в Малайзии и порт Лаем Чабанг в Таиланде, пропускные способности порта Хайфон и порта Хошимина в Вьетнаме также увеличиваются, а перспективы развития портов в странах АСЕАН относительно широки.

Китай и АСЕАН имеют долгую историю сотрудничества в области «синей экономики», берущую свое начало с подписания Декларации поведения сторон в Южно-Китайском море в 2002 г. Более того, у Китая и АСЕАН существует огромный потенциал для наращивания взаимодействия в этой области. Эксперты считают, что в течение с 2020 по 2050 г., если Китай и АСЕАН принесут вклад в размере от 2 до 3,7 трлн дол. США в такие четыре ключевые отрасли «синей экономики», как сохранение и восстановление среды обитания мангровых зарослей, рост выработки морской ветровой энергии, декарбонизация международного судоходства и увеличение разработки белка морского происхождения, могут приносить чистую выгоду в размере от 8,2 до 22,8 трлн дол. США с рентабельностью инвестиций от 450 % до 615 % [16].

В настоящее время Китай и страны АСЕАН все активнее сотрудничают в области «синей экономики», охватывающей торговлю рыбной про-

дукцией, морской туризм, нефтегазовую отрасль, защиту морских и прибрежных экосистем. Что касается торговли рыбной продукцией, объем товарооборота рыбной продукции в 2023 г. составил 4,4 трлн дол. США, что на 2,69 трлн дол. США больше, чем в 2012 г. Доля АСЕАН в общем объеме рыбной продукцией Китая составила 15,23 %. Среди них объем экспорта китайской рыбной продукцией в страны АСЕАН составил 1,71 трлн дол. США, что составляет 16,42 % от общего экспорта рыбной продукцией Китая, а объем импорта Китая из стран АСЕАН составил 2,73 трлн дол. США, что составляет 14,56 % от общего импорта рыбной продукции Китая [17]. В области сотрудничества в области морского туризма Китай сотрудничает с круизными портами, такими как порт Дананг во Вьетнаме, порт Сингапур и порт-Кланг в Малайзии, чтобы запустить бутик-туристические маршруты «с несколькими остановками», уделяя особое внимание развитию экотуризма и других различных форм тематических туров. Что касается разработки морских месторождений нефти и газа, за последние годы успешно реализован Китаем и АСЕАН ряд проектов, включая строительство нефтеперерабатывающих завод в Сингапуре, Малайзии и Индонезии, а также проект *Tanggul LNG* в Индонезии. В то же время страны АСЕАН являются главными поставщиками сырой нефти в Китай. Среди них Малайзия обеспечила 9,72 % поставок сырой нефти в Китай в 2023 г. По этому показателю Малайзия стала четвертым по величине поставщиком сырой нефти в Китай после России (18,98 %), Саудовской Аравии (15,24 %) и Ирака (10,51 %) [18]. АСЕАН также является одним из основных поставщиков природного газа в Китай. В 2023 г. импорт природного газа Китая из Малайзии и Индонезии составил 10% и 6 % от общего объема импорта соответственно, заняв четвертое и пятое места после Австралии (34 %). Катар (23 %) и России (11 %) [19]. В области защиты и сохранения морской среды начиная с 2003 г. Китай и АСЕАН уделяют особое внимание сотрудничеству в области окружающей среды. В 2010 г. был основан Центр экологического сотрудничества Китая и АСЕАН, который специально занимается вопросами окружающей среды регионального и глобального характера.

Кроме того, Китай и страны АСЕАН подписали ряд соглашений о сотрудничестве в областях, связанных с «синей экономикой», и создали платформы обмена сообщениями, включая Фонд морского сотрудничества «Китай — АСЕАН» и Центр морского сотрудничества «Китай — АСЕАН».

Однако несмотря на то, что сотрудничество Китая и АСЕАН в «синей экономики» добилось большого прогресса, существует множество факторов, которые могут препятствовать расширению их сотрудничества. Некоторые из них включают в себя: спор о Южно-Китайском море и вмешательство экстерриториальных сил, таких как США и Европейский Союз; различия между Китаем и странами АСЕАН в правилах управления морскими ресурсами; отсутствие передовых технологий, таких как технологии глубоководных исследований и технологии морской возобновляемой энергии. Кроме того, хотя Китай и АСЕАН сделали защиту морской среды

одним из направлений сотрудничества, изменение климата, кризис биоразнообразия и морской мусор по-прежнему остаются тремя основными проблемами, стоящими перед Китаем и АСЕАН в развитии «синей экономики». Отчет Программы ООН по окружающей среде показывает, что объем загрязнения пластиком в Юго-Восточной Азии может увеличиться на 25 % в ближайшие пять лет. Поэтому Китаю и АСЕАН необходимо и дальше формулировать и совершенствовать механизмы регионального сотрудничества для содействия защите морской среды и всестороннего расширения их возможностей участвовать в управлении океанами на региональном и даже глобальном уровнях.

На основании вышеизложенного можно обозначить следующие основные направления сотрудничества Китая со странами АСЕАН в области «синей экономики»: 1) улучшение инфраструктуры (в основном включая строительство морских логистических портов, подводных кабелей и т. д.); 2) координации политики посредством укрепления многостороннего диалога, чтобы способствовать устойчивому развитию «экономики океана» на основе совместного использования выгод; 3) установление квоты на вылов рыбы и рациональное регулирование рыболовства, чтобы обеспечить устойчивое использование морских биологических ресурсов. В то же время для содействия долгосрочному сотрудничеству обеим сторонам следуют осуществлять совместное развитие человеческих ресурсов для повышения квалификации в области морской науки, инженерных технологий и управления.

Таким образом, сотрудничество Китая и стран АСЕАН сталкивается с возможностями, но также и с трудностями. С помощью многоуровневых и многоотраслевых механизмов сотрудничества и полного использования их соответствующих сравнительных преимуществ сотрудничество между двумя сторонами в области «синей экономики» может достичь взаимной выгоды и обоюдного выигрыша.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. What is the Blue Economy? // World Bank. — 06.06.2017. — URL: <https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy> (date of access: 09.09.2024).
2. Концепция «синей экономики»: обзор международных практик устойчивого управления // Минисерство Экономического развития Российской Федерации. — URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/4f3bdf9df55157624f13ff2440275880/130821.pdf> (дата обращения: 10.09.2024).
3. Maritime transport: a major player in the globalisation of the economy — pt.1 // Spring. — 12.06.2024. — URL: <https://www.spring-gds.com/en-gb/blog/transport-by-sea-article-pt1/> (date of access: 09.09.2024).
4. Siampani, A. Global Blue Economy Contributes Around \$1.5 Trillion Annually — Projections to Reach \$3 Trillion by 2030 / A. Siampani // CEOWORLD Magazine. — 11.11.2024. — URL: <https://ceoworld.biz/2024/11/11/global-blue-economy-contributes-around-1-5-trillion-annually-projections-to-reach-3-trillion-by-2030/> (date of access: 20.11.2024).

5. Richter, F. Aquaculture Accounts for Half of the World's Fish Supply / F. Richter // statista. — 21.11.2022. — URL: <https://www.spring-gds.com/en-gb/blog/transport-by-sea-article-pt1/> (date of access: 09.09.2024).

6. 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要 = Четырнадцатый пятилетний план национального экономического и социального развития Китайской Народной Республики и наброски долгосрочных целей на период до 2035 года // 共产党员网 = Сеть КПК. — 13.03.2021. — URL: <https://www.12371.cn/2021/03/13/ARTI1615598751923816.shtml#d11> (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

7. “一带一路”建设海上合作设想 = Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь» // 中国一带一路网 = Портал «Один пояс, один путь». — 20.06.2017. — URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydlgw/201706/201706200152052.pdf> (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

8. «2012年中国海洋经济统计公报» 发布 = Выпущен «Статистический бюллетень морской экономики Китая за 2020 год» // 国家能源局 = Национальная энергетическая администрация. — 27.02.2013. — URL: https://www.nea.gov.cn/2013-02/27/c_132195924.htm (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

9. 锚定20万亿新质赛道! 揭示海洋经济产业5大发展趋势 = Закрепление 20 трлн новых качественных треков! Выявление пяти основных тенденций развития морской экономической отрасли // SOHU.com. — 09.08.2024. — URL: https://www.sohu.com/a/799726970_114835 (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

10. 自然资源部发布《2020年中国海洋经济统计公报》| 国家海洋信息中心主任何广顺解读 = Министерство природных ресурсов опубликовало «Бюллетень морской экономической статистики Китая за 2020 год» | Интерпретация Хэ Гуаншуня, директора Национального центра океанической информации // 国际渔业经济与管理舆情中心 = Международный центр общественного мнения по экономике и управлению рыболовством. — 05.04.2021. — URL: <https://wyxy.shou.edu.cn/yqzx/2021/0403/c13977a286041/page.psp> (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

11. Судходная отрасль Китая занимает 1-е место по ключевым показателям // Китай сегодня. — 14.09.2023. — URL: <https://prc.today/sudhodnaya-otrasl-kitaya-zanimaet-1-oe-mesto-po-klyuchevym-pokazatelyam/> (дата обращения: 10.09.2024).

12. 畅通海上经济动脉, 助力建设海洋强国 = Морские экономические артерии разблокированы, что помогает построить морскую державу // 中华人民共和国国家发展和改革委员会 = Национальная комиссия по развитию и реформам Китайской Народной Республики. — 19.08.2024. — URL: https://www.ndrc.gov.cn/wsdwhfz/202408/t20240819_1392465.html (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

13. Charting a Sustainable Future: ASEAN, Japan, and UNDP Unveil Blue Economy Innovation Project // United Nations Development Programme. — 14.05.2024. — URL: <https://www.undp.org/vietnam/press-releases/charting-sustainable-future-asean-japan-and-undp-unveil-blue-economy-innovation-project> (date of access: 09.09.2024).

14. Fisheries Statistics Summary 2021 // Southeast Asian Fisheries Development Center. — 22.01.2024. — URL: <http://www.seafdec.org/stat2021/> (date of access: 09.09.2024).

15. 东盟石油和天然气行业现状及新趋势 = Состояние и новые тенденции нефтегазовой отрасли АСЕАН // 东方财富网 = Богатства Востока. — 04.01.2024 — URL: <https://finance.eastmoney.com/a/202401042951204288.html> (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

16. 中国东盟蓝色经济合作前景广阔 = Сотрудничество Китая и АСЕАН в области синей экономики имеет широкие перспективы // 中国经济网 = Китайская экономическая сеть. — 26.12.2023. — URL: http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/202312/26/t20231226_38844213.shtml (дата обращения: 09.09.2024) (на кит. яз.).

17. UN Comtrade Database. — URL: <https://comtradeplus.un.org/> (date of access: 10.09.2024).
18. 2023年我国原油进口国排行榜：俄罗斯第1，进口单价高吗？ = Рейтинг стран-импортеров сырой нефти в нашу страну в 2023 году: Россия занимает первое место. Высокая ли цена за единицу импорта? / 163.com. — 27.01.2024. — URL: <https://www.163.com/dy/article/IPEVI7GQ055641S7.html> (дата обращения: 10.09.2024) (на кит. яз.).
19. 中国从美进口天然气大涨58%! 俄罗斯：赶紧再建2条西伯利亚输气管 = Импорт природного газа в Китай из США вырос на 58 %! Россия: построим еще два сибирских газопровода // 163.com. — 09.08.2024. — URL: <https://www.163.com/dy/article/J95LCF6K05566MXI.html> (дата обращения: 10.09.2024) (на кит. яз.).