

Сашанова Арина Александровна,

студентка Северо-Западного института управления РАНХиГС,

Россия, г. Санкт-Петербург

Междисциплинарные исследования

**КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА ЛЕДЯНОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ.
КИТАЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРИСУТСТВИЕ В АРКТИЧЕСКОЙ
ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация: Сегодня Арктический регион является своеобразным «перекрестком» национальных интересов для многих государств. В циркумполярном регионе с конца прошлого века и по сегодняшний день ведутся процессы регионального освоения и наращивания научных знаний в условиях Крайнего Севера. Оживленный интерес проявляют как региональные страны, так и нерегиональные игроки. Государства, имеющие стратегические интересы разделяют на три группы.

Ключевые слова: Арктика, КНР, «Белая Книга» КНР по Арктике, Ледяной Шелковый Путь, Арктическая Зона Российской Федерации, Северный Морской Путь, российско-китайское сотрудничество в Арктике.

Abstract: Today the Arctic region is a kind of "crossroads" of national interests for many States. In the circumpolar region since the end of the last century and to the present day the processes of regional development and increase of scientific knowledge in the Far North. Both regional countries and non-regional players are showing keen interest. States with strategic interests are divided into three groups.

Key words: Arctic, China, China's white Paper on the Arctic, the Ice silk Road, the Arctic Zone of the Russian Federation, the Northern Sea Route, Russian-Chinese cooperation in the Arctic.

1) Государства Арктического клуба (Норвегия, Россия, США, Канада, Гренландия в лице Дании), территории которых прилегают к Северному Ледовитому океану.

2) Приарктические страны (Финляндия, Швеция и Исландия), входящие в Арктический Совет и находящиеся в непосредственной близости к Полярному Кругу.

3) Неарктические аркторы (Китай, Южная Корея, Сингапур, Индия, Великобритания, Германия, Франция, Польша и др.).

Говоря о неарктических странах, КНР является одним из наиболее активного государства среди своей группы. Китайская Народная Республика, будучи второй мировой экономикой и имея необходимый международный статус на мировой арене, способна стремительно продвигать свои интересы в Арктической Зоне.

Место и значение Арктики в политике КНР

По словам китайских высокопоставленных лиц, региональное присутствие КНР в Арктике берет свое начало еще в 1925 году. В этом году Пекин стал одним из 14 стран-подписантов Парижского договора 1920 года по норвежскому Шпицбергену [1]. Впоследствии региональное присутствие КНР характеризовалось преимущественно наращиванием научно-исследовательской базы для освоения, поддержания и развития пространств Заполярья.

Согласно китайской традиции, постепенное освоение территорий циркумполярного региона занимало длительный период. В 1951 году прошла первая государственная научно-исследовательская экспедиция на Северный полюс [2]. Под руководством Министерства природных ресурсов в 1981 году была учреждена Арктическая и Антарктическая Администрация [3]. А за период с 1985 года до 2017 Пекин организовал 8 исследовательских

экспедиций. В 2004 году состоялось открытие собственной арктической научной станции «Хуанхе» на о. Шпицбергене (Норвегия), также была открыта полярная станция в Исландии [4]. В 2013 году ВУЗы Северной Европы и китайские университеты совместно организовали Китайско-Североарктический исследовательский центр. Более того, согласно данным Арктического института Вашингтона, КНР на полярные исследования вкладывает больше средств, чем Соединенные Штаты [5]. В 2012 году была проведена пятая научная экспедиция Китая в Арктике, в составе которой было задействовано 120 ученых, в течении трех месяцев был осуществлен первый проход через российский Северный Морской путь ледокола «Сюзелун» [6].

Только к концу 2010-х Пекин в целях лучшего понимания дел Арктики стал исследовать регион в контексте политического, правового и военного значения для нации. К примеру, в 2010 году была организована программа по анализу индикаторов развития Арктики и региональной роли КНР, позже – программы, направленные по проблематике, связанные с арктической геополитикой. Все программы финансируются Государственным океаническим управлением Китая и Управлением по делам Арктики и Антарктики [7, с 12].

Следующий важный аспект присутствия КНР – взаимодействие с региональными акторами на двусторонней и многосторонней основе.

После нескольких лет проведения переговоров, в 2013 года Китайская Республика, наряду с другими азиатскими государствами, включая Японию, Сингапур, Индию и Южную Корею, приобрела место наблюдателя в главной региональной организации – Арктический Совет [8]. Данное событие ознаменовало новый этап для международной арктической политики. Хоть и без права участия в голосовании, признавая исключительные права стран Арктического клуба на любую экономическую региональную деятельность, Пекин стремительно пропагандирует свое видение арктического освоения путем предоставления государствам-членам своих рекомендаций на данной межгосударственной платформе.

Анализируя характерные черты современной политики Пекина, можно сделать вывод, что государство намерено инвестировать в полярные проекты для реализации национального экономического и научного потенциала, а также для создания новых логистических маршрутов.

Еще одним особо важным событием для региональной повестки дня, явилось публикация 26 января 2018 года Пресс-канцелярией КНР документа «Китайская Арктическая политика» (далее Белая Книга) [9]. Арктическая стратегия Китая не имела принципиально новых положений и собрала основные региональные приоритеты вместе. Однако публикация КНР такого рода документа – важное явление для заинтересованных стран, которое предоставляет возможность для анализа приоритетов Пекина в Арктике, основанного на официально провозглашенной линии страны. Белая Книга является всесторонней арктической директивой, в которой подтверждается намерение Китая соблюдения суверенных прав и национальных юрисдикций региональных акторов. КНР также заявляет о проведении своей политики в рамках положений устоявшихся региональных правовых соглашений, таких как Конвенция ООН по морскому праву 1982 года и Полярного кодекса, который начал действовать с 1 января 2017 года [10]. В то же время, Пекин позиционирует себя как «околоарктическое» государство, на которое оказывают прямое влияние региональные изменения климата и арктическая экономическая деятельность, продвигая концепцию «географической близости КНР к Арктике». В то же время, Пекин позиционирует себя как «околоарктическое» государство, на которое оказывают прямое влияние региональные климатические изменения и арктическая экономическая деятельность, продвигая концепцию «географической близости КНР к Арктике» [11].

Ледяной Шелковый Путь

Важный и стратегический пункт Белой Книги – концепция «Ледяного (Полярного) шелкового пути» как одна из составляющих инициативы «Пояса и Пути». Госпрограмма «Пояса и Пути» берет свое начало в 2013 году, когда

председатель КНР Си Цзиньпин заявил об инициативе воссоздания древнего Шелкового Пути, связывающего КНР со странами Евразии, Среднего и Ближнего Востока. В 2015 году в рамках государственной программы были обозначены три сухопутных маршрута и два морских коридора [12, с. 67]. Ледяной шелковый путь стал шестым маршрутом заявленной китайской государственной программы. ЛШП, проходящий через Северный Морской Путь Российской Федерации, дает возможность развития как двусторонних российско-китайских отношений, так и потенциал для многостороннего сотрудничества в рамках Евразийского Экономического Союза. ЛШП также подразумевает реализацию заявленного в 2017 году российско-китайского соглашения об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия [13].

Впервые данная концепция была предложена еще в 2011 году на втором международном форуме «Арктика: территория диалога» в Архангельске Владимиром Путиным, который заявил о будущем Северморпути в качестве международной транспортной артерии, «способной составить конкуренцию традиционным морским линиям и по стоимости услуг, и по безопасности, и по качеству» [14]. Однако до получения Китаем статуса наблюдателя в Арктическом Совете, Россия в полной мере не рассматривала КНР в качестве стратегического регионального партнера.

Через год после получения КНР статуса наблюдателя в АС, 20 мая главами государств В. Путиным и Си Цзиньпином было заявлено о поиске перспективных проектов для сопряжения китайской инициативы «Пояса и Пути» и будущего ЕАЭС.

В ноябре 2017 года на 22 встрече глав правительств председатель Китая Си Цзиньпин и премьер-министр РФ Дмитрий Медведев договорились о совместном исследовании, создании необходимой инфраструктуры и использовании Северного Морского пути [15]. В силу всего перечисленного, можно сделать вывод, что частично из-за китайской координационной политики с Россией, правительство КНР опубликовало свою арктическую

стратегию 2018 года, которая призывает к укреплению международного сотрудничества в областях инфраструктурного строительства и эксплуатации морских полярных маршрутов путем совместной реализации инициативы ЛШП.

Китай также придает большое значение системе обеспечения безопасности по Севморпути, китайскими специалистами был проведен ряд исследований по маршруту СМП, постоянно совершенствуются гидрографические съемки для материально-технического обеспечения в Арктике. Хотя система навигации СМП не разработана в полной мере, однако северный транспортный коридор является надежнее для товаропотока в силу отсутствия угроз пиратства и политической нестабильности.

Кроме того, КНР придерживается положений вышеупомянутого Полярного Кодекса и поддерживает Международную Морскую Организацию ООН, принимая активное участие в разработке навигационных правил арктического судоходства [16]. Подчеркнутый в Белой Книге, Ледяной Шелковый Путь призван не только открыть голубой экономический коридор, соединив Китай и Европу через СМП, но и улучшить цифровую связь, а также в будущем создать глобальную инфраструктурную сеть в зоне Крайнего Севера [17]. На сегодняшний день Пекин укрепляет сотрудничество с заинтересованными государствами в развитии передовых космических и подводных систем, а также в проектах по разработке кабельных систем, для обеспечения практического применения цифровых технологий.

В 2015 году была начата реализация российско-китайского проекта в области спутниковой навигации. Сотрудничество подразумевает создание двух совместных предприятий по разработке, производству и сбыту новых навигационных приемников, поддерживающие три навигационные системы – китайскую BeiDou, российскую ГЛОНАСС и американскую Navstar (GPS) [18].

Для реализации китайского товарного потока по новым маршрутам, в апреле 2018 года ведущие китайские компании: Alibaba, JD Group, Huawei, SF

Express и China International E-Commerce Co. Ltd, начали переговоры со своими эстонскими коллегами с целью создания нового транзитного в Эстонии [19].

Таким образом, китайская сторона, в рамках своих инициативы «Пояса и Пути» и Белой Книги, выделяет пять основных столпов для сотрудничества с арктическими государствами: координационная политика, участие в инфраструктурных проектах, упрощенная торговая политика, финансовая интеграция, а также более тесные связи между людьми [20].

Китайское экономическое присутствие в Арктической Зоне Российской Федерации

Запуск нового направления в рамках государственной экономической программы «Пояса и Пути» демонстрирует готовность Китая в принятии участия в создании инфраструктуры российской Арктики для использования морского полярного маршрута. Ранее упомянутые инвестиционные обязательства указывают на то, что Китай поддержит Россию в усовершенствовании эксплуатации СМП и других частей морских маршрутов в Арктике, основываясь на принципах устойчивости и победных результатах. РФ также с энтузиазмом относится к китайской инициативе ЛШП.

Планы ЛШП предполагают строительство инфраструктуры по линиям «юг – север» для обеспечения освоения прибрежного арктического пространства. Реализация китайских планов будет порождать растущую потребность в дорогах, ведущих к российским арктическим портам. В ноябре 2017 года на 22 встрече глав правительств председатель Китая Си Цзиньпин и премьер-министр РФ Дмитрий Медведев договорились о совместном исследовании, создании необходимой инфраструктуры и использовании Северного Морского пути [21]. Однако стоит отметить, китайские компании готовы предоставлять финансирования только в проекты с фактическими или высоковероятными экономическими показателями.

Так, например, идет долгий переговорный процесс по строительству железной дороги к Белому морю – проект «Белкомур». Железная магистраль, соединяющая города Архангельск и Пермь через Сыктывкар и Соликамск, была

включена в стратегию РФ развития железнодорожного транспорта до 2030 года, тем не менее китайская компания China Poly Group – главный иностранный инвестор - пока не готова вкладывать свои средства для реализации российских амбиций [22].

На сегодняшний день находится на стадии международных переговоров проект трансарктического оптико-волоконного кабеля, реализация которого будет осуществляться Министерством Промышленности и Информатизации КНР и одним из крупнейших китайских операторов телекоммуникаций «China Telecom» совместно с финскими, российскими, японскими и норвежскими компаниями [23].

Также ведутся переговоры по проекту создания маршрута Харбин — Якутск — Тикси — Европа. До Якутска идет железная дорога, далее планируется строительство транспортной инфраструктуры до морского порта Тикси [24].

Страны расширяют экономическое сотрудничество в крупнейшем в мире проекте по снижению природного газа (далее СПГ). Ямало-Ненецкий автономный округ как крупнейшая территория в мире по добыче природного газа, производит добычу приблизительно 80 % российского и около 15% мирового объема СПГ [25]. Являясь самым значительным коммерческим проектом, Ямал СПГ, который был введен в эксплуатацию в 2017 году, представляет собой комплексный проект, охватывающий добычу, сжижение и транспортировку природного газа. В частности, с момента запуска первой очереди в декабре 2017 ОАО «Ямал СПГ» 4 февраля 2019 года была осуществлена отгрузка десятого миллиона тонн СПГ [26]. В рамках данного проекта ведется строительство «Арктик СПГ 2», «Арктик СПГ 3», аэропорт и морской порт Сабетта, начатый в 2013 году.

Участие Китая в проектах по СПГ в Арктике имеет жизненно важное значение для России, в настоящее время Китайская Национальная Нефтегазовая Корпорации и Фонд Шелкового пути имеют 20% и 9,9% акций. Весной 2016 года «Новатэк» заключил соглашение с КНР на кредитование на сумму 12

миллиардов долларов США, финансирующие проект «Ямал СПГ». Подписан меморандум о взаимопонимании с Китайским Банком Развития по проекту «Арктик СПГ-2».

Сегодня в Арктической Зоне Российской Федерации (далее АЗРФ) также протекает двустороннее российско-китайское сотрудничество в области рыбной промышленности и туризма.

В частности, говоря о регионах АЗРФ, стоит привести пример рост экспорта продукции агропромышленного комплекса из Чукотского автономного округа, который вырос в 2018 году в 2,2 по сравнению с 2017 годом, а доля региона в общем экспорте из Дальневосточного федерального округа увеличилась более чем на 70% [27]. Основными странами-импортерами продукции из Чукотского автономного округа стали КНР, Республика Корея, Япония.

Относительно развития туристической сферы в АЗРФ, стоит сказать, что в последние годы популярность данного направления набирает стремительные обороты. Самыми востребованными туристическими объектами в Арктике стали архангельские «Соловецкие острова» и национальный парк «Русская Арктика», якутские Ленские столбы, чукотский остров Врангеля, а также в плато Путорана в Красноярском крае. Так, по данным на лето 2018 года, парк посетили 1079 туристов из 41 страны, при этом на долю граждан КНР пришлось 33% от общего количества посетителей [28].

На основании проведенной оценки сотрудничества в экономической сфере Китая с РФ, можно сделать вывод, что российская Арктика предоставляет большие возможности для налаживания взаимовыгодного партнерства. Арктическая Зона Российской Федерации является одним из важнейших стратегических территорий для наращивания взаимовыгодного партнерства с азиатскими странами, лидером из которых стал Китай. Перспективными областями являются: разведка и разработка арктических углеводородных месторождений и минеральных ресурсов, транспортный потенциал Северного Морского Пути, рыбная промышленность и туризм.

Заключение

Заинтересованность КНР в Арктическом регионе имеет долговременный характер. Как упоминается в Белой Книге, арктическая тема берет начало в китайской практике еще в 1920 году. Стоит сказать, что такие предположения, как исключительный интерес Китая к северным богатствам Арктики побуждает государство на проведение своих политических действий в регионе, являются недальновидными. Арктический регион сейчас является актуальным, если не для каждого, то для многих стран мира. Арктика лежит на перекрестке интересов мировой политики. Новый китайский документ 2018 года по арктическим делам представляет некое видение арктической глобализации. В своей стратегии, Пекин заявляет о невозможности в будущем осуществление регионального управления без участия нерегиональных игроков. Ранее на территориях за Северным полюсом осуществлялись действия, носящие только национальный характер прибрежных стран. Однако в китайской стратегии, хоть и сдержанно, но указан призыв к глобальному видению проблем арктических территорий. Естественно, для стран Арктического клуба данное заявление носит враждебный характер, вследствие чего возникают опасения у каждого арктического государства при сотрудничестве с китайской стороной. Несмотря на это, имея большие финансовые возможности и компетентность своих кадров, КНР целенаправленно следует своим национальным интересам, используя региональные страны в качестве стратегических партнеров. Кроме того, анализируя стратегию, можно сделать вывод, что Пекин на примере данного региона представляет свое видение процесса глобализации, предлагая методы и механизмы для осуществления устойчивого развития Арктической Зоны.

Библиографический список:

1. Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British Overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen signed in Paris 9th

February 1920. [Электронный ресурс] URL: http://library.arcticportal.org/1909/1/The_Svalbard_Treaty_9ssFy.pdf (дата обращения: 22.02.2019).

2. Гребенщикова К. Н. Арктические интересы Китая // Уральский федеральный университет, Екатеринбург, Россия. – 2016. – С 254. [Электронный ресурс] URL: http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/40185/1/kiis_2016_032.pdf (дата обращения: 22.02.2019).

3. Chinese Arctic and Antarctic Administration – 1981. [Электронный ресурс] URL: http://www.chinare.gov.cn/English/gb_article.php?madid=10003 (дата обращения: 22.02.2019).

4. China opens 1st research station in Arctic area. – 28.07.2004. [Электронный ресурс] URL: <http://www.china-embassy.org/eng/gyzg/t144196.htm> (дата обращения: 22.02.2019).

5. Banyan Snow dragons: As the Arctic melts, Asia shudders at the risks but slavers at the opportunities / The Economist - Sep 1st 2012. [Электронный ресурс] URL: <http://www.economist.com/node/21561891> (дата обращения: 22.02.2019).

6. Суровцев С. Канадцы прогнозируют рост объемов перевозок по Северо-Западному проходу // АН-Онлайн: интернет-сайт. - 2013. [Электронный ресурс] URL: <http://argumenti.ru/economics/2013/12/302576> (дата обращения: 22.02.2019).

7. Д. Тулупов Скандинавский вектор арктической политики Китая 2013 / Мировая экономика и международные отношения – 2013. №9, С.61.

8. Кирунская Декларация по случаю Восьмой Министерской сессии Арктического совета 15 мая 2013 года, г.Кируна, Швеция. [Электронный ресурс] URL: https://oaarchive.arcticcouncil.org/bitstream/handle/11374/778/MM08_Kiruna_Declaration_Rus%283%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата обращения: 22.02.2019).

9. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. - January 2018. [Электронный ресурс] URL: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 22.02.2019).

10. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. – 1982. [Электронный ресурс] URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 24.02.2019).

11. Петровский В.Е., Филиппова Л.В. Стратегия Китая по освоению Арктики и перспективы российско-китайского сотрудничества в регионе. - 2018 год. [Электронный ресурс] URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-kitaya-po-osvoeniyu-arktiki-i-perspektivy-rossiysko-kitayskogo-sotrudnichestva-v-regione> (дата обращения: 24.02.2019).

12. Киреева А.А. «Инициатива Пояса И Пути»: содержание, цели и значение // Сравнительная политика. - 2018; №9(3): С 61-74.

13. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия. – 4 июля 2017 года. [Электронный ресурс] URL: <http://special.kremlin.ru/supplement/5218> (дата обращения: 27.02.2019).

14. Транспортная система Арктического региона стала центром внимания II Международного форума «Арктика – территория диалога» // Правительство Архангельской области. Пресс-центр – 22.09.2011. [Электронный ресурс] URL: <http://dvinanews.ru/-usabp8kx> (дата обращения: 27.02.2019).

15. Встреча Дмитрия Медведева с Председателем КНР Си Цзиньпином. – 01.10.2017. [Электронный ресурс] URL: <http://m.government.ru/all/29986/> (дата обращения: 01.03.2019).

16. Aldo Chircop. Regulatory Challenges for International Arctic Navigation and Shipping in an Evolving Governance Environment // Marine &

Environmental Law Institute Schulich School of Law, Dalhousie University Halifax, Nova Scotia, Canada. – 2013. [Электронный ресурс] URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Aldo-Chircop-Regulatory-Challenges-for-Arctic-Navigation-and-Shipping-Final.pdf> (дата обращения: 01.03.2019).

17. Three sea routes planned for Belt & Road Initiative // State Council of the People's Republic of China. – 21.06.2017. [Электронный ресурс] URL: http://english.gov.cn/state_council/ministries/2017/06/21/content_281475692760102.htm (дата обращения: 01.03.2019).

18. РФ и Китай подписали заявление о сотрудничестве по ГЛОНАСС и BeiDou // РИА Новости. – 17.12.2015. [Электронный ресурс] URL: <https://ria.ru/20151217/1343800726.html> (дата обращения: 01.03.2019).

19. Ministry keen to boost export of Chinese e-goods via Estonia // BC, Tallinn. - 18.04.2018. [Электронный ресурс] URL: http://www.baltic-course.com/eng/good_for_business/?doc=139369 (дата обращения: 01.03.2019).

20. H. Gudjonsson, E. Nielsson. China Can Play Key Role in Arctic Shipping. – 21.03.2015. [Электронный ресурс] URL: <https://www.maritime-executive.com/features/china-can-play-key-role-in-arctic> (дата обращения: 01.03.2019).

21. Встреча Дмитрия Медведева с Председателем КНР Си Цзиньпином. – 01.10.2017. [Электронный ресурс] URL: <http://m.government.ru/all/29986/> (дата обращения: 10.05.2019).

22. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года // Правительство Российской Федерации. - 17 июня 2008 г. [Электронный ресурс] URL: <http://static.government.ru/media/files/DkdcT7dHs4fGLrhkK5lk0egvr4rA2QZi.pdf> (дата обращения: 10.05.2019).

23. Интернет-кабель через Арктику принесет выгоду половине земного шара // ИА REGNUM. [Электронный ресурс] URL: <https://regnum.ru/news/2335644.html> (дата обращения: 01.03.2019).

24. Эксперты обсудили возможности взаимодействия России и КНР в Арктике. - 28.03.2019. [Электронный ресурс] URL: <http://www.gosrf.ru/news/40406/> (дата обращения: 06.05.2019).

25. «НОВАТЭК» закрыл сделку по продаже «Тоталь» 10% доли в проекте «Арктик СПГ 2» - 6.03.2019. [Электронный ресурс] URL: http://www.novatek.ru/common/tool/stat.php?doc=/common/upload/press/ALNG2_Total_Close_Rus.pdf (дата обращения: 06.05.2019).

26. «Ямал СПГ» отгрузил десятый миллион тонн СПГ. Официальный сайт ОАО «Ямал СПГ». – 4.02.2019. [Электронный ресурс] URL: <http://yamallng.ru/press/news/37034/1> (дата обращения: 06.05.2019).

27. Чукотка за год увеличила экспорт морепродуктов более чем в два раза. - 21.03.2019. [Электронный ресурс] URL: http://www.arctic-info.ru/news/ekonomika/CHukotka_za_god_uvelichila_eksport_moreproduktov_bole_e_chem_v_dva_raza/?sphrase_id=580 (дата обращения: 06.05.2019).

28. Статистика. (официальный сайт национального парка «Русская Арктика»). [Электронный ресурс] URL: <http://www.rus-arc.ru/ru/Tourism/Statistics> (дата обращения: 20.05.2019).