

Малетин Николай Павлович

доктор исторических наук, профессор,
старший научный сотрудник
кафедры Востоковедения
МГИМО МИД России, Россия, Москва,
maletinnp@list.ru,
<https://orcid.org/0000-0002-0368-1433>



Хохлова Наталья Ивановна

кандидат исторических наук,
начальник Отдела докторантуры и
аспирантуры, МГИМО МИД России,
Россия, Москва,
nataliamgimo@inbox.ru,
<https://orcid.org/0000-0002-3470-3201>



**ИНДОНЕЗИЙСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ
ПРИ ДЖОКО ВИДОДО 2014–2021 ГГ.**

Аннотация: Индонезия как крупнейшая страна ЮВА, располагающее огромными природными ресурсам и морской акваторией, крупнейшее в мире мусульманское государство, занимающее в регионе важнейшее геостратегическое положение, не может не претендовать на одно из ключевых мест на китайской азиатской «шахматной доске». В связи со стремительным ростом экономического и политического влияния КНР, которая бросает вызов Америке на мировой арене, Индонезия, безусловно, стремится с немалой выгодой для себя воспользоваться сложившейся ситуацией и поучаствовать в процессе реализации амбициозных планов Пекина. Президент Индонезии Джоко Видодо реализует концепцию экономического развития страны укрепляя всесторонние связи с Китаем в рамках сопряженности национальной индонезийской концепции «глобальной морской оси» с китайским мегапроектом «один пояс – один путь».

Ключевые слова: *Индонезия, Джоко Видодо, КНР, международные отношения, Индонезия – морская ось мира, морской шелковый путь, один пояс – один путь*

Для цитирования: *Малетин Н.П., Хохлова Н.И. Индонезийско-китайские отношения при Джоко Видодо 2014–2021 гг. // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, 2021, Том I, № 1 (50). С. 82–113. DOI:10.31696/2072-8271-2021-1-1-50-082-113*

Indonesian-Chinese Relations under Joko Widodo (2014–2021)

Abstract: Indonesia, as the largest country in Southeast Asia, with vast natural resources and marine waters, the world's largest Muslim state, occupying the most important geostrategic position in the region, cannot but claim to be one of the key places on the Chinese “Asian chessboard”. In connection with the rapid growth of the economic and political influence of the PRC, which is challenging America on the world stage, Indonesia undoubtedly seeks to take advantage of the current situation and take part in the implementation of Beijing's ambitious plans. Indonesian President Joko Widodo is implementing the concept of the country's economic development by strengthening all-round ties with China within the framework of the conjugation of the Indonesian national concept of the “global marine axis” with the Chinese megaproject “one belt – one road”.

Keywords: *Indonesia, Joko Widodo, China, international relations, Indonesia – the sea axis of the world, the sea silk road, one belt – one road*

Nikolay P. Maletin, Doctor of History, Professor, Senior Researcher, Department of Oriental Studies, MGIMO MFA of Russia, Moscow, Russia, maletinnp@list.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0368-1433>

Natalia I. Khokhlova, PhD in History, Head of the Department of Doctorate and Postgraduate Studies, MGIMO MFA of Russia, Russia, Moscow, nataliamgimo@inbox.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3470-3201>

For citation: Maletin N.P., Khokhlova N.I. Indonesian-Chinese Relations under Joko Widodo (2014–2021). *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nyye problemy razvitiya*, 2021, T. I, № 1 (50). Pp. 82–113. DOI:10.31696/2072-8271-2021-1-1-50-082-113

Бамбанг Сусило Юдойоно, завершая свой второй президентский срок и касаясь характера индонезийско-китайских отношений на встрече с заведующим Международным отделом ЦК КПК Ван Чжулаем в сентябре 2014 г., особо подчеркнул, что за время его руководства страной с КНР было установлено прочное взаимодействие. Он выразил надежду, что новый президент Джоко Видодо продолжит этот курс¹.

Под лозунгом «1000 друзей и 0 врагов» Юдойоно удалось в целом сбалансировать внешнюю политику страны, сделать ее многовекторной. Вместе с тем, в этом курсе отмечался некоторый крен в сторону США. Новый президент Джоко Видодо стал проводить более активную азиатскую политику, учитывая изменения на международной арене и серьезное усиление позиций Китая, который, позиционируя себя как страну развивающуюся, практически уже стал общепризнанным азиатским лидером и второй глобальной мировой державой. В этих условиях Видодо вскоре после вступления в должность предпринял конкретные шаги, чтобы значительно активизировать отношения с КНР.

По справедливому замечанию О.Л. Петровой это связано с общностью экономических интересов двух стран в сфере развития инфраструктуры в рамках китайского Морского Шелкового пути, берущего начало в ЮКМ и индонезийской концепции «морской державы», не говоря уже о других проектах, что требует согласования экономических планов и разработки новых подходов к внешнему миру². В ноябре 2014 г. президент свою первую зарубежную поездку совершил в Китай, где проходил форум АТЭС. В Пекине он заявил, что стремится придать более конкретный характер партнерству двух стран. Видодо попросил Си Цзиньпина, чтобы Китай принял более активное участие в развитии инфраструктуры, морского транспорта, железных дорог, портового хозяйства страны, так как у китайской концепции МШП и разработанной Джакартой доктрины «глобальной морской оси» немало общего³.

После поездки в Пекин на встрече членов ВАС в Мьянме 13 ноября Видодо изложил свою доктрину «Индонезия – морская ось мира». Ее реализация призвана превратить Индонезию, государство-архипелаг, две трети которого занимает морская акватория с многочисленными проливами, находящуюся в центре двух океанов Тихого и Индийского, в мировую морскую державу. Основные положения доктрины сводились к следующему:

1. Процветание и будущее Индонезии зависит от того как она воспользуется океанами, их огромными продовольственными и энергетическими ресурсами.

2. Ей следует:

а) Создать необходимую морскую инфраструктуру, коммуникационную сеть, построить глубоководные порты, развивать судостроение и морской туризм.

б) Организовать с другими странами эффективное сотрудничество на морях, устранить источники конфликтов, касающиеся рыболовства, нарушения суверенитета, территориальных споров, борьбы с пиратством и загрязнением морей.

в) Достичь необходимого уровня морской оборонной мощи для обеспечения своих суверенных прав и безопасности на морских акваториях этих двух океанов благодаря своим многочисленным проливам соединяющим их.

г) Расширить геополитические интересы в Индо-Тихоокеанской акватории, так как Индонезия должна участвовать в определении будущих регионов этих двух океанов и является вице-председателем Сообщества стран бассейна Индийского океана⁴.

С учетом того, что Индонезия и Китай еще при Юдойоно в 2005 г. установили отношения стратегического партнерства, для Видодо важно сохранить Китай в качестве своего главного восточного партнера, так как на Японию в ее современном сложном экономическом положении полностью полагаться, как было в период Сухарто, нельзя. В Азии произошла смена экономического лидера. Пекин выиграл проект на строительство ж/д Джакарта-Бандунг у японской стороны. Вернувшись в Джакарту Видодо заявил, что Китай совершил огромный скачок в своем развитии и призвал учиться у него и не бояться иностранных (в данном контексте китайских) инвестиций⁵.

В декабре 2014 г. в посольстве Индонезии в КНР состоялся семинар с участием китайских бизнесменов по данной проблеме. И уже в начале 2015 г. объем китайских инвестиций в Индонезии составил 800 млн долл. и Китай вышел на 8 место с его 501 проектом⁶. Но настороженность в отношении Китая у индонезийской элиты постоянно сохранялась. Так генерал Мулдоко призвал командование вооруженных сил Китая от имени всех военачальников стран Ассоциации не допускать, чтобы развитие военного потенциала КНР в ЮКМ привело к дестабилизации обстановки в регионе⁷.

Если первую встречу Видодо с лидерами КНР на саммите АТЭС называли ознакомительной, то в конце марта 2015 г. после поездки в Японию состоялся государственный визит в Китай, который подтвердил стремление двух стран укреплять «Всеобъемлющее стратегическое партнерство», уже был исключительно деловым. В Индонезии его расценили как успешный, считая, что президент удачно сыграл на возросших амбициях своего великого соседа. Причем он, по оценке прессы, вел дела с китайцами «чисто по-китайски», что они оценили⁸.

Китайская сторона положительно отнеслась к решению индонезийского правительства прекратить вывоз необработанного рудного сырья, что сократит зависимость Индонезии от поставок китайской стали. Была достигнута договоренность о координации в реализации двух национальных проектов – китайского МШП и индонезийской «глобальной морской оси». Предусматривалось строительство в Индонезии морских портов, автомобильных и железных дорог, а также электростанций.

Индонезия страдает от дефицита в сфере торговли с КНР. Экспорт в Китай в 2013 г. составил 22,6 млрд долл., а импорт почти 30 млрд. В 2014 г. разрыв увеличился. Товарооборот в 2014 г. составил 48,23 млрд долл. Экспорт упал до 17,6 млрд, а импорт вырос до 30,6 млрд долл.⁹. Еще до вступления в должность Видодо поставил задачу ускорения экономического роста. В 2014 г. он составил 5,15%, а в 2015 г. его планировали довести до 5,8% в основном за счет увеличения инвестиций в экономику страны, что позволило бы расширить ассортимент индонезийской продукции, в которой заинтересован Китай, чтобы выровнять баланс взаимной торговли, сделать его бездефицитным, а в перспективе увеличить приток в страну иностранной валюты.

Главные темы, которые прежде всего интересовали Видодо: торговля, инвестиции, инфраструктура и промышленное развитие. К решению этой проблемы президент подошел «окольным путем». Он связал на встрече с руководителем Китая свою стратегическую цель превращения Индонезии в «глобальную морскую ось» с концепцией «Морского шелкового пути», предложенной Си Цзиньпином еще в 2013 г. в его выступлении в Джакарте перед членами парламента. Ранее, в речи на саммите АТЭС Видодо сказал, что стране нужно 24 порта, а также другие инфраструктурные сооружения и это шанс для китайской стороны.

Пункты заявления охватывают практически все стороны двустороннего взаимодействия и включают региональную безопасность, экономику, сотрудничество в области культуры и освоения космоса, а также в нем говорится, что две страны будут развивать «морское партнерство». Джоко Видодо отметил, что «Индонезия обладает богатыми природными ресурсами, а Китай имеет знания и опыт в области инфраструктуры»¹⁰. Сторонами был подписан Меморандум о взаимопонимании и достигнута договоренность о сотрудничестве в целом ряде отраслей. Президент заявил: «Мы разрабатываем план действий на 5 лет и конкретные шаги, которые принесут пользу обеим странам»¹¹. Предусматривалось, что сотрудничество будет осуществляться между целым рядом министерств двух стран и затрагивать широкий спектр областей.

На встрече Видодо с премьером Ли Кэцзяном конкретно обсуждались экономические вопросы. Президент высказал пожелание, чтобы китайские инвесторы участвовали в развитии инфраструктуры в его стране, особенно в сооружении портов, судостроении и рыболовецкой отрасли. Ли Кэцзян добавил в этот список и интерес Китая к полезным ископаемым, имеющимся в Индонезии. Отметив, что Видодо является его «старым другом», он подчеркнул, что обе страны «разделяют много общих традиций и они вместе борются за мир во всем мире»¹². Визит показал, что индонезийский президент выступал не в роли просителя, а в роли партнера, готового на взаимовыгодное сотрудничество в рамках сопряженности двух концепций.

Председатель Народного консультативного конгресса Индонезии Зулкифли Хасан заявлял, что Индонезия хочет полностью взаимовыгодных отношений и подчеркивал, что без поддержки Китая страна будет отставать от таких партнеров КНР как Малайзия и Сингапур. По его мнению, при правильной сопряженности китайского морского Шелкового пути и индонезийской «морской оси» сотрудничество между странами возрастет и отношения с КНР способствуют процветанию и благополучию Индонезии¹³. Однако в стране не все так радужно воспринимали китайский проект и участие в нем Индонезии. Так губернатор особого округа Джокьякарты султан Хаменгкубувоно Х высказывал опасение, что Индонезия может просто превратиться в потребителя китайских товаров¹⁴.

Скептики также отмечали, что модель китайско-индонезийского сотрудничества основывается на эксплуатации природных ресурсов страны, что не способствует росту индонезий-

ской экономики и наносит вред природе¹⁵. Передача же Китаю 24 важных портов страны на основании инвестиций будет лишь способствовать увеличению зависимости Индонезии. По мнению наиболее прагматичных критиков следовало бы улучшить условия контракта и усилить контроль за его исполнением, а также увеличить занятость в стране и получить новые технологии и знания, чтобы избежать жесткой привязки к КНР. Они предостерегали от чрезмерного сближения с великим соседом¹⁶.

Тем не менее эйфория царила в Пекине и Джакарте и стороны запланировали довести товарооборот к 2020 г. до 150 млрд долл.¹⁷.

В ходе встречи с китайским руководством относительно животрепещущей темы о территориальных спорах в ЮКМ Видодо, как бы стоя над схваткой и не касаясь расхождений с Пекином по вопросу об островах Натуна, входящих в ИЭЗ страны, заявлял, что Индонезия хотела бы быстрого решения проблемы путем принятия Кодекса поведения сторон в ЮКМ и готова выступить посредником между Китаем и теми странами Ассоциации, которые имеют с ним территориальные споры¹⁸. Безусловно, индонезийско-китайское взаимодействие, продемонстрированное во время визита, стало сигналом и другим странам, что можно с выгодой для себя встроиться в процесс реализации масштабных, глобальных стратегических планов, имеющих международный вектор.

В апреле 2015 г. Председатель КНР Си Цзиньпин прибыл Индонезию для участия в праздновании 60-й годовщины Бандунгской конференции стран Азии и Африки. Ему был оказан горячий прием. Между странами значительно активизировались гуманитарные обмены. В мае 2015 г. в Индонезии состоялось первое заседание китайско-индонезийской комиссии, на котором были подписаны соглашения по сотрудничеству в сфере образования, науки и техники, культуры.

Визит в Индонезию Си Цзиньпина в конце июля 2015 г. по заявлению китайского посла Се Фена, способствовал укреплению взаимопонимания и дружественных отношений между лидерами двух стран, повышению делового сотрудничества во всех сферах. Была выражена надежда, что Индонезия примет участие в развитии Морского шелкового пути¹⁹. В трактовке Пекина реализация концепции МШП будет способствовать взаимовыгодному сотрудничеству, смягчению противоречий по ЮКМ, что приведет к укреплению морской безопасности и процветанию стран лежащих по его маршруту. Это, безусловно, расширит и возможности для маневра

китайского флота, который выйдет на оперативный простор путем создания логистических морских цепочек. В опубликованной в КНР в 2017 г. Белой книге отмечалось, что Китай будет брать на себя ответственность за глобальную и региональную безопасность и строить вооруженные силы, которые соизмеримы с его «международным авторитетом и интересами безопасности и развития». Было заявлено, что военный бюджет КНР к 2030 г. превысит 360 млрд долл., что позволит обеспечивать региональную безопасность²⁰. При обеспечении безопасности МШП Китай будет опираться на силы ВМФ, а страны региона на собственные силы береговой охраны. При этом основной базовой точкой в ЮВА для китайского ШМП является Индонезия.

Во время поездки Видодо в Пекин в сентябре 2016 г. на саммит G-20 было оговорено много совместных проектов в сфере туризма, морской и наземной инфраструктуры и инвестиций. Помимо ж/д Джакарта-Бандунг Индонезия предложила китайским инвесторам железнодорожный проект на курортном о. Бали. Индонезийское правительство попросило Джека Ма, ведущего специалиста по интернет-рынку, стать советником индонезийского комитета по электронной коммерции.

Бывший министр-координатор по экономическим вопросам Хайрул Танджунг отмечал, что «Китай и Индонезия должны дополнять друг друга, чтобы добиться хорошего сотрудничества и их потенциальные ресурсы могут удовлетворить потребности каждой из сторон»²¹. В мае 2017 г. Пекин пригласил высокопоставленных представителей из 100 стран для обсуждения плана строительства «Одного пояса и одного пути». С детальным анализом выступил руководитель КНР Си Цзиньпин. Поражающий своим размахом проект, выдвинутый им еще в 2013 г. получил поддержку огромного количества государств, которые наметили пути сопряженности своих планов экономического развития с создаваемой китайцами инфраструктурой. К лету 2017 г. торговля КНР со странами вдоль «Пути» превысила 3 трлн долл., а инвестиции Китая в проекты 50 млрд долл.

Вдоль «Пути» более чем в 20 странах позже было образовано 56 зон экономического сотрудничества и создано 180 тыс. рабочих мест. Китайские банки предоставляли для запланированных проектов щедрые инвестиции и кредиты. Проект КНР – открытый и доступный, в отличие от абамовского ТПП с его ядром из нескольких ведущих экономик мира во главе с США, был представлен как

мультицивилизационный, для блага всего человечества и глобального развития. Пекин подает свой проект как новую модель международного взаимовыгодного сотрудничества, нацеленную, прежде всего, на азиатский, европейский и африканский континенты. Но и страны двух Америк могут стать партнерами в рамках этой инклюзивной инициативы.

На форуме Видодо выразил убеждение, что развитие инфраструктуры в рамках инициативы «Пояс и путь» может стимулировать индустриализацию в других частях мира, что также будет способствовать борьбе с бедностью»²². Он призвал глав государств сотрудничать с Индонезией и ЮВА для развития и производства промышленного и пищевого сырья, подчеркнув, что Индонезия – одна из трех основных поставщиков продовольствия в мире, такого как какао, кофе, пальмовое масло, специи, а в области промышленного сырья – никеля, олова, меди, алюминиевых бокситов входит в первую тройку стран-поставщиков, а также располагает богатыми и доступными энергоресурсами.

Президент поставил задачу активизировать экономическую дипломатию и заинтересовать такие страны как Малайзия, Китай, Южная Корея, Индия, Сингапур. Упор же делается на Китай, который поддержал проекты строительства портов на Северном Сулавеси, Северной Суматре, а также проекты в области энергетики и промышленного развития на Северном Калимантане, куда запланировали перенести столицу страны.

В июне 2017 г. в Пекине в рамках форума Индонезийско-Китайского сотрудничества: «Один пояс – один путь» и «Морская ось мира» состоялось подписание меморандумов о строительстве в Индонезии заводов по производству никеля и углеродной стали.

Китайский «Морской шелковый путь» и индонезийская «морская ось мира» – не конкуренты, а взаимодополняющие друг друга проекты выгодные и Китаю, и Индонезии, и стратегическое положение Индонезии между двумя океанами делает ее одним из важнейших пунктов в проекте МШП. Поэтому китайская сторона все более охотно вкладывалась в Индонезию. КНР инвестирует в объекты и за пределами о. Ява, в частности на Калимантане, Суматре, в Папуа прежде всего в цементную промышленность, порты, транспортную инфраструктуру. Пекин особое внимание обращает на вопросы торговли, инвестиций и обмена кадрами.

Между странами стал активно развиваться туризм. В феврале 2016 г. только Индонезию посетило почти 162 тыс. туристов из Ки-

тая. Индонезийская авиакомпания «Гаруда» открыла рейсы между о. Бали и Шанхаем, которые пользуются большой популярностью в КНР. Туризм – перспективное направление, однако лишь одна сотая часть всех китайских туристов посетила Индонезию в 2016 г.²³. Китай – главный импортер индонезийской нефти. Но, по признанию индонезийской стороны, в этой сфере Индонезию не все устраивает, так как Китай импортирует сырье, перерабатывает его и продает за границу, в том числе и в Индонезию.

Индонезия наращивает добычу угля для поставок в Китай. Двусторонние экономические отношения при Видодо стали гораздо теснее, чем в предыдущие годы. При этом Индонезия всячески стремится увеличить долю добавленной стоимости, долю готовой продукции, чтобы не впасть в экономическую зависимость от КНР.

Торговый оборот, который было намечено довести до 80 млрд долл., фактически сохранялся на уровне 2014 г. и составил в 2016 г. 47,5 млрд долл., с дефицитом для Индонезии в 14 млрд. В 2017 г. он значительно увеличился и составил 58,8 млрд долл. Индонезийский экспорт – 23 млрд, импорт – 35,7 млрд, а в 2018 г. объем торговли достиг около 73 млрд. На КНР пришлось 15% всего торгового оборота Индонезии, а на США – лишь 10%. Китай в 2018 г. стал третьим по величине иностранным инвестором Индонезии. Общий объем инвестиций составил 2,3 млрд долл. США²⁴.

Индонезия не плывет на Запад. Она не колеблется в ориентации своего развития. Она рулит на Восток. Мегавати Сукарнопутри, бывший президент страны и лидер главной партии нынешней президентской коалиции в начале ноября 2018 г. во время поездки в Пекин заявила, что «мир нуждается в Китае, чтобы его экономическая мощь стала главной мощью всего мира». По ее мнению, правительство и народ КНР не прибегают к беспощадной практике в экономических делах и отвергают неравенство и несправедливость, присущие либеральной экономике²⁵.

Двусторонние связи продолжали углубляться. Премьер Ли Кэцян провел в мае 2018 г. в Богоре переговоры с президентом Видодо. Он сказал, что Китай и Индонезия являются друг для друга важными соседями, естественными партнерами по сотрудничеству, имеющими обширные взаимные интересы и отмечают 5-летие со дня установления всеобъемлющего стратегического партнерства. Китай вместе с Индонезией готов прилагать еще больше усилий для дальнейшего развития отношений. Он отметил, что в нынешней обстановке в мировой политике и экономике совместное движение

вперед и совместное планирование развития двумя странами, являющимися крупными развивающимися державами и ведущими региональными государствами, имеет важное стратегическое значение не только для их народов, но и региона и мира в целом. Для укрепления двусторонних отношений и сопряжения стратегий развития он предложил: 1. Создать три опоры для всемерного сотрудничества на двустороннем, региональном и международном уровнях. 2. Углубить сопряжение китайской инициативы «Пояса и пути» с индонезийской концепцией, усилить сотрудничество в сфере производственных мощностей, продвигать сотрудничество по двум крупным знаковым проектам – скоростной железной дороге Джакарта-Бандунг и «Региональному комплексному экономическому коридору». 3. Расширить торгово-инвестиционное сотрудничество. 4. Усилить обмен в научной сфере и между молодежью, продвигать культурные контакты. 5. Продвигать переговоры по Соглашению о региональном экономическом партнерстве (РСЕП)²⁶. Китайская сторона особо отмечала, что сопряжение «Пояса и пути» с «Морской осью» будет способствовать развитию внутренней инфраструктуры стран, охваченных МШП.

В ноябре 2018 г. в Новой Гвинее на саммите АТЭС состоялась встреча Видодо и Си Цзиньпина, который отметил, что достигнут ряд важных договоренностей по углублению двусторонних отношений всеобъемлющего стратегического партнерства. Было отмечено, что в октябре стороны подписали меморандум о взаимопонимании по развитию «Пояса и пути» и «Морской оси мира» и сейчас необходимо активизировать сотрудничество. Китайская сторона высоко оценила выдвинутую Видодо инициативу «Регионального комплексного экономического коридора» и заявила о готовности как можно скорее начать практическое сотрудничество. Пекин намерен расширить импорт товаров из Индонезии, обмен и взаимодействие в сферах финансов, электронной коммерции, а также в гуманитарной области. КНР готова совместно с Индонезией работать над повышением уровня отношений АСЕАН–Китай, содействовать дальнейшему развитию сотрудничества в Восточной Азии, укреплению контактов и координации в рамках таких многосторонних механизмов как ООН, ВТО, G-20. Пекин заявил о стремлении активизировать координацию с Джакартой в рамках АТЭС, способствовать экономической интеграции в АТР и придать новый импульс экономическому развитию региона и мира.

Видодо подчеркнул, что Индонезия рада достижению с Пекином ряда важных соглашений о сотрудничестве, надеется на усиление двустороннего взаимодействия. Она выступает за развитие отношений АСЕАН с Китаем и готова поддерживать контакты и координацию с Пекином в международных и региональных делах²⁷.

По-прежнему остро стоял вопрос о ситуации в ЮКМ. Страны АСЕАН, особенно те, что имели официальные претензии к поведению Китая в акватории после подачи Филиппинами в международный суд в Гааге в 2013 г. иска к КНР, не скрывали, что надеются на серьезную поддержку Джакарты.

Еще в марте 2015 г. Видодо, находясь в Токио заявил, что претензии КНР на большую часть ЮКМ не имеют международно-правового основания а уже на следующий день в Пекине пояснил, что позиция Индонезии в этом вопросе нейтральна и она остается честным брокером²⁸.

Джакарта обнадеживала асеановцев и в то же время не «нажимала» на Пекин. Выступая в октябре 2015 г. в Вашингтоне Джоко Видодо заявил, что Индонезия выступает за свободу мореплавания, отвергает любую попытку установить контроль и доминирование над морскими путями, превращать моря в арену соперничества и, сохраняя нейтралитет, готова играть активную роль в урегулировании споров между Китаем и определенными членами Ассоциации. Лейтмотив Джакарты – это призыв к США и Китаю сохранять сдержанность и избегать наращивания напряженности.

По мнению специалистов, перед АСЕАН и, конечно, прежде всего, перед Джакартой стоит сложная дилемма – поддержания баланса между асеановской солидарностью и необходимостью учитывать интересы Китая в ЮКМ.

Посол КНР Индонезии Се Фэн в середине июня 2015 г. пожурив асеановцев за то, что они не последовательны в выполнении Декларации о поведении сторон в ЮКМ от 2002 г., подчеркнул, что Китай, тем не менее, готов помочь ускорить процесс окончательной разработки Кодекса²⁹. В апреле 2016 г. в КНР министр-координатор Панджаитан и китайский министр иностранных дел Ян Цзечи обсудили ситуацию в ЮКМ и подтвердили намерение уважать суверенитет их государств.

Индонезия продолжала аккуратную балансировку в отношениях с Китаем, все более мягко обволакивая его экономической заинтересованностью с тем, чтобы вывести за скобки двусторонних

отношений вопрос об островах Натуна, где китайские рыбаки занимаются нелегальным рыбным промыслом в индонезийской ИЭЗ.

Вместе с тем Джакарта строила планы укрепления и модернизации своих вооруженных сил в районе архипелага Натуна. Увеличивался численный состав стратегического резерва и корпуса морской пехоты. Планировалось создание трех флотов, базирующихся в западном, восточном и центральном районах страны. В марте 2016 г. обстановка в районе архипелага осложнилась. Китайская береговая охрана, войдя в ИЭЗ Индонезии, отбила рыболовное судно, задержанное индонезийцами за незаконный вылов рыбы. Президент Видодо пообещал укрепить оборону и защиту островов. После этого на самом крупном из них – Натуна были развернуты подразделения спецназа с системами ПВО. Это могло бы стать поворотным моментом в отношении Джакарты к проблеме спорных территорий. Ранее она традиционно стояла в стороне и даже после инцидента весной 2016 г. решила оставаться на прежней позиции, что и продемонстрировала ее реакция на решение Арбитражного суда в Гааге летом 2016 г.

В Джакарте его оценили положительно, так как оно аннулирует притязания Китая в отношении его 9-пунктирной линии, которая также захватывает часть ИЭЗ Индонезии. Джакарта не осудила Китай за отказ выполнять решения суда, на чем настаивали некоторые члены Ассоциации, а также особенно США и европейские критики Пекина. Она призывала «не тыкать ему в нос» этим решением и успокаивала Китай тем, что он фактически ничего не потерял в результате процесса³⁰. Конечно, не всех членов АСЕАН такая позиция устраивала. Даже в самой Индонезии раздавались голоса, что ей не следует оставаться сторонним наблюдателем, когда речь идет о столь важной для АСЕАН проблеме. В то же время, бывший посол КНР в Индонезии Чень Шицю с удовлетворением отмечал, что позиция Джакарты понятна и фактически не может быть иной, так как у двух государств нет никаких спорных территорий в ЮКМ, так как Китай не претендует на острова Натуна и вопросы морских границ с Индонезией стороны могут обсудить в будущем³¹. Однако это не снимало двусторонних противоречий. Архипелаг Натуна – южная часть ЮКМ богат запасами нефти и природного газа, богат рыбой, находится на пересечении торговых путей и имеет важное стратегическое значение. Индонезия при Видодо стала более решительно защищать свой территориальный суверенитет, охранять свои рыбные запасы и энергетические ресурсы.

Практически за два первых года его президентства до осени 2016 г. было потоплено около 200 рыболовных судов-нарушителей, среди которых и китайские. Видодо постоянно призывал США, Китай и страны АСЕАН на совместную борьбу против незаконного рыбного промысла, от которого Индонезия ежегодно терпела большие убытки, около 20 млрд долл.³².

Джакарта традиционно заявляет, что проблем с островами Натуна нет, так как с Китаем нет общей границы, и Индонезия не претендует на острова Спратли. Кроме того Джакарта намекала, что жесткая позиция Пекина в отношении островов Натуна ухудшит его шансы в отношениях с АСЕАН. Так главный редактор газеты «Джакарта Пост» писал еще в июне 2015 г., что Индонезия объективный игрок в споре ряда стран АСЕАН и Китая и если Пекин утратит поддержку Джакарты, он потеряет и поддержку Ассоциации³³. При этом, еще в конце 2015 г. начальник штаба ВВС Агус Суприатна призывал превратить архипелаг в индонезийский Перл-Харбор³⁴. В марте 2016 г. Панджаитан выражал беспокойство тем, что китайская 9-ти пунктирная линия накладывается на воды, прилегающие к островам в индонезийском округе Натуна³⁵.

Несмотря на все увещевания из Джакарты в Белой книге КНР 2017 г. зафиксирована более жесткая позиция Пекина и прямо заявлено о бесспорном суверенитете Китая над спорными островами ЮКМ, а традиционная 9-ти пунктирная линия уже не упоминается³⁶.

Чтобы отсечь всякие претензии со стороны Пекина в 2017 г. в новой обновленной национальной карте Индонезии 200-мильная экономическая зона была переименована в «море Северная Натуна», что встретило протесты со стороны Китая, который заявил, что две страны имеют взаимные морские претензии, но действия Джакарты, не меняя ничего, лишь усложнили ситуацию. Индонезия как обычно ответила, что не претендует на острова Спратли и не признает наличия каких-либо проблем с Китаем. Тем не менее, в апреле 2018 г. было принято решение о наращивании в районе архипелага Натуна военного потенциала, включая флот, авиацию и сухопутные войска.

Твердая позиция Джакарты определяется и тем, что в районе архипелага Натуна находятся большие запасы природного газа и обширные рыбные угодья. Индонезия создавала военно-морскую базу на о. Натуна Бесар, чтобы защититься от «назойливого Китая», на что министерство обороны планировало выделить 200 млрд ру-

пий³⁷. Это самая большая территория суши в архипелаге Натуна, там находятся части морской пехоты. База была открыта в середине декабря 2018 г. Оружие, размещаемое на ней, основано на ракетных комплексах американского производства, продажу которого одобрили США в 2016 г. Создание базы, безусловно, укрепило позиции Индонезии и, когда вокруг островов Натуна в конце 2019 г. снова обострилась обстановка, Видодо заявил журналистам: «нет никаким переговорам, когда речь идет о нашем суверенитете» и подтвердил, что отправит в район дополнительные военные корабли. Вскоре официальный представитель МИД Китая ГЭН Шуан заявил, что «Пекин открыл дипломатические каналы» с Индонезией и подчеркнул, что «обе страны несут ответственность за поддержание регионального мира и стабильности»³⁸. При этом в резком обострении обстановки не заинтересована ни одна из сторон. И Джакарта и Пекин стараются характеризовать столкновения в районе Натуна как «недоразумения». Ведь по согласованным планам «сопряженный маршрут, который станет частью китайского «пояса и пути», а точнее его «Морского Шелкового пути» и индонезийской «Морской оси», пройдет через территориальные воды и порты Индонезии по Зондскому проливу между островами Ява и Суматра в Индийский океан. Важность этого для Китая в том, что это второй путь из Тихого океана в Индийский, менее загруженный, нежели Малаккский пролив и к тому же там нет такого присутствия американского флота занятого сдерживанием Китая. Для Пекина безопасность поставок нефти с Ближнего, Среднего Востока и Африки – задача жизненно важная.

Вполне естественно, что Китай готов вложиться в канал КРА, который планируется проложить по территории южного Таиланда через перешеек Кра, чтобы соединить таким образом Тихий и Индийский океаны в обход Малаккского пролива. В день через Малаккский пролив через порт Сингапур проходит 600 судов и перевозится более 15 млн баррелей или 17% ежегодного мирового производства нефти. Сингапурский порт уступает только шанхайскому. Малаккский пролив связывает Южно-Китайское море Тихого океана с Андаманским морем в Индийском океане. Самое узкое место Малаккского пролива имеет ширину 2,5 км и в случае чрезвычайных обстоятельств он может быть перекрыт, поставки грузов прерваны, а ВМФ разных стран просто окажутся запертыми с учетом американо-китайского соперничества в регионе.

В Таиланде еще в 1980-е годы стала активно обсуждаться идея строительства канала через перешеек Кра фактически параллельного Малаккскому проливу, что в то время встретило поддержку со стороны США (покровителя королевства). Канал соединил бы Андаманское море Индийского океана и Сиамский залив Тихого океана и способствовал бы ускоренному развитию экономики Таиланда. Согласно современному проекту предположительно длина может составить более 100 км, ширина 400 м, глубина 25 м. На строительство ориентировочно отводится 10 лет, а предварительная стоимость составила бы от 20 до 30 млрд долл. Как сторонников так и противников проекта немало как в самом Таиланде, так и в ЮВА и странах других регионов (правительство Индонезии высказалось одобрительно, Сингапур негативно, Малайзия после возвращения к власти Махатхира Махамада отказалась от финансирования строительства, против прежде всего США, так как в результате строительства канала КНР получит свободу маневра). Китай готов финансировать (кредитовать) строительство канала и предоставить инженерную помощь, рабочую силу, так как у него появляется альтернативный маршрут из одного океана в другой, на котором не будет такого жесткого американского контроля и военного присутствия. Если же Таиланд «не потянет» этот проект, то Пекин готов взять его в лизинг на 99 лет. Поэтому китайские эксперты призывают Таиланд не терять время и немедленно приступить к разработке технико-экономического обоснования на пути реализации мечты, которая появилась в Таиланде еще 300 лет назад³⁹. Но США категорически против, и тайцы опасаются оказаться между Китаем и Америкой, стремящейся и далее безраздельно господствовать в Тихом и Индийском океанах. Дублер Малаккского канала открыл бы ВМС КНР дополнительные возможности по обеспечению безопасности морской торговли и гарантированных бесперебойных поставок сырья и энергоресурсов. Как отмечает Е.А. Фомичева, рано или поздно Таиланд одобрит строительство канала с Китаем как основным инвестором⁴⁰.

Шатерников П.С. отмечает, что функционирование канала сократит время судов в пути между двумя океанами на 48 часов и 1200 км по сравнению с Малаккским проливом. Планируемая пропускная способность 200 судов в сутки. Он возьмет на себя около 30% всей нагрузки на маршруте между двумя океанами. По мнению автора статьи, единства у стран АСЕАН по этому вопросу нет и реакция скорее возможно будет негативна⁴¹, но сооружение канала,

если это произойдет, безусловно будет иметь стратегические последствия для региона и обстановки в нем, так как возможности США контролировать ЮВА и хозяйничать в ЮКМ сузятся, а позиции Китая на морских рубежах Индо-Тихоокеанского региона усилятся⁴². Он мог бы стать еще одним рукавом, параллельным Малаккскому для китайского МШП. Поскольку важнейшей задачей «Морской оси» является модернизация индонезийских портов и всей морской инфраструктуры, которая свяжет крупные и мелкие острова архипелажного государства, то встраивание в китайский ШМП будет достаточно органично.

Вызывает подозрение лишь чрезмерная превалированность в этом всем экономических интересов самого Пекина и его стремление «встроить» в эту помощь и проекты китайскую рабочую силу и подключить как можно больше китайских производителей и техники, сдвинуть туда свои грязные производства. И конечно, прежде всего, строить то, что важно для самого Китая сейчас и на перспективу. Снова бизнес и ничего лишнего. Залогом успешности китайской бизнеса является «мягкая сила» и вообще помощь КНР, (хотя она и не так масштабна, как американская), преимуществом которой является, как справедливо отмечает А.С. Королев, фактически полное отсутствие ее обусловленности вопросами с демократизацией, правами человека, характером реформ и вообще трансформацией стран-реципиентов в ту или иную сторону. Практически ничего связанного с идеологией⁴³. Ничего кроме бизнеса.

Страны, расположенные по маршруту МШП, являются важнейшими морскими торговыми партнерами Китая, поставщиками сырья и энергоресурсов. Морская торговля занимает ключевое место в структуре китайской экономики, отмечает С.В. Игнатъев⁴⁴. ШМП даст сильный толчок развитию его приморских районов. Американо-китайское соперничество, американский план ИТР, куда включены и страны ЮВА, но нет Китая, заставляют Пекин активизировать усилия по реализации своего проекта, который в этих условиях объективно становился альтернативой Вашингтонским планам. Кроме того МШП – это комплексный геополитический проект КНР, направленный на укрепление экономических, политических и военных позиций Китая в ареале маршрута этого пути и как шаг к расширению его влияния в мире в целом. Предусмотрена скупка и модернизация старых портов и строительство новых на пути от ЮКМ до стран Ближнего Востока и Африки. Пока же идет период адаптации стран, расположенных по маршруту МШП, к

этому проекту. По оценке авторов коллективной работы ИМЭМО, реализация МШП XXI века, как ожидается, будет одним из ключевых инструментов достижения Пекином глобального лидерства⁴⁵. Но перед этим, прежде всего, следует обеспечить надежный старт этого маршрута, который начинается в ЮКМ.

Проблемы пиратства, транснациональной преступности, необходимость совместных усилий по сохранению окружающей среды и предотвращения стихийных бедствий – все это требует совместных усилий стран АСЕАН и КНР, которые могут быть прописаны в Кодексе поведения сторон в ЮКМ. Г.М. Локшин считает решения саммита АСЕАН-КНР в Маниле осенью 2018 г. о разработке рамочного проекта Кодекса поведения сторон в ЮКМ в 2021 г. успехом Пекина⁴⁶. Китай согласился отойти от двусторонних контактов и пошел на соглашение с АСЕАН как с блоком, а асеановцы смягчили критику его политики в регионе. Сейчас лишь Вьетнам – непримиримый оппонент Китая. Что касается Джакарты, то хотя она и переименовала часть ЮКМ в «море Северная Натунан», дальше лишь формального обозначения его границ, за которые Китаю не следует заходить, не пошла, правда подкрепив свое решение важным компонентом в виде военной базы.

Военное строительство КНР на ряде островов ЮКМ уже достигло, как отмечают эксперты «точки невозврата» и Пекин лишь укрепляет статус-кво, чтобы превратить ЮКМ в часть МШП под своим контролем⁴⁷. Что же касается гражданского аспекта, то у Китая в акватории ЮКМ самая большая в мире морская милиция.

Китай будет жестко отстаивать свои энергетические интересы не только потому, что они внушительны (запасы нефти заменяют 5-летний импорт сырой нефти Китая, а запасы газа – импорт более чем за 100 лет) так как КНР претендует на все запасы углеводородов⁴⁸. Г.М. Локшин и ряд других исследователей отмечают, что Китаю Кодекс не нужен вообще, что ему удастся и далее сохранять текущий статус-кво в этом вопросе⁴⁹. Однако ситуация меняется, и если Пекин рассчитывает на успех МШП, то какой-то вариант компромиссного документа будет необходим, так как Будущее «будущего Китая» – это реализация концепции «пояса и пути» и, прежде всего, в его морском исполнении, как уже достаточно продвинутом и наиболее важном.

Вряд ли в районе ЮКМ законсервируется нынешняя биполярная система противостояния США и КНР. В истории не может быть вечных великих держав, тем более единого гегемона.

Г.М. Локшин отмечает, что баланс будет меняться в пользу КНР, которая уже сместила США с места главного торгового партнера АСЕАН. Он считает, что трамповская концепция ИТР еще остается достаточно сырой, а сами США, до сих пор не ратифицировавшие Конвенцию ООН 1982 г., не могут по своему усмотрению определять степень свободы судоходства в морях⁵⁰. Более того, позиция нового американского президента-демократа Байдена в отношении к трамповской концепции ИТР не ясна.

Китай рассматривает доктрину ИТР как направленную против себя, и всячески стремится оттянуть страны региона от США, и сам будет сдерживать их сотрудничество с Америкой как экономическое, так и, особенно, военное. Японская газета «Иомиури» 13 ноября 2018 г. отмечала, что руководство Китая потребовало от стран АСЕАН заранее получать от Пекина согласие на проведение совместных военных учений в ЮКМ со странами не входящими в этот регион. Китай активен в защите своих, как он заявляет, «законных национальных интересов». США со своей стороны всячески препятствуют расширению ВТС Индонезии и стран Ассоциации с КНР. В экономическом же плане США продолжают утрачивать в Индонезии свои позиции. В этих условиях сторонники большей самостоятельности и автономности Индонезии в реализации национальной концепции «морской оси» прекрасно понимают, что у страны на ближайшие десятилетия не будет финансово-экономических и технологических возможностей самостоятельно создать ее, и у КНР, которая первой заявила о готовности «вложиться», безусловно, есть преимущества. И очевидно Америке не удастся «перехватить инициативу».

Она традиционно слишком обременена военно-политическим подходом в своих отношениях даже с государствами, которые с ней тесно связаны. Пекин же не выдвигает никаких идеологических или политических условий, прекрасно понимая, что решив геоэкономические проблемы, он автоматически получит и геополитические дивиденды.

Индонезия играет чрезвычайно важную роль в экономической стратегии Морского шелкового пути, в связи с чем Индонезия привилегированный партнер Поднебесной, которая очень активно начала создавать инфраструктур в этой островной стране.

Первый проект – высокоскоростная железнодорожная магистраль Джакарта – Бандунг начал реализовываться еще до появления коронавируса. Планировалось увеличить протяженность ж/д

сети на 9 тыс. км в ближайшие годы. Китай заявил об участии в сооружении 24 морских портов из запланированных 35, а также 15 аэропортов. Еще одной структурной сферой было намечено строительство 1 тыс. км автомобильных дорог, а в области энергетики создание сети мощных электростанций⁵¹. И на этом число совместных проектов не заканчивалось, сотрудничество неуклонно расширялось, до того как пандемия не приостановила его.

Осенью 2019 г. по поручению китайского партийно-государственного лидера Си Цзиньпина заместитель Председателя КНР Ван Цишань совершил визит в Индонезию в связи с инаугурацией избранного на второй президентский срок Джоко Видодо. По итогам визита стороны особо отметили следующее: 1. КНР высоко оценивает усилия президента Дж. Видодо по продвижению индонезийско-китайских отношений всеобъемлющего партнерства, его активную поддержку и участие в сопряжении инициативы «пояс и путь» со стратегией развития Индонезии. 2. Президент Индонезии заверил, что его новое правительство намерено и дальше укреплять двусторонние отношения, содействовать сопряжению двух концепций и интенсифицировать взаимодействие по региональному экономическому коридору. Вступающий на пост вице-президента Мааруф Амин, принимая китайского гостя, назвал Китай «искренним стратегическим партнером Индонезии» и призвал Пекин расширять торговлю и наращивать китайские инвестиции. А покидающий пост вице-президента Юсуф Кала на встрече с Ван Цишанэ отметил исторический аспект китайско-индонезийских отношений, особо подчеркнув, что обе страны являются хранителями культуры и традиций восточных цивилизаций и одновременно важными участниками «Группы 20»⁵².

Итоги визита Ван Цишаня закрепили китайский прорыв на индонезийском направлении как в плане геоэкономики, так и геополитики, так как Китай усилил свои позиции в важной зоне океанического маршрута «пояса и пути», а также диверсифицирует коридоры этого маршрута, значительно повышая уровень его безопасности, так как маршрут пройдет через территориальные воды и порты Индонезии по Зондскому проливу между Явой и Суматрой, который может выступать как определенная альтернатива Малаккскому проливу, омывающему Малайзию, Сингапур и индонезийский остров Суматру.

В ходе переговоров в КНР с министром иностранных дел Индонезии Ретно Марсуди ее китайский коллега Ван И, указав, что в

2020 г. отмечается 70-летие дипломатических отношений между двумя странами, заявил, что Китай готов вместе с Индонезией содействовать достижению еще больших успехов в двусторонних связях. Он подчеркнул, что китайская сторона поддерживает свои предприятия во всестороннем разворачивании сотрудничества с Индонезией в области разработки и использования вакцин. Стороны договорились создать «скоростной канал» для оказания помощи в ободном экономическом восстановлении. Он заявил о готовности китайской стороны совместно со странами АСЕАН обеспечить подписание соглашения о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП) и скорейшее заключение Кодекса поведения сторон в ЮКМ. Ретно Марсуди отметила, что Индонезия полностью согласна поддерживать позитивные двусторонние связи, готова в течение года подписать совместно со странами АСЕАН соглашение о ВРЭП и скорейшем заключении Кодекса, а также совместными с Китаем усилиями обеспечить мир и стабильность в ЮКМ⁵³. Также Ретно Марсуди заявила, что 2020 г. станет важным импульсом для укрепления всеобъемлющего стратегического партнерства двух стран. Юбилей был отмечен в обеих странах новыми визитами на высоком уровне и дальнейшими планами упрочения всестороннего сотрудничества, за счет оживления глобальных планов двух государств.

Пекинская концепция «пояса и пути» в ее морской части практически синергична джакартской «Индонезия – глобальная морская ось», будущее двух стран неразрывно связано с морем, морские маршруты для них – наиболее выгодные логистические цепочки. Заявление Си Цзиньпина в июле 2013 г. о том, что «в 21 веке океаны и моря будут играть всё возрастающую роль в экономическом развитии нашей страны и ее открытия внешнему миру», так созвучно индонезийскому еще сукарновскому – «в море наше величие»⁵⁴.

Но в море надо работать. Параг Кханна в книге «Используй это или теряй» выдвигает интересный тезис о том, что в XXI веке пробивает себе дорогу новый экономический движитель – спрос и поставки, а не суверенитет. При созданных логистических цепочках, опоясавших континенты, реально господствует не тот, кто владеет территорией, акваторией или претендует на них, а тот, кто это все реально использует, управляет или как бы взял в лизинг⁵⁵. Ни земля, ни водные пространства фактически не являются богатством, если они не используются. Богатеет и развивается тот, кто их раз-

рабатывает. Чтобы эти логистические цепочки не прерывались, нужны контролируемые морские пути. И Китай не откажется от своего патронажа над ЮКМ или господствующего там положения в той или иной форме, вплоть до договорно-компромиссной со странами Ассоциации при незначительных им уступках.

При Видодо значительно расширился диапазон и военно-технического сотрудничества Индонезии с Китаем, стремительно наращивающим свой военный потенциал. Раньше Индонезия и мысли не допускала о возможности совместных маневров с КНР. Но уже в октябре 2018 г. наблюдатели из Индонезии, Камбоджи, Малайзии и Мьянмы присутствовали в китайской провинции Гуандун на первых совместных военно-морских учениях армий Китая и стран АСЕАН. (Свои корабли направили ВМС Брунея, Вьетнама, Китая, Сингапура, Таиланда и Филиппин.)

Джакарта делает упор на закупки у КНР морского вооружения в рамках своего курса «Индонезия – морская ось мира». Расширение ВТС с КНР – это и своего рода свидетельство, и сигнал о степени дружественности отношений между двумя странами. Недалеко, очевидно, и то время когда Индонезия из наблюдателей перейдет в разряд участников маневров и учений с КНР как в рамках АСЕАН, так, возможно, и на двусторонней основе, поскольку военные контакты продолжают расширяться.

Министры обороны Индонезии и Китая провели встречу в Пекине 17 декабря 2019 г. Китайский министр Вей Фэнхэ отметил, что две страны являются важными соседями с разнообразными общими интересами и широкими перспективами сотрудничества. Стороны обсудили вопросы совместной подготовки и обучения персонала. Прабово заявил, что Индонезия уделяет приоритетное внимание развитию отношений с Китаем и хочет укрепить двустороннее партнерство в различных областях, включая оборону и безопасность⁵⁶.

9 сентября 2020 г. по заявлению индонезийской стороны состоялся визит в Джакарту министра обороны КНР Вэй Фэнхэ, в ходе которого были обсуждены вопросы двустороннего сотрудничества в области обороны. Китайский министр отметил, что две страны являются важными соседями и с момента пандемии оказали друг другу помощь и поддержку. Они обе преодолевают все невзгоды, что отражает дружеский и добрососедский характер их взаимоотношений. Сторонам следует сообща двигаться вперед, углублять и расширять сотрудничество в различных областях и со-

действовать устойчивому и долгосрочному развитию двусторонних отношений. Он призвал повышать уровень сотрудничества в области обороны и безопасности и прилагать усилия для дальнейшего развития двусторонних отношений.

Субианто поблагодарил китайскую армию за помощь, оказанную Индонезии в борьбе с пандемией. По его словам, Индонезия придает большое значение отношениям с Китаем и прилагает усилия для их дальнейшего укрепления. Индонезийская армия намерена совместно с китайской расширить практическое сотрудничество в таких областях как взаимные визиты представителей различных организаций, совместная подготовка, снаряжение, технологии, чтобы способствовать непрерывному развитию отношений между армиями обеих стран⁵⁷. Пресса отмечала, что этот визит станет частью усилий Пекина по уравниванию влияния США в Азиатско-Тихоокеанском регионе, особенно на фоне напряженности в ЮКМ⁵⁸.

Все это явилось реальным ответом на Индо-Тихоокеанскую концепцию Трампа, которую Китай рассматривает как угрозу его блокирования американскими флотами, с Востока и с Запада и будет сдерживать страны АСЕАН от поддержки этой доктрины и расширения в ее рамках прежде всего военного сотрудничества с США, как отмечает российский исследователь Г.М. Локшин⁵⁹. Критиковать концепцию ИТР как Пекин Джакарта не стала, и поэтому Видодо уже в ноябре 2018 г. на саммите АСЕАН в Сингапуре предложил Китаю практически присоединиться к ней, чтобы действовать заодно со странами Ассоциации уже в рамках реализации этой концепции, которая при Трампе становилась реальностью⁶⁰.

С учетом проблемы безопасности в регионе у АСЕАН и КНР, очевидно, не было другого выбора кроме как вместе реагировать на эти события. Президент Индонезии высказался за сотрудничество АСЕАН и Китая в Индо-Тихоокеанском регионе, так как концепция не изолирует страну от международных отношений и сотрудничества. Он выразил надежду, что Китай станет партнером Ассоциации в морском секторе, в том числе в области морской безопасности в Тихом и Индийском океанах и в сфере борьбы с загрязнением морской среды⁶¹. Практически Джакарта за формальное присоединение к ИТР и реальное встраивание в китайский ШМП и Восточно-азиатское региональное партнерство (ВРЭП), в котором АСЕАН выступает как центр.

Торговая война между США и Китаем, конечно, влияет на внешнеэкономические связи Индонезии, тем не менее Китай в сфере экономики, торговли и инвестиций остается одним из главных партнеров Джакарты. В рамках проекта «Один пояс – Один путь» объем китайских инвестиций в индонезийскую транспортную структуру в 2019 г. составил 6 млрд долл., что считается недостаточным для роста транзита через Индонезию, нужны ресурсы как внутренние и иностранных инвесторов.

Китай первым предложил индонезийцам роль не послушного сателлита, а партнера по региональному переустройству, у которого имеется и глобальная проекция. Это свидетельство особой роли Индонезии в ИТР на магистральных путях транзита из одного океана в другой. Индонезийский проект органично сопрягается с китайским. Транспортная составляющая свяжет острова индонезийского архипелага, укрепит национальный суверенитет, создаст единую хозяйственную структуру. Пекин и Джакарта все чаще и конкретнее обсуждали ход выполнения договоренностей по сопряженности отдельных участков МШП и индонезийской «морской оси».

С 21 по 23 марта 2020 г. Заместитель главы Государственного комитета по делам развития и реформ КНР Нин Цзичжэ прибыл с визитом в Индонезию, где провел две отдельные встречи с министром-координатором морских ресурсов Индонезии Панджаитаном и министром госпредприятий Рини Сумартно с целью усиления сопряжения стратегии развития и содействия деловому сотрудничеству. Китайская делегация на месте изучила ситуацию со строительством высокоскоростной железнодорожной магистрали Джакарта – Бандунг, а также проект сотрудничества в сфере науки и образования в провинции Бали. Нин Цзичжэ и Панджаитан сопредседательствовали на первом заседании китайско-индонезийской объединенной комиссии по сотрудничеству в рамках инициативы «Региональный комплексный экономический коридор». Стороны обменялись мнениями по сотрудничеству в совместном строительстве «пояса и пути» и «Регионального комплексного экономического коридора», а также в сфере производственных мощностей и другим важнейшим проектам, включая ключевые порты и промышленные зоны⁶².

ЮВА в рамках концепции МШП стала важнейшим ближним зарубежьем и мягким подбрюшьем для Китая, укрепление отношений с которым усиливает безопасность страны и может служить опорной точкой для продвижения КНР на запад до африканского

континента. Сделать этот путь безопасным и экономически эффективным и должна китайская «дипломатия добрососедства». Но у Джакарты, поставившей при Видодо такие амбициозные цели, нет достаточных ресурсов и средств, чтобы реализовать их, а Китай уже частично реализует проекты «морской оси» Индонезии, при этом не выдвигает политических или идеологических условий. Однако свои требования к продолжающемуся сотрудничеству внес коронавирус. Н.Г. Рогожина отмечает, что обещание превратить Индонезию в одну из крупнейших экономик мира зависит сейчас от того, насколько быстро страна восстановится и насколько эффективно власти справятся с кризисом⁶³.

Министр иностранных дел Ретно Марсуди заявила в апреле 2020 г., что Индонезия и Китай помогают друг другу в преодолении вызовов, связанных с COVID-19. Страны сотрудничают с самого начала вспышки эпидемии. Китай помог стране в эвакуации ее граждан из Уханя в феврале 2020 г., а Индонезия предоставили Китаю медицинские средства. КНР оказала помощь оборудованием для тестов, комплектами индивидуальной защиты, аппаратурой искусственной вентиляции легких. Без такого сотрудничества индонезийцам было бы гораздо сложнее бороться с вирусом, – отметила она. В Индонезию уже было отправлено 3 млн доз китайской вакцины Sinovac на сумму в 3,5 млрд долл. и обсуждалась возможность отправки еще 15 млн доз⁶⁴.

В условиях поразившей практически все страны мира пандемии ряд обозревателей скептически оценивают перспективу строительства инфраструктуры по маршруту МШП, отмечая, что часть проектов уже заброшена. Так в «Независимой Газете» от 20.03.2020 В. Скосырев пишет, что китайский проект заморожен, поскольку COVID-19 развеял мечту Поднебесной стать первой державой мира. Планы строительства застопорились. Пекин в первую очередь сохранит только те проекты, которые выгодны и необходимы, прежде всего, ему. В первую очередь это коснется стран ЮВА и особенно Индонезию, где работы уже приостановлены, а китайские специалисты пока не могут вернуться на стройки. Многие обозреватели полагают, что эпидемия не нанесет смертельного удара по «поясу и пути», но вынудит страны-реципиенты по-новому оценивать риски, связанные с ускоренной интеграцией и ростом экономической зависимости участников МШП от азиатского гиганта.

Возможности партнеров КНР оплачивать стройки значительно уменьшились, а Пекину приходится все больше средств тратить

на наведение порядка у себя в стране. В итоге иностранные инвестиции Китая сократились более чем на 40%. Тем не менее, по оценке экономистов жизненно важные для КНР проекты выживут. Они прежде всего связаны с энергоресурсами, сельским хозяйством, металлом и пр.⁶⁵.

Китайский «морской шелковый путь» и «индонезийская морская ось» уперлись в пороги коронавируса. Чтобы их преодолеть нужно выйти из зоны пандемии и новые капиталовложения, чего в КНР пока хватает. Проблема скорее уже в его партнерах по МШП. В отношении Китая сохраняется оптимизм. Да, кризис все задержал и даже немало отменил, но со временем все оживет, хотя, возможно, в урезанном масштабе.

Но даже в условиях пандемии свои территориальные претензии в ЮКМ Пекин урезать не собирается, хотя его действия в отношении других претендентов на острова все более дифференцируются. Д.В. Мосяков отмечает, что Китай как только оправился от пандемии сразу же продемонстрировал на примере отношений с СРВ, что не отказывается от контроля над 80% акватории ЮКМ и лишь признание этого даст его соседям шанс на ловлю рыбы и исследовательские работы на газ и нефть. Причем все это возможно только в сотрудничестве с ним⁶⁶. Давление на Вьетнам по-прежнему сильное, что ставит под вопрос принятие Кодекса, ориентировочная дата чего была согласована еще в 2018 г., когда КНР и страны АСЕАН заявили о своей готовности разрешить с помощью Кодекса Поведения сторон в ЮКМ конфликтную ситуацию.

После саммита АСЕАН – КНР в Сингапур в ноябре 2018 г. премьер Китая Ли Кэцян заявил, что переговоры между КНР и АСЕАН о заключении Кодекса поведения сторон в ЮКМ будут завершены в течение трех лет. Он отметил, что Китай и АСЕАН совместными усилиями смогли стабилизировать обстановку в ЮКМ и должны воспользоваться этим моментом, чтобы добиться существенного прогресса в переговорах по Кодексу на основе принятого единого проекта, который свидетельствует о том, что стороны достигли консенсуса по вопросу поддержания мира и стабильности, свободы полетов и навигации в Южно-Китайском море. Он подчеркнул, что это не только принесет выгоду АСЕАН и Китаю, но и станет стимулом развития свободной торговли, что в интересах всех сторон.

При этом премьер КНР подчеркнул, что консультации по Кодексу могут в значительной степени ускориться, если исключить

вмешательство извне и установить региональные правила, которые будут всеми уважаться и тем самым доказать, что Китай и АСЕАН сами смогут поддерживать мир, стабильность и порядок⁶⁷. Министр обороны Китая Вей Фэнхэ во время визита в Джакарту в сентябре 2020 г. отметил, что ситуация в ЮКМ в целом остается стабильной благодаря усилиям КНР и стран АСЕАН. КНР, будучи региональной державой и соседом Индонезии, рассчитывает на расширение диалога и консультаций с Джакартой, на совместную защиту мира и стабильности в ЮКМ⁶⁸. Применительно к Индонезии по вопросу ЮКМ Китай занимает особую позицию. В отношении же ее соседей, выдвигающих свои претензии на спорные острова Пекин ввел закон, который разрешает китайской береговой охране открывать огонь по иностранным кораблям, которые заходят в ЮКМ и уничтожать сооружения и здания, построенные другими государствами на рифах в спорных зонах. В этой связи МИД Индонезии заявил, что данный закон не может применяться в индонезийской морской зоне. Создается впечатление, что Китай стремится изолировать Индонезию от членов АСЕАН, непосредственно втянутых в конфликт с КНР по спорным островам.

Бесспорно, что будущее китайского мегапроекта тесно связано с отношениями КНР с АСЕАН, смягчением остроты спорных вопросов в ЮКМ, что повлияет на отношения Джакарты с Пекином. Кодекс вряд ли будет принят в установленные сроки по причине не только пандемии, но и ужесточающейся позиции Пекина, который официально использует тайм-аут включительно до 2021 г., а на деле в современных условиях, срок очевидно будет пролонгирован. Вместе с тем не исключено, что восстанавливающему свои позиции на маршруте «пояса и пути» Китаю придется учитывать интересы прибрежных стран АСЕАН в урегулировании территориальных споров в ЮКМ, поскольку, как отмечают российские исследователи А.А. Забелла А.А. и Е.Ю. Каткова, периферийная дипломатия Китая, то есть отношения его как центра с окружающими странами – это одно из главных и традиционных направлений его внешней политики. Однако с Индией, Японией и Южной Кореей китайская «дипломатия добрососедства» не столь эффективна как со странами ЮВА, и не случайно премьер-министр КНР Ли Кэцян подчеркивает, что «Китай всегда считал АСЕАН направлением своей периферийной дипломатии»⁶⁹. Но Китаю чтобы выйти в «большой свет» требуется, прежде всего, пройти через периферийную зону путем диалога и консультаций, приглушить разногласия и

споры. Потому ключом к процветанию и стабильности в регионе, по мнению Пекина, является построение единого интеграционного сообщества стран региона АТР. В Белой книге «Национальная оборона Китая в новую эру», опубликованной в 2019 г., используется старый термин АТР, вместо ИТР, введенного в оборот с подачи Трампа четверкой стран в Маниле в 2017 г. Пекин делает упор на то, что страны ЮВА и КНР все более осознают себя членами «сообщества единой судьбы», стремящимися к достижению стабильности, обеспечения национальной региональной безопасности. Ключом к процветанию и стабильности в регионе, по мнению Пекина, является построение единого интеграционного сообщества⁷⁰.

Как отмечает Д.В. Мосяков, по сравнению с ИТР Пекин предложил странам ЮВА тщательно разработанный и экономически выгодный проект «Один пояс – один путь» в то время как четверка во главе с США не имеет для своей еще не очень четкой концепции ни таких денег и ни такой же, как у Китая политической воли, единства и определенного плана действий⁷¹.

В ноябре 2020 г. на саммите АСЕАН 15 стран Азиатско-Тихоокеанского региона включая 10 членов Ассоциации, Китай, Японию, Южную Корею, Австралию и Новую Зеландию, подписали крупнейшее в мире региональное соглашение о свободной торговле – РСЕП. На эти страны приходится почти треть населения планеты – 2,2 млрд чел. и 26 трлн долл. мирового ВВП. Специалисты отмечали, что Пекин никогда не возглавлял эту организацию. Это было во многом было асеановское детище, но когда соглашение вступит в силу, Ассоциации будет трудно оставаться у руля. Рулить будет Китай⁷².

Таким образом, вывод Трампом Америки из абамовского Транс-Тихоокеанского партнерства лишает США коллективного противовеса экономическому влиянию Китая в регионе, тем более, что провозглашенная Трампом концепция Индо-Тихоокеанского региона (ИТР) нечеткая и судьба ее при Байдене не ясна. Вице-президент США Майк Пенс в октябре 2019 г. заявил, что Китай занимается «военизацией» ЮКМ, а его проект «один пояс – один путь» в итоге будет использоваться в военных целях. Тем не менее, уже более 160 стран и международных организаций подписали документы о сотрудничестве с Китаем по совместному строительству в рамках этого проекта⁷³, которому Белый Дом будет при Байдене препятствовать как и при Трампе. Это прекрасно понимают в КНР и не случайно министр иностранных дел Китая Ван И на встрече с

представителями прессы, едко заметил, что если четверка заявляет, что «Индо-Тихоокеанская стратегия не направлена против какой-либо страны, (имея в виду Китай и его «П и П») выразил надежду что их действия будут соответствовать их заявлениям и риторике»⁷⁴.

Заключение

Индонезия как крупнейшая страна ЮВА, ведущее государство в АСЕАН, располагающее огромными природными ресурсам, морской акваторией и водными артериями, крупнейшее в мире мусульманское государство, занимающее в регионе важнейшее геостратегическое положение, в силу этих факторов не может не претендовать на одно из ключевых мест на китайской азиатской «шахматной доске». В связи со стремительным ростом экономического, а за ним и политического влияния КНР, которая бросает вызов Америке на мировой арене, многие страны ЮВА и, прежде всего, Индонезия, представляющая для Пекина первейший региональный приоритет, безусловно, стремятся с немалой выгодой для себя воспользоваться сложившейся ситуацией и поучаствовать в процессе реализации амбициозных планов Пекина. Свой президентский срок Видодо рассматривает как шанс ускорить экономическое развитие страны, понимая, что этого можно скорее добиться, укрепляя всесторонние связи с Китаем в рамках сопряженности национальной индонезийской концепции «глобальной морской оси» с китайским мегапроектом «один пояс – один путь» и прежде всего его морской составляющей – Морским шелковым путем. В стратегии МШП Поднебесная отводит Индонезии особое и исключительное место. Через проливы этого архипелажного государства Китай выходит в Тихий и Индийский океаны.

В настоящее время индонезийско-китайские отношения всеобъемлющего стратегического партнерства стали одними из самых значимых двусторонних связей в Азии и оказывают все возрастающее влияние на обстановку в Индо-Тихоокеанском регионе. Важно то, что они имеют перспективную и взаимовыгодную направленность в будущее. В этом гарантия их сохранения и укрепления. Джакарта видит в Китае надежного, ответственного экономического и лояльного политического партнера, а со временем и военнотехнического. Двусторонние отношения с КНР основываются не на желании использовать другую сторону в плане одностороннего приобретения выгоды, а на стремлении Пекина и Джакарты за счет

взаимного содействия самоусилению укреплять позиции друг друга, что повышает статус Азии в мировой политике и экономике. Основные проблемы у Индонезии с КНР упираются в нарушения китайцами границ ИЭЗ страны и положение мусульман уйгуров, проживающих в Китае.

Для двусторонних отношений характерен определенный сверхоптимизм: так остались благими пожеланиями довести к 2020 г. товарооборот до 150 млрд долл. или количество китайских туристов до 1 млн чел., и в этом виновна не только пандемия.

Сейчас Китай в основном приоритет для государств АСЕАН и ведущей страны региона – Индонезии, как отмечала «Джакарта Пост» еще 14 ноября 2014. На наш взгляд, это еще не свершившийся факт, но явно преобладающая тенденция. В Джакарте понимают, что реализация ее собственных концепций возможна лишь при китайской инвестиционной поддержке, тесной сопряженности с китайским морским шелковым путем. Но не воспользоваться такой возможностью, которую предоставляет китайский «пояс и путь» было бы стратегической ошибкой.

¹ Suara Pembaruan.com. 16.09.2014.

² Петрова О.Л. Реакция Индонезии на постановлении Гаагского суда по иску Филиппин // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 32, ИВ РАН, Москва, 2016, С. 71–72.

³ The Jakarta Post. 10.11.2014.

⁴ Другов А.Ю. Индонезия в 2014 году // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 26, ИВ РАН, Москва 2015, С.71; Ефимова Л.М. Внешнеполитическая доктрина президента Индонезии Джоко Видодо // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 23, ИВ РАН, Москва 2016, С.56.

⁵ The Jakarta Globe. 10.11.2014.

⁶ Suara Pembaruan.com. 23.04.2015.

⁷ Kompas.com 22.12.2014.

⁸ Петр Козьма. Президент Индонезии успешно сыграл на возросших амбициях Китая // URL: <https://politinform.su/23068-prezident-indonezii-uspeshno-sygral-na-vozrosших-ambiciyah-kitaya.html>

⁹ Петр Козьма. Президент Индонезии успешно сыграл на возросших амбициях...

¹⁰ Петр Козьма. Президент Индонезии успешно сыграл на возросших амбициях...

¹¹ The Jakarta Globe. 29.03.2015.

¹² Петр Козьма. Президент Индонезии успешно сыграл на возросших амбициях...

¹³ Antara News.com. 18.09.2015.

¹⁴ Antara News.com. 11.05.2015.

¹⁵ Петрова О.Л. Инцидент в районе Натуна в свете индонезийско-китайских отношений // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 31, ИВ РАН, Москва 2016, С. 122.

¹⁶ Antara News.com. 22.05.2015.

¹⁷ Antara News.com. 23.04. 2015.

¹⁸ Петр Козьма. Президент Индонезии успешно сыграл на возросших амбициях...

- ¹⁹ Обзор: стремительно развиваются всеобъемлющие китайско-индонезийские отношения стратегического партнерства // Russian.news.cn, 23.07.2015, URL: http://russian.news.cn/2015-07/23/c_134440696.htm
- ²⁰ Петрова О.В. Инцидент в районе Натуна в свете Индонезийско-китайских отношений. Юго-Восточная Азия: Актуальные проблемы развития. Выпуск XXXI ИВ РАН, Москва 2016, стр. 120
- ²¹ Игнатъев С.В. Юго-Восточная Азия в проекте КНР «Морской шелковый путь XXI века»: аспекты безопасности // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 39, ИВ РАН, Москва, 2018, С. 42.
- ²² Antara News.com. 29.10. 2016.
- ²³ Suara Pembaruan.com. 16.05.2017.
- ²⁴ Antara News.com. 30.03. 2015.
- ²⁵ ИА REGNUM, URL: <https://regnum.ru/news/polit/2810914/html>
- ²⁶ Antara News.com. 05.11.2018.
- ²⁷ Ли Кэцян провел переговоры с президентом Индонезии Джоко Видодо // China.com, 08.05.2018, URL: <https://russian.china.com/news/reports/1793/20180508/1279802.html>; Ли Кэцян провел переговоры с президентом Индонезии Джоко Видодо, URL: <https://www.trend.az/world/china/2900200.html>
- ²⁸ ИА REGNUM, 18.11.2018.
- ²⁹ The Jakarta Globe. 23.03.2015.
- ³⁰ The Jakarta Post. 15.06.2015; Журавлева Е.С., Малетин Н.П. ЮКМ – бурное море Тихого океана. МГИМО МИД России, Институт стран Востока, М., 2019, С.182.
- ³¹ Nasional Republika 27.04.2016; URL: <http://www.southchinassea.com/analysis/593-Thailand-and-the-South-China-Sea-issue.html>
- ³² The Diplomat. 09.01.2015.
- ³³ The Jakarta Post.15.06.2015.
- ³⁴ Antara News.com. 20.11. 2015.
- ³⁵ The Jakarta Post. 23.03.2016.
- ³⁶ Игнатъев С.В. Юго-Восточная Азия в проекте КНР... С. 43.
- ³⁷ Петрова О.Л. Инцидент в районе Натуна... С. 128.
- ³⁸ Индонезия и Китай снова делят Южно-Китайское море, 14.01.2020, URL: <https://fishretail.ru/news/indoneziya-i-kitay-snojva-delyat-yugno-kitayskoe-more-403992>
- ³⁹ Фомичева Е.А. Перспективы строительства Тайского канала как транспортного коридора в контексте Индо-Тихоокеанского региона // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 44, ИВ РАН, Москва, 2019, С. 49.
- ⁴⁰ Фомичева Е.А. Перспективы строительства Тайского канала... С. 56.
- ⁴¹ Шатерников П.С. Строительство канала Кра как приоритет Экономического сообщества АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, № 45, ИВ РАН, Москва, 2019, С. 32.
- ⁴² Шатерников П.С. Строительство канала Кра... С. 26
- ⁴³ Королев А.С. Помощь Китая Юго-Восточной Азии: основные направления и особенности // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 37, ИВ РАН, Москва 2017, С. 59-60.
- ⁴⁴ Игнатъев С.В. Юго-Восточная Азия в проекте КНР... С. 41.
- ⁴⁵ Прогноз стратегий стран транстихоокеанского пространства/ под ред. В. Михеева, В. Швыдко. М.:ИМЭМО РАН, 2017. С 32.
- ⁴⁶ Мосяков Д.В., Астафьева Е.М. Конфликт в Южно-Китайском море в системе современных международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Юго-

Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 39, ИВ РАН, Москва 2018, С. 234.

⁴⁷ Локшин Г.М. Стратегическое соперничество Китая с США в Южно-Китайском море // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 39, ИВ РАН, Москва 2019, С. 60.

⁴⁸ Yu Fu. South China Sea: How China Should Address the US-China Dispute // Global Times Mar. 08 2019, URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1139119.shtml>

⁴⁹ Локшин Г.М. Стратегическое соперничество Китая с США... С. 67-68.

⁵⁰ Локшин Г.М. Стратегическое соперничество Китая с США... С. 65.

⁵¹ ИА REGNUM, URL: <https://regnum.ru/news/polit/2760166.html>

⁵² ИА REGNUM, URL: <https://regnum.ru/news/polit/2760166.html>

⁵³ URL: https://polpred.com/?ns=1&ns_id=3475918

⁵⁴ The Diplomat, URL: <https://thediplomat.com/2016/03/maritime-strategy-with-chinese-characteristics>

⁵⁵ Parag Khanna. Use It or Lose It: China's Grand Strategy undefined and null Board of Contributors, Apr 9, 2016, URL: <https://www.stratfor.com/weekly/use-it-or-lose-it-chinas-grand-strategy>

⁵⁶ ИА REGNUM, <https://regnum.ru/news/polit/2810914.html>

⁵⁷ Вэй Фэнхэ провел переговоры с министром обороны Индонезии, 2020-09-09 01:24:56 | Russian.News.Cn, URL: http://russian.news.cn/2020-09/09/c_139353455.htm

⁵⁸ ИА REGNUM, URL: <https://regnum.ru/news/polit/8057088.html>

⁵⁹ Локшин Г.М. Стратегическое соперничество Китая с США в Южно-Китайском море... С. 71.

⁶⁰ ИА REGNUM, URL: <https://regnum.ru/news/2518966.html>

⁶¹ ИА REGNUM, URL: <https://regnum.ru/news/2518966.html>

⁶² Синьхуа Новости. Russian.News/cn, 2019-03-24.

⁶³ Рогожина Н.Г. COVID-19 в Индонезии // Юго-Восточная Азия: Актуальные проблемы развития. № 47, ИВ РАН, Москва 2019, С. 65--74.

⁶⁴ Сп|Russian.News, 23.04.2020.

⁶⁵ Независимая Газета, URL: <http://www.ng.ru/themes/coronavirus/>

⁶⁶ Независимая Газета 20.03.2020

⁶⁷ Мосяков Д.В. Обострение обстановки в Южно-Китайском море как вызов Вьетнаму и странам АСЕАН // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития, № 46, ИВ РАН, Москва, 2020, С. 8–9.

⁶⁸ Китай надеется, что переговоры со странами Юго-Восточной Азии по вопросу Кодекса поведения в Южно-Китайском море, URL:

<http://sluzhuotechestvu.info/2018/11/37042/>

⁶⁹ Забелла А.А., Каткова Е.Ю. Об особенностях периферийной дипломатии КНР и отношениях со странами АСЕАН // Юго-Восточная Азия: Актуальные проблемы развития, № 46, ИВ РАН, Москва 2020, С. 37.

⁷⁰ Xue Gong. The Belt & Road Initiative and China's Influence in Southeast Asia // RSIS, 01.01.2019, URL: <https://www.rsis.edu.sg/staff-publication/the-belt-road-initiative-and-chinas-influence-in-southeast-asia/>

⁷¹ Мосяков Д.В. Глобальная трансформация Тихоокеанской Азии и Россия. М., 2019. С. 178, 160.

⁷² URL: <https://www.forbes.ru/newsroom/finansy-i-investicii/413821-strany-azii-dogovorilis-o-sozdanii-krupneyshey-v-mire-zony>

⁷³ URL: <https://Russian.people.com.cn/n320190/1028/c95181-9627049.html>

⁷⁴ Забелла А.А., Каткова Е.Ю. Об особенностях периферийной дипломатии... С. 40.