

Формирование трансграничных кластеров на маршрутах международных транспортных перевозок в регионе Северо-Восточной Азии

Об авторе



Вячеслав Андреев

*доцент кафедры государственного
и муниципального управления и права
Института права*

*Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса
690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41
andreev_va@inbox.ru*

Ключевые слова

Северо-Восточная Азия, кластерная интеграция, международные транспортные маршруты, мультимодальные и интермодальные перевозки

Основные тезисы

- Создание трансграничных транспортно-логистических кластеров позволит российским операторам увеличить переработку традиционных для региона грузов и включиться в конкурентную борьбу за грузопотоки на маршрутах трансконтинентальных транспортных коридоров.
- Локализация объектов трансграничных кластеров должна будет происходить в границах территорий перспективных инвестиционных проектов и в местах традиционной деловой активности на приграничных территориях.
- Опорными элементами кластерной сети, формирующейся на маршруте Транссибирского транспортного коридора, могут рассматриваться транспортно-логистические центры, планируемые к созданию РАО «РЖД» на территории Приморского края.

Рост транзитного потенциала транспортной системы в регионе Северо-Восточной Азии на новых и традиционных маршрутах обуславливает необходимость объединения усилий операторов международных транспортных перевозок. Это способствует ускорению процессов модернизации транспортно-логистической инфраструктуры на юге Дальнего Востока России и сопредельных стран. В глобаль-

ную цепочку формирования добавленной стоимости включаются морские порты, припортовые терминалы, аэропорты, сеть железных дорог юга Дальнего Востока России, КНР, КНДР, Республики Корея, Японии. Международная кооперация в рамках трансграничных транспортно-логистических кластеров позволит российским операторам увеличить переработку традиционных для региона грузов

и включиться в конкурентную борьбу за грузопотоки на маршрутах трансконтинентальных транспортных коридоров.

Усиление экономической активности на приграничных территориях российского Дальнего Востока влияет на рост международных транспортных перевозок. Это является важным фактором, способствующим формированию трансграничных экономических кластеров — устойчивых экономических объединений хозяйствующих субъектов, расположенных на пограничье соседствующих стран, связанных единым технологическим, производственным циклом и объединенных транспортной инфраструктурой. На активизацию процессов кластерной интеграции влияет реализация масштабных экономических проектов на территории свободного порта Владивосток и в рамках создания территорий опережающего развития, что способствует ускорению международной интеграции предприятий на юге Дальнего Востока России за счет их встраивания в глобальные цепочки создания добавленной стоимости товаров и услуг, и включения в международные транспортные маршруты.

Помимо роста потенциала международных транспортных маршрутов другим важным фактором, способствующим формированию устойчивых трансграничных кластеров, следует рассматривать процессы взаимного проникновения экономик Российской Федерации и стран Северо-Восточной Азии. Особое место в решении этих задач отводится реализации возможностей транзитных функций Приморского края и развитию транзита из провинций Северо-Востока Китая и международного транзита через территорию Российской Федерации по направлениям действующих и перспективных транспортных маршрутов [8]. Основной задачей создания перспективного транспортно-логистического кластера в рассматриваемом регионе может считаться его интеграция в транспортную систему Северо-Восточной Азии, что способствует приведению национальной транспортной системы в соответствие международным стандартам качества услуг с целью обеспе-

чения глобальных конкурентных преимуществ Российской Федерации в данном регионе. Системообразующая роль транспортных маршрутов в формировании трансграничных кластеров заключается в том, что сначала они совершенствуются в формате интермодальных и мультимодальных коридоров, затем «обрастают» логистическими сервисными компаниями и становятся логистическими коридорами. Далее они формируются в качестве торговых коридоров вокруг которых создаются торговые площадки, и затем становятся экономическими коридорами которые развивают международные связи и порождают новую экономическую деятельность [2].

Следует отметить, что Правительство Российской Федерации предпринимает активные усилия по обеспечению роста транзитного потенциала транспортной системы Дальнего Востока России. Так стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона определено, что на период до 2025 года предполагается осуществление крупных проектов для увеличения потенциала железнодорожного и авиационного транспорта, расширения транзитных пассажирских и грузовых потоков, завершения создания опорной транспортной сети, включая сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов. Таким образом, акцент государственной политики направлен на формирование современной конкурентоспособной транспортной системы и ликвидацию инфраструктурных барьеров, что создает предпосылки для реализации крупномасштабных международных проектов и способствует возникновению транспортно-логистических трансграничных кластеров на юге Дальнего Востока России и сопредельных странах.

Важное значение для трансграничной кластерной интеграции имеют традиционные Евразийские транспортные коридоры, связывающие порты юга Приморского края и порты Балтийского побережья Российской Федерации (Транссибирский транспортный коридор), а также связывающие порт Суйвэй (КНР) и порты



Западной Европы сухопутным маршрутом через территорию Центральной и Средней Азии. Помимо традиционных маршрутов важными рассматриваются перспективные направления, обеспечивающие устойчивый международный трафик через порты юга российского Дальнего Востока. Речь идет о транспортных коридорах «Суйфыньхэ», «Туманган» и Восточном Транскорейском транспортном коридоре [3]. Международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» в той или иной степени интегрированы в действующие или перспективные транспортные проекты региона Северо-Восточной Азии, что способствует включению российских национальных операторов в международную систему предоставления услуг интермодальных и мультимодальных перевозок. Транспортный коридор «Приморье-2» интегрирован в транспортный коридор «Туманган», который опирается на транспортную ось в рамках международного маршрута Чанчунь, Цзилинь, Хунчунь (КНР) — станция Краскино (Махалино), порт Зарубино (РФ) с выходом на порты Азиатско-Тихоокеанского региона. Транспортный коридор «Приморье-1» функционирует в рамках международного маршрута Харбин, Суйфыньхэ (КНР) — станция Гродеково, порты юга Приморского края с выходом на порты Южного Китая. Перспективным рассматривается создание транспортного коридора «Приморье-3», что способствует созданию кратчайшего, а, следовательно, экономически эффективного пути от транспортно-логистического комплекса свободного порта Владивосток до приграничных станций Российской Федерации на юге Приморья с дальнейшим выходом на транспортные маршруты «Туманган» и Восточный Транскорейский транспортный коридор.

Предполагается, что локализация объектов трансграничных кластеров будет происходить в границах территорий перспективных инвестиционных проектов и в местах традиционной деловой активности на приграничных территориях. Инфраструктура и объекты трансграничных кластеров будут формироваться в зоне тяготения городской агломерации Влади-

востока, а также вблизи морских портов Посъет, Зарубино, Восточный. Вероятным представляется интеграция создаваемых элементов транспортной инфраструктуры трансграничных кластерных объединений и объектов инфраструктуры территорий опережающего развития в городском округе Большой Камень, Надеждинском, Михайловском и Спасском районах Приморского края, что позволит сократить инвестиционные, эксплуатационные и административные издержки. Концентрация кластерных объектов в границах территорий опережающего развития может дать дополнительные стимулы бизнесу за счет предоставления налоговых каникул, упрощения таможенных и разрешительных процедур, что наряду с инвестициями государства в развитие инфраструктуры создаст условия для обеспечения конкурентоспособности предприятий края [1].

Кластерной интеграции также способствует реализация ряда крупных инвестиционных проектов в транспортной сфере. Например, РАО «РЖД» в рамках проекта «Создание комплексных инфраструктурных магистралей „Восток–Запад“ и „Север–Юг“» реализует государственную стратегическую политику Российской Федерации по развитию транспортно-транзитного потенциала международных транспортных коридоров. Кооперации в рамках формирующихся кластеров будет способствовать реализация комплексных проектов по интегрированию российских и глобальных мультимодальных операторов, развитию передовых терминально-логистических технологий и информационных систем, что позволит в целом включить регионы Дальнего Востока России в мировую транспортную систему и подключить транспортные коммуникации страны к системе международных транспортных маршрутов в Северо-Восточной Азии. По оценке РАО «РЖД» это обеспечит увеличение грузопотока в направлении портов Приморского края к 2020 году до 105,0 млн т. (увеличение на 23,0 млн т. к показателям 2012 г.) [5].

Опорными элементами кластерной сети, формирующейся на маршруте Транссибирского транспортного коридора могут рассматриваться транспортно-логи-

стические центры (ТАЦ) планируемые к созданию РАО «РЖД» на территории Приморского края на станциях Гродеково, Артем-Приморский 1, Находка, Уссурийск. Важным инфраструктурным элементом, способствующим формированию транспортно-логистического кластера на трансграничье Российской Федерации, КНР и КНДР является участок железной дороги от станции Хасан (РФ) до порта Раджин (КНДР) с перспективой продления железнодорожного коридора до Сеула и портов восточного побережья Республики Корея (Восточный Транско-рейский транспортный коридор). Проект реализуется РАО «РЖД» совместно с консорциумом компаний Республики Корея, а перспективный объем перевалки грузов на данном направлении оценивается в 4 млн т. в год [5]. Данный проект может рассматриваться и как продолжение Транссибирского транспортного коридора, и как часть транспортного коридора «Туманган» с выходом потоков груза через Цзилинь и Чанчунь (КНР) от железнодорожных станций южной ветки Транссиба на районы Внутренней Монголии (КНР), или в северную часть КНР на Харбин, или в южную часть провинции Ляонин (КНР) на порт Далянь [3].

Развитие международных перевозок по данному маршруту будет способствовать формированию крупнейшего в регионе Северо-Восточной Азии транспортно-логистического кластера, включающего объекты портовой инфраструктуры, транспортно-логистические центры и производственные зоны на территории Российской Федерации, КНР, Республики Корея, КНДР, Японии и Монголии. Опорными объектами перспективного кластера могут стать порты Пусан, и Донгхэ (Республика Корея), Сакаиминато (Япония), Зарубино, Посьет и Владивосток, а также железнодорожные станции Хунчунь (КНР) и Краскино (Махалино) на юге Приморья. Развитие проекта транспортного коридора «Туманган» позволит в равной степени эффективно использовать транспортную инфраструктуру коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» и перспективного коридора «Приморье-3», а также планируемые к строительству РАО «РЖД» транспортно-

логистические центры на юге Приморского края.

Другим направлением трансграничной кластерной интеграции может рассматриваться транспортный коридор «Суйфыньхэ», который интегрирует в единую транспортно-логистическую сеть порты юга Приморского края и железнодорожный маршрут от станции Находка-Восточная через пограничную станцию Гродеково в Суйфыньхэ и Харбин (КНР) с выходом на Транссибирскую магистраль в районе Читы. Данный коридор обеспечивает выход промышленных и сельскохозяйственных товаров, производимых в провинциях Хэйлунцзян и Цзилинь (КНР) через порты Приморья к морским транспортным маршрутам в направлении портов юга КНР, Японии, Республики Корея. Опорными элементами формирующегося трансграничного кластера с российской стороны могут рассматриваться объекты транспортно-логистических центров на станциях Гродеково, Артем-Приморский 1, Находка, Уссурийск, а также производственные и сервисные объекты на площадках формирующихся территорий опережающего развития и территории свободного порта Владивосток.

Внешние географические контуры перспективного трансграничного транспортно-логистического кластера в данной части Северо-Восточной Азии могут охватывать Пусан (Республика Корея), Харбин (КНР), Владивосток (РФ) и Сакаиминато (Япония). Внутренние контуры кластера могут включать опорные объекты в границах так называемой «Зоны 1», территории международного развития вокруг реки Туманной (р. Туманган) в рамках проекта Расширенная Туманганская Инициатива (РТИ), участие в котором принимает Российская Федерация. В соответствии с предложениями Консультативной Комиссии РТИ, включающей представителей Российской Федерации, КНР, Республики Корея, Монголии в границу данной территории развития включаются порты и железнодорожные узлы юга Приморского края, порт Раджин (КНДР), железнодорожные станции Суйфыньхэ и Хунчунь (КНР).



Кластерной интеграции в границах рассматриваемого региона Северо-Восточной Азии способствует рост контейнерных перевозок и иных грузов из северо-восточных провинций Китая в направлении портов Юго-Восточной Азии, Канады и США. Правительство Российской Федерации планирует увеличить контейнерный грузопоток через Транссиб путем создания трансконтинентального коридора «Корея—Россия—Европа». Предварительные расчеты показывают, что перевозки грузов по нему будут более выгодными по сравнению с морскими перевозками через российские или европейские порты как по срокам доставки грузов, так и по стоимости транспортировки. Другим видом грузов на этом направлении является сельхозпродукция, преимущественно зерновые культуры, направляемые на экспорт, кроме того провинции Северного Китая занимают первое место в стране по объему добычи угля. Правительство КНР приняло решение об увеличении экспорта угля до 30 млн тонн в год. Этот грузопоток может быть направлен через порты Приморского края в Японию, Республику Корею и Тайвань, которые последние 6 лет являются крупнейшими покупателями китайского угля [10].

Для определения возможностей транспортно-логистической системы юга Дальнего Востока России для обслуживания растущего транзита международных транспортных потоков учитывались результаты исследования объема перевозок на традиционных и перспективных маршрутах, а также прогноз контейнерных грузоперевозок по международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2» до 2025 года [4]. На основе эконометрического вариантного моделирования с учетом прогноза изменения валового внутреннего продукта регионов Северо-Восточной Азии была рассчитана емкость перевозок на Транс-Тихоокеанском направлении, берущего начало в портах тихоокеанского побережья Китая и ведущего к портам западного побережья США и Канады, а также через Панамский канал в порты Мексиканского залива США. В расчете учитывались региональный и внутренний трафик, генерируемый

провинциями Северо-Востока Китая. Это позволяет определить оптимальные параметры функционирования транспортно-логистической системы Российской Федерации для обеспечения качественного и эффективного обслуживания международных интермодальных и мультимодальных перевозок в этом регионе, и выявить предпосылки для формирования устойчивых трансграничных транспортно-логистических кластеров в регионе Северо-Восточной Азии.

Опорными объектами трансграничных кластеров в регионе Северо-Восточной Азии могут рассматриваться и порты КНР. При этом следует учитывать, что промышленный потенциал, генерирующий экспортный груз, размещаемый в контейнеры, в данном регионе Китая расположен неравномерно. Потенциальная зона генерации контейнерного потока для международных транспортных коридоров в Приморье — это северо-восточные провинции Китая: Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин, которые не являются абсолютными лидерами промышленного производства КНР. В качестве предварительного ориентира при проведении моделирования емкости грузопотока на данном направлении, учитывалось, что доля Северо-Востока Китая во внешнеторговом обороте КНР по итогам 2012 года составила 4,3% [7]. Необходимо принимать во внимание, что в данном регионе размещено производство, продукция которого имеет сравнительно меньший потенциал контейнеризации, что уменьшает относительную долю Северо-Востока Китая в генерации контейнерного потока на Транс-Тихоокеанском направлении в направлении портов Принс-Руперт, Такома и Сиэтл на западном побережье Канады и США [4].

Российский порт Зарубино в бухте Троицы может рассматриваться важным опорным объектом формирующегося трансграничного транспортно-логистического комплекса на стыке границ Российской Федерации, КНР и КНДР. В 2010 году секретариатом Расширенной Туманганской Инициативы проведена прогнозная оценка транзитного потенциала морского порта Зарубино на основе сбора и обоб-

шения мнения экспертов, которые являются представителями стран, генерирующих или поглощающих потенциальный трафик контейнеров, а также экспертов из России. Обработанные секретариатом РТИ мнения экспертов были сведены к двум прогнозным показателям. Предполагается, что прогнозный контейнерный трафик к 2020 году составит порядка 2,5 млн. TEU¹⁾, прогнозный контейнерный трафик к 2030 году увеличится до 6,5–7,0 млн. TEU, с общим разбросом прогнозных показателей от 1,5 до 10,0 млн. TEU [9].

С учетом обозначенных выше географических границ потенциальной грузовой базы, формируемой в рамках внешней периферии перспективного трансграничного кластера, представленные прогнозные данные можно относить не только к порту Зарубино, но в целом к международным транспортным коридорам на территории юга Дальнего Востока России. Следует учитывать, что конкурентами за потенциальную грузовую базу автономного района Внутренняя Монголия (Китай) и собственно Монголии, помимо портов Приморья, являются более выгодные с точки зрения логистики шесть портов провинций Ляонин и Хэбэй. Суммарный контейнерооборот этих портов по итогам 2012 года составил 27,6 млн. TEU. Смещение акцентов в размещении производственного потенциала Китая в период 2000–2013 гг., а также развитие портов Бохайской зоны (КНР) привело к постепенному росту контейнерного трафика (все направления) портов береговой линии провинции Ляонин с 3 % до примерно 8 % в общем трафике. Несмотря на отмеченный рост, доля порта Далянь в Транс-Тихоокеанском направлении на середину 2015 года составила всего 1,45 % в общем трафике контейнеров на порты северо-западного побережья США. С учетом порта Циньхуандао, расположенного вблизи границы провинции Ляонин, промышленность провинции имеет по факту пять доступных морских портов, суммарный контейнерооборот которых по итогам 2012 года составил 15 339,6 тыс. TEU.

¹⁾ Двадцатифутовый эквивалент, условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.

Можно сделать вывод, что потенциальные отправители контейнеров в направлении портов Северной Америки из провинции Ляонин и значительной части провинции Цзилинь могут воспользоваться приемлемой схемой логистики на основе внутренней системы железных и автомобильных дорог (до 500–700 км) на юг, до портов Корейского и Ляодунского заливов [4].

Исследование позволяет сделать вывод, что использование интермодальных и мультимодальных перевозок на основе маршрутов международных транспортных коридоров Приморья интересны, прежде всего, потенциальным грузоотправителям провинции Хэйлунцзян и, частично, северных районов провинции Цзилинь. Вместе с тем, доля провинции Хэйлунцзян в валовом внутреннем продукте Китая на 2012 год составила 2,6 %, при этом структура используемого сырья и производимой продукции формирует преимущественно грузовую базу, не размещаемую в контейнеры. Оценивая перспективы грузовой базы провинции, следует отметить обстоятельство, что доля валового регионального продукта провинции Хэйлунцзян в валовом внутреннем продукте Китая демонстрирует постепенную тенденцию к снижению с 3,17 % в 2000 году, до 2,64 % в 2012 г. Перспективы грузопотока через транспортные коридоры Приморья определяются не только отмеченными выше особенностями на «китайской» стороне Транс-Тихоокеанского направления. Свое влияние оказывает и специфика североамериканского рынка, поглощающего генерируемый в Китае грузовой поток.

Анализ на основе представленных выше данных свидетельствует, что потенциал международных транспортных маршрутов являющихся инфраструктурной основой трансграничного транспортно-логистического кластера в данном регионе Северо-Восточной Азии, составляет порядка 240–260 тыс. TEU в прогнозный период 2020–2022 гг. против показателя в 2,5 млн TEU, основанного на мнении экспертов. Потенциал международных транспортных коридоров «Приморье-1», «Приморье2» способен заинтересовать примерно 85 % потенциальных отправителей провинции



Хэйлунцзян, 45 % отправителей провинции Цзилинь для направлений Транс-Пасифик и Интра-Азия. Для получения общего прогнозного значения грузовой базы двух провинций Северо-Востока Китая — Хэйлунцзян и Цзилинь для направлений Транс-Пасифик, Интра-Азия, и для внутренних направлений в пределах КНР можно исключить из эконометрической модели параметры предельных значений охвата грузовой базы этих провинций. В данном варианте можно получить прогнозные данные объема грузопотока порядка 480–515 тыс. TEU в прогнозный период 2020–2022 гг. [4].

Таким образом, результаты прогнозирования позволяют сделать вывод о перспективах роста контейнерного грузопотока из двух провинций Северо-Востока Китая — Хэйлунцзян и Цзилинь по международным транспортным маршрутам

Транс-Пасифик и Интра-Азия. Учитывая заинтересованность грузоотправителей, транспортный поток может быть направлен в направлении портов юга Приморского края, что обуславливает необходимость реализации комплексных проектов по созданию транспортно-логистических центров на сопредельных территориях, что является фактором способствующим кластерной интеграции в приграничных регионах Северо-Восточной Азии. Другим важным фактором для формирования транспортно-логистического трансграничного кластера развитие производственных и сервисных объектов на площадках формирующихся территорий опережающего развития в городском округе Большой Камень, Надеждинском, Михайловском и Спасском районах Приморья и на территории свободного порта Владивосток.

Литература

1. *Андреев В. А.* Трансграничная кластерная интеграция как фактор повышения конкурентоспособности Приморского края // Проблемы теории и практики управления. 2015. № 5.
2. Возможности развития международного транспортного пространства Северо-Востока Азии с участием Приморского края. <http://www.business-dialogy.ru/wp-content/uploads/2013/02/> (дата обращения 30.01.2016)
3. Концепция транспортных коридоров Северо-Восточной Азии. The Economic Research Institute for Northeast Asia. <http://www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/bl1-r.pdf> (дата обращения 30.01.2016)
4. *Остропольцев С. Ю.* МТК Приморья: каков реальный потенциал? // Морские порты. 2015. № 8 (139).
5. Развитие российских участков международных транспортных коридоров: интеграция в глобальную транспортную систему и обеспечение конкурентоспособных евроазиатских перевозок. http://www.unescap.org/sites/default/files/Russian%20Federation_1.pdf (дата обращения 30.01.2016)
6. *Романов Т. М.* Евразийские трансконтинентальные экономические оси и их «восточные плацдармы» // Гуманитарный вектор. 2014. № 2(38).
7. Северо-Восток Китая в 2012: политика, экономика и социально-демографическое развитие, ИИАЭ ДВО РАН, Информационно-аналитический бюллетень. № 30(228). <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/30.pdf> (дата обращения 30.01.2016)
8. *Фисенко А. И.* Роль морских портов Приморского края в развитии транзитной функции региона в условиях создания свободного порта Владивосток // Фундаментальные исследования. 2015. № 8.
9. *Холоша М. В., Гулидов Р. В.* Потенциал бухты Троицы в Приморском крае // Морские порты. 2011. № 5 (96).
10. *Цыденов А. С.* Развитие международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 1(44).

References

1. *Andreev V. A.* cross-border cluster integration as a factor of increasing the competitiveness of Primorsky Krai // *Problems of Theory and Management Practice*. 2015. № 5.
2. Opportunities for the development of international transport space North-East Asia with the participation of Primorsky Krai <http://www.business-dialogy.ru/wp-content/uploads/2013/02/> (accessed 30.01.2016)
3. The concept of transport corridors in North-East Asia. The Economic Research Institute for North-east Asia. <http://www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/bl1-r.pdf> (accessed 30.01.2016)
4. *Ostropol'tsev S. Y.* MTC Primorye: what is the real potential? // *Ports*. 2015. № 8 (139).
5. The development of Russian sections of international transport corridors: the integration into the global transport system and ensure a competitive Euro-Asian transport. http://www.unescap.org/sites/default/files/Russian%20Federation_1.pdf (accessed 30.01.2016)
6. *Novels T. M.* Transcontinental Eurasian economic axis and their «Eastern bridgeheads» // *Humanitarian vector*. 2014. № 2(38).
7. Northeast China in 2012: politics, economy and socio-demographic development, IIAE Feb RAS, Information and analytical Bulletin. № 30(228) <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/30.pdf> (accessed 30.01.2016)
8. *Fisenko A. I.* The Role of sea ports of Primorsky Krai in the development of transit function of the region in terms of creating a free port of Vladivostok // *Fundamental research*. 2015. № 8.
9. *Kholosha M. V., Gulidov R. V.* the Potential of Trinity Bay in Primorsky region // *Sea ports*. 2011. № 5 (96).
10. *Tsydenov A. S.* the Development of international transport corridors on the territory of the Russian Federation // *Transport of the Russian Federation*. 2013. № 1(44).



Буяров Д. В.

Современный Китай в условиях трансформации

В центре внимания настоящей монографии — процесс развития современного Китая в условиях трансформации. Наиболее подробно авторы монографии постарались остановиться на тех явлениях и процессах, которые имеют место в КНР в последние 2–3 года, в рамках начального периода руководства нового Председателя КНР — Си Цзиньпина.

Данная монография адресована студентам, магистрантам, аспирантам, преподавателям, специалистам, а также всем читателям, интересующимся Китаем. Материалы, представленные в данной монографии, могут быть использованы историками, в первую очередь специалистами в области китаеведения, специалистами в области международных отношений, а также политологами, социологами и психологами.



Буяров Д. В., Кузнецов Д. В.

Современный Китай: Страницы истории

В центре внимания исследования находятся вопросы, связанные с ключевыми направлениями внутри- и внешнеполитического развития Китая в XX - начале XXI вв. в исторической ретроспективе. Авторы постарались акцентировать внимание на наиболее значимых событиях и процессах, обусловивших непростое и вместе с тем динамичное развитие Китая в период новейшей истории.