

УДК: 332.1[(470.1/.2)(510)(045)]

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.128

Арктические рубежи: Ледяной шёлковый путь и его роль в продвижении Китая в Арктику *

© УШАКОВА Елена Геннадьевна, докторант

E-mail: elenaushakova0703@stu.xmu.edu.cn

Сямэньский университет, Исследовательский институт изучения Юго-Восточной Азии, Школа международных отношений, Сямэнь, Китай

Аннотация. В условиях недавнего мирового изменения климата Арктическая зона вызвала волну интереса в странах, активно участвующих в её освоении. Постоянное потепление, дегляциация и повышение уровня моря делают коммерческие транспортные пути через Северный Ледовитый океан возможным экономическим решением для крупных стран-экспортёров. Из-за важности северного прохода для Китая Пекин провозгласил страну «государством ближнего круга», чтобы получить преимущества от развития Северного морского пути (СМП), который может обеспечить прямой доступ к арктической зоне и её природным ресурсам. Учитывая это, Китай недавно опубликовал свою «Белую книгу об арктической политике», в которой объявляет «Ледяной шёлковый путь» официальной арктической стратегией Китая. В этой статье подчёркиваются основные намерения и интересы Китая в его арктической стратегии. Одно из намерений Китая — расширение Северного морского пути, что до сих пор вызывает опасения у специалистов с позиции того, может ли это быть применимой частью арктической стратегии Китая. В настоящей статье утверждается, что, согласно инициативе «Ледяной шёлковый путь», Россия должна сыграть ведущую роль в продвижении Китая в арктическую зону через СМП. Кроме того, исследуется влияние «Ледяного шёлкового пути» на российско-китайские отношения. И Китай, и Россия, судя по всему, отдают предпочтение этой стратегии, направленной на улучшение экономической ситуации и улучшения инфраструктуры в менее развитых регионах обеих стран. Хотя экономическое развитие арктических прибрежных городов является одним из приоритетов Российской Федерации, необходимо с осторожностью относиться к вовлечению Китая в развитие региона, поскольку это повлияет на его правовое положение в арктическом регионе. Кроме того, важно, чтобы правительства обеих стран пришли к консенсусу относительно законодательной основы использования СМП и серьёзно оценили преимущества и недостатки, возникающие в результате их партнёрства.

Ключевые слова: Арктика, Китай, Ледяной шёлковый путь, Арктическая стратегия Китая, российско-китайские отношения, Северный морской путь.

Arctic Frontier: Ice Silk Road and Its Role in China's Advance to the Arctic

© Elena G. USHAKOVA, PhD student

E-mail: elenaushakova0703@stu.xmu.edu.cn

Xiamen University, School of International Relations, South-East Asian Studies, Xiamen, China

Abstract. In recent circumstances of world climate change, Arctic zone has become of great interest for those countries actively involved in its development. With the constant climate warming, deglaciation and increasing of sea-level, commercial transport ways through the Arctic Ocean become a possible economic solution for large exporting countries. Due to importance of north passage for China, Beijing proclaimed itself as a "near-circle State" to get advantages from the development of Northern Sea Route (NSR) that can

* Для цитирования:

Ушакова Е.Г. Арктические рубежи: Ледяной шёлковый путь и его роль в продвижении Китая в Арктику // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 128–143. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.128

For citation:

Ushakova E.G. Arctic frontier: Ice Silk Road and its role in China's advance to the Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2021, no. 43, pp. 128–143. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.128

provide direct access to the Arctic zone and its natural resources. Considering this, China has recently published its White Paper on Arctic Policy, where it announces "Ice Silk Road" to be the official Arctic strategy of China. This article underlines the major intentions and interests of China in its Arctic strategy. One of China's intentions is an enhancement of the Northern Sea Route, that still raises concerns from the specialists whether it can be applicable part of Arctic strategy of China. This article approves that according to Ice Silk Road's connotation Russia should play an indispensable role in China's advancement to the Arctic zone through NSR. Moreover, the author investigates the influence of "Ice Silk Road" on Sino-Russian relations. Both China and Russia appear to prioritize this strategy to ameliorate economic situation and infrastructure in less-developed regions of two countries. Though, economic development of Arctic coastal cities is one of the priorities of the Russian Federation, it remains to be attentive to the involvement of China in the development of the region, mainly out of fear that it will influence its legal position in the Arctic region. Meanwhile, it stays important that two governments come to a consensus concerning the legislative basis of NSR usage and have a deep assessment of advantages and disadvantages that come out as a result of their partnership.

Keywords: *Arctic, China, Ice Silk Road, Arctic strategy of China, Sino-Russian relations, Northern Sea Route.*

Введение

Новая стратегия, направленная главным образом на исследование и освоение северных морских проходов Китаем совместно с Россией, была анонсирована Си Цзиньпином 4 июля 2017 г. во время его визита в Москву и в дальнейшем получила название «Ледяной шёлковый путь» (“bingshangsichouzhilu”) ¹. Последующая публикация «Китайской арктической стратегии» в Белой книге Китая 26 января 2018 г. только укрепила позицию китайского правительства в отношении Арктики. Инициатива частично проистекает из известной китайской концепции «Один пояс — один путь» (Yi dai — Yi lu), которая подразумевает расширение китайского присутствия не только на пути древнего Шёлкового пути, но и во всём мире.

Официальная публикация собственной стратегии — исторически важный момент для Китая, который хотел заявить о своих интересах в освоении Арктики на глобальном уровне. Желая получить экономическую выгоду от сотрудничества со странами Северной Европы и Российской Федерацией в Арктической зоне, Китай стремится быть в авангарде экологической, социальной, технологической и региональной деятельности в регионе. Поэтому арктическая стратегия Китая представляет собой сложный комплекс аспектов возможного сотрудничества страны в различных арктических сферах. Примечательно, что открытое провозглашение своей арктической стратегии является ответом Китая на биполярную логику, где два мира существуют как антагонисты: «Арктические страны против неарктических стран» [1, Liu G., Yu T., с. 93].

Впервые опубликовав документ, отражающий его намерения, Китай вступает на новый путь сотрудничества с другими странами, особенно с Российской Федерацией, которая должна стать важным партнёром в коммерциализации арктических маршрутов и углублении знаний об Арктическом регионе.

¹ “Xi's Moscow visit witnesses stronger China-Russia ties”. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017xivisitgermany/2017-07/05/content_30001609.htm (дата обращения: 11.11.2019).

В течение длительного периода времени Арктический регион рассматривался отдельными странами как отдалённая территория, однако в настоящее время наблюдается постепенное увеличение геополитического и экономического интереса к этому региону с различных сторон земного шара. Китайская Народная Республика (далее — КНР) стала одной из таких заинтересованных сторон. Возрастающая роль КНР в Арктике продиктована множеством интересов, в том числе стратегических, экономических, экологических и научных. Такой огромный интерес к исследованию и освоению Арктики типичен для Китая, поскольку на протяжении своей более чем 5000-летней истории китайская нация всегда проявляла дружескую заинтересованность в вопросах, которые казались интересными как в экономическом, так и в стратегическом плане. Во время длительной торговой войны с Соединёнными Штатами Америки (США) геополитические интересы Китая стали приоритетными, в том числе и в результате его стремления играть значительную роль в балансе сил в этом регионе наряду с Россией и США. При этом Арктика станет ещё одним «местом вооружения» для Китая, демонстрирующего своё стратегическое значение для остального мира.

Что представляет собой инициатива «Ледяной шёлковый путь»²?

26 января 2018 г. Государственный совет Китая опубликовал один из важнейших геополитических актов, который получил название «Белая книга об арктической политике Китая» (на китайском языке: «baipishu»). Эта дата может означать важный момент в истории освоения Арктики Китаем. Страна объявила о строительстве «Ледяного шёлкового пути» почти за шесть месяцев до публикации этого важного документа во время встречи президента Китая Си Цзиньпина и премьер-министра России Дмитрия Медведева. Президент Си подчеркнул значимость разработки Северного морского пути, который является важным каналом инициативы «Ледяной шёлковый путь» (далее ЛШП)³. Эта стратегия стала одним из обширных ответвлений китайской инициативы «Один пояс — один путь» (далее — BRI), которая имеет важное экономическое значение для страны. На глобальном уровне ЛШП был предложен китайскими и российскими лидерами в интересах сотрудничества и развития в арктических регионах⁴. С позиции Китая это может быть реализовано только при сотрудничестве разных стран в вопросах содействия прохождению Северного морского пути через Северный Ледовитый океан⁵. В этом плане Северный морской путь становится одним из ключевых активов для реализации стратегии КНР по ЛШП. Этот коридор (он также называет-

² In White Paper this Initiative is called Polar Silk Road, while the author considers "Ice Silk Road" translation to be more accurate and appropriate for its Chinese appellation.

³ China, Russia agree to jointly build "Ice Silk Road". URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/04/c_136417241.htm (дата обращения: 15.04.2020).

⁴ Zhang Y. Ice Silk Road framework welcomed by countries, sets a new direction for Arctic cooperation. URL: [http://www.globaltimes.cn/content/1144928.shtml#:~:text=In%202013%2C%20China%20proposed%20the,and%20Road%20Initiative%20\(BRI\).&text=After%20a%20long%20period%20of,and%20development%20in%20the%20Arctic](http://www.globaltimes.cn/content/1144928.shtml#:~:text=In%202013%2C%20China%20proposed%20the,and%20Road%20Initiative%20(BRI).&text=After%20a%20long%20period%20of,and%20development%20in%20the%20Arctic) (дата обращения: 28.06.2020)

⁵ The State Council "Full Text: China's Arctic Policy". URL: http://english.scio.gov.cn/2018-01/26/content_50313403_5.htm (дата обращения: 20.02.2020).

ся Арктическим голубым коридором) будет связывать Китай с Северной Европой, Северной Америкой и Канадой [2, Ерохин В., Gao T., Zhang X., с. 4].

Первоначально эта концепция была предложена российской стороной на конференции «Арктика: территория диалога», но была проигнорирована Китаем [3, Tillman H., Yang J., Nielson E.T., с. 347]. Россия, осознавая свой обширный потенциал природных ресурсов, скрытых в Арктическом регионе, и растущее значение развития СМП как главной коммерческой артерии в будущем, была первой страной, которая инициировала обсуждение этой концепции в правительстве КНР. Россия продвигает свои судоходные маршруты вдоль СМП с 1980 г., однако без особого успеха ввиду климатических условий в Арктике, плохого состояния морских портов и, главным образом, из-за чрезвычайно высоких тарифов [4, Hong N.]. После того как Китай получил статус постоянного наблюдателя в Арктическом совете, интерес к китайско-российскому сотрудничеству на Крайнем Севере стал более очевидным. Летом 2013 г. коммерческое судно China Ocean Shipping Company (COSCO) совершило свой первый рейс из китайского порта Далянь в Роттердам по СМП. Путешествие заняло 33 дня — примерно 2/3 времени обычного рейса⁶. Этот рейс доказал возможность развития коммерческих рейсов по СМП.

Эту инициативу поддержали и арктические страны, особенно небольшие, как Исландия или Дания. Несмотря на то, что последние начали беспокоиться о растущем в последнее время присутствии Китая в Гренландии, они по-прежнему готовы обсудить будущие возможности, которые могут быть обеспечены более тесным сотрудничеством с Китаем в Арктике [3, Tillman H., Yang J., Nielson E.T., с. 350]; [5, Sorensen C.T.N., с. 8]. Хотя Арктический совет оставался более консервативным в вопросе решающего голосования неарктических стран, экономические выгоды и развитие в области экологических и технологических вопросов, которые может принести взаимодействие с Китаем, являются отражением выраженной готовности арктических стран к сотрудничеству.

С публикацией «Белой книги» Китай укрепил желание утвердить собственную позицию в отношении своего присутствия в Арктике. Страна заявила, что до сих пор не существует единого всеобъемлющего договора, который мог бы объединить вопросы Арктики в единое целое⁷. В это же время Китай выдвигает идею того, что географически он является «приарктическим государством», указывая на тот факт, что его территория расположена очень близко к Полярному кругу. Таким образом, в настоящее время инициатива ЛШП представляет собой нечто большее, чем просто взаимное экономическое сотрудничество Китая и арктических государств. Но чтобы углубиться в эту концепцию, необходимо начать с СМП как фундаментального актива в стремлении Китая сократить свой путь на Север.

⁶ Lily Kuo. "A Chinese cargo ship is sailing across the melting Arctic to Europe". URL: <https://qz.com/114206/a-chinese-cargo-ship-is-sailing-across-the-melting-arctic-to-europe/> (дата обращения: 29.05.2020).

⁷ The State Council "Full Text: China's Arctic Policy".

Преимущества Северного морского пути для Китая

- **Уменьшение протяжённости транспортных маршрутов и, как следствие, снижение транспортных издержек.** В настоящее время единственными используемыми морскими путями для Китая являются Малаккский пролив, Суэцкий канал и Индийский океан. Если судно перегружено, оно должно пройти через мыс Доброй Надежды и только после этого сможет добраться до западного мира. Такие поездки на большие расстояния приводят к увеличению затрат времени и транспортных расходов. Использование Северного морского пути существенно снизит транспортные расходы за счёт сокращения расстояния на 1/3 существующих маршрутов [6, Cui, Shi, Geng K., Zhang R., с. 30]. Согласно оценке авторов, транспортный маршрут из Шанхая в порты Северной Европы может быть сокращён минимум на 25% и максимум на 55%, что позволит ежегодно экономить от 53 до 127,4 млрд долларов. Кроме того, использование этого маршрута может сократить время транспортировки на 40% [7, Schøyen H., Bråthen S.].
- **Повышение безопасности проходящих судов.** Существующие религиозные и культурные споры в районах, где в настоящее время расположены транспортные маршруты, создают большую опасность для транспортных судов. Существует множество дестабилизирующих факторов, таких как пиратство, в регионе Средиземного моря в Индийского океана, террористические атаки и т. д. Учитывая, что грузовое судно должно пройти через определённое количество стран, где эти сложные вопросы ещё не урегулированы, КНР несёт большой экономический риск. В этом случае СМП обеспечивает более безопасные варианты, поскольку территории Северного Ледовитого океана имеют однородные культурные и религиозные аспекты и, таким образом, являются более безопасными для проходящих судов. Следовательно, «Ледяной шёлковый путь» в определённой степени снизит транспортный риск и повысит безопасность перевозок, способствуя тем самым развитию внешней торговли Китая со странами Запада.
- **Обеспечение лучшей сохранности импортируемых скоропортящихся продуктов в погодных условиях Арктики и, как следствие, снижение затрат на оборудование.** В то время как перевозка некоторых скоропортящихся грузов может быть затруднена в условиях южных вод, Северный морской путь обеспечит лучшую сохранность таких товаров, как рыба или мясо, перевозимых из северных стран в Китай. Недавно датский судовой оператор Maersk завершил несколько испытаний по отправке грузов по СМП в российский порт Санкт-Петербург с Дальнего Востока. В компании признали, что в условиях повышенного спроса на скоропортящиеся товары для перевозки в Китай и из него, альтернатива СМП может быть экономически целесообразной в обозримом будущем⁸. Хотя Maersk считает, что СМП не является реальной коммерческой альтернативой существующим маршрутам с востока на запад, по-

⁸ Shipping company Maersk to return to Arctic Northern Sea Route This Summer. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/shipping-company-maersk-return-arctic-northern-sea-route-summer> (дата обращения: 16.04.2020).

следние разработки в исследовании возможных преимуществ этого маршрута свидетельствуют, что всё больше и больше компаний могут быть заинтересованы в его использовании.

- СМП обладает высоким потенциалом для использования, но в настоящее время остаётся пригодным только в случае высоких цен на топливо. Ввиду низкой стоимости топлива Суэцкий канал и Индийский океан будут использоваться в обозримом будущем. Тем не менее, привлекательность СМП остаётся на повестке дня Китая. Одной из основных проблем, связанных с использованием этого маршрута, является высокая стоимость помощи сопровождающих судов и другие дополнительные сборы, такие как, например, поддержка ледового лоцмана. Тем не менее, привлекательной особенностью СМП являются нефиксированные траектории движения. С учётом погодных условий пути могут быть изменены в пользу грузовых судов.
- Ещё одним преимуществом является принадлежность этого маршрута к стране, имеющей тесные дружеские связи с КНР — России. Это означает, что Китай и Россия должны поддерживать дружеские связи на высшем уровне, поскольку разработка и использование этого маршрута принесут огромные выгоды для обеих стран в будущем.

Опасения Китая по поводу использования Северного морского пути

- **Опасения, касающиеся окружающей среды.** Северный Ледовитый океан — самый мелководный и самый суровый океан на планете. Его выход к Тихому океану через узкий Берингов пролив может создать проблемы для грузовых судов. Следовательно, для расширения торговых маршрутов через СМП следует специфицировать типы судов.
- Кроме того, стремительные изменения климата усугубили проблему дегляциации, сделав природную среду Арктики слишком хрупкой. Если процесс дегляциации продолжится с высокой скоростью, это нарушит экологический баланс, что в свою очередь повлияет на экономическую стабильность и развитие всего мира. По этой причине остаётся важным исследовать возможное негативное влияние коммерциализации СМП на существующую окружающую среду в Арктике.
- **Погодные условия.** Невозможно оставить без внимания температурный фактор Арктики и её обширный ледяной покров в течение почти 8 месяцев в году. По данным Датского метеорологического института, самая низкая температура в 1958 году составила -40°C в январе. В 2019 г. январская температура была существенно выше (-23°C)⁹, что подтверждает факт возможного использования СМП в ближайшем будущем. Тем не менее, погодные условия в Арктике остаются препятствием для технологических и экономических аспектов.
- **Геополитические вопросы и препятствия законодательного характера.** Для обеспечения беспрепятственного прохождения через Северный Ледовитый океан Китаю необходимо урегулировать законодательные аспекты с партнёрами. В настоящее время существующая сложная геополитическая система является одной из важных задач для Китая в продвиже-

⁹ Danish Meteorological Institute. URL: <http://ocean.dmi.dk/arctic/meant80n.uk.php> (дата обращения: 16.04.2020).

нии «Ледяного шёлкового пути». Хотя число стран, расположенных вдоль Северного Ледовитого океана, значительно меньше, чем их количество вдоль южных вод, и нет явных культурных и религиозных споров между странами, прилегающими к полярному кругу, нельзя игнорировать геополитическую напряжённость в условиях возросшего в последнее время внимания к Арктике. В последние годы крупные арктические страны, такие как Канада, Россия и США, уже заявили о своей политике в отношении непрерывной эксплуатации арктического региона, но с геополитической точки зрения они не пришли к возможному решению взаимной мирной эксплуатации и разведки Арктики. Кроме того, пока Китай предоставляет право на свободное использование арктических акваторий, используя даже военную помощь для поддержки своих потенциальных инфраструктурных объектов¹⁰, страны Полярного круга предпринимают шаги для защиты своих геополитических интересов. Так, например, президент Путин издал указ от 5 марта 2020 года «Основные принципы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года»¹¹. В этом постановлении перечисляются проблемы национальной безопасности в Арктике и предлагаются пути их решения. Одна из перечисленных проблем Российской Федерации — наращивание военного присутствия в Арктике некоторых иностранных государств и рост конфликтного потенциала в регионе. Принимая во внимание растущую геополитическую напряжённость в Арктическом регионе и тот факт, что СМП также включает исключительные экономические зоны, территориальные и внутренние воды, маловероятно, что свободное присутствие Китая там будет восприниматься с одобрением. В соответствии с национальными и международными законами Китаю по-прежнему нужно будет запрашивать разрешение на использование акватории арктического побережья для своих грузовых судов, поэтому мы не можем говорить о возможности китайских военных действий в обозримом будущем в этом регионе. Таким образом, использование СМП для внешней торговли ещё не гарантировано для китайских судов, что создаёт трудности и проблемы для инициативы «Ледяной шёлковый путь».

- **Проблемы для крупнотоннажных судов.** Проход, который необходим Китаю, пролегает через узкий Берингов пролив и другие арктические проливы вдоль побережья России. Он подходит только для судов с максимальной осадкой 12 метров, так как некоторые проливы, такие как пролив Санникова или район вблизи Медвежьих островов, не подходит судам с большей осадкой. Крупнотоннажные суда могут проходить через северные каналы, расположенные в более высоких широтах, но эти пути всё ещё не исследованы для коммерческого использования и требуют более тщательного изучения.
- **Бюрократические препятствия.** Даже учитывая потенциальные преимущества использования СМП, нельзя не учитывать тот факт, что никаких улучшений в бюрократической сфе-

¹⁰ Trenin D. Russia and China in the Arctic: Cooperation, Competition, and Consequences. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81407> (дата обращения: 02.11.2020).

¹¹ Executive Order of the President of the Russian Federation of March 5th 2020, No. 164 “Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035”, March 10, 2020. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: 02.11.2020).

ре при использовании этого маршрута не происходит. Время обработки для получения разрешения на навигацию по СМП относительно велико. Время ожидания ледокольной проводки также может варьироваться. С этой точки зрения СМП не может рассматриваться как маршрут с экономическим потенциалом для Китая. Хотя Китай начал строить свой собственный ледокольный флот, позиция России, которая рассматривает СМП как «исторически сложившийся национальный транспортный коридор», по которому все суда должны проходить под контролем России, по-прежнему создаёт для Китая бюрократические трудности.

Какие преимущества может получить Китай от инициативы «Ледяной шёлковый путь»?

Важность Арктического региона для КНР продиктована несколькими явными факторами. Во-первых, китайское правительство заинтересовано в поиске новых **источников нефти и природного газа**. Арктика обладает огромными запасами природных ресурсов: по оценкам, она владеет 1/4 мировых неоткрытых запасов природных ресурсов (наряду с металлами и драгоценными металлами), 1/4 мировых запасов природного газа и 10% скрытых запасов нефти [8, Gao T.]. По ряду оценок, Арктика может обеспечить до 60% постоянно растущих потребностей страны в топливе. Китайские компании задействованы практически во всех проектах арктического региона в разных странах. КНР заинтересована в покупке долей в добывающих компаниях, таких как проект Ямал, Nexen в Канаде, Elkem в Норвегии, проект Kvanefjeld в Дании и т. д. В данном случае наиболее амбициозным проектом, который мог бы выиграть от осуществления стратегии ЛШП, является комплексный проект «Ямал СПГ» под руководством российского независимого производителя природного газа НОВАТЭК (владеет 50,1%), французского конгломерата Total (20%), Китайской национальной нефтяной компании (CNPC — 20%) и Китайского Фонда шёлкового пути (9,9% акций)¹². Дальнейшая разработка ЛШП наряду с развитием СМП будет способствовать ускорению добычи природного газа и его отгрузке на рынок Китая и Восточной Азии.

Во-вторых, 90% всей мировой торговли идёт между Азией, Европой и Северной Америкой, следовательно, для Китая, который контролирует самую большую часть этой торговли, Северный Ледовитый океан в настоящее время имеет особо высокую значимость, поскольку стоимость доставки через него может быть намного ниже для китайских судов [9, Kalfaoglu R., с. 113]. По этой причине в контексте продолжающегося процесса развития Арктики Северный морской путь (СМП) может стать важным транспортным звеном, соединяющим Азию, Европу и Северную Америку. Этот факт имеет большое значение для КНР, поскольку наличие альтернативной связи с основными импортёрами китайских товаров и экспортёрами нефти и газа в настоящее время имеет решающее значение для быстрорастущих экономических потребностей Китая. В 2014 г. количество перевезённых грузов по СМП составило 3 982 т, в 2015 г. это количество увеличилось до 5 432 т, в 2016 г. — 7 266 тонн. В

¹² URL: <http://yamallng.ru/en/> (дата обращения: 02.11.2020).

2020 г. по прогнозам количество перевезённых грузов должно составить 31 000 т, а в 2030 г. — 51 100 т¹³. Сейчас, когда Китайское Южное море является предметом споров между КНР и её соседями в контексте суверенитета островов и региональной нестабильности Суэцкого канала, этот альтернативный маршрут судоходства имеет фундаментальное значение для Китая.



Рис. 1. Северный морской путь в сравнении с существующим маршрутом¹⁴.

Ещё один, третий, аспект, который связывает КНР с участием в Арктике, — это изменение климата — явление, которое в последнее время приобрело исключительное значение во внутренней политике Китая. Провозглашая себя государством «ближнего круга», КНР подчёркивает, что колебания климата в Арктике могут негативно повлиять на северо-восток Китая, тем самым обозначая, что страна стремится бороться с последствиями изменения климата вместе с другими игроками. Кроме того, Китай заявил о своей близости к Арктике, стремясь к тому, чтобы в ближайшем будущем избежать резких климатических колебаний. Согласно исследованиям [10, Mokhov I., Khon V., с. 94], изменение климата может повлиять на условия судоходства в арктических водах, что может привести к продлению периода навигации. Предполагается, что ко второй половине XXI в. Северный Ледовитый океан может освободиться ото льда¹⁵. Для КНР это шанс реализовать свою стратегию по созданию альтернативного маршрута для навалочных судов. В этих обстоятельствах экологический фактор включается в экономические интересы Китая, который стремится развивать СМП с помощью Российской Федерации (рис. 1). Экологические последствия проявляются не только в таянии льда и изменении условий морских маршрутов, которые приносят больше выгод, чем издержек, но, что более очевидно, изменение климата — ключевая идея для Китая оставаться активным членом арктического сообщества как «приарктической» страны¹⁶. При-

¹³ Zhang T., Chen X. Why did the "Ice Silk Road" is becoming popular? URL: http://www.china.com.cn/opinion/think/2017-12/23/content_50157099.htm (дата обращения: 24.04.2020).

¹⁴ What is the Northern Sea Route? The Economist, 24 September 2018. URL: <https://www.economist.com/the-economist-explains/2018/09/24/what-is-the-northern-sea-route> (дата обращения: 06.06.2020).

¹⁵ Ratnikov A. From the North. Will Russia Be Able to Use Advantages of the Northern Sea Route. URL: <https://lenta.ru/articles/2016/03/15/northsearoute/> (дата обращения: 14.05.2020).

¹⁶ Hallding K. "China's Arctic Ambitions – Actors, Drivers and Strategies? Stockholm Environment Institute." Sweden. 05 March 2013. URL: <http://www.arcticfutures.se/?tag=stockholmarctic-Seminar> (дата обращения: 14.06.2020).

сваивая себе этот статус, Китай распространяет идею того, что изменение климата влияет на его земли больше, чем можно представить.

Экологический фактор также играет огромную роль в дальнейшем развитии китайского туризма. Таким образом, Китай извлечёт выгоду от обширной дегляциации арктической зоны в своём стремлении развивать арктический туризм. Китайские туристы давно стали одним из важных источников прибыли для всего мира. Взаимодействие между китайскими игроками и северными и российскими сообществами уже происходит не только на основе экономического развития и торговых сделок, но и в туристической сфере, которая является мощным двигателем экономического развития. Экономический подъем в Азии и смещение власти с Запада на Восток [11, Smith P.] привели к тому, что все больше и больше китайских семей имеют ресурсы для путешествий по земному шару. Соответственно, китайский туризм играет все более важную роль в странах Северной Европы, особенно в Российской Федерации, где туризм из Восточной Азии (в основном, из Китая и Южной Кореи) в последнее время стал стимулом для развития рынка и инфраструктуры. Участие Китая в освоении Арктики не только привлечёт инвестиции в развитие туризма, но и внесёт вклад в экономическую диверсификацию северных стран и России — стран, которые сильно зависят от добычи природных ресурсов [12, Jørgensen M.T., Bertelsen R.G., с. 167].

Помимо экономических выгод, интерес Китая к освоению Арктики выходит далеко за рамки финансовой прибыли. Недавнее сотрудничество КНР со странами Северной Европы привлекло внимание всего мира к скрытым факторам интереса Китая к Арктике. Ожидается, что геополитическая повестка станет одним из них. Растущее противостояние США и Китая, сопровождающееся тенденцией соперничества между Россией и США, делает эти оценки стремления Китая занять более твёрдую позицию в арктическом балансе сил более реальными. Некоторые учёные высказывают мнение, что Китай нуждается в развитии СМП не только в силу его значительных экономических потребностей, но и из-за стремления укрепить своё стратегическое геополитическое положение и будущую военную роль в регионе¹⁷. Китай проявил интерес к геополитической активности в арктическом регионе только в середине 2000-х гг., хотя был участником Договора о Шпицбергене с 1925 г. Такой стремительный поворот в сторону Крайнего Севера можно объяснить недавним ростом статуса Китая на мировой арене, что позволяет КНР начать диктовать свои условия. Эскалация китайско-американского соперничества на фоне торговой войны и дальнейшее агрессивное отношение США к «китайскому вирусу» связывает КНР с её тесным сотрудничеством с Российской Федерацией, которая имеет самый длинный и самый стабильный морской путь в своих водах. Хотя геополитические устремления Китая стали одной из последних «опасностей» в отношениях между членами Арктического совета, особенно Россией, маловероятно, что в ближайшем обозримом будущем китайские национальные военно-морские силы окажутся в

¹⁷ T renin D. Russia and China in the Arctic: Cooperation, Competition, and Consequences. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81407> (дата обращения: 18.06.2020).

арктических водах. Стремление Китая участвовать в деятельности региона в основном продиктовано мирным экономическим желанием удовлетворить свои потребности и интересы.

Нельзя пренебречь стремлением Китая активизировать свои научные и технологические исследования арктического аспекта, однако в ближайшей перспективе это не может быть ключевым фактором для арктических амбиций Китая. Наиболее важной стратегией, которой Китай хочет придерживаться, является развитие собственного флота ледоколов, который превзойдёт российские ледоколы в своём технологическом оборудовании и технической мощи. Это скорее сфера сотрудничества Китая со странами Северной Европы, Канады и США, чем аспект китайско-российского сотрудничества [13, Кобзева М., с. 100]. Однако китайская компания COSCO уже проявила явный интерес к судоходному пути СМП. В 2019 г. планировалось совершить 14 рейсов по СМП с июля по октябрь¹⁸, и этот показатель будет увеличиваться из года в год. COSCO стремится быть основным партнёром в транспортировке СПГ по СМП, инвестируя в проекты строительства грузовых судов совместно с другими компаниями. В 2017 г. компания ратифицировала план по созданию совместного флота с Mitsui OSK, который будет доставлять грузы с Ямал СПГ [3, Tillman H., Yang J., Nielson E.T.]. Развитие собственного ледокольного флота и выдающегося грузового флота КНР свидетельствует о растущем интересе Китая и его уверенности в будущем судоходства по СМП, хотя в настоящее время большинство экспертов всё ещё сомневаются в экономической выгоде этого маршрута. Действительно, на сегодняшний день примерная стоимость российского ледокола составляет 4,5 млн рублей в сутки (около 7 000 долларов США). Поэтому китайцы делают ставку на развитие собственного флота, что позволяет снизить расходы на транспортировку при использовании Северного прохода.

Последнее, но не менее важное, стремление КНР — развитие своего северо-восточного региона путём активного участия в обновлении портов и строительстве транспортных коридоров, связанных с СМП. В этом случае Китай не только стремится получить прибыль от развития российских портов вдоль маршрута, но и обеспечить лучшие условия для собственных портов в северо-восточном регионе, так называемом «ржавом регионе» страны, который не считается хорошо развитым. Согласно оценкам, открытие перспективного коридора, ведущего к энергоресурсам Арктики, будет способствовать диверсификации схем энергоснабжения северо-восточного региона [14, Feng Y., с. 91]. Такие северные порты, как Далянь, Тяньцзинь, Циндао, а также транспортные пути Хуньчунь и Харбин, которые были тесно связаны с границей с Россией, получают естественный импульс для дальнейшего развития [15, Pan Z., Zheng L., с. 120]. Кроме того, в силу специфических условий СМП требования к ледоколам высоки. Вовлечение северо-восточных регионов Китая могло бы стимули-

¹⁸ Malte Humpert. "Chinese Shipping company COSCO to send a record number of ships through the Arctic", June 13 2019. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/chinese-shipping-company-cosco-send-record-number-ships-through-arctic> (дата обращения: 16.06.2020).

ровать развитие судостроения в этих областях, которые не славятся своей научно-технической базой.

Роль инициативы ЛШП в китайско-российском сотрудничестве

В 2016 г. китайско-российское сотрудничество в Арктическом регионе достигло исторического прорыва, когда обе стороны провели первые совместные научные исследования Арктики¹⁹. В 2018 г. российско-китайские совместные научные исследования были проведены повторно, что ознаменовало начало совместной оценки «Ледяного шёлкового пути»²⁰. По мере того, как китайская арктическая политика все чаще формируется в СМИ и научных тезисах, становится очевидным, что каждый субъект Китая (будь то автономный регион, провинция или большой одноуровневый город) может сыграть свою роль в её реализации. Северо-восточный регион является одним из наиболее заинтересованных регионов, особенно провинция Хэйлунцзян, которая выиграет от улучшения транспортной и грузовой инфраструктуры, поскольку расположена в приграничном регионе с Россией — страной, которая имеет автономные права на СМП. Поскольку местные органы власти являются активными участниками законодательной власти Китая, они уже планируют участие в освоении Арктики, помогая строить порты Мурманск и Архангельск²¹.

Несмотря на опасения РФ, экономические выгоды и поддержка китайской инициативы крайне необходимы. До украинского кризиса Россия заключала соглашения с крупными добывающими фирмами западных стран, такими как французская Total, американская ExxonMobil, с норвежскими нефтяными компаниями и т. д. Но после украинского кризиса и экономических санкций, введённых большинством западных стран, сотрудничество в рамках арктических проектов оказалось под угрозой [16, You Y., с. 78]. С тех пор российская направленность в сторону Востока и китайская инициатива BRI стали одним из ключевых звеньев китайско-российского сотрудничества. Участие Китая в проектах по добыче газа имеет важное значение для России, особенно во время продолжающейся напряжённости между Россией и западными странами, когда санкции не ослабляются, а продолжают ужесточаться²². С ростом интереса Китая к обеспечению безопасного торгового прохода через Северный Ледовитый океан и диверсификации энергоснабжения роль России в китайских экономических инициативах стала играть важную роль. В свете недавних обстоятельств, когда силы НАТО угрожают стабильности региона, а США занимают всё более и более явную позицию в отно-

¹⁹ Wang Zhonghui. Zhongshoucilianhekekaoyuanmanjieshuhuofengshuokeyaochengguo [The first Sino-Russian joint Arctic expedition was successfully conducted with fruitful results]. URL: <http://www.chinanews.com/gn/2016/10-12/8028900.shtml> (дата обращения: 24.05.2020).

²⁰ Yin Shijie. 2018nianZhongbeijilianhekekaoque duo xiangchengguo (The joint Sino-Russian Arctic expedition of 2018 achieved multiple results). URL: http://www.xinhuanet.com/politics/2018-10/30/c_1123637355.htm (дата обращения: 24.05.2020).

²¹ Silk Road Briefing. "China's Arctic Passage Ambitions Grow with Arkhangelsk Port Development". April 3, 2017. URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/03/29/china-artic-passage-ambitions-grow-with-arkhangelsk-port-development/> (дата обращения: 03.08.2020).

²² Gardner T., Zengerle P. U.S. senators move to tighten sanctions on delayed Russia-to-Germany gas pipeline. 04/06/2020. URL: <https://ru.reuters.com/article/africaTech/idAFL1N2DG22G> (дата обращения: 12.06.2020).

шении российского военного присутствия в Арктике, новая китайская инициатива ЛШП может быть очень полезна для обеспечения позиции России в этом регионе. Следовательно, сопротивление России необходимо пересмотреть и адаптировать к новым обстоятельствам.

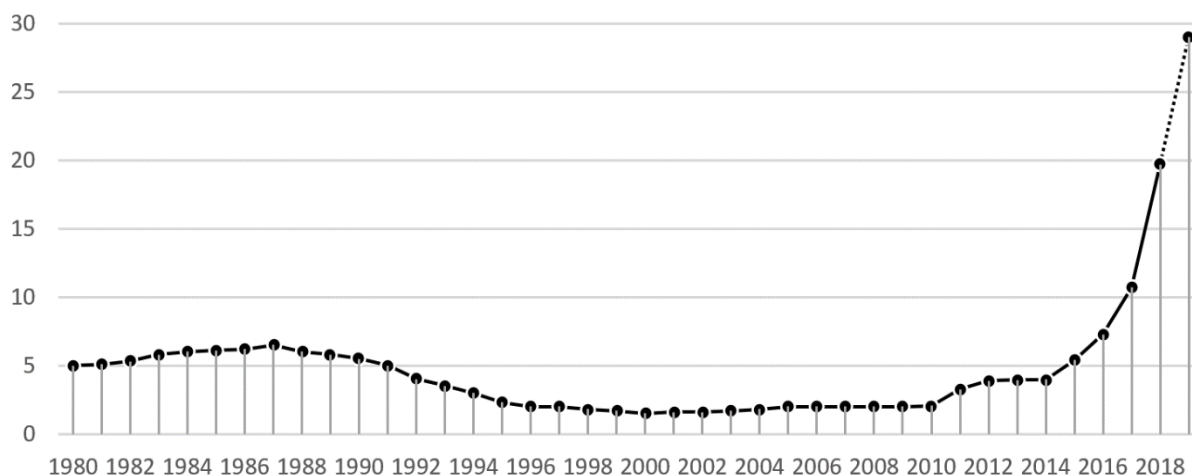


Рис. 2. Годовые грузопотоки по Северному морскому пути, млн т²³.

Излишне говорить, что экономический фактор китайской арктической стратегии будет играть наиболее значительную роль в китайско-российском сотрудничестве, поскольку Россия остро нуждается в поиске стабильного инвестора в своих исследованиях Арктики и развития инфраструктуры. Инициатива ЛШП будет сосредоточена в основном на развитии проекта «Ямал СПГ» и развитии инфраструктуры российских морских портов вдоль судоходной линии СМП. По предварительным оценкам, объём морских перевозок в регионе увеличится.

Торговля Китая со странами Европы увеличится от 10,95% до 20%. Открытие стабильного коридора СМП будет способствовать обеспечению энергетической безопасности за счёт диверсификации маршрутов поставок топлива [13, Кобзева М., с. 99]. Вот почему Китай выражает желание участвовать в строительстве портов, железных дорог и инфраструктуры. Ключевые береговые российские порты включают порты Сабетта, Игарка, Диксон, Тикси, Певек и Провидение. Эти активы СМП в основном не освоены ввиду слабого инвестирования. Инициатива ЛШП может стать одним из наиболее привлекательных источников финансирования и способствовать модернизации и обновлению арктических портов. Не только неосвоенные участки Арктики получают выгоду от китайско-российского сотрудничества в Арктической зоне. Приграничные регионы (Дальний Восток России и Северо-Восток Китая) обеих стран могут быть вовлечены, поскольку они являются связующими базами для проходящих судов. Следовательно, арктическая стратегия Китая повлияет на увеличение грузооборота и грузовых перевозок на границах и улучшит инфраструктурную ситуацию в двух регионах, которые по-прежнему развиваются медленными темпами. Существенный рост грузопотока наблюдается уже с 2010 г., когда стартовали крупные нефтегазовые проекты, достигнув своего максимального уровня в

²³ Shipping and the Northern Sea Route, KBNN: Business Cycle Barometer. 28 February 2019. URL: <https://www.kbnn.no/en/article/shipping-and-the-northern-searoute> (дата обращения: 03.08.2020).

2016 г. В настоящее время при активной реализации китайской стратегии можно ожидать увеличения объёмов грузопотока, проходящего через китайско-российские границы (рис. 2).

Тем не менее, возрастающая роль и интерес КНР к арктическому региону вызывает озабоченность и беспокойство российской стороны. Несмотря на взаимный экономический интерес, две страны, как представляется, не смогут достичь в будущем реального соглашения по другим вопросам, помимо проекта в Ямале. Политика России в отношении Арктического региона связана с вопросами государственного суверенитета, геополитического и военного присутствия в регионе. Хотя экономическое развитие арктических прибрежных городов является одним из приоритетов Российской Федерации, она по-прежнему не склонна к участию Китая в развитии региона, в основном из опасений, что это повлияет на региональный баланс сил и правовых институтов, обеспечивающих права и суверенитет арктических держав [17, Sorensen С.Т.N., Klimentko E.]. Таким образом, с этой позиции Китай больше воспринимается как конкурент Российской Федерации, чем как её союзник [18, Гутенев П., с. 150; 19, Гудев М., с. 174].

Заключение

Инициатива «Ледяной шёлковый путь» появилась в то время, когда казалось, что все международные диалоги имеют свои пределы. Китай продемонстрировал новый поворот в своей знаменитой инициативе «Один пояс — один путь» и обратил внимание на регион, который стал одним из самых стратегически и экономически интересных регионов мира — Арктику. В своём стремлении к получению ресурсов и выгод Китай может сотрудничать со своим старым союзником Россией на новых условиях. Это новое сотрудничество представляется успешным для обеих стран.

И Китай, и Россия, по-видимому, отдадут приоритет арктической стратегии Китая по улучшению экономической ситуации и инфраструктуры в менее развитых регионах обеих стран, но в то же время важным аспектом остаётся необходимость того, чтобы правительства двух стран пришли к консенсусу по нескольким вопросам использования СМП, особенно в отношении законодательной базы. Развивая свои береговые порты с помощью КНР, Россия получит множественные экономические выгоды от увеличения грузоперевозок судов в Китай. Китай, в свою очередь, усилит свой прямой доступ к нефтегазовым ресурсам российской Арктики и станет важным игроком в арктической зоне, где расширение сил НАТО становится все более очевидным. Сотрудничество с Российской Федерацией на СМП и совместная оценка инициативы «Ледяной шёлковый путь» могут улучшить диверсификацию энергопоставок и энергетическую безопасность Китая. Такими темпами в свете недавних обстоятельств и непрекращающейся торговой войны с США Китай становится не единственным экономическим партнёром Российской Федерации, а претендентом, заявляющим о себе на геополитической арене Крайнего Севера.

Россия теряет капитал из-за продолжающихся экономических санкций, введённых США и рядом стран ЕС, что привело к прекращению сотрудничества с крупными нефтяными компаниями, например, Exxon Mobil. В этих условиях для РФ необходима поддержка азиатских стран, имеющих свои интересы в российской Арктике. В свою очередь, это экономически и стратегически выгодно для КНР, которая должна сосредоточиться на улучшении отношений со своим партнёром для достижения арктических обширных запасов природных ресурсов и других выгод для китайской нации. Такой взаимный подход показывает, что Китай придерживается трёх столпов, упомянутых Ерохиным, Гао и Чжан (2018) в своих исследованиях: «уважение», «сотрудничество», «беспроектный» подход. Чтобы мирно приблизиться к природному благосостоянию Севера, Китай готов уважать территории, принадлежащие другим странам, налаживать тесное сотрудничество с РФ, развивая СМП и улучшая российские порты, а также адаптировать беспроектную концепцию, чтобы обе стороны могли достичь своих целей.

Стратегия ЛШП является составной частью экономических и дипломатических связей КНР со странами Крайнего Севера. В будущем он может стать основой международного диалога между Китаем и северными странами. Но если взглянуть глубже в природу этой концепции, можно увидеть более значительные усилия, направленные на то, чтобы сравняться с теми, кто давно провозгласил себя правителями мира и остался державами, разделяющими его. Арктическая гонка с участием Китая только началась и, несомненно, повлияет на баланс сил в будущем. В свою очередь, Россия должна прийти к решению, как не потерять одного из своих стратегических и экономических союзников и при этом укрепить свои легитимные позиции в Арктике.

References

1. Liu Guangdong, Yu Tao. Zhong E gongjian "Bingshang Sichou zhi Lu" de boyi fengxi — jiyu zhuguan boyi de shijiao [An Analysis of Game in Jointly Building the "Polar Silk Road" between China and Russia: From the Perspective of Subjective]. *Pacific Journal*, 2019, vol. 27, no. 5, pp. 92–100.
2. Erokhin V., Gao T., Zhang X. Arctic Blue Economic Corridor: China's Role in the Development of a New Connectivity Paradigm in the North. *Arctic Yearbook*, 2018, pp. 2–15.
3. Tillman H., Yang J., Nielson E.T. The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2019, vol. 4, no. 3, pp. 345–362.
4. Hong N. *China's Role in the Arctic: Observing and Being Observed*. New York, Routledge, 2020, 218 p.
5. Sorensen C.T.N. China is in the Arctic to Stay as a Great Power: How China's Increasingly Confident, Proactive and Sophisticated Arctic Diplomacy Plays into Kingdom of Denmark Tensions. *The Arctic Yearbook*, 2018, pp. 2–15.
6. Cui, Shi, Geng K., Zhang R. "Bingshang Sichou zhi Lu" de kaiqi dui zhongguo duimao de yinxiang ji duice [The Influence of the Opening of the "Ice Silk Road" on China's Foreign Trade and Its Countermeasures]. *Jinji Shi*, 2019, no. 7, pp. 30–31.
7. Schøyen H., Bråthen S. The Northern Sea Route versus the Suez Canal: Cases from Bulk Shipping. *Journal of Transport Geography*, 2011, no. 19 (4), pp. 977–983.
8. Gao T. Zhongge Beiji "Bingshang Sichou zhi Lu" Hezuo Baogao [China-Russia Arctic "Ice Silk Road" Cooperation Report]. *Beijing: Shishi chubanshe*, 2018.
9. Kalfaoglu R. Kitaisko-rossiyskoye sotrudnichestvo v Arktike: perspektivy razvitiya [Chinese-Russian Cooperation in the Arctic: Prospects of Development]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblast-*

- nogo universiteta (elektronnyy zhurnal)* [Bulletin of Moscow Region State University (e-journal)], 2018, no. 2, pp. 107–127.
10. Mokhov I.I., Khon V.Ch. Prodolzhitel'nost' navigatsionnogo perioda i ee izmeneniya dlya Severnogo morskogo puti: model'nye otsenki [The Duration of the Navigation Period and Changes for the Northern Sea Route: Model Estimates]. *Arktika: Ekologiya i Ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2015, no. 2 (18), pp. 88–95.
 11. Smith P. Somebody Else's Century: East and West in a Post-Western world. *Pantheon*, 2010, 256 p.
 12. Jørgensen M.T., Bertelsen R. G. Chinese Tourism in the Nordic Arctic – Opportunities beyond the Economic. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 2020, 20:2, pp. 166–177.
 13. Kobzeva M. China's Arctic Policy: Present and Future. *The Polar Journal*, 2019, 9:1, pp. 94–112.
 14. Feng Y. Beiji hangdao tonghang dui Dongbeiya de zhanlue yiyi [The Strategic Significance of the Opening of the Northern Sea Route to Northeast Asia]. *Zhuanti Yanjiu*, 2016, pp. 90–92
 15. Pan Z., Zheng L. Beiji Diqu de zhanlue jiazhi yu Zhongguo guojia liyi yanjiu [Studies on the Strategic Value of the Arctic and the Chinese National Interests]. *Jianghuai Forum*, 2013, pp. 118–123.
 16. You Y. Hezuo guannian shiyu xia zhonghe gongjian "Bingshang Sichou zhi Lu" dongli he tiaozhan [Motivation and Challenge of Sino-Russian Joint Construction of the "Polar Silk Road" from the Perspective of Cooperation Concept]. *Journal of Tongren University*, 2019, vol. 21, no. 4, pp. 74–83.
 17. Sorensen C.T.N., Klimenko E. Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic. Possibilities and Constraints. *SIPRI Policy Paper*, 2017, no. 46. 56 p.
 18. Gutenev M.I. Myagkie mekhanizmy realizatsii arkticheskoy strategii Kitaya ["Soft" Mechanisms for Realizing Arctic Strategy of China]. *Sravnitel'naya politika* [Comparative Politics], 2018, no. 4, pp. 147–154.
 19. Gudev P. Arkticheskie ambitsii Podnebesnoy [Arctic Ambitions of the Greater China]. *Rossiia v global'noy politike* [Russia in Global Politics], 2018, no. 5, pp. 174–184.

Статья принята 05.08.2020