УДК 327.57

*А.Л. Колзина, А.А. Миндубаева***«ПОЛЯРНЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» КАК СФЕРА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И КНР**

В статье рассматривается место и значение Арктического региона и Северного Морского пути в Российско-китайских отношениях. Определяются формы их взаимодействия в Арктике на примере «Полярного (Ледового) шелкового пути». Китай идентифицирует РФ как ключ к скрытым богатствам арктических недр, РФ видит в восточном соседе инвестора с огромным потенциалом.

Полярный морской Шелковый (ПШП) является частью китайской инициативы 2013 года «Один пояс – один путь». Российский Северный Морской путь (СМП), который западные партнеры считают международным, в Китае рассматривают в качестве конкурентоспособной альтернативы Новому Шелковому пути на территории евразийского континента. Развитие Арктического транспортного коридора, на базе возрождения и модернизации Северного Морского пути, предусмотрено Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года и Стратегией социально-экономического развития Сибири до 2020. Авторы называют возможные формы интеграции российского и китайского арктических проектов: включение Северного морского пути РФ в стратегический план «Один пояс Один путь»; слияние отдельных проектов стран в рамках обеих инициатив; установление договоренности представителей бизнес-сегмента по освоению арктического региона; адаптация проектов друг к другу, без слияния СМП и ПШП, путем обмена взаимными уступками. Основной вывод: арктическое партнерство РФ и КНР обладает стратегическим потенциалом.

Ключевые слова: «Полярный Шелковый путь», «Один пояс и один путь», Северный Морской путь (СМП), Арктика, Китай, Россия.

DOI: 10.35634/2587-9030-2020-4-2-186-195

Постановка проблемы

Китайский мегапроект «Пояс и путь», получивший свою инициативу в 2013 году, приобретает глобальный масштаб и признаётся как сторонниками, так и критиками «одной из самых амбициозных инициатив в современной мировой истории» [40]. Представленная Председателем КНР Си Цзиньпином концепция «Нового шелкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь», включает проекты «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века». Проект, целью которого является «объединение Евразии с Востока на Запад» [18, 37] должен соединить Европу, Азию и Африку, через такие направления сотрудничества, как взаимосвязь инфраструктуры, политическая координация, бесперебойная торговля, укрепление близости между народами и свободное передвижение капитала [30].

В стратегию «Нового шелкового пути» вошел и проект развития «Ледового Шелкового пути» (в некоторых исследованиях он именуется «Полярный Шелковый путь», такого определения придерживаются и авторы статьи). Вектор данного направления сотрудничества нацелен на Северный Ледовитый океан и Арктический регион.

В последние десятилетия, в связи с процессами изменения климата, свою заинтересованность проблемой освоения Арктики выражают не только державы, имеющие выход к северным водам, но и так называемые «неарктические» государства [38].

Актуальность проблемы освоения северных заполярных территорий подтверждается существованием Арктического совета – международной организации призванной обеспечить устойчивое развитие приполярных районов. На сегодняшний день его участниками являются восемь приарктических стран (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия, Швеция). Наравне с ними в организации задействовано 13 стран-наблюдателей, одной из которых является КНР. Следует отметить, что Китай активно пользуется своим статусом при разработке арктической программы, позиционируя себя как «главный субъект внешней торговли и главный потребитель энергии» [13].

Ресурсный потенциал региона в виде неразведанных месторождений природного газа и нефти, развитие судоходства, перспективы увеличения грузопотоков превращают Арктику в Заполярное Эль-

дорадо. Китаю северные морские маршруты сулят рост в области экономики и закрепление статуса региональной державы. Однако, достижение этих целей Китаем немыслимо без опоры на коммерческое развитие теперь уже российской заполярной инициативы – Северного Морского пути (СМП).

Россия, историческое развитие которой связано с Арктикой более других арктических и неарктических государств, сегодня уделяет все больше внимания полярному сектору. Освоение нефтяных участков на арктическом шельфе, восстановление метеорологических станций – поэтапные шаги для успешного функционирования Северного Морского пути.

Российский Северный Морской путь, который западные партнеры считают международным, в Китае рассматривают в качестве конкурентоспособной альтернативы Новому Шелковому пути на территории евразийского континента. Стоит отметить, что дополнениями в Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» 2012 года СМП определен как исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации [31].

Весной 2015 года Россия и Китай подписали Совместное заявление о сотрудничестве и сопряжении деятельности Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и ЭПШП – Экономического пояса Шелкового пути. Подписание документа говорит о том, что РФ является одним из основных партнеров Поднебесной в развитии концепции «Один пояс – один путь».

Вопрос об освоении СМП с 2017 года стал ключевым в диалоге между Москвой и Пекином. В марте 2017 во время форума «Арктика – территория диалога» и в апреле на конференции дискуссионного клуба «Валдай» российская сторона предложила Поднебесной инвестировать в проекты Северного Морского пути. В мае 2017 года на первом форуме «Один пояс – один путь» В.В. Путин отметил перспективность северного морского маршрута, призвал к совместному его освоению, развитию и процветанию [23]. Китай, в свою очередь, поддержал предложение о создании «Ледяного Шелкового пути» [36].

Сегодня из восьми арктических держав китайскую инициативу «Один пояс – один путь» активно поддерживает только Российская Федерация [32]. Нашу страну по праву можно назвать ответственным партнером в рамках исполнения обязательств по проектам китайской инициативы. Остается открытым вопрос о сопряжении маршрутов Российского Северного Морского пути и Китайского «Морского Шелкового пути».

Место Арктики в политике Китая

20 июня 2017 года Государственное океанографическое управление и Национальный комитет по развитию и реформам Китая опубликовали совместную работу под названием «Концепция морского сотрудничества в строительстве «Пояса и пути». «Концепция» впервые предложила добавить к «Морскому Шелковому пути XXI века» еще один экономический коридор: через Северный Ледовитый океан в Европу. Магистраль включает в себя Северо-Восточный проход и Северо-Западный (через север Канады) проход, но первый обладает значительными преимуществами по условиям функционирования и транспортному потенциалу в силу разных природных условий, разной истории освоения и разных действий прилегающих стран.

Северный Морской путь, или Северо-восточный проход, это самый короткий маршрут по морю между Европой и Азией, проходящий через пять морей Северного Ледовитого океана и частично одно море Тихого океана, а также главная транспортная магистраль РФ в Арктике.

Для стран Европы традиционной транспортной артерией остается южный морской путь через Суэцкий канал и Средиземное море. Однако следует признать низкую пропускную способность этого водного пути, несмотря на большой грузопоток. Для решения данной проблемы был построен «младший брат» известнейшей торговой артерии – Новый Суэцкий канал, который отчасти дублирует прежний маршрут. Другим потенциальным маршрутом можно считать Панамский канал, пролегающий через Центральную Америку. Но долгосрочный, по-настоящему неподдельный интерес Китая вызывают только два упомянутых полярных маршрута – Северный морской путь и потенциальный Полярный шелковый путь.

Главное преимущество СМП (при сравнении с Суэцким каналом) состоит в том, что кратчайшее расстояние между портами Азии и Европы составит не 11 222 морских миль, а 7 300 – срок транспортировки грузов сокращается до 50 % [34]. В пределах акватории СМП отсутствует угроза пиратства, по сравнению с южными морскими маршрутами. Однако, Северный морской путь харак-

теризуется коротким навигационным периодом и плавание по нему требует наличия у заинтересованных сторон ледоколов, которые дороги как в производстве, так и в эксплуатации.

Несмотря на то, что Китай начал проявлять активный интерес к арктическому региону еще в 1980-х гг., что подтверждает созданная под руководством Министерства природных ресурсов Китая Арктическая и антарктическая администрация, отдельный документ, раскрывающий планы КНР на Арктику был представлен миру только 26 января 2018 года [27]. Пресс-канцелярией Государственного совета КНР была опубликована Белая книга КНР по арктической политике. В первой ее части говорится об изменениях в Арктике, акцент сделан на процесс глобального потепления и его последствия; вторая часть описывает связь Китая и арктического региона [9].

Отмечается, что «Китай обладает важными интересами в арктических делах, поскольку в географическом плане он является страной, близкой к Арктике и является одной из самых близлежащих к северному полярному кругу стран на суше. Природные условия Арктики и их изменения оказывают непосредственное влияние на климатическую систему и экологическую среду Китая, и тем самым затрагивают экономические интересы страны в сельском хозяйстве, лесном хозяйстве, рыбном промысле, морском освоении и других сферах» [9]. Также Китай заявил о своем стремлении воспользоваться экономическими возможностями, вызванными «полярной оттепелью» [2].

В выстраивании связей с арктическими государствами Китай довольно прагматичен. В Белой книге подчеркивается приверженность КНР положениям Устава ООН 1945 г., нормам морского права, в частности – Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Упоминается и «Международный кодекс для судов, работающих в Полярных водах» (Полярный кодекс), принятый в ноябре 2014 г [28].

Исходя из содержания документа, Китайская Народная Республика преследует четыре политические цели в Арктическом регионе. Первая – это понимание. КНР хочет «понять» Арктику, улучшить ее потенциал и возможности научных исследований в таких областях, как геология, биология, география, гидрология, геофизика, метеорология, химия морской среды и др. Вторая цель – защита. Поднебесная будет активно реагировать на изменения климата, содействовать экологической и климатической устойчивости, защищать уникальную природную среду, уважать исторические традиции коренных народов. Третья – развитие. Китай планирует укрепить технологические инновации, развить судоходные маршруты в Арктике, внести весомый вклад в социальное и экономическое развитие Арктического региона, а также улучшить условия жизни местного населения и двигаться к общему развитию. Четвертой целью является участие в управлении Арктикой для того, чтобы обеспечить общие интересы всех государств международного сообщества в регионе [17. С. 336].

Важно отметить, что положения Белой книги, в которых были объединены ранее освещенные приоритеты и стремления, соответствуют геополитическим планам КНР. Принцип открытости, концепция “мирного возвышения” КНР, интерес к Арктике свидетельствуют о намерениях КНР закреплиться в качестве военно-морской державы не только в региональном, но и в мировом масштабе.

Только на научные исследования в Арктике Китай тратит ежегодно 60 млн долларов. Пекин строит в Шанхае Арктический научно-исследовательский центр и планирует увеличить штат научных сотрудников, занимающихся крайним Севером, в пять раз – до тысячи человек [8]. Имея статус наблюдателя в Арктическом Совете, Пекин пытается действовать через союзников. Китай инвестирует средства в развитие Гренландии, активно сотрудничает с Финляндией (примером может послужить открытие в ноябре 2017 г. железнодорожного сообщения между финским городом Коувола и китайским Сианем) [12].

Являясь одним из крупнейших потребителей энергоносителей, Китай заинтересован в освоении залежей энергетических ресурсов вдоль Северного Морского пути в рамках стратегии «Ледовый Шелковый путь». Китайские корпорации готовы инвестировать этот проект. Для освоения природных богатств Севера в 2016 году был создан Российско-китайский полярный инжиниринговый и научно-исследовательский центр, занимающийся программами по строительству в условиях вечной мерзлоты, созданию ледостойких платформ и ледоколов [29].

Наиболее успешным проектом в рамках российско-китайского сотрудничества является проект «Ямал СПГ» (первый арктический энергетический проект в рамках «Один пояс и один путь»), который находится на полуострове Ямал. Он направлен на добычу, сжижение и поставки природного газа и представляет собой совместное предприятие ОАО «НОВАТЭК» (50,1 %), французской нефтегазовой компании TOTAL (20 %), Китайской Национальной Нефтегазовой Корпорации CNPC (20 %), а также Фонда Шелкового пути (9,9 %). ОАО «Ямал СПГ» реализует проект строительства завода по

производству сжиженного природного газа (СПГ) на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения мощностью 17,4 млн тонн в год, включая три линии мощностью 5,5 млн тонн в год каждая и одну линию мощностью 900 тысяч тонн в год. Первая технологическая линия начала производство в 4 квартале 2017 года, вторая и третья линии – в июле и ноябре 2018 года соответственно [33].

Китай финансово поддерживает «Ямал СПГ», его вложения составляют 63 % общего объема инвестиций. Помимо этого, китайская сторона оказывает поддержку в виде поставки буровых машин, строительства шести транспортных судов, ответственности за операционную деятельность 14 из 15 танкеров-газовозов [15. С. 54], а также осуществляет другие виды технической помощи для проекта. Таким образом, компании КНР получают знания и опыт по работе в суровых климатических условиях, что способствует попаданию Китая в группу производителей оборудования для добычи энергоресурсов в Арктике.

Основной позицией Китайской Народной Республики является то, что развитие Арктики представляет интерес и имеет большое значение не только для арктических и приарктических государств, но и для всего мирового сообщества и Китая, в частности. Как потенциально полноправный участник транзита грузов через арктические воды, КНР оспаривает правила судоходства в исключительной экономической зоне, ведь площадь зоны открытого моря существенно сокращается. Такая позиция противоречит позициям РФ и Канады, так как эти два государства имеют право принимать законы в области судоходства согласно 234-ой статье Конвенции ООН по морскому праву 1982 г [14].

Поднебесная намерена совместно с другими государствами создать морские торговые пути в Арктическом регионе, утверждая новые принципы своей модели глобализации, существенно отличающейся от западной. Однако китайские руководители, имея свои задачи в Арктике, как в экономической, научно-исследовательской и политической сферах, уважают суверенные права России в арктическом регионе.

Место Арктики в политике России

Значение Арктики в экономическом развитии и геополитическом положении возрастает. 43 % площади Арктического региона планеты приходится на долю российского сектора, это около 9 млн кв. км, здесь сосредоточено около 22 % мировых неразведанных ресурсов углеводородов. Именно в Северном Ледовитом океане находится 90 % извлекаемых ресурсов углеводородов всего континентального шельфа России, в том числе 70 % — на шельфе Баренцева и Карского морей. Там открыто несколько десятков нефтегазовых месторождений. Уже в настоящее время в арктической зоне сконцентрирована добыча 91 % природного газа России и 80 % разведанных запасов промышленных категорий этого сырья. В пределах материковой части Арктики располагаются уникальные запасы и прогнозные ресурсы медноникелевых руд, олова, платиноидов, агрохимических руд, редких металлов и редкоземельных элементов, крупные запасы золота, алмазов, вольфрама, ртути, черных металлов. Общая стоимость минерального сырья в недрах арктических районов России превышает \$30 трлн, причем две трети этой суммы приходится на долю энергоносителей [3].

Стратегическое значение для закрепления роли РФ в освоении Арктики приобретает ее транспортная артерия. До начала XX в. Северо-Восточный проход был главной судоходной магистралью, проходящей по морям Северного Ледовитого океана, соединяющей европейские и дальневосточные порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему Арктики. Северный морской путь включает в себя все пригодные для судоходства пути плавания из Баренцева моря в Чукотское море и Берингов пролив и охватывает полностью акватории арктических морей и частично Северного Ледовитого океана в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации, которая простирается на 200 морских миль к северу от крайних северных пунктов архипелагов и островов российского сектора Арктики.

Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утверждена Президентом России 20 февраля 2013 года) и Стратегией социально-экономического развития Сибири до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства от 5 июля 2010 года №1120-р) предусмотрено развитие Арктического транспортного коридора, на базе возрождения и модернизации Северного Морского пути, включая модернизацию арктических портов и создание новых портово-производственных комплексов в Арктической зоне России [21].

Это означает, что Россия начала активно заниматься северными морскими маршрутами еще до официальных заявлений Председателя КНР о готовности возрождения Шелкового пути в новом формате. В июне 2015 года Комплексный проект развития Северного морского пути был утвержден в Правительстве РФ. Проект призван обеспечить безопасность мореплавания, деятельность кораблей и судов Военно-морского флота, северный завоз в субъекты Федерации и пр. [35]. Сроки реализации проекта – 15 лет.

В июне 2019 года Минтрансом России была внесена справка об увеличении грузопотока по СМП. Распоряжением № 1281-р от 14 июня 2019 года порт Диксон, расположенный в юго-восточной части Карского моря, получил статус международного, т. е. открытого для иностранных судов.

23 декабря 2020 года Правительство РФ утвердило впервые подготовленный план развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП) до 2035 года. Корпорация «Росатом» разрабатывала план в соответствии с положениями федерального законодательства, наделившими «Росатом» полномочиями инфраструктурного оператора СМП. Предусмотренные планом мероприятия разбиты на три основных этапа – до 2024, до 2030 и до 2035 года, прописаны пункты от развития инфраструктуры под крупные инвестпроекты и подготовки условий для транзитного судоходства до таких вопросов, как кадровое обеспечение судоходства в Арктике. Отдельное внимание уделено аварийно-спасательной готовности, вопросам, которые находятся в ведении МЧС и Минобороны. В дальнейшем в план могут вноситься изменения после принятия Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года [26].

За счёт реализации инвестиционных проектов планируется строительство угольного терминала для вывоза угля с месторождения на участке р. Лемберова. Также будет построен нефтеперегрузочный терминал для погрузки нефти, добываемой на Пайяхском и Северо-Пайяхском месторождениях. Запланировано также создание терминала для перегрузки на морские суда угля, поступающего с Сырадасайского угольного месторождения. Благодаря реализации этих инвестиционных проектов будет обеспечено увеличение грузопотока по Северному морскому пути [20]. Планируемый срок их реализации – 2035 год.

Президентом РФ была поставлена задача нарастить грузоперевозки по СМП до 80 млн т. к 2024 году. В 2019 году было запланировано достижение отметки в 29-30 млн т. Нынешние цифры держатся на уровне 20 млн т. Объем финансирования, прежде всего, в транспортную инфраструктуру по прогнозам превысит 1 трлн. Рублей [6].

Подтверждением наращивания сотрудничества между Россией и Китаем можно считать планируемую в перспективе железнодорожную магистраль Белкомур (БЕЛое море – КОМи – УРал), которая протянется от Архангельска до Республики Коми под Белым морем и дойдет до Урала [19]. В 2008 гг. проект «БЕЛКОМУР» включен в Транспортную стратегию РФ до 2030 г. и Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г.

Несмотря на обеспокоенность экспертного сообщества, считающего, что в скором будущем, при успешной реализации уже имеющихся проектов, Китай может потребовать присвоения статуса открытого моря всему Северному морскому пути, Россия, заинтересована в участии Китая в развитии Арктики и в частности, Северного морского пути, не меньше восточного соседа. Стабильное развитие СМП создаст условия для усиления национальной безопасности и укрепления позиций присутствия России в Арктическом регионе, а также будет способствовать свободе экономической деятельности, перемещению услуг и товаров. Китай, если мы говорим об экономических преимуществах, является рынком сбыта российских углеводородов, активную добычу которых сулят арктические просторы.

СМП для северных регионов России, для которых характерна низкая плотность населения, отдаленность от основных центров промышленности, зависимость от поставок продовольствия, топлива и других необходимых товаров из разных городов РФ, является одним из ключевых факторов устойчивого социально-экономического развития и процветания. Арктика обладает богатой ресурсной базой, которая способна удовлетворить потребности России в углеводородах, водных и биологических ресурсах, а также других разновидностях стратегического сырья, которое благодаря активному освоению и использованию Северного Морского пути может успешно транспортироваться и идти на экспорт. [17. С. 335].

Слова российского Президента на церемонии первой погрузки сжиженного газа на заводе «Ямал СПГ» в 2018 году оказались актуальными: «Шелковый путь дотянулся до самого Севера. Объединим его с Северным морским путем, и будет то, что нужно, и Северный морской путь сделаем Шелковым» [24].

Формы интеграции российского и китайского арктических проектов

Если говорить о вопросе сопряжения двух проектов, нужно обратиться к документу 2015 года, а именно – обнародованной Государственным комитетом по делам развития и реформ КНР совместно с МИД КНР и Министерством коммерции Китая «Концепции плана действий по содействию совместному строительству «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». В основу данного документа не вошел маршрут российского Северного морского пути, однако принципы их работы и значение для международного сообщества совпадают. Ожидалось, что включение проекта модернизации СМП в общий план ОПОП будет включен в скором будущем [10].

На протяжении двух лет исследователи и политики рассуждали о возможных формах интеграции российского и китайского арктических проектов. Среди возможных сценариев выделим следующие: включение Северного морского пути РФ в стратегический план «Один пояс Один путь»; слияние отдельных проектов стран в рамках обеих инициатив; установление договоренности представителей бизнес-сегмента по освоению арктического региона; адаптация проектов друг к другу, без слияния СМП и ПШП, путем обмена взаимными уступками.

Однако, уже июне 2017 года Национальной комиссией по развитию и исследованиям Китая и Государственной океанической администрацией было заявлено, что Полярный Шелковый путь будет проходить по российскому судоходному пути [7]. Следует отметить, что подобные заявления уже имеют практическую основу. Китайские судоходные компании, такие как COSCO, уже неоднократно отправляли свои корабли в плавание по маршруту с российской стороны.

Так как же сочетаются цели создания китайского Полярного Шелкового пути с российским Северным Морским путем, а также стратегическими интересами нашей страны? СМП четко определен и проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому) и частично Тихого океана (Берингову). Ключевые порты – Мурманск, Архангельск, Нордвик, Амбарчик, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения [1].

По маршруту на восток через Мурманск и Архангельск, суда попадают на Диксон, потом в районе Енисейского залива в Дудинку и Игарку. В районе моря Лаптевых – в Нордвик, в дельте реки Лены – в Тикси, далее в устье Колымы – в Амбарчик, и последний этап пути – Певек и Провидение [22].

Порты Северного морского пути в устьях крупных рек служат перевалочными пунктами для грузовых судов. Ледоколы обслуживают их по следующему принципу: Мурманск-Дудинка (западный арктический сектор), приписанный к Мурманскому морскому пароходству, а от Дудинки до Чукотки (восточный сектор) ходят ледоколы Дальневосточного морского пароходства.

Полярный Шелковый путь проложен от Даляня также до Роттердама. Основные порты пока не определены. Полярный Шелковый путь представляет собой ряд проектов, которые, на сегодняшний день, еще не детализированы, некоторые даже не согласованы с партнерами. До сих пор не определены формы интеграции российского и китайского арктических проектов, включения СМП в стратегический план ОПОП.

С развитием сотрудничества и углублением доверительных отношений, после первых результатов участия китайских коллег в развитии и, соответственно, использовании российского арктического пути (СМП) должно последовать документальное подтверждение включения СМП в ОПОП.

Основной задачей для Китая в Арктическом регионе, которая в целом совпадает и с российскими интересами освоения Северного Морского пути, является развитие морских маршрутов в рамках стратегии Нового Шелкового пути.

В связи с этим КНР предлагает другим государствам мирового сообщества активно взаимодействовать в их создании и последующей эксплуатации. На данном этапе Китай будет инвестировать в модернизацию Северного морского пути, чтобы добиться перевозок по этому маршруту в рамках инициативы «Один пояс-один путь».

То есть Китай, несмотря на все доброжелательное и уважительное отношение к западному соседу в виде РФ, видит одну из главных стратегических инициатив нашего государства в Арктике – СМП инструментом успешной реализации собственного морского Шелкового пути.

Однако об активном коммерческом использовании Северного Морского пути пока говорить не приходится. Препятствием служит увеличение издержек из-за отсутствия модернизации портов, необходимых для торговли и коммерческого судоходства, нехватки необходимой инфраструктуры, а также дополнительных расходов на ледокольную проводку и недостатка количества обратных грузов. По мнению исследователей, Китай имеет большой опыт и технологии эффективного функциониро-

вания портов и оборудования для контейнерных перевозок, активно развивает Арктический туризм (экскурсии на ледоколе к арктическому полюсу), что весьма важно для активной коммерческой эксплуатации Северного Морского пути. Проект «Ледового Шелкового пути» сможет способствовать развитию этого направления, привнеся в него инвестиции китайских компаний. Однако в будущем интересы Поднебесной в коммерческом использовании СМП четко не определены и во многом будут обуславливаться российской стратегией по развитию Арктики [17. С. 340].

Россия располагает преимущественными правами на освоение Арктики, но нуждается в Китае как партнере для укрепления своего положения в регионе. Поднебесная заинтересована в углублении взаимоотношений с хранителем СМП и солидной части арктической сырьевой базы.

Основным отличием инициативы КНР от других мегапроектов является долгосрочность реализации. По некоторым прогнозам, на воплощение планов Китая уйдет около семи десятков лет, по другим оценкам каждая составляющая ОПОП будет работать в полную силу к 2050 году.

Одним из главных препятствий успешного совместного сотрудничества, которое проявляется на каждом из этапов и уровней воплощения совместных проектов в жизнь, можно считать статус Китая как внерегионального игрока. РФ продолжает придерживаться мнения, что «правила игры» должны устанавливаться и корректироваться основными «арктическими державами», являющимися членами Арктического совета. Учитывая осторожность Пекина, «золотой серединой» или оптимальным решением в данном случае, можно считать компромиссный подход приарктических и неарктических государств к вопросам сотрудничества.

Арктический регион определяется китайской стороной как общечеловеческое достояние, от которого зависит будущее всего населения планеты. А значит, Поднебесная видит перед собой цель создать более совершенный режим управления арктическими территориями, внести коррективы в международный порядок поведения в регионе, обеспечивая права заинтересованных игроков. Такая концепция интернационализации находит весьма негативный отклик среди арктических и приарктических стран в силу того, что противоречит их национальным интересам и подразумевает подрыв их суверенитета в регионе [17. С. 337].

Становится понятно, что существование Северного морского пути и Полярного (Ледового) Шелкового пути по раздельности не представляется возможным.

Заключение

Российско-китайские отношения, в том числе в Арктике, можно охарактеризовать как стратегическое партнерство, ведь в них присутствует и взаимное участие капиталов, и совпадение интересов, и факт выхода на новые рынки. Китай идентифицирует РФ как ключ к скрытым богатствам арктических недр, РФ видит в восточном соседе инвестора с огромным потенциалом. РФ не только сможет разделить с партнером финансовую нагрузку по освоению заполярных территорий, но и получит возможность, средства для модернизации и возведения новых портов, располагающихся вдоль СМП. КНР, не являясь членом Арктического Совета, подтвердит статус региональной державы, обеспечит себя объектами ресурсной базы за пределами Юго-Восточного региона и станет одним из государств, способным влиять на ситуацию в Арктике по всем направлениям, начиная от вопросов инфраструктурных преобразований объектов на протяжении всего российского СМП и заканчивая вопросами экологической ситуации в Заполярье и перспективой развития арктического туризма [25].

Говоря о перспективах развития российско-китайского партнерства на 2020 год, нужно исходить из оценки имеющихся результатов в рамках концепции «Один пояс – один путь», оценить качественные изменения в двусторонних отношениях наших стран, международной обстановки в целом. Военно-политические и экономические вызовы для РФ и КНР со стороны Соединенных Штатов вряд ли исчезнут. Конфликтные настроения во взаимоотношениях двух крупных экономик будут сохраняться. Так в апреле 2019 года Пентагон в своем ежегодном докладе Конгрессу о военной мощи Китая впервые включил раздел об Арктике и предупредил о рисках растущего китайского присутствия в регионе, включая возможное развертывание в будущем атомной подводной программы [39]. Однако Китай не имеет ни военного контингента в Арктике, ни каких-либо территориальных претензий. На данный момент его деятельность носит коммерческий и научный характер.

Двусторонние отношения можно назвать самодостаточными. Москва и Пекин будут и дальше углублять сотрудничество как гарант стабильности в мире и для российского, и китайского народов в условиях глобализированного мира.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арктика: Северный морской путь // Аналитический журнал «Нефть и Капитал». Арктические горизонты. 2020. 17 января. URL: <https://oilcapital.ru/story/arktika-severnoy-mor>
2. Арктическая политика Китая // Информационное агентство правительства КНР «Синьхуа». URL: http://www.xinhuanet.com/politics/2018-01/26/c_1122320088.htm
3. Вадимова Е. Арктика — новые возможности // Сайт. Нефть. Капитал. 2019. 5 декабря. URL: <https://oilcapital.ru/article/general/05-12-2019/arktika-novye-vozmozhnosti>
4. Ван Ш., Еремин В., Чжу Я. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному морскому пути // Свободная мысль. 2017. № 6. URL: <http://svom.info/entry/785-novaya-kitajskaya-konceptsiya-i-rossijsko-kitajskoe/>
5. Выступление президента РВ В.В. Путина на первом заседании круглого стола Международного форума «Один пояс, один путь». 2017. 15 мая. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54496>
6. Грузопоток по Севморпути к 2024 году должен вырасти до 80 млн тонн // Российско-китайские отношения. Информационное агентство «ТАСС». 2017. 3 июля. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5182081>
7. Калфаоглу Р. Китайско-российское сотрудничество в Арктике: перспективы развития // Вестник МГОУ. 2018. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kitaysko-rossiyskoe-sotrudnichestvo-v-arktike-perspektivy-razvitiya> – С.12
8. Китай в Арктике: новая холодная война? // Информационное агентство «Eurasia Daily». 2018. 3 февраля. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2018/02/03/kitay-v-arktike-novaya-holodnaya-voyna>
9. Китай опубликовал Белую книгу об арктической политике страны // Информационное агентство правительства КНР «Синьхуа». URL: http://russian.news.cn/2018-01/26/c_136926688.htm
10. Китай опубликовал план действий по строительству "экономического пояса Шелкового пути" и "морского Шелкового пути 21-го века" // Официальный сайт посольства КНР в РФ. 2015. 1 апреля. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ggl/t1251070.htm>
11. Китай официально заявил о намерении создать Полярный Шелковый путь в Арктике // Информационное агентство Интерфакс. 2018. 26 января. URL: <https://www.interfax.ru/russia/597217>
12. Китайский шелк на пути в Северную Европу // Информационный портал «Baltnews». 2018. 20 июня. URL: https://baltnews.ee/Russia_West/20180620/1016740663.html
13. Куда ведет «Полярный Шелковый путь» // Медийный портал «Рамблер». 2018. 27 ноября. URL: https://news.rambler.ru/asia/41335872/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink
14. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/
15. Ледовый Шелковый путь // Журнал Китай. 06.2018. № 6 – (152). С. 53-55. URL: http://www.kitaichina.com/rjingji/201806/t20180620_800133292.html
16. Международный форум «Один пояс, один путь» // Официальный сайт Президента России. 2019. 26 апреля. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/60378>
17. Михайличенко К.М. Проект Ледовый шелковый путь в рамках инициативы «Один пояс-один путь» как реализация интересов России и Китая в Арктическом регионе // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. 2019. Т.21.№ 2. С.333-345. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/proekt-ledovyy-shelkovyy-put-v-ramkah-initsiativy-odin-poyas-i-odin-put-kak-realizatsiya-interesov-rossii-i-kitaya-v-arkticheskom-regione/viewer>
18. Небренчин А.С., Небренчин С.М. КНР – сверхдержава XXI века: российско-китайские перспективы / Центр стратегических оценок и прогнозов. — М.: АНО ЦСОиП, 2017. 116 с. URL: <http://clubvi.ru/news/2017/10/26/17/1.pdf>
19. О проекте Белкомур // Официальный сайт проекта «Белое море – Коми – Урал». URL: <http://www.belkomur.com/belkomur/1.php>
20. О решениях по развитию Северного морского пути // Официальный сайт Правительства России. 2019. 25 июня. URL: <http://government.ru/docs/37144/>
21. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // Официальный сайт Правительства России. 2013. 20 февраля. URL: <http://government.ru/info/18360/>
22. Откуда начинается и где проходит Северный морской путь // Официальный сайт «Будущее Арктики». URL: <https://будущее-арктики.рф/otkuda-nachinaetsya-gde-proxodit-severnoy-morskoj-put/>
23. Официальный сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491>
24. Первое судно с СПГ с Ямала прошло по Северному морскому пути // Информационное агентство «Eurasia Daily». 2018. 13 июля. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2018/07/13/pervoe-sudno-s-spg-s-yamala-proshlo-po-severnomu-morskому-puti>
25. Петровский В.Е. Филиппова Л.В. Стратегия Китая по освоению Арктики и перспективы российского и китайского сотрудничества в регионе // Китай в мировой и региональной политике. История и современность.

2018. №23. С. 171-179. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-kitaya-po-osvoeniyu-arktiki-i-perspektivy-rossiysko-kitayskogo-sotrudnichestva-v-regione>
26. План развития инфраструктуры Севморпути до 2035 года утверждён // Аналитический журнал «Нефть и Капитал». 2019. 24 декабря. URL: <https://oilcapital.ru/news/regulation/24-12-2019/plan-razvitiya-infrastruktury-sevmorputi-do-2035-goda-utverzhdyon>
27. Политика Китая в Арктике и ее влияние на регион // Интернет-журнал "Военно-политическая аналитика". Геополитика и безопасность. - URL: <https://vpoanalytics.com/2018/07/10/politika-kitaya-v-arktike-i-ee-vliyanie-na-region/>
28. Полярный кодекс ИМО вступит в силу с 1 января 2017 года // Информационное агентство «Port-News». URL: <http://portnews.ru/news/print/189153/>
29. Полярный шелковый путь России и Китая откроет новую эпоху // Экономика сегодня. 2019. 17 мая. URL: <https://zen.yandex.ru/media/rueconomics.ru/poliarnyi-shelkovyi-put-rossii-i-kitaia-otkroet-novuiu-epohu-5cdea1d56a5bb500b3d589ce>
30. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>. (на кит.).
31. Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы // Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации. URL: <http://council.gov.ru/media/files/18PmiCzTPmAb9gyKK892HCME8nuZ2Aqz.pdf> - С.1
32. Проект "Один пояс, один путь". Досье // Российско-китайские отношения. Информационное агентство «ТАСС». 2017. 3 июля. URL: <https://tass.ru/info/4383152>
33. Проект «Ямал СПГ» - интегрированный проект по добыче, сжижению и реализации газа // НОВАТЕК URL: <http://www.novatek.ru/ru/business/yamal-lng/>
34. Северный Морской путь и Суэцкий канал // Аналитика. Информационно-аналитическое агентство «Деловые новости». URL: <https://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html>
35. Справка о Комплексном проекте развития Северного морского пути // Официальный сайт Правительства России. 2015. 8 июня. URL: <http://government.ru/orders/selection/405/18405/>
36. Шелковый путь в Арктике // Информационное агентство правительства КНР «Синьхуа». URL: <http://russian.news.cn>
37. Шучунь В., Еремин В., Янь Ч. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному Морскому пути // Свободная мысль. 2017. № 6. С. 109-120.
38. China to develop Arctic shipping routes opened by global warming // Информационное агентство «BBC News». 2018. 26 января. URL: <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-42833178>
39. Latest Arena for China's Growing Global Ambitions: The Arctic // Новостной сайт «The New York Times». 2019. 24 мая. URL: <https://www.nytimes.com/2019/05/24/climate/china-arctic.html>
40. Rolland N. Reports of Belt and Road's Death Are Greatly Exaggerated // Foreign Affairs. 2019. 29 January. URL: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-01-29/reports-belt-and-roads-death-are-greatly-exaggerated>

Поступила в редакцию 12.04.2020

Колзина Алла Леонидовна, кандидат педагогических наук,
доцент кафедры политологии, международных отношений и всеобщей истории
E-mail: kolzina@gmail.com

Миндубаева Алина Альфонсовна, студентка Института истории и социологии
E-mail: apotema-galina1@mail.ru

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
426034, Россия, г. Ижевск, ул. Университетская, 1 (корп. 2)

A.L. Kolzina, A.A. Mindubaeva

THE POLAR SILK ROAD AS A SPHERE OF STRATEGIC PARTNERSHIP BETWEEN THE RUSSIAN FEDERATION AND CHINA

DOI: 10.35634/2587-9030-2020-4-2-186-195

The article analyzes the place and significance of the Arctic region and the Northern Sea Route (NSR) in Russian-Chinese relations. The forms of their interaction in the Arctic are determined by the example of the "Polar (Ice) silk road" (PSR). China identifies the Russian Federation as the key to the hidden riches of the Arctic subsurface, and the Russian Federation sees its Eastern neighbor as an investor with huge potential.

The PSR is part of China's 2013 "One Belt, One Road" (OBOR) initiative. The NSR is considered in China as a competitive alternative to the New Silk Road on the territory of the Eurasian continent. The development of the Arctic transport corridor is based on the revival and modernization of the NSR for the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and National Security up to 2020. The authors mention possible integration forms of the Russian and Chinese Arctic projects: including the NSR of the Russian Federation in the strategic plan OBOR; merging individual projects of the countries within the framework of both initiatives; establishing an agreement between representatives of the business segment on the development of the Arctic region; adapting projects to each other, without merging the NSR and PSR, by exchanging mutual concessions.

The main conclusion: the Arctic partnership between Russia and China has a strategic potential.

Keywords: "Polar Silk Road" (PSR), "One Belt, One Road" (OBOR), "Northern Sea route" (NSR), Arctic, China, Russia.

Received 12.04. 2020

Kolzina A.L., Candidate of Pedagogy, Associate Professor

E-mail: kolzina@gmail.com

Mindubaeva A.A., student of the International relations course

E-mail: apotema-galina1@mail.ru

Udmurt State University, Institute of History and Sociology

Universitetskaya st., 1/2, Izhevsk, Russia, 426034