

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

УДК: [327:656.6[(470.1/.2)(510)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89

Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы *

© КОБЗЕВА Мария Артуровна, кандидат политических наук, научный сотрудник

E-mail: m.kobzeva@spbu.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. В статье анализируется сотрудничество Китая и России в сфере арктического судоходства. Путём сравнения задач развития Северного морского пути и строительства китайского «Ледового шёлкового пути» автор выявляет факторы, способствующие и препятствующие сотрудничеству. Автор исследует специфику формата всестороннего партнёрства и стратегического взаимодействия России и Китая, позволяющую нивелировать противоречия национальных интересов двух стран. В рамках SWOT-анализа автор изучает текущее сотрудничество России и КНР в сфере судоходства, определяя сильные и слабые стороны, возможности и угрозы в ключевых сферах взаимодействия. Автор приходит к выводу, что существующие различия интересов и статуса двух стран дают России стратегическое преимущество в отношениях с КНР. Такое положение возможно поддерживать в рамках многостороннего партнёрства. При этом сфера безопасности судоходства представляется перспективной для сотрудничества с КНР (в случае сохранения существующего баланса сил). В заключение автор предлагает к обсуждению ряд направлений, сотрудничество в которых может повысить эффективность двустороннего взаимодействия в сфере судоходства.

Ключевые слова: Арктика, российско-китайские отношения, стратегическое партнёрство, арктическое судоходство, Северный морской путь, Ледовый шёлковый путь.

Cooperation between Russia and China in Arctic Shipping: Current State and Prospects

© Mariya A. KOBZEVA, Ph.D. in Political Sciences, Researcher

E-mail: m.kobzeva@spbu.ru

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

Abstract. The article analyzes the cooperation between China and Russia in the field of Arctic shipping. The author compares the tasks of the Northern Sea Route development and the Ice Silk Road construction. This allows identifying the factors that promote and hinder cooperation. The author examines the specifics of the Sino-Russian format of comprehensive partnership and strategic interaction that helps to mitigate contradictions between the national interests of the two states. The author examines the current cooperation between Russia and China in the field of Arctic shipping, identifying strengths, weaknesses, opportunities, and threats in key areas of interaction (SWOT analysis). The author concludes that differences between interests and status of the two states in the Arctic provides Russia a strategic advantage in its relations with the PRC. This balance may be maintained within the framework of a multilateral cooperation. At the same

* Для цитирования:

Кобзева М.А. Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 89–108. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89

For citation:

Kobzeva M.A. Cooperation between Russia and China in Arctic Shipping: Current State and Prospects. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2021, no. 43, pp. 89–108. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89

time, cooperation with China in the field of marine security is promising in case of keeping existing power balance. In conclusion, the author suggests areas for cooperation to increase the effectiveness of bilateral interaction in the field of Arctic shipping.

Keywords: *Arctic, Russian-Chinese relations, strategic partnership, Arctic shipping, Northern Sea Route, Ice Silk Road.*

Введение

Партнёрство России и Китая второй декады 2000-х гг. оказалось одним из наиболее плодотворных двусторонних форматов. Россия придаёт большое значение отношениям с КНР. В условиях обострившихся глобальных проблем для Москвы исключительно важен уверенный настрой Китая на поддержку добрососедства, выстраивание равноправных и уважительных отношений, развитие двусторонней торговли с учётом взаимодополняемости экономик. Обе страны придерживаются схожих взглядов на проблемы международных отношений, подчёркивают недопустимость экономических санкций, которые ставят под угрозу благополучие людей [1, с. 578; 2, Ершов В.Ф., с. 808].

Двустороннее партнёрство охватывает множество направлений, и одним из наиболее успешных примеров является сотрудничество в Арктике: добыча ресурсов и развитие судоходства. Арктика и новые морские торговые пути, в свою очередь, имеют стратегическое значение для международной торговли и безопасности [3, Конышев В.Н., Сергунин А.А., с. 43, 52]. В связи с этим в международном сообществе возрастает беспокойство по поводу дальнейшего сближения двух государств в сфере экономического и военного сотрудничества в регионе, вплоть до формирования альянса [4, Conley H.A., Melino M., с. 25–26]¹. Большинство экспертов считает, что подобный сценарий может быть реализован лишь частично, так как интересы России и Китая в регионе во многом противоречат друг другу [5, Bertelsen R G., Gallucci V., с. 244; 6, Østreng W. et al., с. 75]. Налицо и разница в мотивах двух акторов. Ключевой причиной, побудившей Россию активнее сотрудничать с КНР, стали санкции против Москвы, введённые в связи с украинским кризисом. КНР же начала свой путь в Арктику задолго до этого момента. Стремясь присоединиться к освоению ресурсов и новых морских маршрутов, Китай выстраивал отношения со всеми арктическими странами, не ориентируясь исключительно на РФ. Объявленная в 2013 г. глобальная инфраструктурная инициатива «Один пояс, один путь» постепенно стала концептуальным подспорьем для этой деятельности и в отношении судоходства оформилась в виде идеи строительства «Ледового шёлкового пути» [7, Lanteigne M., с. 3; 8, Sørensen C.T.N., Klimenko E., с. 37–39].

Российские и китайские эксперты, исследующие потенциал двустороннего сотрудничества в регионе, также указывают на неоднозначный характер взаимодействия. В целом, давая позитивную оценку совместному освоению Арктики и судоходства, эксперты непре-

¹ Federation of American scientists. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress. Report. Congressional Research Service. 27.11.2019. <https://fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf> (дата обращения: 08.12.2019).

менно подчёркивают необходимость сохранения Москвой независимости от КНР [9, Конышев В.Н., Сергунин А.А., с. 6; 10, Вороненко А.Л, с. 301; 11, Морозов Ю.В., с. 30–32; 12, Александров О.Б., с. 35; 13, Liu Н., с. 117; 14, Доу Б., с. 70–71] ². Российские учёные предполагают, что интересы Китая в расширении прав неарктических государств могут поставить под угрозу политику Российской Федерации и, в частности, её суверенитет в Арктике [15, Храмчихин А.А., с. 94–96] ³. В свою очередь китайские эксперты обсуждают надёжность России как партнёра в Арктике, отмечая настороженность России к присутствию КНР на Крайнем Севере и в целом предпочтение сотрудничать с европейскими партнёрами [16, Цинь Д., Лукин А.Л., с. 162].

Поскольку эксперты в основном сосредоточены на изучении различия интересов двух государств в Арктике, за рамками исследований остаётся новый формат «всеобъемлющего партнёрства» и его роль в выстраивании двусторонних механизмов сотрудничества. Реальное положение дел в сфере развития судоходства в российской Арктике часто остаётся вспомогательным аргументом, нежели предметом детального исследования. В связи с этим цель данной работы — оценить уровень и перспективы сотрудничества России и КНР в области арктического судоходства. Задачи исследования:

- Определить, какие национальные интересы поддерживают возможность сотрудничества между двумя странами в развитии арктического судоходства;
- Изучить, какие возможности для развития двустороннего сотрудничества возникают благодаря формату всестороннего партнёрства и стратегического взаимодействия;
- Выявить сильные и слабые стороны, возможности и угрозы для взаимодействия России и КНР по развитию судоходства в Арктике.

Материалы для исследования включают источники на английском, русском и китайском языках, в том числе официальные документы и заявления, опубликованные на официальных сайтах министерств иностранных дел, государственных советов, правительств, а также научные публикации. Ключевыми методами исследования являются сравнительный анализ для изучения интересов стран в Арктике и SWOT-анализ для оценки достижений и недостатков двустороннего сотрудничества в сфере судоходства.

² Чень С., Чжан Т. Ледовый шёлковый путь. 25.06.2018. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-06/25/content_53369435.htm (дата обращения: 12.12.2019); Лю Н., Чжунго Дэ Синь, Сычоу Чжи Лу, Хэ Бэйцзи [Новый Шелковый путь Китая и Арктика]. 25.05.2017. URL: <http://www.polaroceanportal.com/article/1537> (дата обращения: 15.10.2019).

³ Гудев П. Арктические амбиции Поднебесной. Россия в глобальной политике. 20.08.2018. URL: <https://globalaffairs.ru/number/Arkticheskie-ambitcii-Podnebesnoi-19751> (дата обращения: 15.08.2019).

Сравнение национальных интересов России и Китая в Арктике

Сегодня Россия и КНР озвучили масштабные планы по развитию судоходства в Арктике: российский, по освоению Северного морского пути (СМП), и китайский, по строительству Ледового шёлкового пути (ЛШП). Сравнение двух инициатив позволит уточнить, насколько совпадают их цели и возможно ли их гармоничное взаимодействие.

Российский проект неразрывно связан с задачей выживания и благополучия страны. Развитие СМП призвано укрепить экономику России и решить проблему управляемости регионов Сибири и Дальнего Востока, богатых природными ресурсами. СМП должен стать ключевой магистралью для новой логистики обширных территорий: повысить их взаимосвязанность, обеспечить возможность строительства предприятий, доставку продукции внутренним и международным потребителям. По этой причине ключевым критерием для любого проекта в российской Арктике является способность «загрузить» СМП, чтобы к 2024 г. достичь порога в 80 млн т грузов, перевозимых ежегодно ⁴.

Обозначенная цель оказывается связанной с проблемами региональной безопасности — как традиционными, так и нетрадиционными. Протяжённая береговая линия российской Арктики является естественной границей. Угрозы терроризма, нелегальной иммиграции, браконьерства, контрабанды и загрязнения окружающей среды требуют повышенного внимания к обеспечению безопасности территорий, развитию прилегающей инфраструктуры и сети поисково-спасательных станций. В дополнение к этому арктические судоходные маршруты огибают территории, исключительно важные для стратегической безопасности страны. Это накладывает особый отпечаток на сотрудничество России в сфере освоения арктического судоходства с любым государством, включая и КНР [5, Bertelsen R G., Gallucci V., 244–245]⁵. В частности, приоритетом для России является поддержание в регионе «зоны мира», в связи с чем Россия придерживается оборонительной стратегии и неодобрительно относится к чрезмерной милитаризации региона [17, Burilkov A., and Geise T., с. 1046–1047]⁶.

Наконец, на международной арене развитие СМП повышает ценность России как надёжного партнёра, способного реализовать долгосрочные проекты в условиях Крайнего Севера. В связи с этим можно согласиться с мнением эксперта Института мировой экономики и международных отношений РАН Воронова К. о том, что Арктика — это то самое поле,

⁴ Президент подписал Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». 07.05.2018. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 12.10.2020).

⁵ Морская доктрина Российской Федерации, утвержденная Президентом Российской Федерации № Пр-1210 от 26.07.2015. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrlZUVTJan77L.pdf> (дата обращения: 18.10.2020).

⁶ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. 18.09.2008. URL: <http://static.government.ru/media/files/A4qP6brLNJ175i40UOK46x4SsKRHGfUO.pdf> (дата обращения: 02.10.2019).

где Россия де-факто играет роль великой державы⁷. Сказанное объясняет, почему Москва прикладывает так много усилий для развития СМП, несмотря на высокую стоимость и трудность работы в арктических водах⁸.

Что касается китайской инициативы «Ледовый шелковый путь», она отражает, прежде всего, глобальные амбиции КНР [18, Sun Y., с. 15]. Сравнивая их с задачами, которые арктическое судоходство позволяет решить России, отметим, что КНР также заинтересована воспользоваться экономическими возможностями. Судоходство может стать новым источником энергоресурсов, которые не будут зависеть от «дилеммы Малаккского пролива» и пиратства в водах Сомали [19, Ли Чж, Ху М., с. 429, 437; 20, Lanteigne M., с. 143]. В дополнение арктическое судоходство придаст импульс развитию Северо-Востока Китая, порты которого будут принимать суда, совершающие арктические рейсы. Все эти возможности интересуют КНР в среднесрочной перспективе, поскольку прямо сейчас китайский флот технически не готов включиться в процесс освоения Арктики.

Также как для России, судоходство может повысить национальную безопасность КНР в рамках её соперничества с США и их союзниками [21, Чжан Ч., Хуан Д., с. 75–77]. Хотя ключевые интересы Китая связаны с Азиатско-Тихоокеанским регионом, а не Арктикой, проход судов через Берингов пролив, использование береговой линии и дальневосточных портов России для доставки товаров может помочь преодолеть ограничение Первой и Второй цепи островов [17, Burilkov A., Geise T., с. 1046–1047; 22, Cole D.B., с. 129]. В связи с этим естественным выбором для Пекина является сотрудничество с Россией и, насколько это возможно, поддержание конструктивных отношений с США. По этому поводу Китай занял следующую позицию: участвовать в спасательных и военных операциях, затрагивающих национальные интересы КНР, и предоставлять свой капитал, рынок, знания, технологии и опыт для «содействия миру и безопасности в Арктике»⁹.

Наконец, с политической точки зрения, идея ЛШП оформила взгляд КНР на сотрудничество в Арктике как на всеобъемлющее, на благо всех стран. Теперь и в Заполярье Китай заявил о себе как об «ответственной державе», способной предложить стратегию инклюзивного развития. Этот шаг согласуется с намерением Китая стать одним из ведущих государств мира, потеснив США. С этой целью Китай намерен влиять на существующие международные правила, установленные в рамках биполярного, а затем однополярного мира.

⁷ Воронов К. ЕС, Китай, Россия и Арктика: стратегические императивы. Российский совет по международным делам. 05.10.2018. URL: <https://russiancouncil.ru/blogs/arctic/es-kitay-rossiya-i-arktika-strategicheskie-imperativy/> (дата обращения: 09.10.2019).

⁸ Утверждён план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года. 30.12.2019. URL: <http://government.ru/docs/38714/> (дата обращения: 31.12.2019).

⁹ The State Council of the People's Republic of China. "Full Text: China's Arctic Policy," 26 January 2018. URL: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 13.10.2020); Шоуцзянь Фабу: Чжунхуа Жэньминь Гунхэго Гоцзя Аньцюань Фа [Разрешенный выпуск: Закон о национальной безопасности Китайской Народной Республики]. 01.07.2015. URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2015-07/01/c_1115787801.htm (дата обращения: 04.02.2018).

По этой причине морские перевозки стали магистральной идеей, вокруг которой строится арктическая политика Пекина. Не обладая территориями за полярным кругом, Китай не имеет и надежды влиять на правила добычи ресурсов. Однако текст Конвенции ООН по морскому праву, ключевого документа, регулирующего судоходство, позволяет Китаю обсуждать свои законные права в регионе и проблему свободы судоходства¹⁰. Стремясь упрочить позиции, КНР назвала себя «страной, близкой к Арктике» и, соответственно, имеющей право участвовать в решении проблем региона. Таким образом, ЛШП стал претензией Китая на новый статус в Арктике: без заявки на суверенитет, но с упором на законные права и, в частности, право считаться важным арктическим актором.

Чтобы не упустить упомянутые возможности, Китай активно подключился к участию в судоходстве. Благодаря усилиям Администрации по делам Арктики и Антарктики и COSCO, флагманской компании китайского полярного коммерческого судоходства, страна регулярно проводит исследовательские и коммерческие рейсы. К настоящему времени КНР уже располагает двумя дизель-электрическими ледоколами (модернизированное бывшее советское судно «Снежный дракон» и построенный в КНР «Снежный дракон 2»). Кроме того, ожидается строительство атомного ледокола. Тем не менее, эти суда составляют исследовательский флот. Коммерческое судоходство всё ещё находится в зачаточном состоянии из-за отсутствия собственных судов ледового класса и специализированных портов.

Сравнивая интересы России и КНР в сфере арктического судоходства, можно заметить, что инициативы развития СМП и строительства ЛШП перекликаются. Обе нацелены связать европейский и азиатский рынок и обе способны ускорить экономическое развитие регионов двух стран. Для Москвы Китай — один из самых перспективных партнёров наряду с Южной Кореей и Японией. Для Пекина сотрудничество с Россией по СМП является наиболее осуществимой альтернативой, поскольку российский фарватер развит лучше других арктических маршрутов¹¹. Однако оба проекта независимо служат интересам России и Китая и партнёры стремятся поддерживать самостоятельность во всём, начиная от диверсификации экономического сотрудничества и заканчивая подготовкой кадров и предпочтением национального языка для навигационных пособий¹².

Сфера безопасности, в свою очередь, в наибольшей степени аккумулирует противоречия интересов. Арктика является регионом, где Россия имеет стратегическое преимущество перед КНР. В связи с этим РФ не заинтересована в существенной вовлечённости Китая в сферу арктической безопасности. Возможное использование КНР технологий двойного назначения, например, в ходе гидроакустических исследований Северного Ледовитого оке-

¹⁰ Full Text: Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, 20 June 2017. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm (дата обращения: 28.05.2018).

¹¹ Заседание круглого стола форума «Один пояс, один путь». 27.04.2019. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/60393> (дата обращения: 20.01.2019).

¹² Cai M. COSCO. Arctic Circle. 2015. URL: <https://vimeo.com/144905938> (дата обращения: 07.12.2019).

ана, также является причиной настороженного отношения российской стороны¹³. Дополнительное бремя на развитие отношений накладывает и взаимодействие совсем в другой части мира: на границе двух стран и в Азиатско-Тихоокеанском регионе [17, Burilkov A., Geise T., 1046]¹⁴.

В то же время есть аргументы и в пользу сотрудничества. Во-первых, это общая заинтересованность в технологическом развитии. В связи с этим страны участвуют в инициативах, способных повысить связанность и информационную безопасность региона. К примеру, Россия и Китай намерены присоединиться к международному проекту по прокладке оптоволоконного кабеля по дну арктических морей. Двустороннее сотрудничество в области дистанционного зондирования между ГЛОНАСС и BeiDou также способно повысить безопасность и качество навигации в Арктике.

Во-вторых, к сближению в сфере безопасности подталкивает конфронтация с Соединенными Штатами¹⁵. Важно при этом то, что если Россия не заинтересована в усилении КНР как военной державы в Арктике, то для Китая максимизация российской военной мощи в регионе может оказаться выгодной. В случае конфликта с США, Китай сможет положиться на поставки продукции через территорию РФ, в том числе с использованием арктической инфраструктуры [23, Пань Чж., Лу Чж., с. 118, 122]¹⁶. Тем не менее, ввиду указанных существенных противоречий, сотрудничество с Китаем остаётся весьма ограниченным и в области военной безопасности в Арктике, и в поиске и спасании, и в морской безопасности, и в смежных областях.

Политическое измерение сотрудничества также не является однозначно благоприятным. С одной стороны, партнёрство в Арктике помогает укрепить позиции обоих государств в международной системе, которую Китай и Россия хотят видеть многополярной [24, Lagutina M., Leksyutina Y., с. 46–47]. В то же время существует ряд противоречий. Во-первых, полностью противоречит интересам РФ ключевая позиция Китая, связанная с идеей расширения прав неарктических государств в Арктике с ведущей ролью Китая как «ответственной державы». Во-вторых, для России развитие СМП является чувствительной темой внутренней политики, так как касается жизни и уклада людей, живущих в Заполярье. В связи с этим лю-

¹³ Koh S.L.C. China's strategic interest in the Arctic goes beyond economics. 12.05.2020. URL: <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/05/11/chinas-strategic-interest-in-the-arctic-goes-beyond-economics/> (дата обращения: 18.05.2020).

¹⁴ Дополнительное соглашение между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой о российско-китайской государственной границе на ее Восточной части. 14.10.2004. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901945334> (дата обращения: 13.11.2019).

¹⁵ The Guardian. Joint Russian and Chinese air patrol heightens tension in Korean peninsula. July 24, 2019. URL: <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/24/joint-russian-and-chinese-air-patrol-heightens-tension-in-korean-peninsula> (дата обращения: 07.11.2020).

¹⁶ Заседание дискуссионного клуба «Валдай». Владимир Путин выступил на итоговой пленарной сессии XVI заседания Международного дискуссионного клуба «Валдай». 03.10.2019. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/61719> (дата обращения: 17.12.2019).

бые политические решения руководства РФ имеют далеко идущие последствия, в том числе, если речь пойдёт о более тесном сотрудничестве с Пекином. Тогда как для Китая Арктика остается зоной малого риска.

Сотрудничество в формате партнёрства

Формат партнёрства предоставил благоприятные возможности для сотрудничества России и Китая в сфере арктического судоходства. Одна из причин — гибкость условий взаимодействия: партнёры не связаны жёсткими обязательствами, а значит, могут проводить прагматичную политику, не поступаясь ни интересами, ни принципами [25, Feng H., с. 9; 26, Korolev A., Portyakov V., с. 418]¹⁷. Именно такой подход позволил двум странам принять решение о сопряжении Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Инициативы «Один пояс, один путь» (невзирая на противоречия в интересах двух стран в Центральной Азии) [27, Alexeeva O., Lasserre F., с. 279–282; 28, Gabuev A., с. 62–63]. Этот масштабный процесс теперь включает и развитие арктических морских путей¹⁸.

Другой причиной эффективности формата является деятельная поддержка лидеров двух стран, обеспечившая стабильный фон для сотрудничества¹⁹. В этом отношении стоит выделить активную позицию российского руководства. Новая политика, связанная с выходом на рынки Азии и освоением территорий Сибири и Дальнего Востока, так называемый «поворот на Восток», сделала развитие СМП экономической доминантой на азиатском направлении [29, Песцов С.К., Волынчук А.Б., с. 85; 30, Севастьянов С.В., Кравчук А.А., с. 8–9]. Приграничные отношения КНР рассматриваются сегодня как часть новой логистики, и два ключевых проекта, транспортные коридоры Приморье-1 и -2, оказались связанными с развитием Северного морского пути²⁰.

Формат партнёрства способствовал подписанию ряда документов, которые включили Арктику как одно из направлений. В начале 2003 г. изучение Арктики было упомянуто в Соглашении о сотрудничестве в области исследования и использования Мирового океана, и этот документ заложил основу для дальнейших шагов²¹. Впоследствии сотрудничество в

¹⁷ Wen stresses importance of developing China-EU comprehensive strategic partnership. 07.05.2004. URL: http://en.people.cn/200405/07/eng20040507_142556.html (дата обращения: 05.09.2020).

¹⁸ Китай и Россия идут в ногу со временем. ТАСС. 04.06.2019. URL: <https://tass.ru/interviews/6504703> (дата обращения: 07.07.2019).

¹⁹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о развитии отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху. 05.06.2019. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5413> (дата обращения: 06.12.2019).

²⁰ Программа развития российско-китайского сотрудничества в торгово-экономической и инвестиционной сферах на Дальнем Востоке Российской Федерации на 2018–2024 годы. 21.11.2018. URL: <http://russian.mofcom.gov.cn/article/speechheader/201811/20181102808776.shtml> (дата обращения: 14.04.2019).

²¹ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в области исследования и использования Мирового океана. 27.05.2003. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/international_contracts/2_contract/-/storage-viewer/bilateral/PAGe-166/46213 (дата обращения: 16.05.2019).

Арктике вошло в ряд совместных заявлений от 2017, 2018 и 2019 гг., и два государства согласились поддерживать ведомства и компании, участвующие в развитии СМП и прилегающей инфраструктуры²². В Совместном заявлении 2019 г. было отмечено, что сотрудничество будет «основано на правах и с учётом интересов прибрежного государства»²³. Этот шаг можно назвать существенной уступкой со стороны КНР, в сравнении с её более ранними заявлениями о свободе судоходства²⁴.

Наконец, развитие двустороннего партнёрства способствовало укреплению существующих и созданию новых механизмов двустороннего сотрудничества, в том числе в Арктике [31, Sergunin A., Konyshov V., 79; 32, Kobzeva, M., с. 100–101]. Основными площадками стали встречи Правового департамента МИД РФ с Договорно-правовым департаментом МИД КНР, а также Российско-китайская комиссия по подготовке регулярных встреч глав правительств. В их рамках обсуждаются вопросы судоходства, морского права и урегулирования споров в Арктике. Дополнительный вклад вносит Межправительственная российско-китайская комиссия по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока и Байкальского региона Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики²⁵. Существенную поддержку оказывают инвестиционные структуры и корпорации, нацеленные продвигать реализацию инфраструктурных проектов в России, в том числе в Арктической зоне²⁶.

Особая сфера двустороннего сотрудничества возникает и благодаря взаимодействию местных администраций России и Китая, заинтересованных в развитии арктических морских перевозок. Архангельская область, Республика Коми, Мурманская область, Якутия, Приморский край развивают отношения с провинциями Хэйлунцзян и Цзилинь [33, Иванов С.А., 416–

²² Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия. 04.07.2017. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5218> (дата обращения: 16.01.2019).

²³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о развитии отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху. 05.06.2019. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5413> (дата обращения: 06.12.2019).

²⁴ The State Council of the People's Republic of China. "Full Text: China's Arctic Policy," 26 January 2018. URL: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 13.10.2020).

²⁵ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. Consultation between Director-Generals of the Departments of Treaty and Law of Ministries of Foreign Affairs of China and Russia Held in Moscow. 01.02.2016. URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjbxw/t1337836.shtml (дата обращения: 05.08.2018); Состоялось второе заседание Межправительственной российско-китайской комиссии по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока и Байкальского региона Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики. 22.08.2018. URL: <http://government.ru/news/33726/> (дата обращения: 06.09.2020).

²⁶ Российско-Китайский Инвестиционный Фонд Регионального Развития. URL: <http://ifrd.ru/ru/> (дата обращения: 03.10.2020); COSCO SHIPPING Attended the 6th Meeting of the China-Russia Investment Cooperation Committee. 29.11.2019. URL: <https://en.portnews.ru/news/287783/> (дата обращения: 15.08.2020); ВТБ и ВЭБ подписали соглашения с China Development Bank. 07.11.2016. URL: <http://www.finmarket.ru/currency/news/4406111> (дата обращения: 19.10.2020).

417]. Российская сторона ищет инвестиции в порты и сложные инфраструктурные проекты²⁷. В свою очередь, китайские партнёры из приграничных провинций преподносят сотрудничество с Россией как часть инициатив «Один пояс — один путь» и ЛШП, тем самым надеясь привлечь дополнительную государственную поддержку²⁸.

Оценка сотрудничества в сфере судоходства в российской Арктике

Политическая составляющая двустороннего сотрудничества несколько опережает истинный масштаб вовлечённости КНР. Стоит признать, что развитие арктического судоходства в основном происходит благодаря российским судам, доставляющими СПГ и иные грузы в Китай и обратно. Только малая часть, не более 1,2% от общего числа рейсов по СМП, совершается китайскими судами²⁹. Само же партнёрство пока сосредоточено на инфраструктурных проектах — то есть на подготовке к будущей активной навигации.

В целом можно выделить три условных региона, где сосредоточена большая часть обсуждаемых и текущих российско-китайских проектов: регион Белого и Баренцева морей, Карское море и Японское море. Первый и последний районы являются воротами российской Арктики в Европу и Азию, а центральный регион, где сосредоточены крупнейшие добывающие проекты, выполняет роль опорного пункта как для ЛШП, так и для СМП. Это распределение отражает неразрывную связь судоходной и добывающей отраслей.

Среди трёх регионов наиболее успешным является Карское море с крупнейшим инфраструктурным проектом, портом Сабетта. Порт объединяет грузопотоки двух проектов: Ямал-СПГ (доля Китая — 29,9%) и строящийся Арктик СПГ-2 (доля Китая — 20%)³⁰. Именно здесь российско-китайское сотрудничество в сфере судоходства является наиболее продук-

²⁷ Китай планирует задействовать порт Мурманск для транзита товаров. 14.08.2016. URL: <https://severpost.ru/read/44732/> (дата обращения: 06.11.2020); Власти Приморья предложили Китаю участвовать в строительстве порта для транзита грузов через СМП. 13.08.2018. URL: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/vlasti-primorya-predlozhili-kitayu-uchastvovat-v-stroitelstve-porta-dlya-tranzita-gruzov-cherez-smp> (дата обращения: 18.10.2020).

²⁸ Цзякуай Цзяньшэ Сань Цяо И Дао Ваньшань Коуань Цзичу Шэши Цуцзинь Zhongэ Дицью Цзинмао Хэцзо Дадао Гэн Гао Шуйпин Ванвэньтао Чуси. 2019 Нянь Ди У Цзе Гоцзи Бэйцзи Луньтань Цюаньти Хуэйи [Ускорение строительства трех мостов и одного острова, улучшение портовой инфраструктуры и продвижение китайско-российского регионального экономического и торгового сотрудничества на более высокий уровень. Пленарное заседание Пятого Международного арктического форума 2019]. 12.04.2019. URL: <http://www.hlj.gov.cn/szf/system/2019/04/12/010897732.shtml> (дата обращения: 17.09.2019); Хаэрбинь Ши Чжан Сунсибинь Хуэйцзянь Моэр Мань Сыкэ Дайбяо Туань [Встреча мэра Харбина Сон Сибиня с делегацией Мурманска]. 15.08.2017. URL: [http://js.hlj.gov.cn:82/js/detail?id=8add3897dc5d88fcd1e6d9c92f57e241&title=5ZOI5bCU5ruo5biC6ZW/5a6L5biM5p aM5Lya6KeB5pGp5bCU5pu85pav5YWL5Luj6KGo5Zui&to=aHR0cDovL3d3dy5obGouZ292LmNuL3p3ZmVlc3lzdGVtLzlw MTcvMDgvMTUvMDEwODQyNjM5LnNodG1s&sid=\\$sid](http://js.hlj.gov.cn:82/js/detail?id=8add3897dc5d88fcd1e6d9c92f57e241&title=5ZOI5bCU5ruo5biC6ZW/5a6L5biM5p aM5Lya6KeB5pGp5bCU5pu85pav5YWL5Luj6KGo5Zui&to=aHR0cDovL3d3dy5obGouZ292LmNuL3p3ZmVlc3lzdGVtLzlw MTcvMDgvMTUvMDEwODQyNjM5LnNodG1s&sid=$sid) (дата обращения: 20.12.2019).

²⁹ Разрешения на плавание судна в акватории Северного морского пути. Администрация Северного Морского пути. URL: http://www.nsra.ru/ru/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html (дата обращения: 18.06.2020); Грузооборот портов Дальнего Востока имеет большой потенциал роста. 03.04.2019. URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/21572> (дата обращения: 11.08.2020).

³⁰ Товарооборот через порт Сабетта в 2016 г. увеличился в 5 раз, до \$5,2 млрд. ТАСС. 09.01.2017. URL: <https://tass.ru/transport/3927061> (дата обращения: 10.04.2020).

тивными. В рамках упомянутых проектов ряд китайских компаний поставляет арктические танкеры для перевозки СПГ, суда для перевозки модулей и сами модули³¹. Значимым событием стало создание в 2019 г. совместной компании ООО «Морской арктический транспорт» (НОВАТЭК, Совкомфлот, China COSCO Shipping Corporation Limited и Silk Road Fund). Компания с российским контрольным пакетом акций будет производить ледокольные танкеры для круглогодичной перевозки углеводородов и грузов из Европы в Азию³².

Более проблематичным является регион Японского моря. Взаимное недоверие, накопившееся за долгую историю приграничного сотрудничества, препятствует взаимодействию, и многие проекты в регионе простаивают десятилетиями [34, Ли Цз., Чжань Л., Ма П., с. 37]. Однако современная активная политика Москвы по развитию Дальнего Востока помогла решить ряд проблем приграничного сотрудничества и привнесла новое, арктическое направление [35, Петраков В.В., Лукин А.Л., с. 89]³³. Два трансграничных международных транспортных коридора теперь являются частью новой логистической системы, связывающей европейскую и азиатскую Арктику (Приморье-1 из провинции Хэйлунцзян через порты Владивосток и Находка и Приморье-2 из провинции Цзилинь через порт Зарубино)³⁴. Успешным оказалось сотрудничество «Роснефти» и Китайской судостроительной корпорации по строительству верфи «Звезда», специализирующейся на строительстве газовозов ледового класса Arc7 и других судов и оборудования для добычи и транспортировки нефти³⁵.

Наименее успешным является сотрудничество в регионе Белого и Баренцева морей. Несколько лет подряд китайские компании посещают регион, ведут переговоры и подписывают соглашения, но реализация проектов (строительство железнодорожной магистрали Белкомур, глубоководного порта в районе острова Мудьюг, и пр.) не двигается с места. Даже

³¹ Китай начал постройку модулей для «Арктик СПГ-2». 13.12.2019. URL: <https://pro-arctic.ru/13/12/2019/news/38555> (дата обращения: 01.06.2020); Китай построил для «Ямал СПГ» первый в мире всесезонный арктический танкер. 06.12.2018. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2533034.html> (дата обращения: 14.06.2019); Ямаэр, Чули Бэйцзи Цюань Дэ Lng Чаоцзи Гунчэн [Ямал, сверхсложное строительство в сфере СПГ за полярным кругом]. 01.04.2017. URL: <http://news.CNPC.com.cn/system/2017/04/01/001641559.shtml> (дата обращения: 17.05.2017).

³² «НОВАТЭК», COSCO SHIPPING, «Совкомфлот» и Фонд Шелкового Пути подписали соглашение в отношении ООО «Морской арктический транспорт». 07.06.2019. URL: http://www.novatek.ru/ru/investors/events/archive/index.php?id_4=3243 (дата обращения: 14.06.2020).

³³ Пленарное заседание Восточного экономического форума. 05.09.2019. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/61451> (дата обращения: 04.05.2020); Документы, подписанные по итогам официального визита Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина в Российскую Федерацию. 04.07.2017. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5217> (дата обращения: 04.08.2020).

³⁴ Грузовую линию Хуньчунь–Зарубино–Нинбо официально запускают в Приморье. 14.09.2018. URL: <https://www.primorsky.ru/news/150483/> (дата обращения: 19.09.2020).

³⁵ Новый этап строительства. Судостроительный комплекс «Звезда». URL: <http://www.sskzvezda.ru/index.php/ru/8-news/142-novyj-etap-stroitelstva> (дата обращения: 06.08.2020); «Роснефть»: международное сотрудничество. 10.08.2016. URL: <https://actualcomment.ru/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo-rosnefti--1608101356.html> (дата обращения: 16.02.2018).

российско-китайская рабочая группа, собранная в 2013 г. при участии Минтранса, Банка развития Китая и прочих влиятельных организаций двух стран, не дала значимых результатов³⁶.

Проблема здесь, прежде всего, кроется в неуверенности российской стороны в окупаемости проектов. В новом плане развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 г. предусматривается завершение ряда инфраструктурных объектов в рамках Мурманского транспортного узла, однако строительство «Белкомура» и развитие Мурманского порта считаются задачами на перспективу³⁷. Дополнительным препятствием является наличие внутренней конкуренции за инвестиции между Мурманском и Архангельском и потенциальной внешней конкуренцией с норвежским портом Киркенес, также нацеленным получить китайские инвестиции [36, Зайков К.С., с. 38–39]³⁸.

Проведённое исследование позволяет нам рассмотреть сильные и слабые стороны, возможности и угрозы российско-китайского сотрудничества в сфере арктического судоходства (табл. 1).

Таблица 1

*SWOT-анализ китайско-российского сотрудничества в сфере судоходства и инфраструктуры в Российской Арктике*³⁹

Белое и Баренцево моря	
S	• Инициативная позиция местной администрации и постоянный интерес китайских компаний создают основу для дальнейшего сотрудничества. • Длительная история переговоров повышает взаимную осведомлённость китайских и российских партнёров о возможностях и проблемах друг друга, а также о будущих проектах. • Проекты постепенно получают поддержку руководства страны.
W	• Политическая воля российской стороны ещё не консолидирована в достаточной степени, чтобы предоставить чёткую дорожную карту сотрудничества. • Бремя рисков связано с экстремальной и хрупкой окружающей средой, текущими инфраструктурными проблемами и негативным влиянием европейских санкций на бизнес в России.
O	• Территориальная близость к Европе и развитая инфраструктура (по сравнению с другими частями российской Арктики) даёт России и Китаю шанс наладить связи с европейскими партнёрами и создать новую евразийскую логистику через сеть российских железных дорог.
T	• Реализация проектов сильно зависит от политических и экономических отношений с Европой. Это может помешать двусторонним планам и привести к возможной конкуренции между приоритетами китайских инвестиций либо в обновлённые российские порты, либо в аналогичные проекты в Скандинавии.
Карское море	
S	• «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» в сочетании со строительством порта Сабетта стали историями успеха

³⁶ «Белкомур» даст возможность реализовать более 40 крупных инвестпроектов. ТАСС. 28.03.2017. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4130386> (дата обращения: 09.12.2019); Китай заинтересован в сотрудничестве с Поморьем в сфере морских перевозок. 22.09.2017. URL: <http://dvinanews.ru/-s4yh4897> (дата обращения: 08.11.2020)

³⁷ Утверждён план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года. 30.12.2019. URL: <http://government.ru/docs/38714/> (дата обращения: 07.03.2020); Ненужная дорога: за акциями «Белкомура» опять никто не пришел. 22.02.2018. URL: <https://regnum.ru/news/2383716.html> (дата обращения: 08.07.2020).

³⁸ The dream of an Arctic railway fades as Sami herders signal 'veto'. 05.03.2020. URL: <https://thebarentsobserver.com/en/life-and-public/2020/03/arctic-railway-dream-fades-away-sami-herders-announce-veto> (дата обращения: 16.05.2020).

³⁹ S – Strengths (Сильные стороны), W – Weaknesses (Слабые стороны); O – Opportunities (Возможности); T – Threats (Угрозы).

	для руководства обоих государств в двустороннем сотрудничестве и взаимодействии многих заинтересованных сторон с европейскими и азиатскими партнёрами в Арктике. Эти факты укрепляют готовность к дальнейшему сотрудничеству. • Проекты НОВАТЭКа получают устойчивую поддержку со стороны правительства России, что является долгосрочной гарантией стабильной прибыли. • Ямал СПГ и Арктик СПГ-2 имеют общую инфраструктуру, что увеличивает прибыль от инвестиций.
W	• Бремя рисков связано с экстремальной и хрупкой окружающей средой, текущими инфраструктурными проблемами и негативным влиянием европейских санкций на бизнес в России.
O	• Масштаб и сложность проектов является мощным стимулом для китайско-российского технологического сотрудничества в различных областях, связанных с освоением Арктики. • Природные ресурсы региона дают основу для долгосрочной деятельности на этих территориях.
T	• Масштаб проекта определяет его сильную зависимость от государственной поддержки и стабильности в Российской Федерации.
Японское море	
S	• Мягкий климат и территориальная близость к азиатским незамерзающим портам благоприятствуют сотрудничеству. • Многолетнее приграничное сотрудничество обеспечивает взаимопонимание и предоставляет отлаженные механизмы взаимодействия.
W	• Отсутствие инвестиционной привлекательности региона для китайских инвесторов и укоренившееся недоверие к китайским партнёрам на Дальнем Востоке препятствуют плодотворному сотрудничеству. • Чёткое разделение национальных интересов двух государств в Азиатско-Тихоокеанском регионе ограничивает масштабы участия Китая в региональном развитии.
O	• Улучшение регионального развития и взаимосвязанности: связь между Арктикой и Дальним Востоком в случае России, связь между Северо-Востоком и арктической евразийской логистикой в случае Китая. • Создание производственной цепочки от арктических углеводородов до переработанного топлива для азиатских рынков — в основном в интересах России.
T	• Зависимость сотрудничества от политической ситуации: успех или противоречия приграничных отношений и ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе.
Судоходство в российских водах	
S	• Накопление опыта научно-исследовательских и коммерческих перевозок в водах российской Арктики, включая понимание ледовых условий, требований к судам и экипажам, а также опыт работы с российскими властями. • Готовность вести диалог относительно условий и правил судоходства в сочетании с приверженностью обеих стран существующей правовой базе.
W	• По-прежнему существует значительный разрыв между требованиями круглогодичной навигации и текущим состоянием флота и логистики.
O	• Способность Китая осуществлять судоходство в российской Арктике подтверждает его статус «важного арктического актора» и поддерживает стремление России наладить международное судоходство по СМП. • Новое направление технологического и экономического сотрудничества доступно как для двустороннего сотрудничества, так и для построения новых связей между Европой, Россией и Азией.
T	• Юридические противоречия требуют постоянного баланса интересов и мер по укреплению доверия в долгосрочной перспективе. • Твёрдая позиция Российской Федерации в отношении правового регулирования на СМП и необходимости контролировать собственные территории усложняют сотрудничество с Китаем по большинству вопросов в сфере безопасности.

Анализ показывает, что в регионе Белого и Баренцева морей существует целый ряд внутренних факторов, препятствующих сотрудничеству, несмотря на его благоприятное территориальное расположение. Перспективы взаимодействия двух стран в регионе неоднозначные. Регион Карского моря является примером успешного и стабильного сотрудничества: здесь двусторонние отношения не зависят от проблем, свойственных приграничным районам, а крупные добывающие проекты позволяют выстраивать взаимодействие, ориен-

тируясь на длительную перспективу. Сотрудничество в Японском море, связанное с арктической логистикой, по-прежнему зависит от приграничного сотрудничества и необходимости учёта интересов Японии, Южной Кореи и США. В связи с этим даже не связанные с Арктикой проблемы могут стать препятствием для взаимодействия. Наконец, само судоходство в основном идёт силами российского флота, что способствует реализации задач по развитию Северного морского пути. Китайское судоходство в российской Арктике пока сохраняет имиджевое значение в деле продвижения ЛШП и не является источником существенных экономических выгод. В перспективе сотрудничество будет зависеть от готовности китайских партнёров к компромиссу в отношении правил навигации в российских водах.

Выводы

Формат партнёрства способствует развитию сотрудничества России и КНР в сфере арктического судоходства. Благодаря новым механизмам взаимодействия и совместным политическим решениям, формат предоставляет целый ряд дополнительных возможностей для диалога и реализации проектов. При этом двустороннее сотрудничество постепенно сосредотачивается вокруг созвучных инициатив: развитие Северного морского пути и строительство Ледового Шёлкового пути.

Интересы двух стран в рамках инициатив различаются коренным образом. Национальный интерес России состоит в том, чтобы сделать СМП опорой социально-экономического развития Заполярья и транспортным коридором из Европы в Азию. Для сотрудничества с Китаем России нужны веские причины: проекты, вносящие значительный вклад в разработку ресурсов и экономику страны. Для Китая ключевым стимулом для участия в арктическом судоходстве является освоение новых путей для торговли с европейскими странами и доставки ресурсов. КНР не стремится ограничивать себя сотрудничеством только с Российской Федерацией или инвестировать в инфраструктуру, полностью управляемую Москвой.

Противоречия национальных интересов России и КНР особенно очевидны в сфере безопасности. Это обуславливает политическую дистанцию между странами и сужает возможные варианты сотрудничества. При этом если максимизация влияния Китая в Арктике противоречит интересам России, то максимизация влияния России не обязательно противоречит интересам КНР. Подобное стратегическое преимущество создаёт благоприятный баланс в интересах России.

При этом важно отметить, что опасения в отношении возможностей Китая в сфере военной безопасности в Арктике возникают на фоне отсутствия эффективных механизмов международного взаимодействия. В связи с этим диалог ключевых акторов в регионе, прежде всего, России и США, а также совместная разработка критериев взаимодействия

могут внести конструктивный вклад и в отношения с Китаем в сфере арктического судоходства. В то же время радикализация позиции США в отношении России и КНР в Арктике и отсутствие эффективного диалога с Вашингтоном может изменить расстановку сил и побудить Москву и Пекин пойти на нежелательные для них компромиссы. Во избежание такой ситуации России целесообразно взять на себя инициативу по развитию международного диалога в сфере безопасности судоходства в Арктике. А именно: обратить деятельное внимание на разработку механизмов управления морскими ресурсами в Северном Ледовитом океане, обмен данными наблюдений за климатом и океаном, а также поддержку навигации. Все эти вопросы важны для безопасности судоходства по СМП и могут стать почвой для плодотворного сотрудничества России и КНР. Председательство России в Арктическом совете предоставляет дополнительные возможности для стимулирования многостороннего диалога, в котором Китай сможет играть важную, но не эксклюзивную роль, оставаясь в рамках существующего режима управления Арктикой.

В политической сфере сотрудничество служит формированию национального имиджа как России, так и Китая и способствует продвижению идеи многополярности. Поскольку обе инициативы (развитие СМП и строительство ЛШП) направлены на укрепление взаимосвязанности глобальных рынков, потепление отношений России со странами Европы, и особенно Северной Европы, может сбалансировать сотрудничество в Арктике. В свою очередь, удалённость европейских стран от сотрудничества с Россией и Китаем усложнит реализацию национальных задач и негативно скажется на развитии региона как зоны мирного сотрудничества.

Оценивая вовлечённость Китая в развитие судоходства, отметим, что географически компании КНР заявили о своём интересе к сотрудничеству на всём протяжении российской Арктики от Архангельска до Владивостока. Тем не менее, сотрудничество в основном сосредоточено на реализации инфраструктурных проектов в регионе Баренцева и Белого морей (ворота российской Арктики в Европу), Карском море (опорный регион по добыче ресурсов в Арктике), Японском море (выход арктической логистики в Азию). При этом многие проекты простаивают годами, что указывает на строгую зависимость от государственной поддержки. В то же время Китай остаётся перспективным источником инвестиций в сферу судостроения, связанного с Арктикой (суда ледового класса, в том числе, для транспортировки СПГ, буровые платформы и портовые сооружения, адаптированные для Арктики). На этом направлении КНР активно сотрудничает с ведущими российскими, американскими и европейскими компаниями, стремительно сокращая собственное технологическое отставание. При условии паритетного партнёрства с российскими компаниями китайские корпорации могут внести позитивный вклад в развитие судоходства по Северному морскому пути.

В этих условиях следующие направления являются наиболее многообещающими для российско-китайского сотрудничества. Во-первых, в рамках диалога между Правовым департаментом МИД РФ и Договорно-правовым департаментом МИД Китая — изучение взаимовыгодных решений по совершенствованию правового обеспечения судоходства. Во-вторых, усиление государственной поддержки и взаимной координации в рамках развития проектов портовой инфраструктуры Арктики и Дальнего Востока, а также строительства арктических судов различного назначения. Это подразумевает разработку ответственными ведомствами и местными администрациями совместного видения приоритетов сотрудничества в арктической логистике применительно к инфраструктуре приграничных территорий Дальнего Востока и Северо-Востока КНР. В-третьих, укрепление взаимного доверия посредством совместных учений в области безопасности мореплавания и ликвидации экологического ущерба, в частности в Японском море, а также проведения многосторонних консультаций с европейскими и азиатскими партнёрами по обеспечению безопасности арктического судоходства. В-четвертых, государственная и частная поддержка научных проектов и обменов, а также развитие многостороннего диалога с европейскими и азиатскими партнёрами в области научно-технического сотрудничества для судоходства в Арктике.

Литература

1. Моя вторая родина Китай: книга памяти об академике М.Л. Титаренко. Под ред. А.Е. Лукьянова; перевод с китайского: В.П. Абраменко и др. Москва: ИДВ РАН, 2018. 599 с.
2. Ершов В.Ф. Россия и Китай в XXI веке: стратегическое партнёрство в условиях цивилизационной глобализации // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2019. Т. 18. № 4. С. 804–827.
3. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика на перекрестье геополитических интересов // Мировая экономика и международные отношения. 2010. № 9. С. 43–53.
4. Conley H.A., Melino M. America's Arctic moment. Great power competition in the Arctic to 2050 // A Report of the CSIS Europe Program. 2020. P. 46.
5. Bertelsen R.G., Gallucci V. The return of China, post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on land and at sea // Marine Policy. 2016. No. 72. Pp. 240–245.
6. Østreng W., Eger K.M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlender-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic Waters. A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages. Berlin: Springer, 2013, p. 414. DOI: 10.1007/978-3-642-16790-4
7. Lanteigne M. One of Three Roads: The Role of the Northern Sea Route in Evolving Sino-Russian Strategic Relations. Norwegian Institute of International Affairs Policy. Brief 2. 2015. Pp. 1–4.
8. Sørensen C.T.N., Klimenko E. Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic: Possibilities and Constraints. Stockholm International Peace Research Institute // SIPRI Policy Paper. 2017. No. 46. 43 p.
9. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Освоение природных ресурсов Арктики: пути сотрудничества России с Китаем в интересах будущего // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2012. № 39. С. 2–9.
10. Вороненко А.Л. Перспективы российско-китайского сотрудничества в области коммерческого освоения Северного морского пути // Вестник Хабаровского государственного университета экономики и права. 2018. № 2. С. 296–304.
11. Морозов Ю.В. Китай в Арктике: цели и риски для российско-китайских отношений // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 21–32.

12. Александров О.Б. Перспективы стратегического альянса России и Китая в Арктике // Россия XXI. 2015. № 2. С. 24–35.
13. Лю Х. Идай Илу Чжаньлуэ Бэйцзин Ся Дэ Бэйцзи Хансянь Кайфа Лиюн [Анализ значения и важности и арктических морских путей в контексте стратегии «Один пояс, один путь»] // Чжунго Гунчэн Кэсюэ. 2016. № 18. С. 111–118.
14. Доу Б. Дунбэй Я Сычоу Чжи Лу Юй Чжунго 'Идай Илу' Чжаньлуэ Дэ Тачжань [Шелковый путь в Северо-Восточной Азии и расширение стратегии Китая «Один пояс, один путь»] // Жэньминь Луньтань. 2016. № 29. С. 70–71.
15. Храмухин А.А. Значение Арктики для национальной безопасности России, Китай может стать арктической державой // Арктика и Север. 2015. № 21. С. 88–97.
16. Дун Ц., Лукин А.Л. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. Т. 4. № 47. С. 158–167.
17. Burilkov A., Geise T. Maritime Strategies of Rising Powers: Developments in China and Russia // Third World Quarterly. 2013. Vol. 34. No. 6. Pp. 1037–1053.
18. Sun Y. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation // The Stimson Center. 2018. P. 16.
19. Ли Чж, Ху М. Бэйцзи Хандао Кайтун Юй Чжунго Цзи Ци Шоу Инсян Цюйюй Дэ Маои Цзэнчжан Цяньли Фэньси [Анализ открытия арктического маршрута и потенциал роста торговли Китая и территорий с ним связанных] // Цзиди Яньцзюй. 2015. Vol. 27. No. 4. Pp. 429–438.
20. Lanteigne M. China's maritime security and the "Malacca Dilemma" // Asian Security. 2008. Vol. 4. No. 2. Pp. 143–161.
21. Чжан Ч., Хуан Д. Чжунго Бэйцзи Цюаньли Дэ Вэйху Луцзин Юй Цэлуэ Сюаньцзэ [Путь сохранения и выбор стратегии защиты прав и интересов Китая в Арктике] // Хуадун Лигун Дасюэ Сюэбао (Шэхуэй Кэсюэ Бань). 2015. Vol. 30. No. 6. Pp. 73–84.
22. Cole D.B. The PLA Navy and "Active Defense" / The People's Liberation Army and China in Transition. Ed. by Flanagan S.J., Marti M.E. Washington D.C., National Defense University Press, 2003, pp. 129–138.
23. Пань Чж., Лу Чж. Бэйцзи Дицюй Дэ Чжаньлуэ Цзячжи Юй Чжунго Гоцзя Ли Яньцзю [Стратегическая ценность Арктического региона и изучение национальных интересов Китая] // Цзянхуай Луньтань. 2013. No. 2. Pp. 118–123.
24. Lagutina M., Leksyutina Y. BRICS countries' strategies in the Arctic and the prospects for consolidated BRICS agenda in the Arctic // The Polar Journal. 2019. No. 9 (2). Pp. 45–63. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618559
25. Feng H. Will China and Russia form an alliance against the United States? The new geostrategic game // DIIS Report. 2015. No. 7. p. 45.
26. Korolev A., Portyakov V. China-Russia Relations in Times of Crisis: A Neoclassical Realist Explanation. Asian Perspective // Johns Hopkins University Press. 2018. Vol. 42. No. 3. Pp. 411–437.
27. Alexeeva O., Lasserre F. An analysis on Sino-Russian cooperation in the Arctic in the BRI era // Advances in Polar Sciences. 2018. Vol. 29. No. 4. Pp. 269–282.
28. Gabuev A. Crouching Bear, Hidden Dragon: "One Belt One Road" and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia // Journal of Contemporary East Asia Studies. 2016. Vol. 5. No. 2. Pp. 61–78.
29. Песцов С.К., Волынчук А.Б. Стратегия развития Дальнего Востока: (не)типичный случай современной российской региональной политики // Историческая и социально-образовательная мысль. 2018. Т. 10. № 3–1. С. 82–92.
30. Севастьянов С.В., Кравчук А.А. Ускоренное развитие Арктики и Дальнего Востока: синергия проектов // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. Т. 4. № 51. С. 7–20.
31. Sergunin A., Konyshov V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making // The Polar Journal. 2019. Pp. 75–93.
32. Kobzeva M. China's Arctic policy: present and future // The Polar Journal. 2019. Pp. 1–19.
33. Иванов С.А. Перспективы сотрудничества провинции Хэйлунцзян с Приморским краем // Общество и государство в Китае. 2018. Т. 48. № 1. С. 416–424.

34. Ли Цз., Чжань Л., Ма П. Чжунго Кайфа Хайшан Дунбэй Хандао Дэ Чжаньлуэ Туйцзинь Гоусян [Стратегическое видение Китая в отношении развития Северо-Восточного прохода] // Дунбэй Цайцзин Дасюэ Сюэбао. 2014. No. 2. Рр. 43–51.
35. Петраков В.В., Лукин А.Л. Международные транспортные коридоры "Приморье-1" и "Приморье-2": текущее состояние и перспективы // Известия Восточного института. 2018. Т. 39. № 3. С. 88–94.
36. Зайков К.С. «Арктическая конкуренция» морских транспортных узлов: столкновение бизнес-интересов или игра на выбывание? // Арктика и Север. 2015. № 19. С. 35–55.

References

1. Luzyanin S.G. *Moya vtoraya rodina Kitay: kniga pamyati ob akademike M.L. Titarenko* [My Second Homeland China: a Book in Memory of Academician M.L. Titarenko]. Moscow, IDV RAN Publ., 2018, 599 p. (In Russ.)
2. Ershov V.F. Rossiya i Kitay v XXI veke: strategicheskoe partnerstvo v usloviyakh tsivilizatsionnoy globalizatsii [Russia and China in the 21st Century: Strategic Partnership in the Context of Civilizational Globalization]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Ser.: Istoriya Rossii* [RUDN Journal of Russian History], 2019, vol. 18, no. 4, pp. 804–827.
3. Konyshchev V.N., Sergunin A.A. Arktika na perekrestye geopoliticheskikh interesov [Arctic at Crossroad of Geopolitical Interests]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2010, no. 9, pp. 43–53.
4. Conley H.A., Melino M. America's Arctic Moment. Great Power Competition in the Arctic to 2050. *A Report of the CSIS Europe Program*, 2020, p. 46.
5. Bertelsen R.G., Gallucci V. The Return of China, Post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on Land and at Sea. *Marine Policy*, 2016, no. 72, pp. 240–245.
6. Østreng W., Eger K.M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlaender-Larsen M., Wergeland T. *Shipping in Arctic Waters. A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages*. Berlin, Springer, 2013, 414 p. DOI: 10.1007/978-3-642-16790-4
7. Lanteigne M. One of Three Roads: The Role of the Northern Sea Route in Evolving Sino-Russian Strategic Relations. *Norwegian Institute of International Affairs Policy. Brief 2*, 2015, pp. 1–4.
8. Sørensen C.T.N., Klimenko E. Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic: Possibilities and Constraints. Stockholm, Stockholm International Peace Research Institute. *SIPRI Policy Paper*, 2017, no. 46, 43 p.
9. Konyshchev V.N., Sergunin A.A. Osvoenie prirodnkh resursov Arktiki: puti sotrudnichestva Rossii s Kitaem v interesakh budushchego [Development of Natural Resources in the Arctic: Ways of Cooperation between Russia and China in the Interests of the Future]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'* [National Interests: Priorities and Security], 2012, no. 39, pp. 2–9.
10. Voronenko A.L. Perspektivy rossiysko-kitayskogo sotrudnichestva v oblasti kommercheskogo osvoeniya Severnogo morskogo puti [Prospects for Russian-Chinese Cooperation in the Field of Commercial Development of the Northern Sea Route]. *Vestnik Khabarovskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava* [Bulletin of the Khabarovsk State University of Economics and Law], 2018, no. 2, pp. 296–304.
11. Morozov Yu.V. Kitay v Arktike: tseli i riski dlya rossiysko-kitayskikh otnosheniy [China in the Arctic Region: Targets and Risks for Russian-Chinese Relations]. *Problemy Dal'nego Vostoka* [The Far Eastern Affairs], 2016, no. 5, pp. 21–32.
12. Aleksandrov O.B. Perspektivy strategicheskogo al'yansa Rossii i Kitaya v Arktike [Prospects of the Russian-Chinese Strategic Alliance in the Arctic Region]. *Rossiya XXI* [Russia XXI], 2015, no. 2, pp. 24–35.
13. Liu H. Yidai Yilu' Zhanlue Beijing Xia De Beiji Hangxian Kaifa Liyong [Analysis of the Importance and Significance of the Arctic Sea Routes in the Context of the 'One Belt and One Road' Strategy]. *Zhongguo Gongcheng Kexue*, 2016, no. 18, pp. 111–118.

14. Dou B. Dongbei Ya Sichou Zhi Lu Yu Zhongguo 'Yidai Yilu' Zhanlue De Tazhan [The Northeast Asian Silk Road and the Expansion of China's 'One Belt, One Road' Strategy]. *Renmin Luntan*, 2016, no. 29, pp. 70–71.
15. Khramchikhin A.A. Znachenie Arktiki dlya natsional'noy bezopasnosti Rossii, Kitay mozhet stat' arkticheskoy derzhavoy [The Value of the Arctic for Russia's National Security, China May Become the Arctic Power]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2015, no. 21, pp. 88–97.
16. Dun Ts., Lukin A.L. Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaya v Arktike i rossiyskiy Dal'niy Vostok [The Prospects for Russia-China Collaboration in the Arctic and the Russian Far East]. *Oykumena. Regionovedcheskie issledovaniya* [Ojkumena. Regional Researches], 2018, vol. 4, no. 47, pp. 158–167.
17. Burilkov A., Geise T. Maritime Strategies of Rising Powers: Developments in China and Russia. *Third World Quarterly*, 2013, vol. 34, no. 6, pp. 1037–1053.
18. Sun Y. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation. *The Stimson Center*, 2018, p. 16.
19. Li Zh., Hu M. Beiji hangdao "kaitong yu zhongguo ji qi shou yingxiang quyu de maoyi zengzhang qianli fenxi [Analysis of the Opening of the Arctic Channel and the Trade Growth Potential of China and Its Affected Areas]. *Jidi Yanju*, 2015, vol. 27, no. 4, pp. 429–438.
20. Lanteigne M. China's Maritime Security and the "Malacca Dilemma". *Asian Security*, 2008, vol. 4, no. 2, pp. 143–161.
21. Zhang C., Huang D. Zhongguo Beiji Quanyi De Weihu Lujing Yu Celue Xuanze [The Maintenance Route and Strategy Choice of China's Arctic Rights and Interests]. *Huadong Ligong Daxue Xuebao* (Shehui Kexue Ban), 2015, vol. 30, no. 6, pp. 73–84.
22. Cole D.B. The PLA Navy and "Active Defense". *The People's Liberation Army and China in Transition*, 2003, pp. 129–138.
23. Pan Z., Lu Z. Beiji Diqu De Zhanlue Jiazhi Yu Zhongguo Guojia Liyi Yanjiu [Strategic Value of the Arctic Region and Study of China's National Interests]. *Jianghuai Luntan*, 2013, no. 2, pp. 118–123.
24. Lagutina M., Leksyutina Y. BRICS Countries' Strategies in the Arctic and the Prospects for Consolidated BRICS Agenda in the Arctic. *The Polar Journal*, 2019, no. 9 (2), pp. 45–63. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618559
25. Feng H. Will China and Russia Form an Alliance against the United States? The New Geostrategic Game. *DIIS Report*, 2015, no. 7, p. 45.
26. Korolev A., Portyakov V. China-Russia Relations in Times of Crisis: A Neoclassical Realist Explanation. *Asian Perspective*, 2018, vol. 42, no. 3, pp. 411–437.
27. Alexeeva O., Lasserre F. An Analysis on Sino-Russian Cooperation in the Arctic in the BRI Era. *Advances in Polar Sciences*, 2018, vol. 29, no. 4, pp. 269–282.
28. Gabuev A. Crouching Bear, Hidden Dragon: "One Belt One Road" and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 2016, vol. 5, no. 2, pp. 61–78.
29. Pestsov S.K., Volynchuk A.B. Strategiya razvitiya Dal'nego Vostoka: (ne)tipichnyy sluchay sovremennoy rossiyskoy regional'noy politiki [Far East Development Strategy: (Not) Typical Case of Modern Russian Regional Policy]. *Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl'* [Historical and Social-Educational Idea], 2018, vol. 10, no. 3–1, pp. 82–92.
30. Sevastyanov S.V., Kravchuk A.A. Uskorennoe razvitie Arktiki i Dal'nego Vostoka: sinergiya proektov [Accelerated Development of the Arctic and the Far East: Synergy of Projects]. *Oykumena. Regionovedcheskie issledovaniya* [Ojkumena. Regional Researches], 2019, vol. 4, no. 51, pp. 7–20.
31. Sergunin A., Konyshov V. Forging Russia's Arctic Strategy: Actors and Decision-Making. *The Polar Journal*, 2019, pp. 75–93.
32. Kobzeva M. China's Arctic Policy: Present and Future. *The Polar Journal*, 2019, pp. 1–19.
33. Ivanov S.A. Perspektivy sotrudnichestva provintsii Kheyluntszyan s Primorskim kraem [Prospects of Cooperation between Heilongjiang Province and Primorsky Krai]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae* [Society and State in China], 2018, vol. 48, no. 1, pp. 416–424.

34. Li J., Zhan L., Ma P. Zhongguo Kaifa Haishang Dongbei Hangdao De Zhanlue Tuijin Gouxiang [China's Strategic Vision for the Development of the Northeast Passage]. *Dongbei Caijing Daxue Xuebao*, 2014, no. 2, pp. 43–51.
35. Petrakov V.V., Lukin A.L. Mezhdunarodnye transportnye koridory "Primor'e-1" i "Primor'e-2": tekushchee sostoyanie i perspektivy [International Transport Corridors Primorye-1 and Primorye-2: The Current Status and Prospects]. *Izvestiya Vostochnogo instituta* [Oriental Institute Journal], 2018, vol. 39, no. 3, pp. 88–94.
36. Zaykov K.S. Problema «arkticheskoy konkurentsii» morskikh transportnykh uzlov: stolknovenie biznes interesov ili igra na vybyvanie? [The "Arctic Competition" Problem and the Marine Transport Hubs: Is it a Clash of Business Interests or the Knockout Game?]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2015, no. 19, pp. 35–55.

Статья принята 15.11.2020