DOI: 10.17976/jpps/2020.05.05

МОДЕЛИ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ В АТР

Е.Я. Арапова, Н.И. Хохлова

АРАПОВА Екатерина Яковлевна, кандидат экономических наук, директор центра экспертизы санкционной политики, ведущий научный сотрудник, начальник отдела, МГИМО МИД России, Москва, email: arapova_katrin@mail.ru; **ХОХЛОВА Наталья Ивановна,** кандидат исторических наук, начальник отдела, МГИМО МИД России, Москва, email: nataliamgimo@inbox.ru

Арапова Е.Я., Хохлова Н.И. Модели регионализации в АТР. – Полис. Политические исследования. 2020. № 5. С. 60-74. https://doi.org/10.17976/jpps/2020.05.05

Статья подготовлена при финансовой поддержке МГИМО МИД России в рамках проекта № 1921-01-06.

Статья поступила в редакцию: 05.05.2020. Принята к публикации: 22.06.2020

Аннотация. Статья посвящена изучению особенностей процессов регионализации в АТР в рамках теории формирования в регионе мегапартнерств. Регион становится полем конкуренции двух супердержав – США и Китая – за глобальное и региональное лидерство, и это обусловливает сложность и многоуровневость региональных процессов, формирование сразу нескольких моделей регионализации, которые идут параллельно друг другу. Цель статьи состоит в том, чтобы сопоставить подходы США и Китая к формированию в АТР региональных мегапартнерств и выявить особенности каждого подхода, а также обозначить позицию АСЕАН. Авторы приходят к выводу, что в основе американского подхода к формированию мегапартнерств лежат более жесткие формы институционализации, их противопоставление существующей системе глобального торгового регулирования во главе с ВТО и принцип закрытости, тогда как китайский подход заключается в сочетании формальной интеграции с гибкими формами сотрудничества по отдельным направлениям, опоре на принципы ВТО, открытости к вовлечению новых членов. Конкуренция двух супердержав ведет к усложнению и фрагментации процессов и тенденций регионализации в АТР и стимулирует региональных игроков к поиску новых форм стратегического взаимодействия.

Ключевые слова: глобализация, Азиатско-Тихоокеанский регион, региональная интеграция, АТЭС, открытый регионализм, АСЕАН, Китай, Транстихоокеанское партнерство, США, Региональное всестороннее экономическое партнерство (РВЭП).

Введение

В начале XXI в. Азиатско-Тихоокеанский регион превратился в один из наиболее динамично развивающихся регионов мира, чему в немалой степени способствовали глобализационные процессы и твердое стремление большей части стран региона к усилению регионального и трансрегионального взаимодействия, направленного на повышение устойчивости, некоторой самодостаточности и коллективного реагирования на региональные и глобальные вызовы. Углубление глобализационных процессов, распространение интеграционных практик и тренд демократизации мира – три ключевых мегатренда современности – обусловили совокупность условий для расширения трансрегионального сотрудничества [Лебедева, Кузнецов 2019].

Современные процессы регионализации в АТР в значительной степени развиваются в условиях сращивания понятий “региональная экономическая

интеграция" и "региональное сотрудничество" в рамках новой теории интеграции, позволяющей рассматривать в качестве интеграционных процессов не только формально созданные объединения, предполагающие сближение национальных экономических систем по уровню развития рынков и характеру регулирования, но и реальные процессы сближения по отдельным направлениям [Арапова 2016]. АТР является ярким примером отхода от классической теории экономической интеграции Б. Балаши, усложнения процессов и тенденций регионализации, их фрагментации и одновременного формирования новых механизмов, основанных на сочетании элементов различных стадий интеграции в рамках классической интеграции и направлений сотрудничества.

Под влиянием новых тенденций и стирания границ между формальной интеграцией, разноскоростным и разнонаправленным сотрудничеством и реальным сращиванием рынков сформировалось понятие "мегапартнерство" [Хейфец 2019], предполагающее различное содержание, интенсивность и формы институционализации.

При этом характер партнерства в значительной степени зависит от того, кто выступает его движущей силой, предопределяющей содержание многосторонней повестки. Регион объединяет два противоборствующих государства – Китай и США, а также Японию и Индию, стремящихся оказывать влияние на региональную архитектуру, что предопределяет сложность и противоречивость тенденций трансрегиональной институционализации.

Возникают два вопроса: каковы основные подходы к формированию в АТР региональных и трансрегиональных мегапартнерств, используемые ключевыми региональными игроками, в первую очередь Китаем и США? Как следует интерпретировать многоуровневую и разноскоростную модель трансрегионализации: в качестве наглядной демонстрации развития "деглобализации" и общей фрагментации АТР или как следствие возрастающей значимости интеграции и ее все более активного использования ключевыми региональными игроками в качестве инструментов укрепления собственного влияния?

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ СОЗДАНИЯ МЕГАПАРТНЕРСТВ

Российские исследователи различают несколько типов современных экономических мегапартнерств. В частности, Б. Хейфец выделяет так называемый американо-европейский, азиатский и "гибридный" типы мегапартнерств. К первому типу применительно к АТР он относит Транстихоокеанское партнерство (ТТП), характеризуя его как тип либерального торгово-инвестиционного соглашения по модели "ВТО плюс", предполагающего принятие на себя каждым участником партнерства обязательств по условиям торговли и другим сферам экономического взаимодействия сверх обязательств, вытекающих из членства в ВТО [Хейфец 2019]. К азиатскому типу можно отнести Региональное всестороннее экономическое партнерство (РВЭП), локомотивами которого выступают АСЕАН и Китай, а содержание в большей степени отвечает приоритетам китайской внешнеэкономической политики и является его альтернативным ответом на ТТП. "Гибридный" же тип распространяется на Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) и Морской Шелковый путь (МШП) XXI в., являющиеся наиболее гибкими современными мегапартнерствами, которые предполагают "последовательную реализацию конкретных

региональных и континентальных проектов ‘снизу’ с максимально гибкими форматами подключения потенциальных участников”[1].

Новая реальность обусловливает и трансформацию подходов к определению географических рамок региона.

На сегодняшний день существуют два основных подхода к очерчиванию географических границ Азиатско-Тихоокеанского региона. Согласно узкому определению, к АТР следует относить все страны, омываемые Тихим океаном, т.е. государства Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, Северной и Южной Америки, а также Австралию и Океанию. Согласно широкой трактовке, к данному региону следует относить не только так называемую Тихоокеанскую Азию, но и страны, экономически и политически связанные с происходящими в регионе процессами (например, Индию с ее колоссальным экономическим потенциалом).

Во многом расширение географических рамок связано с формированием в геополитическом и экономическом дискурсе понятия “Индо-Тихоокеанский регион” [Kai 2018]. Впервые эта концепция была предложена еще Карлом Хаусхофером в 1920-е годы в работе “Индо-Тихоокеанское пространство”, что впоследствии подтолкнуло многих ученых к изучению геоэкономических взаимосвязей между Индийским и Тихим океаном[2]. Начиная с 2000-х годов, аналитики начали обращать внимание на наличие связи между Индийским и Тихим океанами с точки зрения аспекта безопасности. Впервые об этом было сказано в статье Г. Курана “Безопасность морских границ: перспективы сотрудничества Индии и Японии”. По мнению автора, понятие “Индо-Тихоокеанский регион” относится к морской территории, простирающейся от побережья Восточной Африки и Западной Азии через Индийский океан до тихоокеанского побережья Восточной Азии [Khurana 2007]. Впоследствии подобное определение региона не раз встречалось в выступлениях действующих политиков региональных держав, а затем и в официальных документах. Так, в 2006-2007 гг. идею о появлении “большой Азии” активно пропагандировал премьер-министр Японии Синдзо Абэ[3].

Новое понятие закрепилось и в концептуальных документах США: опубликованные в 2017-2018 гг. “Стратегия национальной безопасности” и “Стратегия национальной обороны” говорят о построении “свободного и открытого ИТР” как о приоритетной цели американской внешней политики[4]. Администрация Дональда Трампа взяла на вооружение понятие “Индо-Тихоокеанский регион”, используя его в качестве основы своей внешнеполитической стратегии в регионе, направленной на военно-политическое сдерживание Китая путем укрепления двусторонних и многосторонних отношений со странами АТР. “Ядром” этой

[1] Иванов И. “Один пояс – один путь” ведет к новому мировому порядку. – *РСМД*. 05.07.2019. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/odin-poyas-odin-put-vedet-k-novomu-mirovomu-poryadku/ (accessed 14.07.2020).

[2] Sempa F.P. Karl Haushofer and the Rise of the Monsoon Countries. – *The Diplomat*. 10.03.2015. URL: https://thediplomat.com/2015/03/karl-haushofer-and-the-rise-of-the-monsoon-countries/ (accessed 14.07.2020).

[3] *Confluence of the Two Seas*. 22.08.2007. URL: https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html (accessed 14.07.2020).

[4] Цветов А. Индо-Тихоокеанский фронт: зачем на геополитической карте появился новый регион и что это сулит России? – *Московский центр Карнеги*. 22.03.2018. URL: https://carnegie.ru/commentary/75706 (accessed 14.07.2020)

стратегии является формирование так называемого *Quad* (четырехугольника)[5], объединяющего четыре наиболее развитые "демократии региона – США, Японию, Индию и Австралию" [Lunev, Shavlay 2018], разделяющие либеральные ценности, поскольку, по замыслу американских стратегов, "свободный и открытый ИТР" должен базироваться на идее свободы судоходства вдоль морских торговых путей, связывающих Европу с Восточной Азией. Таким образом, концепция Индо-Тихоокеанского региона является прикладным отражением трансформации АТР, происходящей в результате включения государств Индийского океана в орбиту экономических процессов в Восточной Азии, пролегания транспортно-логистических путей из Европы в Восточную Азию через Индийский океан, а также превращения Тихоокеанской Азии и Индийского океана в арену геополитической борьбы между США и Китаем [Стрельцов 2018]. При этом военно-стратегическая кооперация нескольких держав, ставящая своей главной целью экономическое и политическое сдерживание Китая и фактически составляющая основу концепции ИТР, бросает вызов сложившейся системе региональных интеграционных связей, а концептуализация и стратегическое оформление ИТР обостряют поляризацию отношений в расширенном АТР, усиливают его фрагментацию и предопределяют стратегические изменения регионального интеграционного ландшафта.

В то же время настоящее исследование исходит из традиционного более узкого понимания Азиатско-Тихоокеанского региона, оставляя ИТР за рамками рассмотрения. В значительной степени ориентируясь на концепцию мегапартнерств Б. Хейфеца, мы, однако, попытались не столько предложить классификацию трансрегиональных партнерств в АТР, сколько выявить концептуальные различия в принципах и подходах к формированию трансрегиональной институционализации, используемых США, с одной стороны, и Китаем и странами АСЕАН – с другой. Мы склонны рассматривать тенденции регионализации с вовлечением более широкого круга участников, включая Индию.

РАЗВИТИЕ АСЕАНОЦЕНТРИЧНОЙ МОДЕЛИ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ

Бурный экономический рост и интенсивное региональное экономическое сотрудничество в АТР были достигнуты не столько за счет деятельности региональных институтов, сколько благодаря стремлению стран региона, используя опыт АСЕАН и "асеаноцентричных" структур, обеспечить мирное экономическое взаимодействие между разными по своему политико-экономическому потенциалу государствами без формирования наднациональных структур [Колдунова 2014]. Именно опыт АСЕАН до сих пор составляет основу экономической либерализации в регионе, где практически все страны подписали хотя бы одно соглашение о зоне свободной торговли [Костюнина 2014: 244]. Этот факт наглядно демонстрирует одну из важнейших специфик интеграционных процессов в АТР – ее асинхронность и многоуровневость, проявляющуюся с различной степенью глубины и интенсивности на разных уровнях [Байков 2012: 231]. При этом уровень субрегиональной интеграции значительно выше многостороннего экономического сотрудничества в макрорегиональном масштабе. Во многом это объясняется давней историей субрегиональной интеграции в рамках АСЕАН, гомогенностью экономик стран Юго-Восточной

[5] Кортунов А. Индо-Пацифика или Сообщество единой судьбы? – *РСМД*. 28.05.2018. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/indo-patsifika-ili-soobshchestvo-edinoy-sudby/ (accessed 14.07.2020).

Азии, а также неспособностью стран добиться формирования общей зоны свободной торговли в рамках АТЭС из-за конкуренции США и Китая.

Экономическое сотрудничество на основе консенсуса и суверенного равенства стало главным принципом в развитии АСЕАН [Keling et al. 2011]. Одновременно успеху интеграции в значительной степени способствовала довольно высокая гомогенность политических систем – доминирование "мягкого авторитаризма" в большинстве стран на момент создания АСЕАН [Байков 2012: 231].

Появившись в 1967 г. на базе "пятерки" стран (Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд и Филиппины), позиционировавших себя как антикоммунистический и "антикитайский" блок [Малетин 2007: 23], Ассоциация пережила лишь одну "волну" расширения, когда в 1980-1990-х годах помимо Брунея в нее вступили бывшие коммунистические страны – Вьетнам, Камбоджа, Лаос и Мьянма, после чего АСЕАН развивала сотрудничество с не входящими в нее государствами через механизмы диалогового партнерства и путем развития асеаноцентричных структур.

Являясь воплощением так называемого функционального расширения, механизм диалогового партнерства позволяет АСЕАН привлекать к сотрудничеству наиболее значимые для государств Юго-Восточной Азии региональные и внерегиональные страны без необходимости расширения Ассоциации. На данный момент полноценными диалоговыми партнерами АСЕАН являются Австралия, Индия, Канада, КНР, Новая Зеландия, Россия, США, Республика Корея, Япония и ЕС, в то время как Норвегия, Турция, Пакистан и Швейцария имеют статус "секторальных" диалоговых партнеров, а ФРГ – "партнера по развитию". В рамках традиционного подхода к интеграционной институционализации функционируют пять объединений формата АСЕАН+1.

Более того, диалоговое партнерство стало базисом для более сложных механизмов сотрудничества. Например, в 1999 г. лидеры АСЕАН, Китая, Республики Корея и Японии договорились о создании формата АСЕАН+3, главным достижением которого стало выдвижение так называемой Чиангмайской инициативы, предполагавшей создание системы валютно-финансовой поддержки государств региона (на базе своп-соглашений, а затем путем создания резервного фонда валют), а в 2005 г. страны Ассоциации и шесть ключевых диалоговых партнеров (Австралия, Индия, Китай, Новая Зеландия, Республика Корея и Япония) начали практику проведения Восточноазиатских саммитов (ВАС), окончательно сформировавшуюся в 2010 г. после присоединения России и США. Протокольная особенность ВАС заключается в том, что встречи на высшем уровне проходят ежегодно в привязке к саммитам АСЕАН.

В последние десятилетия АСЕАН развивалась не только сквозь призму внешних связей, обеспечивая вовлечение в экономическое сотрудничество с Юго-Восточной Азией других региональных и внерегиональных государств, но и с точки зрения внутреннего интеграционного развития. Так, новым этапом развития Ассоциации стало принятие решения в 1992 г. о создании к 2003 г. зоны свободной торговли АФТА (*ASEAN Free Trade Area*). Достигнув этой цели к установленной дате, главы государств АСЕАН на саммите в Бали выдвинули новую амбициозную инициативу – создание к 2020 г. Сообщества АСЕАН, предполагавшее реализацию трех стратегических целей: создание Экономического сообщества, Сообщества безопасности и Социально-культурного сообщества. Конечной целью Экономического сообщества АСЕАН являлось построение единого рынка.

Экономическое сообщество АСЕАН, сформированное в конце 2015 г. – на пять лет раньше изначально запланированного срока, – позволило добиться целого ряда практических результатов: почти полное обнуление тарифов во внутрирегиональной торговле, унификация стандартов, строительство сети автодорог АСЕАН, ревитализация проектов трансрегионального газопровода и Единой энергосистемы АСЕАН [АСЕАН... 2019]. Принятая впоследствии программа Экономического сообщества АСЕАН-2025 была сконцентрирована на внутренней либерализации и устранении барьеров во внутрирегиональной торговле товарами и услугами, а также улучшении инвестиционного климата и интеграции финансового сектора[6]. Кроме того, достижения в рамках построения Экономического сообщества АСЕАН позволили приступить к реализации не менее грандиозного проекта – созданию Всеобъемлющего регионального экономического партнерства.

Важный урок азиатским странам преподал Азиатский финансовый кризис 1997-1998 гг., который начался в Таиланде, а затем быстро распространился на соседние экономики. Кризис повлек за собой девальвацию национальных валют от 45% до 80% и стремительный отток капитала (в размере более 100 млрд долл. для группы наиболее пострадавших стран в течение первого года) [Колосюк 2003]. Азиатский финансовый кризис дал сильный импульс становлению закрытой модели восточно-азиатского регионализма [Севастьянов 2009], по окончании кризиса страны АТР осознали необходимость не только наращивания регионального сотрудничества в целях поддержания экономического роста и стабильности, но и создания собственных вспомогательных механизмов для экономического регулирования.

Наконец, важнейшим следствием экономического кризиса стало оформление концепции азиатизации Азии, предполагающее сближение стран АСЕАН с Китаем, Японией и Республикой Корея, фактическое формирование блока АСЕАН+3 и укрепление финансового вектора регионального взаимодействия. Интеграционные тенденции в формате 13 государств фактически предопределили трансформацию региональной интеграционной архитектуры в АТР. Опасения Японии относительно возможного доминирования Китая в формате АСЕАН+3 простимулировали, с одной стороны, оформление идеи формирования блока АСЕАН+6 и Всестороннего регионального экономического партнерства, с другой – формирование сети двусторонних соглашений о свободной торговле внутри Азиатского региона. Параллельно начала формироваться устойчивая сеть многосторонних соглашений о свободной торговле в формате АСЕАН+1 с партнерами как внутри Азиатского региона (Китаем, Японией и Индией), так и с Австралией и Новой Зеландией, а также Индией.

Институциональным воплощением многоуровневого характера процессов регионализации в АТР стала идея подписания соглашения об общерегиональной зоне свободной торговли на базе созданного еще в конце 1980-х годов Азиатско-Тихоокеанского экономического сообщества.

КИТАЙСКИЙ ПОДХОД

Китайский подход сводится к постепенному переходу от формальной интеграции к более гибким механизмам взаимодействия в качестве инструментов продвижения собственных внешнеполитических и внешнеэкономических

[6] *ASEAN Economic Community Blueprint 2025.* 31.12.2015. URL: https://www.asean.org/storage/2016/03/AECBP_2025r_FINAL.pdf (accessed 12.07.2019).

интересов. На фоне параллельного продвижения нескольких трансрегиональных мегапроектов – Всестороннего регионального экономического партнерства, Азиатско-Тихоокеанской зоны свободной торговли и инициативы многостороннего партнерства "Один пояс – один путь" – наиболее важен во внешнеполитическом дискурсе Пекина последний. При сохранении значимости двусторонних соглашений о свободной торговле важность классических соглашений об экономической интеграции в многостороннем формате постепенно снижается: создание Азиатско-Тихоокеанской зоны свободной торговли рассматривается как отдаленная перспектива, будущее Регионального всестороннего экономического партнерства тоже весьма туманно, особенно после выхода Индии в конце 2019 г.

В 1994 г. на саммите в Богоре лидерами АТЭС был принят один из основополагающих документов организации – Богорская декларация, в которой была сформулирована главная цель участников сообщества – формирование к 2010 г. зоны свободной торговли для развитых экономик, а к 2020 г. – для развивающихся. Кроме того, АТЭС взяла на себя инициативу по развитию системы многосторонней торговли, либерализации торговли и инвестиционных потоков в АТР, а также сотрудничеству в целях всеобъемлющего экономического развития АТР[7].

Руководители стран региона неоднократно предпринимали попытки достичь поставленных в 1994 г. целей. Так, официально о создании ЗСТ было сказано в 2006 г. на встрече лидеров АТЭС в Ханое. Заявление в основном опиралось на рекомендации Делового консультативного совета (ДКС) при организации, опубликованные в 2004 г. В частности, речь шла о введении стандартов контроля, либерализации инвестиционной политики, развитии региональных рынков ценных бумаг и выполнении программ по наращиванию экономического потенциала. Для этих целей финансовые эксперты ДКС разработали перечень мер, необходимых для либерализации финансовых услуг, а также список препятствующих либерализации элементов. Однако существенных результатов на данном направлении достичь не удавалось: с каждым годом появлялись новые вопросы, препятствующие, по мнению лидеров АТЭС, созданию зоны свободной торговли.

В 2010 г. лидеры стран–участниц форума АТЭС предложили дальнейший план действий, назвав его "Пути к созданию АТЗСТ". Учитывая, что благодаря предыдущей работе многие вопросы уже были урегулированы, лидеры согласились предпринимать конкретные шаги на пути к оформлению ЗСТ. Так, согласно их заявлению, АТЗСТ должна представлять собой всеобъемлющую зону свободной торговли, сформировать которую необходимо "на основе таких существующих региональных форматов, как АСЕАН+3, АСЕАН+6 и ТТП"[8]. В дальнейшем на форумах АТЭС не раз говорилось о необходимости перехода от слов к делу, однако конкретных результатов достичь так и не удалось.

До недавнего времени именно Китай был одним из самых активных сторонников создания АТЗСТ. Политические цели сотрудничества в рамках АТЭС для Китая: закрепление за собой статуса экономического лидера стран АТЭС, обладающего потенциалом для сплочения вокруг себя азиатских экономик,

[7] *APEC Economic Leaders' Declaration of Common Resolve*. Bogor, Indonesia. 1994.

[8] *Pathways to FTAAP, Yokohama, Japan*. 14.11.2010. URL: https://www.apec.org/Meeting-Papers/Leaders-Declarations/2010/2010_aelm/pathways-to-ftaap (accessed 14.07.2020).

являющихся его членами, а также снижение геополитического влияния США в регионе. Благодаря инициативности Китая (проведение саммита АТЭС в Пекине в 2014 г., написание Коллективного стратегического исследования АТЭС и многих других) на саммите АТЭС в Лиме в 2016 г. была принята Декларация об Азиатско-Тихоокеанской зоне свободной торговли[9].

Тем не менее вплоть до сегодняшнего дня участвующим экономикам АТЭС так и не удалось создать общерегиональную зону свободной торговли. Значительные различия в уровне экономического развития и характере государственного регулирования экономических систем стран региона значительно снижают вероятность формирования в регионе полноценной зоны свободной торговли в кратко- и среднесрочной перспективе [Arapova 2015].

Процесс по образованию РВЭП был запущен на Восточноазиатском саммите в ноябре 2012 г. в столице Камбоджи Пномпень. Цель Партнерства заключается в том, чтобы объединить страны – члены АСЕАН и их партнеров по диалогу, имеющих с Ассоциацией соглашения о ЗСТ – Австралию, Индию, Китай, Новую Зеландию, Республику Корея и Японию. Закрепляя за АСЕАН роль хаба экономической интеграции АТР, РВЭП как экономическая инициатива обладает целым рядом уникальных особенностей: отказ от жесткого регулирования аспектов взаимодействия, выходящих за рамки обязательств по ВТО, учет разного уровня развития экономик государств партнерства, необходимость укрепления региональной взаимозависимости и встраивания в глобальные инвестиционные, торгово-экономические и технологические цепочки путем развития инфраструктурных проектов в государствах партнерства.

Фактически РВЭП стало воплощением двух идей: “инклюзивности” и “центральной роли АСЕАН”. Так, государства – члены РВЭП разработали “облегченную” процедуру вступления, предполагающую, что любая страна, имеющая зону свободной торговли с АСЕАН, могла войти в структуру. Подобная схема позволяет учитывать интересы малых экономик АСЕАН [Wignaraja 2014]. Наконец, создатели РВЭП исходили из необходимости построения модели интеграции, которая бы отвечала идее “открытого регионализма” с возможностью поэтапного присоединения к проекту в противовес радикальной либерализации в рамках ТТП в формате “ВТО++”.

Сотрудничество в рамках РВЭП весьма перспективно для Китая, так как, во-первых, отвечает его внешнеполитическим и внешнеэкономическим интересам в сфере региональной интеграции, укрепления своих позиций и ослабления позиций США, а во-вторых, позволяет придать дополнительный стимул осуществлению других проектов, таких как Экономический пояс Шелкового пути, Морской Шелковый путь, Экономический коридор Китай – Индия – Мьянма – Бангладеш.

В 2013 г. глава КНР Си Цзиньпин впервые представил общественности идею проекта “Один пояс – один путь” и заявил о необходимости “нового” Шелкового пути для развития сухопутного сообщения внутри азиатского региона. Чуть позже была представлена вторая “морская” часть пути, которая была призвана связать весь АТР с Африкой и Европой [Yilmaz, Changming 2018]. Спустя два года началась реализация программы: от приобретения портов в Европе и строительства новых линий железных дорог в Восточной Европе

[9] *Leaders Declaration. Annex A. Lima Declaration on FTAAP.* 20.11.2016. URL: https://www.apec.org/Meeting-Papers/Leaders-Declarations/2016/2016_aelm/2016_Annex%20A.aspx (accessed 14.07.2020).

до проведения газовых труб и возведения атомных электростанций. Ключевое преимущество проекта заключается в его гибкости и адаптивности. По предварительным подсчетам, инициатива Пекина затронет более 60 стран мира и является наиболее масштабной и амбициозной, затмевающей и РВЭП, и тем более АТЗСТ.

Ввиду того, что грандиозный проект Китая включает также морской компонент пути [Wuthnow 2017], его следствием может стать перестройка всего сектора морских перевозок. Морской путь должен соединить берег Китая с Европой через Южно-Китайское море и Индийский океан, что предполагает построение интегрированной сети портов. На сегодняшний день с учетом возможных объемов продаж морская часть проекта кажется более привлекательной, нежели сухопутная, ввиду вовлеченности большего количества стран. Маршрут затрагивает и быстро развивающиеся экономики АСЕАН.

За последнее время ведущие политики Китая и других стран, развивающие проект "Один пояс – один путь", запустили несколько стратегических инициатив, касающихся сферы морского судоходства. Так, Китай заинтересован в контроле над теми портами, которые в будущем войдут в интегрированную сеть проекта. Недавно китайская судоходная компания *COSCO* приобрела 67% акций греческого порта г. Пирей. В Пакистане китайскими инвесторами был построен глубоководный морской порт. Наконец, Австралии также выгоден проект морского пути: для возведения инфраструктуры региону необходимо большое количество сырья, одним из главных поставщиков которого и является Австралия.

Среди стран АСЕАН также разрабатываются инфраструктурные проекты, которые обеспечат большую эффективность китайской инициативы. Так, в Индонезии разработан план по ускоренному развитию экономики региона, в частности в сферах транспорта, телекоммуникации и энергетики. Джакарта признает преимущества международной торговли и поставила целью добиться максимальной открытости экономики через строительство дорог, портов и аэропортов. Малайзийские власти, запустившие еще в 2010 г. программу экономической трансформации, концентрируют свое внимание на торговле с Китаем [Roos 2018], а проект нового Шелкового пути станет дополнительным источником развития государства. Важным партнером Китая является и Мьянма, учитывая намерения Пекина провести путь в Индийский океан через Юньнань, провинцию, граничащую с Мьянмой. Уже запущено строительство глубоководного морского порта на берегу Бенгальского залива. Вьетнам разработал программу улучшения инфраструктуры портов и аэропортов. Наконец, Таиланд также занимает стратегически важную позицию в проекте Китая: по его завершении страна будет связана с Китаем и по сухопутной части пути через железную дорогу, и по морской – через порт Лаем Чабанг.

Несмотря на то, что китайское руководство и экспертное сообщество намеренно избегают политических определений инициативы "Один пояс – один путь", наличие в ней не только экономического, но и геополитического содержания совершенно очевидно. Китай стремится стать второй глобальной державой, наращивая свое политическое влияние за счет увеличения зависимости экономик стран, включенных в данную инициативу, от его собственной. Кроме того, реализация этого проекта открывает перед КНР перспективы создания альтернативных существующим институтов глобального управления, подобных формату G20, но в китайской версии. Прообразом такого института является Форум глав государств, входящих в проект "Один пояс – один путь", обеспечивающий в перспективе благоприятный для Китая

внешнеполитический фон. Первый из них, прошедший в мае 2017 г. в Пекине, посетили 29 глав иностранных государств, а также ряд руководителей международных организаций, включая Генерального секретаря ООН.

Анализ сделок, заключенных в рамках реализации проекта "Экономический пояс Шелкового пути" показывает, что строительство инфраструктурных объектов для Пекина единственный приоритетный, так как Китай инвестирует существенные средства и в такие сферы, как энергетика, сырье, сфера услуг, телекоммуникации и др.

РЕАЛИЗАЦИЯ АМЕРИКАНСКОГО ПОДХОДА

Ключевым проектом регионализации в АТР, продвигаемым Соединенными Штатами, стало Транстихоокеанское партнерство (ТТП). Подготовка к его созданию началась в 2008 г. [Novikov, Shumkova 2018], когда США предложили запустить переговоры по новому масштабному соглашению о зоне свободной торговли своим региональным партнерам – Австралии, Брунею, Вьетнаму, Новой Зеландии, Сингапуру, Перу и Чили. Впоследствии к переговорному процессу присоединились другие страны региона – Малайзия (2010), Канада (2012), Мексика (2012), Япония (2013). Финальные раунды переговоров были назначены на конец 2015 г. В феврале 2016 г. состоялась встреча министров стран–членов ТТП, по результатам которой было заключено соглашение о партнерстве. По предварительным подсчетам, рынок ТТП охватывает практически 805,4 млн человек, а ВВП составляет 28,04 трлн долл. Наряду с традиционными вопросами, затрагиваемыми в соглашениях о преференциальной торговле обычного типа, ТТП охватывает принципиально новые задачи: всеобъемлющий доступ к рынкам, региональный подход к обязательствам, инклюзивную торговлю, платформу для региональной интеграции. При этом, что важно, в 2015 г. на момент подписания Соглашения о Транстихоокеанском партнерстве президент США Б. Обама официально заявил, что соглашение устанавливает "новые стандарты глобальной торговли, раскрывая вопросы нового поколения", противопоставляя новое соглашение существующей системе мировой торговли[10].

ТТП включало в себя восточных членов АТЭС – США, их партнеров по *USMCA* Канаду и Мексику, страны Латинской Америки – Чили и Перу, а также членов РВЭП – Австралию, Японию, Бруней, Малайзию, Сингапур и Вьетнам. Однако в состав нового объединения не входят Китай, Индонезия, Индия и многие страны – члены АСЕАН [Park 2017]. Несмотря на формально декларируемую открытость регионального формата, его ключевая особенность состоит в том, что беспрецедентные требования по либерализации рынков опираются исключительно на нормы американской законодательной системы, главным образом в отношении защиты прав интеллектуальной собственности, экологических стандартов и охраны окружающей среды, механизмов разрешения споров и прочее.

В ближайшее время Китай и Индия не планируют добиваться вступления в ТТП, ввиду чего Пекин и Нью-Дели намерены продолжать развитие РВЭП как платформы для интеграции всего Азиатско-Тихоокеанского региона. С определенной дилеммой столкнутся и оставшиеся вне ТТП страны АСЕАН, которым придется либо добиваться вступления в ТТП, либо ограничиться участием в РВЭП. Таким образом, уже сейчас можно констатировать, что

[10] *Summary of the Trans-Pacific Partnership Agreement.* 2015. URL: https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2015/october/summary-trans-pacific-partnership (accessed 15.07.2020).

РВЭП и ТТП становятся двумя конкурирующими интеграционными проектами в АТР [Wilson 2014].

Многие эксперты полагают, что ТТП является соглашением более "высокого качества" ввиду того, что оно затрагивает такие принципиально новые вопросы, как защита прав интеллектуальной собственности, либерализация потоков информации и новые условия урегулирования споров. Некоторые из этих аспектов помогут экономикам открыться и придадут импульс для эффективного развития[11]. Однако новые возможности сопряжены и со значительными рисками: предусмотренные соглашением правила защиты прав интеллектуальной собственности и механизм разрешения споров между инвестором и государством (*ISDS*), предоставляющий иностранному инвестору право инициировать разбирательство с участием принимающей страны в специальном арбитраже *ad hoc*, минуя национальные суды, фактически закрепляют верховенство американской системы права.

В январе 2017 г. президент США Д. Трамп принял решение выйти из соглашения о Транстихоокеанском партнерстве, заявив о своем намерении положить конец многосторонним торговым соглашениям. Трамп дал явный сигнал о том, что планирует и дальше следовать своим обещаниям и принимать более агрессивную позицию по отношению к иностранным конкурентам. Тем самым он продемонстрировал, что США не собираются играть по старым правилам, а должны сами прописать новые правила международной торговли [Noland 2018].

Как ни парадоксально, даже после смены администрации, выхода из ТТП и кардинального пересмотра приоритетов в пользу усиления протекционизма как на национальном, так и на региональном уровнях, США продолжают опираться на прежние принципы и подходы к регионализации, действовать в рамках более жестких форм институционализации, противопоставляя собственную внешнеторговую политику принципам ВТО.

Более того, усиление протекционизма приобрело принципиально новые формы. США теперь не только делают ставку в большей степени на реализацию двусторонних, а не многосторонних соглашений, но и предлагают принципиально новый подход заключения не классических интеграционных соглашений, проходящих нотификацию в ВТО и подпадающих под действие 24 статьи ГАТТ (изъятия из режима наибольшего благоприятствования), а новой системы торговых сделок, которую Д. Трамп в ходе Всемирного экономического форума в Давосе в январе 2020 г. назвал новой "моделью торговли в XXI веке".

Первый и наиболее яркий пример – заключение двусторонней торговой сделки с Китаем, в результате подписания которой Китай фактически вынужден нарушить требования режима наибольшего благоприятствования и недискриминации в рамках ВТО.

Жесткость американского подхода проявилась и в пересмотре условий функционирования НАФТА и выработке нового "модернизированного" соглашения *USMCA*. "Высокие стандарты" соглашения отвечают в первую очередь национальным интересам США. Благодаря взятому на себя Мексикой обещанию нарастить закупки продовольствия в США и облегчению доступа на канадский рынок значительно расширились выгоды американских сельхозпроизводителей, а удовлетворение требования США о повышении в автопроме до 75% доли

[11] Barfield C. TPP Keeps the Internet's Rules Liberal. – *East Asia Forum*. 29.02.2016. URL: https://www.eastasiaforum.org/2016/02/29/tpp-keeps-the-internets-rules-liberal/ (accessed 12.07.2020).

продукции, произведенной внутри страны, для беспошлинного ввоза укрепило национальную автомобилестроительную отрасль.

Основным инструментом "продавливания" собственных национальных интересов является усиление или угрозы усиления протекционизма со стороны США в нарушение действующих многосторонних соглашений и обход принципов международного торгового права (режима наибольшего благоприятствования), гарантом которого выступает ВТО. При этом, по всей видимости, США настроены на тиражирование опыта заключения двусторонних сделок не только в рамках АТР, но и за его пределами, в частности на текущий момент обсуждается достижение соглашения с ЕС.

Заключение

АТР становится не просто ареной борьбы двух супердержав за региональное и глобальное лидерство, но и полем противостояния двух принципиально разных подходов к выстраиванию экономических мегапартнерств.

Особенности китайского подхода к формированию трансрегиональной архитектуры:

1) сочетание механизмов формальной интеграции, предполагающих подписание обязательного для стран-членов регионального соглашения с последующей нотификацией в ВТО, с гибкими формами сотрудничества и развития диалоговых партнерств по отдельным наиболее узким направлениям взаимодействия;

2) опора на принципы ВТО и сложившуюся систему глобального торгового регулирования;

3) принцип открытости к вовлечению новых членов.

Отраслевыми приоритетами при реализации китайского подхода являются развитие инфраструктуры и транспортной связанности, расширение инвестиционного сотрудничества и взаимодействие в валютной сфере, направленное на снижение зависимости от американского доллара, в том числе посредством заключения валютных своп-соглашений.

В основе современного американского подхода лежат:

1) более жесткие формы институционализации;

2) стремление сформировать альтернативу уже сложившимся экономическим альянсам и интеграционным объединениям в АТР и, что особенно важно, противопоставление многосторонних форматов, опирающихся на принципы американской правовой модели, существующей системе глобального торгового регулирования во главе с ВТО;

3) принцип закрытости.

К числу отраслевых приоритетов можно отнести поддержание конкурентоспособности американских сельхозпроизводителей, защиту прав интеллектуальной собственности и трудящихся на принципах американской правовой системы.

Асеаноцентричный подход по своему содержанию тяготеет к китайскому, базируется на принципах гибкости и открытости, признании норм ВТО, однако предполагает развитие региональной архитектуры в большей степени в традиционной институциональной плоскости посредством заключения полноценных соглашений об экономической интеграции. В свою очередь, форматы многостороннего сотрудничества предполагают относительно меньший географический охват, а центральное место в многосторонней по-

вестке отведено вопросам финансового сотрудничества и развитию внутрирегиональной связанности.

При этом различия китайского и американского подходов тесно взаимосвязаны и взаимообусловлены. В значительной степени они проистекают из противостояния двух супердержав – США и Китая. Фактически АТР становится "полем битвы" двух экономических и политических гигантов за географические и отраслевые сферы влияния. Конкурентная борьба приводит к возникновению новых типов мегапартнерств, различающихся по инструментам, сферам охвата, подходам и характеру членства. "Гибкость" китайского подхода во многом предопределяется "жесткостью" американского, а "закрытость" последнего подталкивает Китай к географической сбалансированности собственного внешнеэкономического курса, расширению направлений и диверсификации партнерских форматов.

Параллельно с оформлением концепции ТТП в 2014-2016 гг. Пекин приступил к реализации собственного глобального экономического проекта "Один пояс – один путь", в рамках которого именно КНР будет определять характер и глубину экономического сотрудничества. После прихода к власти в 2016 г. Д. Трампа США, ведущая экономика мира и один из активнейших "драйверов" общерегионального экономического сотрудничества, приняли решение о выходе из Транстихоокеанского партнерства и формировании "Индо-Тихоокеанского региона", которое, по мнению многих исследователей, направлено против Китая [Стрельцов 2018]. При этом усиление и углубление "стратегического разрыва" между США и Китаем усиливает поляризацию и ставит под сомнение успешность развития АТР как инклюзивного региона.

Фрагментация и усложнение процессов и тенденций регионализации – логическое следствие стремления региональных участников к поиску новых форм стратегического взаимодействия. Значимость мегапартнерств не снижается, но формы и подходы к региональной и трансрегиональной институционализации эволюционируют в ответ на новые вызовы: (1) снижение эффективности ВТО и ее неспособность обеспечивать единые правила торговли; (2) интенсивное развитие и сращивание финансовых систем, их усложнение и отрыв от реального сектора, предопределившие возрастающие риски кризисных эпидемий; (3) сохраняющийся разрыв в уровне инфраструктурной связанности внутри региона.

DOI: 10.17976/jpps/2020.05.05

REGIONALIZATION MODELS IN THE ASIA-PACIFIC REGION

E.Ya. Arapova[1], N.I. Khokhlova[1]

[1]Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University). Moscow, Russia

ARAPOVA, Ekaterina Yakovlevna, Cand. Sci. (Econ.), Director of Center of Sanction Policy Expertise, Leading Research Fellow, MGIMO University, email: arapova_katrin@mail.ru; **KHOKHLOVA, Natalia Ivanovna**, Cand. Sci. (Hist.), Head of Department, MGIMO University, email: nataliamgimo@inbox.ru

Arapova E.Ya., Khokhlova N.I. Regionalization Models in the Asia-Pacific Region. – Polis. Political Studies. 2020. No. 5. P. 60-74. (In Russ.) https://doi.org/10.17976/jpps/2020.05.05

Acknowledgements. The study was supported by Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), project No. 1921-01-06.

Received: 05.05.2020. Accepted: 22.06.2020

Abstract. The article is devoted to the regionalization processes in the Asia-Pacific region through the prism of the theory of the formation of mega-regional blocs. In terms of global and regional

leadership, this region is becoming a competitive area between two superpowers: the USA and China; this determines the complexity and multiples levels of regional processes, as well as the formation of several regionalization models that run parallel to each other. The purpose of the article is to compare the approaches taken by the United States and China to the formation of mega-regional blocs in the Asia-Pacific region, as well as to outline the ASEAN approach. As a result, the authors conclude that the US approach to the formation of mega-regional blocs is based on more stringent forms of institutionalization, their opposition to the existing system of global trade regulation led by the WTO, and closed principles; the Chinese approach, however, involves combining formal integration with flexible forms of cooperation in certain areas, reliance on the principles of the WTO, and openness to the involvement of new members. The competition between the two superpowers results in fragmentation and sophistication of regionalization trends, and pushes regional actors to search for new forms of strategic collaboration.

Keywords: globalization, Asia-Pacific region, regional integration, APEC, open regionalism, ASEAN, China, Trans-Pacific Partnership, USA, Regional Comprehensive economic partnership.

References

Arapova E. 2015. Measuring "Integration Potential" of the Free Trade Area of the Asia Pacific. – *Malaysian Journal of Economic Studies*. No. 2. P. 157-185.

Kai He. 2018. Three faces of the Indo-Pacific: Understanding the "Indo-Pacific" from an IR Theory Perspective. – *East Asia*. Vol. 35. No. 2. P. 149-161. https://doi.org/10.1007/s12140-018-9286-5

Keling M.F., Som H.M., Saludin M.N., Shuib M.S., Na'iem Ajis M. 2011. The Development of ASEAN from Historical Approach. – *Asian Social Science*. Vol. 7. No. 7. https://doi.org/10.5539/ass.v7n7p169

Khurana G.S. 2007. Security of Sea Lines: Prospects for India-Japan Cooperation. – *Strategic Analysis*. Vol. 31. No. 1. https://doi.org/10.1080/09700160701355485

Lunev S., Shavlay E. 2018. Russia and India in the Indo-Pacific. – *Asian Politics and Policy*. Vol. 10. No. 4. P. 713-731. https://doi.org/10.1111/aspp.12430

Noland M. 2018. US Trade Policy in the Trump Administration. – *Asian Economic Policy Review*. Vol. 13. No. 2. P. 262-278. https://doi.org/10.1111/aepr.12226

Novikov D., Shumkova V. 2018. Mega-Regional Agreements and the Struggle for Economic Order in the Asia-Pacific Region. – *Asian Economic Policy Review*. Vol. 10. No. 4. P. 791-811. https://doi.org/10.1111/aspp.12429

Park S.C. 2017. RCEP versus TPP with the Trump Administration in the USA and Implications for East Asian Economic Cooperation. – *Entrepreneurial Business and Economics Review*. Vol. 5. No. 4. P. 135-152. http://doi.org/10.15678/EBER.2017.050406

Roos R.S. 2018. On the fungibility of economic power: China's economic rise and the East Asian Security. – *European Journal of International Relations*. Vol. 25. No. 1. P. 302-327. https://doi.org/10.1177%2F1354066118757854

Wignaraja G. 2014. The Regional Comprehensive Economic Partnership: An Initial Assessment. – *The Regional Comprehensive Economic Partnership Negotiation*. P. 93-159.

Wilson J.D. 2014. Mega-Regional Trade Deals in the Asia-Pacific: Choosing between the TTP and RCEP? – *Journal of Contemporary Asia*. Vol. 45. No. 2. P. 345-353. https://doi.org/10.1080/00472336.2014.956138

Wuthnow J. 2017. Asian Security without the United States? Examinig China's Security Strategy in Maritime and Continental Asia. – *Asian Security*. Vol. 14. No. 3. P. 230-245. https://doi.org/10.1080/14799855.2017.1378181

Yilmaz S., Changming L. 2018. China's 'Belt and Road' Strategy in Eurasia and Euro-Atlanticism. – *Europe-Asia Studies*. Vol. 70. No. 2. P. 252-276. https://doi.org/10.1080/09668136.2018.1435777

Arapova E.Ya. 2016. *Regionalizatsiya v Vostochnoi Azii v usloviyakh diversifikatsii istochnikov ekonomicheskogo rosta* [Regionalization in East Asia under the Diversification of Sources of Economic Growth]. Moscow: Prospekt. 232 p. (In Russ.)

ASEAN. Novyi vitok integratsii i pozitsii Rossii. 2019. Doklad RSMD. Pod ruk. E. Kanaeva [ASEAN. A New Round of Integration and Russia's Position. Report of the RIAC. Under the Leadership of E. Kanaev]. (In Russ.) URL: https://russiancouncil.ru/asean-russia (accessed 07.14.2020).

Baikov A.A. 2012. *Sravnitel'naya integratsiya. Praktika i modeli zarubezhnoi integratsii v zarubezhnoi Evrope i tikhookeanskoi Azii* [Comparative Integration. Practice and Models of Foreign Integration in Foreign Europe and Pacific Asia]. Moscow: Aspect Press. 256 p. (In Russ.)

Kheifets B. 2019. *Novye ekonomicheskie megapartnerstva i Rossiya* [New Economic Megapartnerships and Russia]. Saint Petersburg: Aletheia. 288 p. (In Russ.)

Koldunova E.V. 2014. Formirovanie novoi mezhdunarodno-politicheskoi situatsii v ATR [The Formation of a New International Political Situation in the Asia-Pacific Region]. – *Tikhookeanskoe obozrenie 2012-2013*.

Pod red. N.P. Maletina, O.V. Novakovoi, V.V. Sumskogo [Pacific Review 2012-2013. Ed. by N.P. Maletin, O.V. Novakova, V.V. Sumskiy]. Moscow: International Relations Publ. P. 59-72. (In Russ.)

Kolosyuk N.A. 2003. The Reasons of the Asian Financial Crisis. – *Oriental Institute Journal*. No. 7. P. 42-47. (In Russ.)

Kostyunina G.M. 2014. Ekonomicheskoe razvitie ATR i regional'naya integratsiya [Asia-Pacific Economic Development and Regional Integration]. – *Aziatsko-Tikhookeanskii region: regional'nye problemy, mnogostoronnie organizatsii i ekonomicheskie gruppirovki* [Asia Pacific: Regional Issues, Multilateral Organizations, and Economic Groups]. Moscow: Vostok-Zapad. P. 239-256. (In Russ.)

Lebedeva M.M., Kuznetsov D.A. 2019. Transregional Integration as a New Phenomenon of World Politics: Nature and Prospects. – *Polis. Political Studies*. No. 5. P. 71-84. (In Russ.) https://doi.org/10.17976/jpps/2019.05.06

Maletin N.P. 2007. *ASEAN: chetyre desyatiletiya razvitiya* [Asean: Four Decades of Development]. Moscow: MGIMO University. 312 p. (In Russ.)

Sevastyanov S.V. 2009. The "New Regionalism" of East Asia: Theoretical and Practical Aspects. – *Polis. Political Studies*. No. 4. P. 111-122. (In Russ.)

Streltsov D.V. 2018. Indo-Pacific Region as a New Reality of the Global System of International Relations. – *The International Affairs*. No. 9. P. 65-74. (In Russ.)

Литература на русском языке

Арапова Е.Я. 2016. *Регионализация в Восточной Азии в условиях диверсификации источников экономического роста*. М.: Проспект. 232 с.

Байков А.А. 2012. *Сравнительная интеграция. Практика и модели зарубежной интеграции в зарубежной Европе и тихоокеанской Азии*. М.: Аспект Пресс. 256 с.

АСЕАН. Новый виток интеграции и позиции России. 2019. Доклад РСМД. Под рук.Е. Канаева. URL: https://russiancouncil.ru/asean-russia (accessed 14.07.2020).

Колдунова Е.В. 2014. Формирование новой международно-политической ситуации в АТР. – *Тихоокеанское обозрение 2012-2013.* Под ред. Н.П. Малетина, О.В. Новаковой, В.В. Сумского. М.: Международные отношения. С. 59-72.

Колосюк Н.А. 2003. Причины азиатского финансового кризиса. – *Известия восточного института*. № 7. С. 42-47.

Костюнина Г.М. 2014. Экономическое развитие АТР и региональная интеграция. – *Азиатско-Тихоокеанский регион: региональные проблемы, многосторонние организации и экономические группировки*. М.: Восток-Запад. С. 239-256.

Лебедева М.М., Кузнецов Д.А. 2019. Трансрегионализм – новый феномен мировой политики. – *Полис. Политические исследования*. № 5. С. 71-84. https://doi.org/10.17976/jpps/2019.05.06

Малетин Н.П. 2007. *АСЕАН: четыре десятилетия развития*. М.: МГИМО-Университет. 312 с.

Севастьянов С.В. 2009. "Новый регионализм" Восточной Азии: теоретические и практические аспекты. – *Полис. Политические исследования*. № 4. С. 111-122.

Стрельцов Д.В. 2018. Индо-Тихоокеанский регион как новая реальность глобальной системы международных отношений. – *Международная жизнь*. № 9. С. 65-74.

Хейфец Б. 2019. *Новые экономические мегапартнерства и Россия*. СПб.: Алетейя. 288 с.