

ИНДОНЕЗИЙСКАЯ «МОРСКАЯ ОСЬ МИРА» И КИТАЙСКИЙ «МОРСКОЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ 21 ВЕКА»

Л.М. Ефимова

Московский государственный институт международных отношений (университет)
МИД России. 119454, Россия, Москва, пр.Вернадского, 76.

В 2014 году новый президент Индонезии Джоко Видодо обнародовал доктрину «Индонезия – Морская ось мира». Он призывает превратить Индонезию, находящуюся на стыке акваторий двух мировых океанов – Тихого и Индийского – в стратегический транспортно-логистический и торговый узел мирового значения, а также в одного из главных производителей и поставщиков на мировой рынок продуктов моря. Правительство объявило программу развития портового комплекса, предусматривающую создание системы из 35 морских обычных и глубоководных портов по всей стране в течение ближайших пяти лет. Реализация проекта требует выполнения гигантского объёма работ и колоссальных затрат. Необходимо широкое вовлечение иностранного капитала. Ряд стран Европы и Азии выразили желание сотрудничать с Индонезией в морской области. Но наибольший интерес проявил Китай, выразив заинтересованность в сотрудничестве в секторе морской индустрии. И это вполне естественно, поскольку Китай разработал свой проект «Морской шёлковый путь 21 века», который охватывает ту же акваторию, что и индонезийская концепция «Морской оси». Китай призвал Индонезию к тесному сотрудничеству в реализации этих двух в целом совпадающих и дополняющих друг друга проектов. Индонезия охотно приняла предложение о сотрудничестве, так как рассчитывает получить от него большие выгоды. Во-первых, через территориальные воды Индонезии будут проложены морские маршруты, прохождение по которым удешевит транспортировку грузов. Во-вторых, Китай согласился участвовать в строительстве и модернизации портов Индонезии. Индонезийские аналитики, с одной стороны, приветствуют сотрудничество с Китаем как выгодное для Индонезии, но с другой – указывают на опасности, такие как наводнение Индонезии китайскими товарами, установление контроля КНР над такими стратегическими объектами, как порты, и в целом утрату полного суверенитета Индонезии над своими территориальными водами.

Ключевые слова: Индонезия, морская ось, морской шёлковый путь, индонезийско-китайское сотрудничество, президент Джоко Видодо.

В 2014 году новый президент Индонезии Джоко Видодо обнародовал доктрину «Индонезия – Морская ось мира» (ИМОМ). Её смысл состоит в превращении Индонезии в мировую морскую державу. Концепция морской оси имеет международный, региональный и внутренний аспекты и затрагивает интересы во многих секторах мировой политики и экономики.

Для Индонезии доктрина определяет две основные задачи – геостратегическую и геоэкономическую. Геостратегическая направленность предполагает значительное расширение сферы внешнеполитических интересов Индонезии. Наряду с Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР) первостепенную важность для страны теперь приобретает бассейн Индийского океана. Главная цель новой доктрины – повышение статуса Индонезии до уровня влиятельной мировой державы. Не менее грандиозен и геоэкономический аспект. Президент призывает превратить Индонезию, находящуюся на стыке акваторий двух мировых океанов – Тихого и Индийского – в стратегический транспортно-логистический и торговый узел мирового значения, а также в одного из главных производителей и поставщиков на мировом рынке продуктов моря.

Эти масштабные цели нашли отражение во второй и третьей «опоре» президентской доктрины:

Индонезия будет сохранять и регулировать морские ресурсы, сфокусировав внимание на установлении своего суверенитета над морскими ресурсами.

Страна сделает своим приоритетом развитие морской инфраструктуры и коммуникаций, пролагая морские пути и создавая глубоководные порты, одновременно улучшая судостроительную промышленность, логистику и туризм.

Президент выразил надежду, что возрождение индонезийской морской инфраструктуры, модернизация портов и торгового флота сможет превратить страну в важный узел региональной и мировой морской торговли и экономических связей [11].

Проблемы и трудности

Чтобы достичь поставленных масштабных целей Индонезии придется преодолеть много трудностей.

Сухопутная территория Индонезии состоит из пяти крупных островов – Суматра, Ява, Калимантан (Борнео), Сулавеси (Целебес), Папуа (западная часть острова Новая Гвинея) и более 17 тысяч мелких островов. Многие из них не имеют никаких связей с соседними островами, и в первую очередь такие провинции, как Малуку и Северное Малуку (Молуккские острова). Это болезненно сказывается на жизни всех индонезийцев, принимая во внимание тот факт, что около 60% населения страны живет вдоль береговой линии.

По данным официальной статистики, на морской транспорт приходится лишь 4% от совокупного грузооборота транспорта в Индонезии – крупнейшего островного государства в мире. Президент осознает, что индонезийская портовая инфраструктура сильно пострадала за последние годы из-за недостаточного внимания и финансовых трудностей. Многие портовые сооружения находятся в плохом состоянии, что создает задержки при погрузке и выгрузке товаров, снижает доходы от таможенных сборов, затягивает оформление документов, затрудняя внутреннюю и внешнюю морскую торговлю,

Международные грузы в настоящее время переваливают лишь порты Джакарты и Сурабаи – двух крупнейших городов страны. По данным Всемирного банка, 2/3 портового оборота страны приходится на джакартский порт Танджунг Приок. Территория порта не расширялась за последние 130 лет, при этом контейнерооборот порта вырос с 3,9 млн TEUs в 2008 году до 7,2 млн TEUs в 2012 году. Это объясняет снижение эффективности работы порта и постоянно возникающие заторы. Среднее время нахождения импортного контейнера в порту увеличилось с 4,8 дней в 2010 году до 6,4 дней в 2013 году [5].

Производство морепродукции в Индонезии постоянно увеличивается высокими темпами, до 7% в год. Однако, несмотря на большие возможности для дальнейшего роста, правительство выделяет из бюджета лишь 0,08% на этот сектор. Высокий потенциал рыболовного и морского секторов опирается на наличие в Индонезии 17 тысяч островов и протяженной береговой линии в 81 тыс. км, при этом 250-миллионное население формирует очень емкий внутренний рынок. Страна может производить до 60 миллионов метрических тонн морепродукции в год и стать мировым лидером в этом секторе производства. Однако этому в значительной степени мешает широко распространенное браконьерство со стороны иностранных рыболовных судов.

Для увеличения производства морепродукции необходимо стимулировать экономическое развитие на местах, в прибрежных поселениях: создавать торговые точки, рынки, помогать местному рыболовству развитием мелкого рыболовного флота, чтобы местное население получило ощутимую выгоду от новой доктрины.

К числу серьезных трудностей, с которыми неизбежно столкнется воплощение в жизнь доктрины морской оси, относится также нехватка квалифицированной рабочей силы и менеджеров. Образование рыбаков ограничивается начальной школой, большинство живёт на уровне или даже ниже уровня бедности. Они не в состоянии управлять современными средствами механизации. Следовательно, необходимо создавать профессиональные училища, готовящие новые кадры для морского сектора. Отсутствуют также современные технологии рыболовства и переработки морепродуктов. В этом Индонезия отстаёт от своих соседей по Юго-Восточной

■ Мировая политика

Азии, в первую очередь Филиппин, статус морской державы которых заметно растёт.

Следует создавать систему специальных банков, которые могли бы финансировать крупных предпринимателей в области морской индустрии, а также мелких рыбаков. Необходимо внедрять современные технологии переработки рыбы и других морепродуктов, чтобы богатые уловы, получаемые индонезийскими рыбаками, не приходили в негодность, как сейчас.

У Индонезии отсутствует всеобъемлющее морское законодательство. Имеются только законы, касающиеся правил мореплавания. Но и они носят скорее ограничительный характер. Иностранные суда свободно заходят в индонезийскую акваторию. Правовая защита создала бы благоприятные условия для активизации населения в деле реализации концепции морской оси.

Доктрина президента Джоко Видодо чрезвычайно важна для Индонезии. Развитие межостровных коммуникаций и модернизация портов по всему архипелагу будет способствовать упрочению территориальной целостности страны, сближению её многочисленных этносов, формированию общего культурного пространства, национального единства.

Создадутся благоприятные условия для более эффективного использования богатых природных ресурсов многочисленных островов и предотвращения иностранного браконьерства.

Развитие морских коммуникаций особенно в восточной части Индонезии даст толчок для увеличения производства специй, продуктов кокосовой и саговой пальм, пользующейся спросом на мировых рынках тропической продукции, что тоже будет способствовать росту уровня доходов местного населения.

Исследователи индонезийской академии наук (ЛИПИ) отметили, что реализация концепции президента сможет обеспечить продовольственную и энергетическую безопасность, а, следовательно, упрочит экономическую безопасность Индонезии в целом.

Программа реализации доктрины «Морской оси»

Правительство Индонезии объявило амбициозную программу развития портового комплекса страны. Президент Джоко Видодо заявил, что правительство инвестирует 5519,4 трлн. индонезийских рупий (429 млрд. долларов США) в модернизацию портовой инфраструктуры Индонезии в ближайшие 5 лет. При этом предполагается привлечение частных зарубежных инвестиций в объеме 7 млрд. американских долларов.

Четыре государственные компании - портовые операторы Индонезии - Pelindos 1, 2, 3 и 4 - получили указания начать работу по подготовке проектов развития и строительства новых портов и привлечению иностранных инвесторов. Тем временем, правительство рассматривает воз-

можность объединения четырех операторов в Pelindos, что позволило бы унифицировать стандарты технического обслуживания и сервиса.

Развитие портового комплекса Индонезии - очень актуальная задача в контексте объявленных новых приоритетов развития национальной экономики. Рост ВВП Индонезии снизился до 5,02% по итогам прошлого года. Не желая далее полагаться на экспорт таких товаров, как железная руда и уголь, Индонезия хочет развивать высокотехнологичное производство автомобилей и другой техники. Развитие портов и портовой инфраструктуры позволит привлечь крупные международные компании развивать производство в районах, прилегающих к ним, что обеспечит рост грузооборота, полагает Якоб Фрис Соренсен, президент и директор Maersk Line в Индонезии [5].

В соответствии с провозглашенной концепцией правительства Джоко Видодо Индонезийская портовая корпорация (IPC) намерена создать систему из 35 морских обычных и глубоководных портов по всей стране в течение ближайших пяти лет с тем, чтобы сократить расходы на доставку товаров в страну и внутри её. Логистические затраты в настоящее время составляют 23,5% ВВП. Реализация проекта позволит снизить долю транспортных расходов до 19,2% к 2019 г. Проект модернизации порта Танджунг Приок в Джакарте, реализуемый в сотрудничестве с PSA International, японскими Mitsui&Co. и NYK Line, должен стать ключевым портом, обслуживающим международные грузопотоки Индонезии.

Порты в рамках создаваемой системы предполагается разделить на несколько категорий. Некоторые будут управляться частными операторами на условиях концессии, некоторые - на условиях 10-летних контрактов на управление, некоторыми портами будет непосредственно оперировать Индонезийская портовая корпорация (IPC), а некоторые порты будут переданы местным властям [4].

Развитие индонезийской портовой инфраструктуры позволит значительно активизировать торговые связи и укрепит роль Индонезии как нового мирового торгово-экономического центра.

Международные инвесторы

Реализация проекта превращения Индонезии в «Морскую ось мира» требует выполнения гигантского объема работ и колоссальных затрат. Одной Индонезии с ними справиться невозможно. Необходимо широкое вовлечение частного национального и иностранного капитала в реализацию президентской доктрины морской оси.

Выступая на саммите АТЭС в Пекине в ноябре 2014 г. президент Джоко Видодо пригласил иностранных инвесторов участвовать в строительстве инфраструктурных проектов в Индонезии, в частности в сооружении и модернизации

портов. Это даёт огромный потенциал, подчеркнул он, но необходимо всё просчитать, чтобы выгода была обоюдной. Президент перечислил, что сотрудничество может быть налажено также в области рыболовства, добычи природного газа, сырой нефти и другой продукции.

Его призыв встретил за рубежом положительный отклик. Международные инвесторы заинтересовались участием в портовых проектах в Индонезии, хотя и констатируют высокие административные барьеры, препятствующие выходу на рынок частных операторов.

«Мы активно ищем новые инвестиционные возможности в сфере морского транспорта в Индонезии на предстоящие год-два», - сообщил в интервью Finance Asia директор International Finance Corporation (IFC) в Индонезии Сарвеш Сури. IFC уже реализовала ряд инвестиционных проектов в отрасли, в том числе предоставив финансирование для сделок по покупке 51% Джакартского контейнерного терминала Jakarta International Container Terminal и 48% Koja Container Terminal Hutchison Port Holdings (HPH) [5].

Ряд стран Азии выразил желание сотрудничать с Индонезией в морской области. Южная Корея и Индия предложили сотрудничество в деле обеспечения морской безопасности. Германия заявила о готовности помочь Индонезии в сооружении морских портов в ряде важных районов. Но наибольший интерес к участию в реализации проекта «Морской оси» проявил Китай, выразив заинтересованность в сотрудничестве в секторе морской индустрии. И это вполне естественно, поскольку Китай разработал свой проект «Морской шёлковый путь 21 века» (МШП), который охватывает ту же акваторию, что и индонезийская концепция «Морской оси».

Китайский

«Морской шёлковый путь 21 века»

В октябре 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин совершил поездку по странам Юго-Восточной Азии. Выступая именно в парламенте Индонезии он выдвинул идею совместного строительства экономического пояса «Морского шёлкового пути 21-го века», которая привлекла большое внимание мировой и особенно индонезийской общественности. Основные маршруты МШП планируется проложить из прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы, а также из прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана. Премьер-министр Госсовета КНР Ли Кэцзян, принимая участие в Экспо «Китай-АСЕАН» в 2013 г., подчеркнул, что строительство "Морского шёлкового пути 21-го века" создаст стратегическую опору для стимулирования развития внутренних районов стран АСЕАН. Китайские власти заявляют, что создание МШП призвано содействовать экономическому процветанию и

региональному экономическому сотрудничеству, активизации контактов между цивилизациями, что является великим делом на благо народов и государств всего мира.

"Морской шёлковый путь" – это системный проект, который потребует совместных консультаций, совместного строительства и совместного использования, а также координации стратегий развития прилегающих к этому пути стран. Правительство КНР разработало и опубликовало документ под названием «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства "Морского шёлкового пути 21-го века"», в котором предусматриваются меры для того, чтобы получить новые преимущества в международном сотрудничестве и конкуренции, стать главной силой и авангардом, особенно в строительстве "Морского шёлкового пути 21-го века". Подчеркивается, в частности, необходимость реализовать особые преимущества китайцев-соотечественников за рубежом, которые составляют влиятельные особенно в сфере экономики и финансов общины практически по всех странах Юго-Восточной Азии, привлекать их к активному участию и содействию в строительстве «Морского Шёлкового Пути» [2].

В настоящее время экспертное сообщество пытается выработать взаимовыгодные компромиссные решения по выстраиванию международной системы транспортных коридоров, каналов культурных и гуманитарных обменов, связанных с воплощением в жизнь китайского проекта.

«Морская ось» и «Морской шёлковый путь»

Китайские руководители настойчиво напоминают, что «Морской шёлковый путь» существовал уже два тысячелетия назад. Он связывал порты на побережье Китая с Персией и Аравийским полуостровом. Шёлк, чай, фарфор, нефрит доставлялись несколькими маршрутами вдоль берегов нынешних Вьетнама, Малайзии, Индонезии, Таиланда, Индии, Шри-Ланки, Пакистана, Ирана, других стран Персидского залива.

МШП способствовал экономическому, политическому и культурному развитию прибрежных государств и народов региона Юго-Восточной Азии. В портах этого оживленного торгового маршрута возникали фактории, многочисленные купеческие общины. Выходцы из прилегающих к морю китайских провинций селились в странах Юго-Восточной Азии, создав процветающие и по сей день общины заморских китайцев-иммигрантов «хуацяо».

Таким образом, новый «Морской шёлковый путь 21 века», по замыслу китайских руководителей, станет возрождением и развитием старого. Строительство новых и улучшение качества существующих инфраструктурных объектов способно в средне- и долгосрочной перспективе значительно увеличить объёмы грузоперевозок между азиатскими и европейскими государствами. МШП может стать основной торговой арте-

■ Мировая политика

рией и внутри азиатского региона, способствуя расширению общерегиональных интеграционных процессов.

Снижение расходов на грузоперевозки морским транспортом, которое должно стать долгосрочным следствием реализации проекта, будет способствовать расширению торговых отношений как внутри региона, удовлетворяя растущий спрос азиатских рынков и способствуя ускорению интеграционных процессов, так и развитию торговой оси Азия - Европа, накоплению экспортных доходов и укреплению экономик азиатских государств.

Китайские лидеры указывают, что положительное влияние тесного взаимодействия с КНР и сегодня приносит государствам региона ощутимую пользу. Быстро развивавшиеся с начала 80-х гг. 20 века двусторонние торговые связи Китая с отдельными странами АСЕАН в 2010 г. переросли в соглашение о создании зоны свободной торговли. Сейчас Китай стал крупнейшим торговым партнером АСЕАН: в 2012 г. двусторонняя торговля достигла более 400 млрд. долларов, а объем взаимных инвестиций превысил 100 млрд.

Китайские политические инициативы были подкреплены экономическими планами: Си Цзиньпин поставил новую цель - увеличить объем двусторонней торговли между Китаем и АСЕАН к 2020 г. до одного триллиона американских долларов. Кроме того, Пекин предлагает расширение транспортно-коммуникационных возможностей в виде Азиатского банка инфраструктурных инвестиций.

Китай призвал Индонезию к тесному сотрудничеству в реализации этих двух в целом совпадающих и дополняющих друг друга проектов – «Морского шёлкового пути 21 века» и превращения Индонезии в «Мировую морскую ось».

Согласно планам, МШП будет проходить через территориальные воды Индонезии из Яванского моря по Зондскому проливу между Явой и Суматрой в Индийский океан. Индонезия охотно приняла предложение о сотрудничестве, так как рассчитывает получить от него большие выгоды. Во-первых, через территориальные воды Индонезии будут проложены морские маршруты, прохождение по которым удешевит транспортировку грузов. Во-вторых, Китай согласился участвовать в строительстве и модернизации портов Индонезии.

Президент Джоко Видодо подтвердил, что Китай намерен сотрудничать с Индонезией в строительстве инфраструктурных объектов. В секретариате индонезийского правительства сообщили, что эта страна будет участвовать в сооружении 24 портов, 15 аэродромов, строительстве шоссейной дороги протяженностью 1000 км, прокладке железнодорожного пути протяженностью 8.700 км, а также сооружении электростанции мощностью 35.000 мегаватт [12].

На данном этапе Индонезия испытывает сравнительно большой спрос на железнодорожное строительство из глубинных районов островов к морским портам. В стране был разработан проект достаточно большой по своей протяженности высокоскоростной железной дороги, в которой проект Джакарта-Бандунг, осуществляемый Китаем, является лишь одним из её отрезков. Существует и проект Джакарта-Сурабая, проекты за пределами острова Ява. В целом железнодорожная инфраструктура в странах Юго-Восточной Азии устарела, а новые планы только разрабатываются. Из этого следует, что здесь существует относительно большой потенциальный рынок, который может стать хорошей возможностью для деятельности китайских предприятий.

По мнению китайских наблюдателей, для КНР проект Джакарта-Бандунг стал примером успешного воплощения инициативы «Одного пояса и одного пути», поощрения выхода производства китайского оборудования за рубеж и индустриального сотрудничества. С точки зрения регионального сотрудничества, проект представляет собой первый шаг на пути комплексного выхода китайских технических стандартов, производства оборудования и управления хозяйственной деятельностью. Такие крупномасштабные инфраструктурные проекты, как вышеназванный, отличаются от остальных проектов своим масштабом и значением. Подобные проекты могут повысить уровень промышленного сотрудничества между Китаем и Индонезией.

Опасности для Индонезии

Доктрина «Индонезия – морская ось мира» вызвала в индонезийском обществе много надежд, но и критики, поскольку она не разработана подробно и пока не имеет правовой основы. Специалисты по проблемам моря считают её выполнение делом длительным и сложным. На пути реализации этой доктрины страна может столкнуться со многими трудностями международного характера.

Некоторые наблюдатели напоминают, что во время избирательной кампании Джоко Видодо говорил о превращении Индонезии в самодостаточную, развитую и сильную морскую державу, главным приоритетом которой станут национальные интересы. Однако возникают основания для беспокойства – не станет ли новая морская политика правительства составной частью и дополнением к провозглашенной Китаем грандиозной концепции «Морского шёлкового пути»? МШП имеет важную для КНР стратегическую цель – указывают индонезийские аналитики и отмечают, что активная деятельность Китая в регионе ЮВА не оставляет сомнений в том, что этот путь будет создан. План совмещения проектов МШП и ИМОМ ставит вопрос о просчитывании всех возможных плюсов и минусов для Индонезии. Наблюдатели подчеркивают,

что Индонезия должна твердо и последовательно придерживаться своей концепции превращения в главного игрока в глобальном морском секторе, поскольку она имеет все ресурсы для того, чтобы стать мировой морской осью. А если Индонезия присоединиться к проекту МШП, то это может повлиять на её суверенитет, и об этом следует помнить президенту и вице-президенту [10].

Руководство Индонезийского морского института (IMI) выразило опасения, что передача финансирования инфраструктурных портовых сооружений Китаю и прокладывание МШП через территориальные воды Индонезии может привести к тому, что страна будет наводнена продукцией китайского производства. Это нанесет удар национальному производству и станет проявлением новой формы колониализма.

Директорат Морского института считает, что такие стратегические объекты, как аэропорты и гавани не следует финансировать за счёт иностранных капиталовложений. Если не хватает денег внутри страны, то лучше не торопиться, модернизировать и создавать порты постепенно, по мере пополнения внутренних ресурсов. Привлечение иностранных инвесторов и подрядчиков равносильно продаже страны чужакам [13].

Другие аналитики придерживаются противоположного мнения и полагают, что Индонезия должна активно включиться в создание не только своей собственной «Морской оси», но сделать её составной частью китайского проекта «Морского шёлкового пути», причем с максимальной выгодой для себя [8].

Сотрудничество с другими государствами

Расширение сотрудничества с Россией также может способствовать успешной реализации доктрины «Морской оси». В апреле 2015 г. в Казани (Россия) в рамках 10-го заседания Российско-Индонезийской совместной комиссии по торгово-экономическому и техническому сотрудничеству состоялся Российско-Индонезийский бизнес-форум. В работе форума приняли участие более 250 представителей официальных делегаций и бизнес сообществ России и Индонезии, среди которых руководители предприятий в сфере энергетики, транспорта, торговли, информационных технологий, банков и инвестиционно-финансовых структур. В число приоритетных направлений, способных не только укрепить взаимодействие, но и увеличить товарооборот между сторонами до \$5 млрд. к 2016 г., высокопоставленный индонезийский представитель включил лёгкую промышленность, сельское хозяйство, новые проекты в сфере энергетики и судостроения. Участники форума обратили внимание на взаимодополняемость экономик двух стран, которая особенно акцентируется после состоявшихся в 2014 г. парламентских и президентских выборов в Индонезии, когда были обозначены основные приоритеты в стратегии социально-экономического развития страны на ближайшее десятилетие. Появившиеся в этой

связи дополнительные возможности по продвижению российских проектов, технологий и товаров и стали основным предметом обсуждения на форуме.

Среди успешных примеров сотрудничества были названы проект Kalimantan Rail – строительство электрифицированной железной дороги (длиной 300 км) между провинциями Центральный и Восточный Калимантан, ведущей к морскому угольному терминалу, реализующийся ОАО «РЖД». Одновременно на Западном Калимантане российская компания «РУСАЛ» завершает проработку строительства боксито-глинозёмного комбината проектной мощностью 1,8 млн. тонн сырья в год. На стадии разработки находится проект по добыче и переработке никелесодержащей руды группы «Ви Холдинг». Россия готова предлагать Индонезии проекты, с высоким уровнем локализации и передачей современных технологий. Так, ОАО «КАМАЗ», подписавшее на прошлом Деловом Форуме в Джакарте дистрибьюторское соглашение, планирует создание сборочного производства и организацию сервисной сети на территории Индонезии [1].

Разрабатываются планы развития российско-индонезийской кооперации в морской области. В ноябре 2015 г. состоялся визит российской делегации в Джакарту. На встречах обсуждались вопросы двухстороннего сотрудничества по вопросам судостроения, авиастроения и рыбного хозяйства. Была отмечена важность кооперации в области предотвращения, сдерживания и ликвидации незаконного, нерегулируемого и несообщаемого промысла (ННН-промысла). В целях создания надежного барьера браконьерству в Азиатско-Тихоокеанском регионе Россия проводит политику заключения двухсторонних договоров со странами региона по борьбе с ННН-промыслом.

Как первый шаг такого сотрудничества Федеральное агентство по рыболовству Российской Федерации и министерство морских дел и рыболовства Республики Индонезия совместно подготовили проект Меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве в области предупреждения ННН-промысла живых морских ресурсов и обеспечения устойчивого регулирования рыболовства. Большую заинтересованность индонезийской стороны также вызывает кооперация в области аквакультуры и переработки водных биологических ресурсов. Такое сотрудничество может внести существенный вклад в реализацию второго «устоя» доктрины «Индонезия – Морская ось мира», в которой говорится о превращении Индонезии в одного из главных поставщиков морской продукции на мировой рынок [6].

Желание помочь Индонезии в развитии её морского потенциала выразили и США. Однако здесь может возникнуть много трудностей и препятствий, так как формы и характер участия США в реализации проекта «Морской Оси», как

■ Мировая политика

отмечают наблюдатели, будут разрабатываться с учётом морских интересов США в данном регионе. США стремятся убедить Индонезию, взявшую на себя роль незаинтересованного посредника в деле разрешения территориального конфликта между рядом стран АСЕАН и Китаем в Южно-Китайском море, занять более решительную позицию в отношении Китая [9].

Но это невыгодно для Индонезии, тесно сотрудничающей с Китаем в реализации концепции «Морской оси». Индонезия предпочитает проводить в отношении Китая осторожный сбалансированный и в целом дружественный курс.

В то же время индонезийский президент, стремясь сохранить верность традиционному для страны независимому и активному внешнеполитическому курсу, заявил о намерении Индонезии присоединиться к Транстихоокеанскому партнерству [7].

Но чтобы сохранить многовекторность внешнеполитической ориентации, Индонезия стремится развивать связи с государствами бассейна Индийского океана, прежде всего с самой крупной и влиятельной среди них – Индией. В октябре 2015 г. министр иностранных дел Индонезии госпожа Ретно Марсуди

встретилась со своим коллегой из индийского МИДа. В ходе диалога высокопоставленных чиновников обе стороны согласились увеличить двустороннее сотрудничество в рамках Ассоциации стран Индийского океана (IORA). Согласно письменному заявлению для прессы, выпущенному министерством иностранных дел, беседа руководителей в Джакарте стала продолжением встреч, проведённых представителями IORA в Индонезии ранее [3].

Для успешной реализации концепции «Морской оси» жизненно важно, чтобы Индийский и Тихий океаны всегда были мирными и безопасными для международной торговли и не превращались в арену борьбы за природные ресурсы, территориальные споры и морское превосходство. А для этого необходимо обеспечить безопасность на морских путях. Как страна, представляющая собой стратегически важный мост между двумя океанами, Индонезия считает своей обязанностью, в соответствии с заключительным пятым «устоем» доктрины президента Джоко Видодо, наращивать морскую оборонную мощь в целях обеспечения безопасности на морских акваториях.

Список литературы

1. Бизнес-форум «Россия – Индонезия» состоялся в Казани // Деловой совет по сотрудничеству с Индонезией. 10.04.2015. Режим доступа: <http://bcri.ru/ru/%D0%B1%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81-%D1%84%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%BC-%C2%AB%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F-%E2%80%93%D0%B8%D0%BD%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D0%B7%D0%B8%D1%8F%C2%BB> (дата обращения: 15.12.2015)
2. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути 21-го века» // Посольство Китайской Народной Республики в Российской Федерации. 23.04.2015. Режим доступа: <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1257296.htm> (дата обращения: 15.12.2015)
3. Индонезия и Индия договорились об увеличении двустороннего сотрудничества // Информационное агентство - 365news.biz. 27.10.2015. Режим доступа: <http://365news.biz/news/politics/12322-indoneziya-i-indiya-dogovorilis-ob-uvlichenii-dvustoronnego-sotrudnichestva.html> (дата обращения: 15.12.2015)
4. Индонезия построит сеть из 35 морских портов в ближайшие 5 лет // Издательство «Морские вести России». 05.05.2015. Режим доступа: www.morvesti.ru/detail.php?ID=33471 (дата обращения: 15.12.2015)
5. Правительство Индонезии объявило масштабную программу развития портового комплекса. PortNews, 04.03.2015. Режим доступа: <http://portnews.ru/news/195841> (дата обращения: 15.12.2015)
6. Россия и Индонезия укрепляют сотрудничество в области рыбного хозяйства // Агентство национальных новостей. 02.11.2015. Режим доступа: <http://www.annews.ru/news/detail.php?ID=294555> (дата обращения: 15.12.2015)
7. Франц Дарья. Индонезия вливается в Транстихоокеанское партнерство // Независимая газета. 28.10.2015. Режим доступа: http://www.ng.ru/world/2015-10-28/8_indonesia.html (дата обращения: 15.12.2015)
8. Lalisang Yeremia. Jokowi dan Hubungan RI-Tiongkok // Kompas Cyber Media (Kompas Gramedia Digital Group). 11.11.2014. Режим доступа: <http://nasional.kompas.com/read/2014/11/11/14000091/Jokowi.dan.Hubungan.RI-Tiongkok> (дата обращения: 15.12.2015)
9. Liow Joseph Chinyong. What Jokowi takes home to Indonesia // The Brookings Institution. 29.10.2015. Режим доступа: <http://www.brookings.edu/blogs/order-from-chaos/posts/2015/10/29-joko-widodo-washington-visit-liow> (дата обращения: 15.12.2015)

10. Otniel Tamindael. Indonesia maritime axis to enhance inter-island connectivity. Antara news. 15.11.2014. Режим доступа: <http://www.antaranews.com/en/news/96561/indonesia-maritime-axis-to-enhance-inter-island-connectivity> (дата обращения: 15.12.2015)
11. Pidato Lengkap. Jokowi di KTT ASEAN Soal Poros Maritim // PT.Viva Media Baru. 14.11.2014. Режим доступа: <http://dunia.news.viva.co.id/news/read/558043-pidato-lengkap-jokowi-di-ktt-asean-soal-poros-maritim> (дата обращения: 15.12.2015)
12. Siregar Andriyas. Antara Jalur Sutra China dan Proyek Infrastruktur Indonesia. Jokowinomics. 24.04.2015. Режим доступа: <http://www.jokowinomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan-proyek-infrastruktur-indonesia/> (дата обращения: 15.12.2015)
13. Yanuar Riezqi Yovanda. Buka Jalur Sutra, RI Siap-siap Kebanjiran Produk China // SINDOnews.com, 26.04.2015. Режим доступа: <http://ekbis.sindonews.com/read/994034/34/buka-jalur-sutra-ri-siap-siap-kebanjiran-produk-china-1430028461> (дата обращения: 15.12.2015)

Об авторе

Ефимова Лариса Михайловна – д.и.н., профессор кафедры востоковедения МГИМО МИД России.
E-mail: larisa_efimova@mail.ru.

INDONESIA'S "MARITIME WORLD FULCRUM" AND CHINA'S "MARITIME SILK ROAD"

L.M. Efimova

Moscow State Institute of International Relations (University), 76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia

Abstract: *In 2014 the newly elected Indonesian president Joko Widodo declared his doctrine "Indonesia – World Maritime Fulcrum". His intention is to transform Indonesia which connects two great oceans – Indian and Pacific – into a strategic logistic and trade world hub as well as the main supplier of sea products for the world market. Indonesian government plans to build 35 deepwater and ordinary ports across the archipelago during the next five years. The implementation of the project demands colossal money investments and gigantic volumes of work. Indonesia cannot do it alone, the country needs foreign investors and constructors.*

A number of Asian and Europe countries expressed their intentions to cooperate with Indonesia in the maritime sector. But the most interested turned out to be China which expressed its ardent desire to cooperate with Indonesia in the sector of maritime industry. And it is quite understandable taking into consideration that China worked out its own project "Maritime Silk Road" which comprises the same sea territory as Indonesia's "Maritime Fulcrum" project. Chinese leaders invited Indonesia to closely cooperate in implementing these two projects which are mutually coinciding and complementary. Indonesian leaders gladly accepted this invitation hoping to gain a lot from cooperation with China. Chinese "Maritime Silk Road" project will contribute to the development of inter-island communicativity which is strongly needed especially in the eastern part of Indonesian archipelago. In addition China agreed to participate in building and reconstructing Indonesian ports. Some Indonesian observers greet close cooperation with China as a very profitable business opportunity but others express apprehensions that too close cooperation with China could be dangerous for Indonesian sovereignty over its territorial waters.

Key words: Indonesia, Maritime World Fulcrum, Maritime Silk Road, Indonesian-Chinese relations, President Joko Widodo.

References

1. Biznes-Forum "Rossiya-Indonesia" sostoyalcy v Kazany. [Business-Forum Russia-Indonesia took place in Kazan]. Delovoi sovet po sotrudnichestvu s Indoneziei, 10.04.2015. Available at: <http://bcri.ru/бизне-форму-«россия-индонезия»> (accessed 15.12.2015) (In Russian)
2. Videnie i deystvie, napravlennye na prodvizhenie sovместnogogo stroitelstva "Economičeskogo poyasa Shelkovogom Puty" i "Morskogo Shelkovogom Puty 21 veka" [Vision and Action towards jointly promoting the building of "The Economic Belt of the Silk Road" and "The Maritime Silk Road of 21 century" 2015/04/23].

■ Мировая политика

- Posol'stvo Kitaiskoi Narodnoi Respubliki v Rossiiskoi Federatsii, 23.04.2015. Available at: <http://ru.china-embassy.org/rus/zgxw/t1257296.htm> (accessed 15.12.2015) (In Russian)
3. Indonesia I India dogovorilis ob uvelichenii dvustoronnego sotrudnichestva [Indonesia and India agreed to enhance bilateral cooperation]. Informatsionnoe agentstvo - 365news.biz, 27.10.2015. Available at: <http://365news.biz/news/politics/12322-indoneziya-i-indiya-dogovorilis-ob-uvelichenii-dvustoronnego-sotrudnichestva.html> (accessed 15.12.2015) (In Russian)
 4. Indonesia postroit set is 35 morskikh portov v blizhayshie 5 let. [Indonesia will build a net of 35 seaports in the next 5 years]. Izdatel'stvo «Morskie vesti Rossii», 05.05.2015. Available at: www.morvesti.ru/detail.php?ID=33471 (accessed 15.12.2015) (In Russian)
 5. Pravitel'stvo Indonesii obyavilo masshabnuyu programmu rasvitiya portovogo kompleksa [Indonesian Government declared a large scale program of the development of the port complex]. PortNews, 04.03.2015. Available at: <http://portnews.ru/news/195841> (accessed 15.12.2015) (In Russian)
 6. Rossoya I Indonsia ukreplyaut sotrudnichestvo v oblasti rybnogo hosyaistva. [Russia and Indonesia increase cooperation in fish production]. Agentstvo natsional'nykh novostei, 02.11.2015. Available at: <http://www.annews.ru/news/detail.php?ID=294555> (accessed 15.12.2015) (In Russian)
 7. Frans Darya. Indonesia vliwaetsya v Transtihookeanskoye partnerstvo [Indonesia is going to join The Trans-Pacific Partnership Agreement]. Nezavisimaia gazeta, 28.10.2015. Available at: http://www.ng.ru/world/2015-10-28/8_indonesia.html (accessed 15.12.2015) (In Russian)
 8. Lalisang Yeremia. Jokowi dan Hubungan RI-Tiongkok. Kompas Cyber Media (Kompas Gramedia Digital Group), 11.11.2014. Available at: <http://nasional.kompas.com/read/2014/11/11/14000091/Jokowi.dan.Hubungan.RI-Tiongkok> (accessed 15.12.2015)
 9. Liow Joseph Chinyong. What Jokowi takes home to Indonesia. The Brookings Institution, 29.10.2015. Available at: <http://www.brookings.edu/blogs/order-from-chaos/posts/2015/10/29-joko-widodo-washington-visit-liow> (accessed 15.12.2015)
 10. Otniel Tamindael. Indonesia maritime axis to enhance inter-island connectivity. Antara news, 15.11.2014. Available at: <http://www.antaranews.com/en/news/96561/indonesia-maritime-axis-to-enhance-inter-island-connectivity> (accessed 15.12.2015)
 11. Pidato Lengkap Jokowi di KTT ASEAN Soal Poros Maritim. PT.Viva Media Baru, 14.11.2014. Available at: <http://dunia.news.viva.co.id/news/read/558043-pidato-lengkap-jokowi-di-ktt-asean-soal-poros-maritim> (accessed 15.12.2015)
 12. Siregar Andriyas. Antara Jalur Sutra China dan Proyek Infrastruktur Indonesia. Jokowiomics, 24.04.2015. Available at: <http://www.jokowiomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan-proyek-infrastruktur-indonesia/> (accessed 15.12.2015)
 13. Yanuar Riezqi Yovanda. Buka Jalur Sutra, RI Siap-siap Kebanjiran Produk China. SINDOnews.com, 26.04.2015. Available at: <http://ekbis.sindonews.com/read/994034/34/buka-jalur-sutra-ri-siap-siap-kebanjiran-produk-china-1430028461> (accessed 15.12.2015)

About the author

L.M. Efimova – Larisa M. Efimova – Doctor of History, Proffesor of Eastern Studies Chair, MGIMO-University.
E-mail: Larisa_Efimova@mail.ru.