

Основные направления сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики в Арктике

Веселова Д. Н.^{1, 2}

¹Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация

²АНО ВО «Университет при Межпарламентской Ассамблее ЕвразЭС», Санкт-Петербург, Российская Федерация; daria-voronchikhina@mail.ru

РЕФЕРАТ

В статье рассматриваются основные направления партнерства России и Китая в арктической зоне, а также выделяются точки соприкосновения двух стран в Арктике. Изучаются национальные интересы Пекина и Москвы в исследуемом регионе.

Цель: определить главные сферы для сотрудничества между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой в Арктике.

Методология и методы: неинституциональный подход, обобщение, синтез, системный подход, анализ документов.

Результаты: рассмотрены национальные интересы России в Арктике, среди которых основными являются политические и экономические: обеспечение суверенитета страны, добыча полезных ископаемых региона и развитие Северного морского пути. Изучены интересы Китая в Арктике. Автор разделил их на три группы: экономические, геополитические и экологические. Приоритетными из них являются экономические, несмотря на то обстоятельство, что китайская сторона пытается завуалировать их под экологическими. Выделены шесть направлений для дальнейшего сотрудничества между странами в Арктике: освоение нефтяных и газовых месторождений, развитие инфраструктуры Северного морского пути и увеличение объема и количества перевозок по нему, взаимодействие в области охраны окружающей среды Арктики, развитие сферы критических технологий, организация туризма, формирование технологий по добыче экологически чистой энергии. Помимо направлений для коллаборации автор затрагивает в статье и тему разногласий между государствами по тем или иным вопросам, в частности по вопросам определения правового режима территорий и акваторий Арктики, а также реализации арктической политики Москвой и Пекином.

Выводы: Несмотря на выделенные в статье области для сотрудничества, основными направлениями для взаимодействия Китая и России в Арктике являются добыча газа и нефти в российской Арктике, поставка углеводородов из России в Китай в приоритетном порядке, а также усовершенствование инфраструктуры вдоль Северного морского пути и увеличение количества перевозок по нему. Между странами можно выделить и противоречия, главным из которых является вопрос управления в арктическом регионе. Но полагаем, что в ближайшем будущем российско-китайские отношения по арктическому вопросу будут только укрепляться, так как у сторон имеется много взаимодополняющих ресурсов друг для друга.

Ключевые слова: Арктический регион; Белая книга по Арктической политике Китая; Северный морской путь; углеводородное сырье; энергетическая безопасность; национальные интересы; экологическая безопасность

Для цитирования: Веселова Д. Н. Основные направления сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики в Арктике // Управленческое консультирование. 2022. № 12. С. 42–61.

Main Directions of Cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China in the Arctic

Darya N. Veselova^{1, 2}

¹The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPA), Saint Petersburg, Russian Federation

²University under the Inter-Parliamentary Assembly of EurAsEC, Saint Petersburg, Russian Federation; daria-voronchikhina@mail.ru

ABSTRACT

The article discusses the main areas of partnership between Russia and China in the Arctic zone, and also highlights the points of contact between the two countries in the Arctic. The national interests of Beijing and Moscow in the researched region are being studied.

Aim. To identify the main areas for cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China in the Arctic.

The following **methodology** and **methods** were used: neo-institutional approach, generalization, synthesis, systems approach, analysis of documents.

Results. The article considers the national interests of Russia in the Arctic, among which the main ones are political and economic: the ensuring of the sovereignty of the country, the mining of the region and the developing of the Northern Sea Route. Chinese interests in the Arctic studied. The author divided them into three groups: economic, geopolitical and ecological. The priority interests are economic ones, despite the fact that the Chinese side is trying to disguise them as ecological interests. The paper identifies six areas for further cooperation between countries in the Arctic: the development of oil and gas fields, the development of the infrastructure of the Northern Sea Route and the increase in the volume and number of transportations along it, the interaction in the field of environmental protection in the Arctic, the development of critical technologies, the organization of tourism, the formation technologies for the extraction of clean energy. In addition to directions for collaboration, the author also touches upon the topic of disagreements between states on various issues, in particular on the issues of the determining of the legal regime of the territories and water areas of the Arctic, as well as the implementation of the Arctic policy by Moscow and Beijing.

Conclusions. The main areas for cooperation between China and Russia in the Arctic are gas and oil production in the Russian Arctic, the supply of hydrocarbons from Russia to China as a priority, as well as the improving infrastructure along the Northern Sea Route and the increasing of the number of transportation along him despite the areas for cooperation identified in the article. Contradictions can also be distinguished between countries, the main of which is the issue of the governance in the Arctic region. But we believe that Russian-Chinese relations on the Arctic issue will only strengthen in the near future, as the parties have many complementary resources for each other.

Keywords: the Arctic region, White paper «China's Arctic Policy», the Northern Sea Route, the hydrocarbon feedstock, the energy security, national interests, environmental safety.

For citing: Veselova D.N. Main directions of cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China in the Arctic // Administrative consulting. 2022. N 12. P. 42–61.

Введение

Арктический регион в последние два десятилетия привлекает своими богатствами не только приарктические государства, но и страны, чьи территории находятся на далеком расстоянии от полярного круга. Одной из таких стран является Китай.

Для Пекина Арктика интересна, в первую очередь, с экономической точки зрения. Это добыча полезных ископаемых, в том биологических ресурсов, плавание по морям Северного Ледовитого океана, развитие арктического туризма. Также КНР преследует геополитические и экологические цели в регионе. В 2018 г. страна

приняла первый документ, закрепляющий арктическую политику, — Белую книгу, в которой делается акцент на дальнейшем проявлении активности Китая в исследуемой точке планеты.

Российская Федерация является арктической страной. Арктическая зона занимает около 20% всей ее территории. Начиная с 2008 г., Россия преследует цель социально-экономического развития Арктики. Для достижения данной цели стране требуются многочисленные денежные и материальные ресурсы, в том числе инвестиционная поддержка других заинтересованных в развитии региона государств.

Китай может стать надежным партнером России в указанной сфере. Китайское финансирование поможет развитию инфраструктуры портов, других транспортных узлов, расположенных вдоль Северного морского пути; добыче и переработке полезных ископаемых, залегающих как на материковой части российской Арктики, так и на континентальном шельфе, а также поможет обеспечить экологическую безопасность в регионе.

В этой связи представляется весьма актуальной темой для исследования вопрос направлений сотрудничества двух стран в Арктике.

Целью данной работы является определение основных областей коллаборации России и Китая в Арктическом регионе.

Для достижения цели решаются научные *задачи*, среди которых следует выделить следующие:

- 1) рассмотрение основных интересов России в арктическом регионе;
- 2) выявление национальных интересов Китая в Арктике;
- 3) определение направлений для сотрудничества двух стран на Крайнем Севере;
- 4) изучение возможных противоречивых моментов при проведении Россией и Китаем арктической политики.

За последние 5 лет *научная заинтересованность* в вопросе сотрудничества между Китаем и Россией в Арктике выросла, но все же количество политологических исследований по данному направлению остается небольшим. Учеными, занимающимися изучением партнерства Российской Федерации и Китайской Народной Республики, являются В. П. Журавель [6; 7], А. Л. Колзина [10], Н. С. Куделькин [20], А. А. Миндубаева [10], К. М. Михайличенко [15], В. Е. Петровский [17], В. Ф. Печерица [18], Т. В. Редникова [20], В. В. Синиченко и Г. С. Синиченко [22], А. А. Федорова [24], Ng. Nicole [32], Paul Stronski [32] и другие деятели науки. Исследованиям арктической политики Китая занимались Ван Цзюньтао [1], Д. В. Киселев [9], М. А. Кобзева [12], И. Н. Комиссина [11], В. Н. Конышев [12], Н. С. Куделькин [20], В. Ф. Печерица [19], Т. В. Редникова. [20], М. Bennett [27], L. Jakobson [28], Jingchao Peng [28], Т. Koivurova [31], E. Nielsson [31], Y. Serafettin [30], M. G. Śmieszek [31] и другие. Вопрос национальных интересов России в Арктической зоне затронут в трудах таких ученых, как А. М. Васильева [16], Д. Н. Веселова (Ворончихина) [3; 4], Е. С. Горячевская [29; 33], В. П. Журавель [21], С. В. Иванов [33], А. В. Кижалева [8], Н. И. Комков [29], С. А. Липина [21], Р. Р. Наговицын [16], В. А. Пушкарев [21], И. А. Родионова [21], В. С. Селин [29], В. А. Цукерман [29; 33] и других исследователей.

Среди использованных для подготовки статьи *источников* следует выделить нормативно-правовые акты Российской Федерации, в которых закреплены основы проведения арктической политики России, Белую книгу по Арктической политике Китая. Теоретико-методологическая база исследования сформировалась также под влиянием идей, сформулированных в специализированных научных изданиях, монографиях, статьях в журналах и сборниках по арктической, политической и экономической тематике; интернет-ресурсах, затрагивающих вопросы проведения арктической политики Россией и Китаем.

Методология исследования

В качестве методологической базы использован неоинституциональный подход.

Применение неоинституционального подхода в работе позволило включить в поле анализа не только формально-правовые нормы, содержащиеся в Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, в Белой книге по Арктической политике Китая, определяющие цели, задачи, мероприятия и направления деятельности стран в Арктике, но и неформальные аспекты проводимой акторами политики, которые в условиях глобализации занимают значительное место при выборе правильных решений и поведения для проведения эффективной политики в данном регионе планеты.

В работе также использованы общенаучные и специальные научные методы такие, как обобщение, синтез, системный подход, анализ документов. В частности, автор рассматривает положения документов Российской Федерации по реализации арктической политики, а также нормы Белой книги Китая. В статье также изучены и систематизированы направления для партнерства России и Китая в Арктике, а также определены возможные точки соприкосновения при проведении странами арктической политики.

Результаты исследования

Интересы России в Арктике

Российская Федерация является арктической страной. Арктическая зона занимает 18% ее территории, что составляет порядка 3 млн км² [4, с. 3].

О новом постсоветском этапе формирования политики в арктической зоне России можно говорить с начала XXI в. Точкой отсчета является принятие в 2008 г. основополагающего документа — Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (далее — Основы 2008). В 2020 г. данный документ был заменен на новый — Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (далее — Основы 2020).

Основы 2020 выделяют шесть основных национальных интересов России в Арктике, к которым относятся: обеспечение суверенитета и территориальной целостности страны; сохранение Арктики как территории мира и партнерства; обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения Арктической зоны РФ; развитие Арктического региона в качестве стратегической ресурсной базы и ее рациональное использование в целях ускорения экономического роста России; развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ и, наконец, охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих в Арктической зоне РФ [4, с. 34].

По факту все интересы России в Арктике сводятся к обеспечению суверенитета государства, развитию Арктического региона в качестве стратегической ресурсной базы и развитию Северного морского пути (далее — СМП), в первую очередь, в качестве национального транспортного морского коридора.

Для обеспечения суверенитета России и ее территориальной целостности предполагается усиление военного присутствия в российской Арктике. Уже с 2016 г. на острове Котельный функционирует база «Северный Клевер», которая представляет собой первый в Вооруженных Силах России военный городок замкнутого цикла,

построенный в Арктике. В городе проживают 250 военнослужащих, отвечающих за средства наблюдения за морем и воздушной средой, также на территории базы расположены средства береговой обороны, в том числе противокорабельные ракеты. В целом к 2021 г. военные перестроили и расширили множество объектов в полярном регионе, отремонтировали взлетно-посадочные полосы и развернули активы противовоздушной обороны [4, с. 41]. Для функционирования военных подразделений в российском секторе Арктики на 2020 г. действовало уже четыре военных аэродрома, сейчас строятся и реконструируются еще девять: Североморск-1, Рогачево, Тикси, Темп, Североморск-3, Нарьян-Мар, Воркута, Алыкель, Анадырь [4, с. 41]. Таким образом, несмотря на многочисленные возмущения других приарктических государств и стран Западной Европы относительно усиления военного присутствия на арктических территориях российских военнослужащих, основная цель Российской Федерации сводится к обеспечению военной безопасности страны, в частности, и сохранению суверенитета России, в общем.

Арктика является главным национальным богатством России и ее основной стратегической ресурсной базой. На этой территории создается 12–15% ВВП страны, обеспечивается около четверти экспорта России (газ, нефть, цветные металлы, рыба) [3, с. 66; 4, с. 29]. Наличие залежей углеводородного сырья на континентальном шельфе российской Арктики позволяет говорить о нефтегазовом комплексе как о первостепенной отрасли в структуре хозяйства Арктической зоны РФ. Извлекаемые ресурсы углеводородов континентального шельфа российской Арктики составляют свыше 83 млрд. тонн условного топлива [3, с. 66; 4, с. 30]. Около 70% всех разведанных углеводородных ресурсов приходится на Баренцево, Печорское и Карское моря [4, с. 30]. В целом, месторождения нефти и газа континентального шельфа арктических морей являются долгосрочным резервом нефтегазового комплекса Российской Федерации.

Кроме залежей углеводородного сырья в Арктике имеются огромные запасы и прогнозные ресурсы рудных металлов: медных, никелевых, оловянных, железных руд, и других полезных ископаемых: платиноидов, редких металлов и редкоземельных элементов, золота, алмазов, вольфрама, ртути, оптического сырья, марганца, серебра, флюорита, поделочных камней и угля. Ресурсы полезных ископаемых сосредоточены в северных частях Кольской, Таймыро-Норильской, Маймеча-Котуйской и Уджинской, Таймыро-Североземельской, Анабарской и Якутской, Верхоянской и Яно-Чукотской провинциях [4, с. 30]. Основные запасы угля находятся в Таймырском бассейне [4, с. 30]. В связи с этим одну из главных ролей в социально-экономическом развитии российской Арктики играет горная промышленность, которая представлена предприятиями цветной и черной металлургии.

По оценкам специалистов общая стоимость разведанных запасов энергетического и минерального сырья недр российской Арктики составляет около 3 трлн долл., на долю углеводородов приходится около двух третей [4, с. 30].

Рыбный комплекс арктической зоны РФ занимает третье место в хозяйственной структуре данного региона. В арктических морях добывается более трети рыбы и морепродуктов России. Наиболее богаты рыбными ресурсами Баренцево и Берингово моря [4, с. 31].

Интерес России в развитии Арктического региона в качестве стратегической ресурсной базы с каждым годом все увеличивается, что связано с богатством российской Арктики биологическими и минерально-сырьевыми ресурсами.

Развитию Северного морского пути способствует политика России по формализации его в качестве национальной морской транспортной магистрали. Для этой цели Приказом Минтранса России от 17.01.2013 были утверждены «Правила плавания в акватории Северного морского пути», которые определили порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути, правила ледоколь-

ной проводки судов в акватории Северного морского пути, правила проводки судов по маршрутам в акватории Северного морского пути, требования к судам, касающиеся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов [4, с. 35–36] и другое. Ранее в декабре 2012 г. была утверждена Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы», в которой создание конкурентоспособной специализированной морской техники для освоения континентального шельфа и Северного морского пути определено одним из приоритетных направлений государственной политики в области развития судостроительной промышленности [4, с. 36].

СМП важен как для социально-экономического развития региона и страны в целом, в том числе для перевозки добытого сырья, для северного завоза, свободного выхода российского флота в Атлантику, так и для международных перевозок. В частности, развитием СМП заинтересован Китай. Его интересы сводятся к перевозке товаров из Китая в Зарубежную Европу и поставке сырья из России в КНР.

Стоит отметить, что только Российская Федерация на данный момент обладает единственным в мире атомным ледокольным флотом [4, с. 32].

Таким образом, основными национальными интересами России в Арктике являются обеспечение суверенитета страны, добыча полезных ископаемых региона и развитие Северного морского пути.

Интересы Китая в Арктике

Китай не входит в число арктических стран. Он удален от Арктики на тысячи километров. Его интересы переплетаются с интересами России, но все же у Поднебесной имеется заинтересованность в развитии Арктики иного рода. Можно выделить три группы интересов Китая в Арктике: экономические, геополитические и экологические.

Экономические интересы Китая связаны с наличием залежей на арктических территориях большого количества полезных ископаемых. Этим обусловлена попытка КНР в 2011 г. заключить с Исландией соглашение о долгосрочной аренде земельных участков для добычи полезных ископаемых и иных целей [12, с. 85].

В последние годы проблема китайского смога все чаще появляется в заголовках СМИ. Основная причина смога кроется в активном использовании Китаем угля. В стране работают угольные электростанции и иные промышленные предприятия. Их отходы формируют воздушный слой над городами, который блокирует местные выделения и мешает им рассеиваться [9, с. 154]. В итоге происходит загрязнение окружающей среды региона и ухудшение состояния здоровья населения. Выходом из сложившейся ситуации является использование иных источников энергии, в первую очередь, природного газа, в том числе из России. Уже заключены контракты Китая на поставку газа с нашей страной [9, с. 154]. Из России в Китай поступает сжиженный газ с завода Ямал-СПГ.

Кроме того, взгляд Китая пал на развитие альтернативной энергетики в арктическом регионе. Использование отдельных альтернативных источников энергии (ветровых, солнечных установок) является слишком затратным и нецелесообразным в силу экстремальных климатических условий, в связи с чем наиболее перспективными источниками являются комбинированные установки, представляющие собой сочетание различных технологий получения альтернативной энергии, в том числе с использованием в безветренные и бессолнечные дни дизель-генераторов [9, с. 155].

Китайские компании также стремятся поставлять свое геофизическое и буровое оборудование российским предприятиям для добычи на арктическом шельфе по-

лезных ископаемых. При этом китайские производители хотят осуществлять техническое сопровождение своей продукции, а также мониторинг эксплуатации буровой техники в сложных арктических условиях [6, с. 128].

Таким образом, топливно-энергетические ресурсы Арктики могут способствовать не только решению экологических проблем Китая и обеспечить энергетическую безопасность страны, но и в будущем Китай сможет получать доход от инвестирования в развитие альтернативной энергетики в регионе.

Вторым направлением экономических интересов КНР является осуществление морских перевозок по Северному морскому пути. СМП является самым коротким и безопасным морским маршрутом из Китая в Европу. Расстояние между портами Северного Китая и Западной Европы, Северным морем и Балтийским морем на 25–55% короче традиционных судоходных маршрутов. В среднем для перехода из Европы в Китай по СМП нужно 25 дней и 625 т мазута, а при использовании Суэцкого канала — 35 дней и 875 т мазута [22, с. 925].

На сегодняшний день для ведения торговли суда КНР проходят через Малаккский пролив, находящийся под контролем Малайзии. Любое обострение спора за острова в Южно-Китайском море может повлечь за собой блокаду пролива. Перевозки по второму пути, через Суэцкий канал и Средиземное море, осложняются нестабильной обстановкой в странах Северной Африки и пиратством [24, с. 24]. Говорить о безопасности указанных морских маршрутов не приходится.

Осенью 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию создания «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морского пути XXI века», результатом объединения которых стало провозглашение идеи «Один пояс, один путь». 20 июня 2017 г. Государственное океанографическое управление и Национальный комитет по развитию и реформам КНР опубликовали совместную работу под названием «Концепция морского сотрудничества в строительстве “Пояса и пути”», в которой предлагалось добавить к «Морскому Шелковому пути XXI века» еще один экономический коридор: через Северный Ледовитый океан в Европу. Магистраль включает в себя Северный морской путь и Северо-Западный проход [24, с. 24]. Кроме того, в данном документе упомянуто намерение китайской стороны участвовать в освоении, использовании и развитии Арктики [15, с. 334], что говорит об официальном объявлении Китаем своей заинтересованности в использовании Северного Морского пути.

К экономическим интересам Китайской Народной Республики можно отнести и развитие арктического туризма. Китай собирается поощрять свои туристические агентства при сотрудничестве с приарктическими государствами, в первую очередь, с Россией, в развитии туризма в Арктике [15, с. 337], что будет способствовать в том числе модернизации инфраструктуры (портов, гостиниц, ресторанов, дорог и т. п.) арктических населенных пунктов.

Геополитические интересы Поднебесной связаны со стремлением Китая присутствовать во всех уголках мира и Мирового океана. В 2018 г. китайское универсальное грузовое судно ледового класса Tian En, осуществило свое первое плавание по Северному морскому пути. Однако китайское судно сопровождали атомные ледоколы России [2]. Интерес Китая же заключается в беспрепятственной перевозке своих грузов и товаров по Северному морскому пути. Для этих целей КНР планирует строительство собственного ледокольного флота. До осени 2018 г. у КНР было лишь одно судно ледового класса «Хуе Лонг» («Сюзлун», «Снежный дракон»), построенное в 1993 г. на Херсонском судостроительном заводе на Украине. КНР купила его в 1994 г. В сентябре 2018 г. произошел спуск на воду первого ледокола собственного производства «Хуе Лонг 2» («Сюзлун 2», «Снежный дракон 2») [2]. Данное событие укрепило позиции Китая в собственном присутствии в арктическом регионе. Но КНР намного уступает России в данном направлении, потому в бли-

жайших планах Пекина строительство третьего «Снежного дракона», который сможет ломать лед толщиной около 3 м и выдерживать температуры до 45° по Цельсию [2]. Наличие собственных ледоколов класса «Снежный дракон 3» позволит Китаю не только не зависеть от «Росатомфлота», но и сократить расходы на фрахт судов-перевозчиков. Согласно планам создания собственного ледокольного флота к 2035 г. должно быть построено шесть авианесущих ледоколов [10, с. 190]. Кроме того, Пекин задумывается о строительстве собственного атомного ледокола [27]. Строительство судов ледового класса позволит «Поднебесной» стать ледокольной державой и заявить о своем обязательном присутствии в водах Северного Ледовитого океана.

Политическая заинтересованность Китая тесно связана с межрегиональной и глобальной повесткой в Арктике, в особенности с вопросами изменения климата, проведения научных исследований, использования морских транспортных магистралей, разведки и добычи полезных ископаемых, обеспечения глобальной безопасности и управления¹. В 2013 г. после долгих лет ожидания Китай получил статус наблюдателя при Арктическом Совете [28, с. 12].

Таким образом, ввиду повышенного внимания к Арктике международного сообщества, Китай, желая находиться на лидирующих позициях в осуществлении мировой политики, также стал проявлять политическую и экономическую заинтересованность к этому региону. В настоящее время Пекин старается сформировать инфраструктуру, нарастить технологический и кадровый потенциал для плотного участия в освоении арктических ресурсов и маршрутов. Некоторые эксперты считают, что в будущем, в случае строительства Поднебесной собственных объектов инфраструктуры в Арктике, для их охраны и защиты интересов китайских предпринимателей, потребуется военное присутствие Китая в Арктике [23]. Такое положение дел натолкнется на сопротивление как с российской стороны, так и со стороны других приарктических государств, которые уже сейчас с недоверием относятся к планам Китая по присутствию в арктическом регионе.

Экологические интересы Китая связаны с климатическими изменениями в Арктике, прямым образом затрагивающие и социально-экономическое развитие КНР. Арктика является климатообразующим регионом. Северный Ледовитый океан сильно влияет на циркуляцию воды в Мировом океане и движение воздушных масс. В связи с этим климатические изменения, вызванные повышением температуры в регионе, повлекли за собой таяние арктических льдов, повышение уровня моря, увеличение количества экстремальных погодных явлений и утрату биологического разнообразия. Эти последствия затронули также экономические интересы Китая в сельском и лесном хозяйстве, рыбном промысле, мореплавании и в других отраслях хозяйствования. Так, в КНР усиливаются наводнения в прибрежных городах, участились заморозки в ряде мест [19, с. 11]. Увеличение количества туманных дней в Восточном Китае также связывают с потеплением в исследуемом регионе и потерями льда в арктических морях².

Для исследования изменений климата в Арктике, китайское правительство разработало комплексную программу в составе проекта «Арктическая экспедиция» [1, с. 14], согласно которой каждый год проводятся экспедиции в Арктику, расширяется состав полярных станций и строятся новые. Самая крупная из этих станций

¹ Сунь Сюэнь. Противоречия в понимании арктических вопросов Россией и Китаем — действительно ли они существуют? // Российский совет по международным делам. 2018. 27 мая [Электронный ресурс]. URL: http://russiancouncil.ru/blogs/sunxiuwen/34193/?sphrase_id=12963058 (дата обращения: 24.02.2022).

² Китай в Арктике. Политика, стратегии и возможности для Аляски // Росконгресс: офиц. сайт. 2020. 24 сент [Электронный ресурс]. URL: <https://roscongress.org/materials/kitay-v-arktike-politika-strategii-i-vozmozhnosti-dlya-alyaski/> (дата обращения: 24.02.2022).

Хуанхэ находится на архипелаге Шпицберген. Изучение климата Арктики осуществляется совместными силами китайских, норвежских, датских, исландских и российских ученых [19, с. 11]. Ежегодно Китай тратит около 63 млн долл. на полярные исследования, что примерно равнозначно затратам на эти цели Южной Кореи и значительно больше затрат США. На ближайшее время запланировано увеличение количества ученых, занимающихся полярными вопросами [31, с. 53]. В стране создано несколько НИИ, которые проводят исследования непосредственно арктического региона, среди них Полярный исследовательский институт Китая (PRIC) в Шанхае, Китайский институт морских исследований в Пекине, Институт океанологии в Циндао [11, с. 56]. Кроме этих учреждений изучением Арктики занимаются ученые из Морского университета в Даляне, Университета Сямынь, Университета Тунцзи в Шанхае, из Китайского антарктического центра топографии и картографирования Университета Вухань, Китайского Центра исследования морских вопросов в Циндао и исследователи из Океанического института в Чжецзяне [7, с. 114].

По мнению китайских экспертов, результаты исследований стране необходимы для получения более глубокого представления о негативных последствиях изменения климата в арктическом регионе на окружающую среду Китая и его социально-экономическое развитие [7, с. 114].

По оценке российских и иностранных экспертов, на данный момент КНР продвинулась в плане научно-технического освоения Арктики дальше многих арктических держав, включая и Россию, и из неарктических стран располагает самой активной и дифференцированной научно-исследовательской программой по изучению Арктики. Глубокие исследования ведутся по океанографии, арктической биологии, геологоразведке в полярных широтах, глубинному бурению на арктическом континентальном шельфе и по другим направлениям [19, с. 11; 30, с. 17].

Несмотря на то что Китай акцентирует внимание на своих экологических интересах в Арктике, связанных, в первую очередь, с проведением исследований в области изменения климата в регионе, главными причинами повышенного внимания Китая к арктическим территориям являются экономический, связанный с разведкой и добычей полезных ископаемых, в том числе биологических ресурсов, в Арктике, освоением и развитием Северного морского пути в рамках проекта Ледового Шелкового пути, и геополитический, направленный на закрепление за Китаем статуса ледокольной державы и роли активного игрока в регионе, интересы.

Обсуждение

Ранее были рассмотрены национальные интересы Китая и России в Арктическом регионе. Исходя из них, можно выделить как направления для сотрудничества двух стран, так и противоречия между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой при реализации политики в Арктике.

В первую очередь, сотрудничество развивается и крепнет в сфере освоения нефтяных и газовых месторождений на российском Севере.

Как уже было ранее подмечено, в Китае в связи с интенсивным использованием угля ухудшилась экологическая обстановка в городах. Если раньше смогом покрывался только Пекин, то сейчас эта проблема распространилась на всю территорию Китая. Одной из мер для выхода из сложившейся неблагоприятной ситуации служит использование страной альтернативных источников энергии. В первую очередь, Китай планирует перейти в энергетике с использования угля на использование природного газа [14, с. 37]. Российские залежи газа на материковой части Крайнего Севера России и на континентальном шельфе являются весьма привлекательными

для Пекина. Ради поставок газа по приемлемым ценам КНР готова предоставлять инвестиции для освоения месторождений газа и нефти. При этом китайская сторона проявляет интерес к сжиженному природному газу (далее — СПГ), чтобы избежать долгого и дорогостоящего строительства трубопроводов. Для перевозки танкеров с СПГ используется Северный морской путь.

Крупнейшим совместным проектом Китая и России стал проект «Ямал-СПГ» — проект по добыче, производству и транспортировке сжиженного природного газа. Производственные мощности «Ямал-СПГ» сооружены во многом благодаря участию китайского капитала. Так, в 2014 г. 20% акций приобрела компания «CNODC», дочерняя компания китайской нефтяной корпорации «CNPC», и в 2016 г. 9,9% акций купил Фонд Шелкового пути [15, с. 338].

Кроме финансирования проекта, Китай осуществляет поставку буровых машин и несет ответственность за операционную деятельность 14 из 15 танкеров-газовозов, а также осуществляет иные виды технической помощи [15, с. 338]. Китайские заводы в Ланчжоу, Шаньдуне, Шанхае и других городах поставляют на этот объект современные теплообменники для установок сжиженного газа (85% всех моделей). Преимуществом для КНР является приоритетная закупка готовой продукции. Так, Китайская государственная нефтяная компания («CNPC») покупает ежегодно 3 млн т ямальского СПГ [18, с. 47; 33]. Стоит отметить, что завод Ямал-СПГ был запущен в эксплуатацию досрочно во многом благодаря китайским инвестициям.

В 2014 г. компания «Новатэк» инициировала запуск проекта «Арктик СПГ-2». Проект подразумевает строительство нового завода по сжижению природного газа на полуострове Гыдан, примерно в 70 км от завода «Ямал СПГ». Инвестиции в этот проект оцениваются примерно в 10 млрд долл. [25; 29, с. 35]. В апреле 2019 г. в рамках Второго форума высокого уровня по международному сотрудничеству «Один пояс, один путь» компания «Новатэк» подписала соглашение с китайскими компаниями «CNODC» и «CNOOC» о приобретении последними 20% акций «Арктик СПГ-2» [18, с. 47]. Строительство нового завода по сжижению газа вновь предполагается осуществлять за счет китайских инвесторов. Планируется, что «Арктик СПГ-2» начнет работу в 2023 г.

В целом, сотрудничество в области совместного освоения месторождений углеводородов выгодно для обеих стран. Для России выгода состоит в быстром освоении арктических месторождений, а также в наличии постоянного закупщика природного газа. С геополитической точки зрения увеличение экспорта российского СПГ в перспективе может вылиться в лидерство страны среди других газодобывающих и газоперерабатывающих государств. Кроме того, это покажет самостоятельность и независимость страны от западных финансовых и технологических ресурсов.

Китайская же сторона выигрывает от наличия больших полномочий на закупку готовой продукции завода Ямал-СПГ, что, в свою очередь, может благоприятно сказаться на улучшении экологической ситуации в стране. Также опыт работы китайских компаний в суровых условиях Арктики в будущем сможет обеспечить им статус компаний, занимающихся производством оборудования для добычи углеводородов в сложных климатических условиях.

Второе направление сотрудничества связано с развитием инфраструктуры Северного морского пути и увеличением перевозок по нему.

В июле 2017 г. во время визита в Россию председатель КНР Си Цзиньпин и президент РФ В.В. Путин достигли важной договоренности о развитии Северного морского пути и создании Ледового Шелкового пути [5, с. 13–14]. Предполагается, что СМП будет являться частью Ледового Шелкового пути (ЛШП), наряду с Северо-Западным проходом.

Ледовый Шелковый путь — это морская магистраль, проходящая через северный полярный круг. Для ее развития необходимо формирование и укрепление транс-

портно-логистической системы вдоль СМП, включающей строительство и модернизацию портов и железных дорог.

В совместных планах двух стран находится модернизация морских портов Саббета, Тикси, Уэлен, Мурманск и Архангельск. Все эти порты важны как для российской стороны, так и для китайской. Так, реконструкция порта Саббета связана с реализацией совместного газодобывающего проекта «Ямал-СПГ». Порты Мурманск и Архангельск в ближайшем будущем могут стать основными транспортными узлами на пути в Европу [15, с. 339], что также вызывает интерес у КНР.

В сентябре 2016 г. между Россией и Китаем состоялось подписание соглашения о строительстве глубоководного порта в Архангельске. Проектом строительства предусматривается создание современного мультимодального хаба, включающего четыре универсальных и два специализированных терминала совокупной мощностью до 38 млн т в год. Сроком окончания работ обозначен 2035 г. Кроме того, в рамках проекта планируется проложить подъездную автомобильную и железную дороги к порту. Основную часть перспективного грузооборота будут составлять нефтепродукты и газовый конденсат добывающих компаний Арктической зоны [13, с. 198].

В марте 2017 г. на международном форуме «Арктика — территория диалога» состоялось подписание акционерных соглашений с пулом инвесторов концессии, среди которых были и представители китайской стороны, по строительству современного высокотехнологичного глубоководного порта и угольного терминала «Лавна» в рамках Мурманского транспортного узла, позволяющего переваливать 18 млн т угля в год. Предполагается, что объем инвестиций в данный проект составит 300 млн долл. [13, с. 198].

Китай также планирует расширение транспортного сотрудничества с Россией в рамках использования портов Дальнего Востока и переходов Приморье-1, Приморье-2 и Приморье-3 [18, с. 47].

Касательно сотрудничества по строительству железных дорог, в сентябре 2015 г. было подписано соглашение между Россией и КНР о совместной реализации инфраструктурного проекта железнодорожной магистрали Белое море — Коми — Урал («Белкомур»). Китайская компания Poly International Holding Co готова вложить в проект «Белкомур» до 5,5 млрд долл.¹

Развитие СМП и прилегающей к нему инфраструктуры дает возможность развитию китайских портов Северо-Восточного Китая и провинции Шаньдун (Далянь и Циндао) [23] в рамках проекта Ледового Шелкового пути в связи с планированием увеличения нагрузки на данные объекты.

В случае улучшения инфраструктуры вдоль СМП увеличится и объем транспортных перевозок. Повышение температуры в арктических морях, полное освобождение ото льда морских пространств в летние месяцы к середине века также способствуют их увеличению. Как уже было ранее написано, маршрут СМП короче, быстрее и безопаснее, а, значит, и более выгоден с экономической точки зрения.

Первый коммерческий рейс китайского судна состоялся в августе-сентябре 2013 г., когда сухогруз «Йонг Шенг» вышел из порта Далянь 8 августа и прибыл в порт Роттердам 10 сентября, став первым в истории коммерческим рейсом, совершенным через арктический регион из Китая в Европу [22, с. 925]. С тех пор за 8 лет уже сотни китайских контейнеровозов и танкеров прошли по СМП. Стоит отметить, что объем перевозок по этому маршруту из года в год только возрастает [18, с. 46]. Использование китайскими компаниями Северного морского пути позволяет экономить до 30% времени и затрат на доставку товаров в Европу [26, с. 89]. Российская

¹ К 2047 году Соликамско-Березниковский узел развяжут с севера на юг // РБК: офиц. сайт. 2018. 21 февр [Электронный ресурс]. URL: <https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5a8d32669a7947eae6495e39> (дата обращения: 24.02.2022).

же сторона обеспечением ледокольного сопровождения иностранных судов, в частности китайских, и предоставлением портовых услуг увеличивает объем собственного ВВП.

Таким образом, развитие и модернизация инфраструктуры Северного морского пути выгодна как китайским компаниям, которые остаются «в плюсе» при перевозке грузов по маршруту СМП, китайским властям, для которых развитие транспортно-логистической системы вдоль СМП дает возможность безопасно перевозить СПГ и модернизировать собственные порты в связи с увеличением нагрузки на них, так и для России, обеспечивающей социально-экономическое развитие Арктической зоны.

Еще одним направлением для совместной деятельности двух стран выступает содействие в области охраны окружающей среды Арктики. О начале сотрудничества в данной сфере можно говорить с мая 1994 г., когда между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики было подписано Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды. К сожалению, на данный момент двустороннее соглашение, посвященное исключительно вопросам охраны окружающей среды Арктики, не принято [20, с. 30], что является серьезным упущением. В первую очередь, такое соглашение необходимо для российской стороны, так как хозяйственная деятельность Китая в российской Арктике может навредить уникальной и хрупкой экосистеме региона.

Сотрудничество в данной сфере осуществляется как в рамках совместного участия России и Китая в международных научно-экспертных дискуссиях по проблемам обеспечения экологической безопасности в Арктике, так и путем проведения совместных научно-исследовательских экспедиций в данный регион планеты. Так, обе страны принимают участие в таких международных организациях как Арктический Совет, Международный научный арктический комитет, Тихоокеанская арктическая группа, Арктический сектор и др. Среди тем для обсуждения на данных международных площадках часто можно увидеть вопросы изменения климата и сохранения и защиты окружающей среды в арктическом регионе [33]. Кроме того, и российские ученые, и китайские исследователи совместно с профессорами из других стран пытаются выработать научные рекомендации по защите северной природы [18, с. 48] и созданию безопасных условий жизнедеятельности для местного населения.

С 1995 г. Китай проводит научно-исследовательские экспедиции в Арктике. Осуществлено уже более 10 экспедиций. В сентябре 2020 г. была осуществлена российско-китайская экспедиция, результатом которой стал сбор данных для изучения современных океанологических условий и получения осадочных колонок для проведения палеоокеанологических и палеоклиматических реконструкций¹.

Совместные экспедиции и исследования, в особенности применение современных технологий Китая (например, автономный подводный робот «Таньсо 4500»), помогут укрепить сотрудничество между двумя странами, а также лучше понять природу происходящих в Арктике климатических изменений.

С 2013 г. в Шанхае функционирует международный Центр арктических исследований, созданный государствами Северной Европы и КНР. Подобный центр можно создать и в России или же дать возможность российским ученым проводить исследования в рамках Шанхайского международного Центра арктических исследований.

¹ Экспедиция в Арктику — 2020. Исследования ТОИ ДВО РАН в Чукотском, Восточно-Сибирском морях и море Лаптевых // Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Тихоокеанский океанологический институт им. В.И. Ильичева Дальневосточного отделения Российской академии наук: офиц. сайт. 2020. 10 сентября [Электронный ресурс]. URL: <https://www.poi.dvo.ru/index.php/ru/node/1201>(дата обращения: 24.02.2022).

Партнерство двух стран можно развить и в области критических технологий, в первую очередь, в строительстве ледоколов. Россия обладает единственным в мире атомным ледоколом и имеет большой опыт в строительстве дизельных. Китай же планирует создать свой собственный ледокольный флот и даже построить атомный ледокол. С одной стороны, сотрудничество в данной области представляется для российской стороны невыгодным, так как она потеряет часть средств от проводки китайских судов через СМП. С другой стороны, при взаимной договоренности двух стран партнерство в области критических технологий сможет со временем развиться и окрепнуть. Например, вариантом взаимодействия может выступать инвестирование Китаем проектов «Росатома», который, в свою очередь, разрешит китайским компаниям осуществлять совместные технологические разработки¹ для получения опыта в данной сфере.

Содействие Китая и России может также проявляться при организации туризма в районах Крайнего Севера. Если Пекин выделит финансирование и заложит в регионе основы таких видов туризма, как экологический, этнологический, низкоуглеродный, ответственный, то это положительно повлияет на инфраструктуру в Арктике. Так, произойдет модернизация российских транспортных путей (портов, дорог), увеличится число гостиниц, ресторанов, иных туристических объектов в арктических населенных пунктах. Также мы можем говорить о сохранении культуры и традиций коренных народов Севера и об обеспечении последних трудовой деятельностью, что благоприятно скажется на уровне социально-экономического развития местного населения.

И наконец, сотрудничество двух стран может осуществляться в области становления экологически чистой энергетики в российской Арктике. В Белой книге Китая особо отмечается, что «арктический регион может похвастаться изобилием геотермальных, ветровых и других экологически чистых энергетических ресурсов»².

Интерес Китая в этом случае состоит в расширении обмена технологиями между странами, в обучении сотрудников компаний в этой области, а в последующем в поставках чистой энергии в страну³. При этом говорить о налаживании взаимодействия между Китаем и Россией в этом направлении на данном этапе рано. Сотрудничество в области производства и развития экологически чистой энергии сейчас возможно лишь между КНР и другими приарктическими государствами, в первую очередь, скандинавскими, которые имеют опыт в рассматриваемой области. В последующем совместная деятельность будет реализовываться и между Россией и Китаем, когда последний наберется опыта у «профессионалов». Интерес же российской стороны очевиден, он состоит в развитии низкоуглеродной энергетики в Арктике.

Таким образом, можно выделить как минимум шесть направлений деятельности, при осуществлении которых возможно сотрудничество Российской Федерации и Китайской Народной Республики. И все же среди них основными сферами партнерства являются развитие инфраструктуры портов и железнодорожных магистралей, расположенных вдоль границы Северного морского пути, и увеличение объема перевозок по нему, а также освоение месторождений полезных ископаемых, в первую очередь, природного газа на Крайнем Севере.

Для России Китай является страной-инвестором при реализации проектов по

¹ Северный морской путь. Китайский «Ледовый Шелковый путь» // NOVELKO: сайт. 2020. 25 июня [Электронный ресурс]. URL: <https://novelco.ru/press-tsentr/severnny-morskoy-put-kitayskiy-ledovyy-shelkovyy-put/> (дата обращения: 24.02.2022).

² Арктическая политика Китая (ч. 2) // Северный Форум: офиц. сайт. 2018. 06 февр [Электронный ресурс]. URL: <https://www.northernforum.org/ru/news-ru/359-china-s-arctic-policy-3> (дата обращения: 24.02.2022).

³ Там же.

социально-экономическому развитию Арктической зоны РФ, что характерно при осуществлении сотрудничества по всем выделенным в работе направлениям. Также КНР — это один из основных импортеров сжиженного природного газа.

Пекин же заинтересован не только в финансировании российских арктических проектов. Для Китая важны также и российские технологии ледокольного судостроения, и получаемый сотрудниками китайских компаний опыт работы в суровых климатических условиях Крайнего Севера, что в последующем поможет обрести независимость от российского сопровождения судов при перевозке грузов по СМП. Кроме того, Поднебесная готова поддерживать российские добывающие и перерабатывающие компании, в том числе предоставляя им оборудование, при разработке месторождений полезных ископаемых в Арктике, что позволит поддерживать энергетическую и экологическую безопасность в Китае.

В то же время следует остановиться и на противоречиях, возникающих между Россией и Китаем по тем или иным вопросам.

Еще в 2010 г. китайский контр-адмирал Инь Чжо продекларировал, что «Арктика принадлежит всему миру, так что ни у одного народа нет над ней единоличной власти»¹. Данным высказыванием показана позиция китайского руководства относительно управления в арктическом регионе. Китайская сторона полагает, что администрированием в Арктике должны заниматься не только приарктические государства, а все заинтересованные в развитии данного региона планеты страны, включая и Китай. Россия, как арктическая страна, считает, что регулирование политики и установление правил игры в регионе являются прерогативой лишь арктических государств. Отсюда следует первое противоречие между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой — «Арктика — достояние всего человечества».

В Белой книге Китай закрепил положение, что Арктика является всемирным достоянием и местом, в котором общество может реализовать концепцию «Сообщество единой судьбы человечества». Обосновывая свои взгляды, Поднебесная ссылается на Конвенцию по морскому праву 1982 г., где в статье 132 сказано, что Мировой океан и его ресурсы являются общим наследием человечества². Также в качестве аргумента китайская сторона приводит аналогию с Договором по Антарктике, в котором четко выделено использование Антарктики только в мирных целях всем международным сообществом. Китайские власти отстаивают позицию, что полярные зоны должны находиться в одинаковом международно-правовом статусе [18, с. 48–49]. В целом позиция Пекина не находится в противоречии с международным правом.

Так как Арктика считается КНР достоянием всего человечества, значит, и устанавливать порядок в ней должны и государства, имеющие арктические территории, и неарктические страны в интересах как нынешних, так и будущих поколений. Таким образом, Поднебесная демонстрирует позицию глобального управления арктическим регионом. Естественно, принципиально иного мнения придерживаются не только Российская Федерация, но и все остальные приарктические государства: Норвегия, Канада, США, Дания, Исландия, Швеция и Финляндия, так как подобное воззрение задевает их национальные интересы, а также ставит под угрозу их суверенитет в регионе.

¹ Жуков М. Кто хозяин в Арктике? // Парламентская газета: офиц. Сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.pnp.ru/opinions/2013/03/26/kto-khozyain-varktike.html> (дата обращения: 24.02.2022).

² Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS): заключена в г. Монтего-Бее 10 дек. 1982 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации, 1997. № 48. Ст. 5493 [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 24.02.2022).

Разные позиции между двумя государствами сложились и по поводу использования Северного морского пути и вопросов его правового регулирования. Так, для России СМП — это национальная магистраль, находящаяся под юрисдикцией нашей страны. В то же время Китай и даже некоторые арктические государства (США, Дания и Канада!) отрицают территориальное право России на Северный морской путь. Китай, признавая право России на предоставление платных услуг пользователям СМП, полагает, что это — международные территориальные воды [22, с. 925]. Поэтому китайская сторона выступает за предоставление прав на использование морских арктических маршрутов всем заинтересованным странам мира, а также высказывается за свободу судоходства [23]. Кроме того, Пекин настаивает, что судоходство по СМП должно регулироваться международными правовыми актами и соглашениями.

Еще одним из разногласий можно считать планы Китая на расширение своего ледокольного флота и его намерение относительно строительства атомного ледокола. Для России претворение в жизнь таких идей Пекина будет означать уменьшение дохода от проводки иностранных судов по Северному морскому пути, так как в этом случае Китай сможет самостоятельно, без помощи российских ледокольных судов, проводить свои торговые и даже пассажирские морские судна по маршрутам СМП, а в дальнейшем и ЛШП.

Вызывает недоверие российской стороны и закрепление в Белой книге права мирного прохода военных кораблей Поднебесной через исключительные экономические зоны арктических государств. Сейчас военное присутствие Китая в Арктике сводится к нулю. Предполагается, что так будет и в ближайшее время. Но, исходя из китайских проектов, связанных с добычей полезных ископаемых на арктическом шельфе и их переработкой, с организацией арктического туризма, со свободным самостоятельным проходом китайских судов по акватории СМП, со строительством объектов инфраструктуры в Арктике и т. п., в отдаленном будущем для защиты национальных интересов страны в регионе может потребоваться военное присутствие [23]. Такие идеи китайского руководства натолкнутся на сопротивление российской стороны, а также всех остальных приарктических государств. В последнее время Россия укрепляет своей военный потенциал в Арктике в целях защиты национальной суверенитета и не потерпит присутствия военных сил других стран на своей территории.

И, наконец, можно отметить опасения России в области обеспечения экологической безопасности региона. Все в той же Белой книге Китай возводит в ранг приоритета вопросы экологии Арктики и защиты прав коренных народов Севера. Но в то же время стоит привести в пример некоторые случаи из проводимой Китаем на родине экологической и социальной политики. Так, продолжается масштабное загрязнение окружающей среды в самом Китае, о котором мы уже писали, а также до сих пор проводится жесткая политика Пекина в отношении народов, проживающих в таких национальных регионах, как Синьцзян-Уйгурский автономный район и Тибет [23].

В целом, противоречивые моменты между двумя государствами сводятся к разным позициям относительно управления арктическими территориями, правового положения Северного морского пути и проектов Китая, касающихся расширения его ледокольного флота. Кроме того, Россия с недоверием относится к некоторым положениям Белой книги Китая, закрепляющим, в частности, вопросы военного присутствия Китая в Арктике и приоритета экологических вопросов и защиты прав коренных народов Севера при реализации в исследуемом регионе государственной политики Пекином.

Россия отстаивает свои эксклюзивные права на Арктику. Китай же призывает рассматривать Арктику в качестве всемирного достояния и планирует в будущем изменить международный режим управления в арктическом регионе.

Заключение

В результате проведенного исследования констатируем следующие результаты.

Среди национальных интересов Российской Федерации в Арктике приоритетными являются обеспечение территориальной целостности и суверенитета государства (политический интерес); добыча полезных ископаемых региона, в первую очередь, углеводородов, как на материковой части страны, так и на континентальном шельфе, в том числе биологических ресурсов; развитие Северного морского пути в качестве национального транспортного морского коридора, а также модернизация инфраструктуры вдоль СМП (экономические интересы).

Интересы Китая в Арктике можно разделить на три группы: экономические, геополитические и экологические. Экономические интересы сводятся к добыче полезных ископаемых в регионе, поставке СПГ в Китай для обеспечения энергетической безопасности страны; к использованию морских маршрутов, проходящих по морям Северного Ледовитого океана для перевозки грузов из Китая в Европу и сжиженного природного газа из России в Китай; к организации арктического туризма.

Политические интересы связаны со стремлением Китая к лидерству, в том числе и в данном регионе планеты. Китай хочет, чтобы его голос был учтен при определении на мировом уровне повестки дня в Арктике. Продолжающиеся стремительные изменения климата в арктическом регионе задевают китайский национальный интерес, тем самым определяя экологическую заинтересованность Китая в Арктике. Основными мероприятиями по данному направлению выступают осуществление научных экспедиций на Северный полюс и проведение полярных исследований на основании данных, собранных во время таких экспедиций.

В работе выделены шесть основных направлений для партнерства государств в Арктике: освоение углеводородных месторождений на Крайнем Севере, в том числе поставка СПГ из России на территорию Китая; модернизация инфраструктуры Северного морского пути и рост перевозок грузов и пассажиров по нему; обеспечение экологической безопасности в регионе, проведение совместных научно-исследовательских экспедиций для сбора данных о климатических изменениях, происходящих в Арктике; обмен ресурсами и опытом в области критических технологий; организация международного экологического и этнологического туризма в регионе; формирование и развитие экологически чистой энергетики в российской Арктике.

В то же время приоритетными направлениями сотрудничества считаются первые два направления, так как они наиболее выгодны для обеих сторон, и они уже получили развитие в последние 5–8 лет. Точкой отсчета для остальных направлений совместной деятельности могут стать уже 2022–2025 гг.

Однако между идейными взглядами Китая и России имеются кардинальные противоречия. Основным контрадикторным моментом является вопрос управления в арктическом регионе. Китай считает, что Арктика — это достояние всего человечества, а, значит, устанавливать правила игры в рассматриваемом месте должны не только приарктические государства, но и все заинтересованные в этом страны мира, в том числе и Китай. Россия же отстаивает точку зрения эксклюзивных прав на администрирование в Арктике за арктическими странами: Данией, Исландией, Канадой, Норвегией, Российской Федерацией, США, Финляндией и Швецией.

Кроме того, разное мнение у России и Китая сложилось относительно вопросов оценки прав России на прибрежную морскую зону в Северном Ледовитом океане, расширения ледокольного флота Поднебесной, закрепления права мирного прохода военных кораблей КНР через исключительные экономические зоны арктических государств, акцентировании Китая в Белой книге на приоритете экологических

вопросов и защиты прав коренных народов при проведении государственной арктической политики, несмотря на реализацию последним противоречивой экологической и социальной политики у себя в стране.

Однако, несмотря на то обстоятельство, что интересы России и Китая по некоторым направлениям являются противоречивыми, полагаем, что российско-китайские отношения в рамках арктической проблематики в будущем будут только укрепляться, так как имеется много общих тем для партнерства. России необходимы инвестиции Китая для развития инфраструктуры Северного морского пути и освоения месторождений полезных ископаемых в Арктике; КНР нужны технологии России для строения ледоколов, а также углеводороды России для обеспечения энергетической безопасности страны.

Литература

1. Ван Цзюньтао. Формы участия Китая в международной деятельности в Арктике. Автореферат диссертации на соискание уч. степени канд. полит. наук. Санкт-Петербург, 2016. 24 с.
2. Волгаев В. Полярный Шелковый путь // Электронный журнал «Совершенно секретно». 2021. 26 апр. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sovsekretno.ru/articles/polyarnyy-shelkovyy-put/> (дата обращения: 24.02.2022).
3. Ворончихина Д. Н. Место Арктики в региональной политике России // Научное знание современности. 2017. № 3 (3). С. 65–71.
4. Ворончихина Д. Н. Политико-правовые аспекты обеспечения экологической безопасности в Арктической зоне Российской Федерации : дис. ... канд. полит. наук: 23.00.02. СПб., 2020. 435 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://disser.spbu.ru/zashchita-uchenoj-stepeni-spbgu/419-voronchikhina-darya.html> (дата обращения: 24.02.2022).
5. Ельчанинов А. И. По Великому шелковому пути — Ледовому шелковому пути — дороге мира и экономического сотрудничества // Электронное издание «Культурологический журнал». 2019. № 3 (37). URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_41154311_70089394.pdf
6. Журавель В. П. «Белая книга» Китая по Арктике: взгляд в будущее // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. С. 126–128.
7. Журавель В. П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112–144.
8. Кижяева А. В. Обеспечение экологической безопасности Арктического региона как важный вектор Российской политики // Актуальные проблемы совр. международ. отношений. 2016. № 7. С. 53–60.
9. Киселев Д. В. Планы Китая в российской Арктике // Вопросы студенческой науки. 2020. № 8 (48). С. 153–160.
10. Колзина А. Л., Миндубаева А. А. «Полярный Шелковый путь» как сфера стратегического партнерства Российской Федерации и КНР // Вестник Удмуртского университета. 2020. Т. 4. Вып. 2. С. 186–195.
11. Комиссина И. Н. Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1 (28). С. 54–73.
12. Коньшев В. Н., Кобзева М. А. Политика Китая в Арктике: традиции и современность // Сравнительная политика. 2017. Т. 8. № 1. С. 77–92.
13. Куклина Е. А. Российско-китайское стратегическое партнерство в Арктике как императив нашего времени // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. 2020. С. 195–198.
14. Макеева С. Б., Дацышен В. Г. История деятельности совместных российско-китайских предприятий на территории регионов РФ и северо-востока КНР (2000–2010-е годы) // Вопросы истории. 2020. № 10–4. С. 31–41.
15. Михайличенко К. М. Проект «Ледовый Шелковый путь» в рамках инициативы «Один пояс и один путь» как реализация интересов России и Китая в Арктическом регионе // Вестник РУДН. Сер.: ПОЛИТОЛОГИЯ. 2019. Т. 21. № 2. С. 333–345.
16. Наговицын Р. Р., Васильева А. М. Обеспечение экологической безопасности в Арктической зоне Российской Федерации // Проблемы современной экономики. 2018. № 4 (68). С. 204.
17. Петровский В. Е. Стратегия России и Китая в Арктике: сравнительный анализ // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2020. С. 154–167.
18. Печерица В. Ф. Арктические стратегии Китая и России: сходства и различия // Российско-китайские исследования. 2020. Т. 4. № 1. С. 44–52.

19. Печерица В. Ф., Шуан Лэй. Основные направления китайской политики в Арктике // Российско-китайские исследования. 2019. Т. 3. № 4. С. 7–16.
20. Редникова Т. В., Куделькин Н. С., Ма Синь. Государственная политика России и Китайской Народной Республики в сфере охраны окружающей среды Арктики: перспективы международного и двустороннего сотрудничества // Международные организации, международное право и внутригосударственное право. 2018. № 2. С. 17–31.
21. Родионова И. А., Липина С. А., Журавель В. П., Пушкарев В. А. Обеспечение экологической безопасности: государственное управление Арктическим Регионом // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 1–1. С. 624–642.
22. Синиченко В. В., Синиченко Г. С. Арктика в планах КНР и Российской Федерации: взаимодействие и противоречия // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. 2020. С. 924–926.
23. Тренин Д. Россия и Китай в Арктике // Московский центр Карнеги [Электронный ресурс]. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81384> (дата обращения: 24.02.2022).
24. Федорова А. А. Ледовый шелковый путь: сотрудничество России и Китая // Clio moderna: проблемы всемирной истории нового и новейшего времени: тезисы докладов и сообщений Всероссийской научной конференции. Екатеринбург : Кабинетный ученый, 2019. С. 24–25.
25. Хейфец Б. А. Северный морской путь — новый транзитный маршрут «Одного пояса — одного пути» // Международная жизнь: электронный журнал [Электронный ресурс]. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047> (дата обращения: 24.02.2022).
26. Эпштейн В. А., Дагаев А. Р. Арктические интересы Российской Федерации и Китайской Народной Республики: взаимная выгода и стратегические противоречия // Современные востоковедческие исследования. 2020. № 2 (4). С. 88–98.
27. Bennett M. With the Polar Silk Road, China's Belt and Road Initiative moves into the Arctic // Akureyri: Northern Research Forum. 2017 [Electronic source]. URL: <https://cryopolitics.com/2017/06/27/CHINAS-BELT-AND-ROAD-INITIATIVE-MOVES-INTO-THE-ARCTIC/> (accessed: 24.03.2022).
28. Jakobson Linda, Jingchao Peng. China's Arctic Aspirations // SIPRI Policy Paper. 2012. N 34. P. 1–32.
29. Komkov N. I., Selin V. S., Tsukerman V. A., Goryachevskaya E. S. Problems and perspectives of innovative development of the industrial system in Russian Arctic regions // Studies on Russian Economic Development. 2017. Vol. 28. N 1. P. 31–38.
30. Serafettin Y. Exploring China's Arctic Strategy: Opportunities and Challenges // China Quarterly of International Strategic Studies. 2017. Vol. 3. N 1. P. 1–22.
31. Śmieszek M. G., Koivurova T., Nielsson E. China and Arctic Science // Chinese Policy and Presence in the Arctic. Brill Nijhoff. Studies in Polar Law. 2020. N 3. P. 42–61.
32. Stronski P., Nicole Ng. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic // Carnegie. 2018 [Electronic source]. URL: <https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperationand-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673> (accessed: 24.03.2022).
33. Tsukerman V. A., Ivanov S. V., Goryachevskaya E. S. Management of the Ecological-Economic System of the Russian Arctic Zone // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2020. Vol. 753. Ch. 5 [Electronic resource]. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/753/6/062019/pdf> (accessed: 24.02.2022).

Об авторе:

Веселова Дарья Николаевна, преподаватель ФСПО Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (Санкт-Петербург, Российская Федерация); доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин юридического факультета АНО ВО «Университет при Межпарламентской Ассамблее ЕвразЭС» (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат политических наук; daria-voronchikhina@mail.ru

References

1. Wang Juntao. Forms of China's participation in international activities in the Arctic. Abstract of the dissertation for the degree of candidate of political sciences. SPb., 2016. 24 p. (In Rus).

2. Volgaev V. The Polar Silk Road [Electronic resource] // Electronic journal Top Secret [Elektronnyj zhurnal Sovserhenno sekretno]. 2021. 26 Apr. [Electronic source]. URL: <https://www.sovsekretno.ru/articles/polyarnyy-sheikovyy-put/> (accessed: 02.24.2022) (In Rus).
3. Voronchikhina D. N. Political and legal aspects of ensuring environmental security in the Arctic zone of the Russian Federation: dis. ... cand. polit. sciences: 23.00.02. SPb., 2021. 435 p. [Electronic source]. URL: <https://disser.spbu.ru/zashchita-uchenoi-stepeni-spbgu/419-voronchikhina-darya.html> (accessed: 02.24.2022) (In Rus).
4. Voronchikhina D. N. The place of the Arctic in the regional policy of Russia // Scientific knowledge of modernity [Nauchnoe znanie sovremennosti]. 2017. N 3 (3). P. 65–71 (In Rus).
5. Elchaninov A. I. Along the Great Silk Road — the Ice Silk Road — the road of peace and economic cooperation // Electronic edition «Culturological Journal» [Elektronnoe izdanie «Kul'turologicheskij zhurnal»]. 2019. N 3 (37). URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_41154311_70089394.pdf (In Rus).
6. Zhuravel V. P. «The White Paper» of China on the Arctic: a look into the future // Greater Eurasia: Development, security, cooperation [Bol'shaja Evrazija: Razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo]. 2019. P. 126–128 (In Rus).
7. Zhuravel V. P. China, Republic of Korea, Japan in the Arctic: politics, economics, security // Arctic and North [Arktika i Sever]. 2016. N 24. P. 112–144 (In Rus).
8. Kizhaeva A. V. The problem of the ensuring the ecological safety of the Arctic region as an important vector of Russian politics // Actual problems of modern international relations [Aktual'nye problemy sovremennyh mezhdunarodnyh otnoshenij]. 2016. P. 53–60 (In Rus).
9. Kiselev D. V. Plans of China in the Russian Arctic // Issues of student science [Voprosy studentcheskoj nauki]. 2020. N 8 (48). P. 153–160 (In Rus).
10. Kolzina A. L., Mindubaeva A. A. “The Polar Silk Road” as a sphere of strategic partnership between the Russian Federation and China // Bulletin of the Udmurt University [Vestnik Udmurtskogo universiteta]. 2020. Vol. 4. N 2. P. 186–195 (In Rus).
11. Komissina I. N. The Arctic vector of China's foreign policy // Problems of national strategy [Problemy nacional'noj strategii]. 2015. N 1 (28). P. 54–73 (In Rus).
12. Konyshchev V. N., Kobzeva M. A. Chinese Policy in the Arctic: Traditions and Modernity // Comparative Politics [Srvnitel'naja politika]. 2017. Vol. 8. N 1. P. 77–92 (In Rus).
13. Kuklina E. A. Russian-Chinese strategic partnership in the Arctic as an imperative of our time // Greater Eurasia: Development, security, cooperation [Bol'shaja Evrazija: Razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo]. 2020. P. 195–198 (In Rus).
14. Makeeva S. B., Datsyshen V. G. The history of the activities of joint Russian-Chinese enterprises in the regions of the Russian Federation and the north-east of the PRC (2000–2010s) // Questions of history [Voprosy istorii]. 2020. N 10–4. P. 31–41 (In Rus).
15. Mikhailichenko K. M. The project «Ice Silk Road» within the framework of the “One Belt and One Road” initiative as a realization of the interests of Russia and China in the Arctic region // Bulletin of the People's Friendship University of Russia. Ser.: POLITICAL SCIENCE [Vestnik RUDN. Serija: POLITOLOGIJA]. 2019. Vol. 21. N 2. P. 333–345 (In Rus).
16. Nagovitsyn R. R., Vasilyeva A. M. Ensuring environmental safety in the Arctic zone of the Russian Federation // Problems of modern economics [Problemy sovremennoj jekonomiki]. 2018. N 4 (68). P. 204 (In Rus).
17. Petrovsky V. E. The strategy of Russia and China in the Arctic: a comparative analysis // China in world and regional politics. History and modernity [Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istorija i sovremennost']. 2020. P. 154–167 (In Rus).
18. Pecheritsa V. F. Arctic strategies of China and Russia: similarities and differences // Russian-Chinese studies [Rossijsko-kitajskie issledovanija]. 2020. Vol. 4, N 1. P. 44–52 (In Rus).
19. Pecheritsa V. F., Shuang Lei. The main directions of Chinese policy in the Arctic // Russian-Chinese studies [Rossijsko-kitajskie issledovanija]. 2019. Vol. 3. N 4. P. 7–16 (In Rus).
20. Rednikova T. V., Kudelkin N. S., Ma Xin. State policy of Russia and the People's Republic of China in the field of environmental protection in the Arctic: prospects for international and bilateral cooperation // International organizations, international law and domestic law. International Law and International Organizations [Mezhdunarodnye organizacii, mezhdunarodnoe pravo i vnutrigosudarstvennoe pravo. International Law and International Organizations]. 2018. N 2. P. 17–31 (In Rus).
21. Rodionova I. A., Lipina S. A., Zhuravel V. P., Pushkarev V. A. Ensuring environmental safety: public administration of the Arctic Region // Modern problems of science and education [Sovremennye problemy nauki i obrazovanija]. 2015. N 1–1. P. 624–642 (In Rus).

22. Sinichenko V. V., Sinichenko G. S. The Arctic in the plans of the PRC and the Russian Federation: interaction and contradictions // Greater Eurasia: Development, security, cooperation [Bol'shaja Evrazija: Razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo]. 2020. P. 924–926 (In Rus).
23. Trenin D. Russia and China in the Arctic // Carnegie Moscow Center [Electronic source]. URL: <https://carnegie.ru/commentary/81384> (accessed: 02.24.2022) (in Rus).
24. Fedorova A. A. The Ice silk road: cooperation between Russia and China // Clio moderna: problems of world history of modern and recent times: abstracts of reports and messages of the All-Russian Scientific Conference. Yekaterinburg : Armchair scientist, 2019. P. 24–25 (In Rus).
25. Kheifets B. A. The Northern Sea Route — a new transit route “One belt — one way” // International life: electronic journal [Mezhdunarodnaja zhizn': jelektronnyj zhurnal] [Electronic source] . URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047> (accessed: 02.24.2022) (In Rus).
26. Epshtein V. A., Dagaev A. R. Arctic interests of the Russian Federation and the People's Republic of China: mutual benefit and strategic contradictions // Modern Oriental Studies [Sovremennye vostokovedcheskie issledovanija]. 2020. N 2 (4). P. 88–98 (In Rus).
27. Bennett M. With the Polar Silk Road, China's Belt and Road Initiative moves into the Arctic // Akureyri: Northern Research Forum. 2017 [Electronic source]. URL: <https://cryopolitics.com/2017/06/27/CHINAS-BELT-AND-ROAD-INITIATIVE-MOVES-INTO-THE-ARCTIC/> (accessed: 24.03.2022).
28. Jakobson Linda, Jingchao Peng. China's Arctic Aspirations // SIPRI Policy Paper. 2012. N 34. P. 1–32.
29. Komkov N. I., Selin V. S., Tsukerman V. A., Goryachevskaya E. S. Problems and perspectives of innovative development of the industrial system in Russian Arctic regions // Studies on Russian Economic Development. 2017. Vol. 28. N 1. P. 31–38.
30. Serafettin Y. Exploring China's Arctic Strategy: Opportunities and Challenges // China Quarterly of International Strategic Studies. 2017. Vol. 3. N 1. P. 1–22.
31. Śmieszek M. G., Koivurova T., Nielsson E. China and Arctic Science // Chinese Policy and Presence in the Arctic. Brill Nijhoff . Studies in Polar Law. 2020. N 3. P. 42–61.
32. Stronski P., Nicole Ng. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic // Carnegie. 2018 [Electronic source]. URL: <https://carnegieendowment.org/2018/02/28/cooperationand-competition-russia-and-china-in-central-asia-russian-far-east-and-arctic-pub-75673> (accessed: 24.03.2022).
33. Tsukerman V. A., Ivanov S. V., Goryachevskaya E. S. Management of the Ecological-Economic System of the Russian Arctic Zone // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2020. Vol. 753. Ch. 5 [Electronic resource]. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/753/6/062019/pdf> (accessed: 24.02.2022).

About the author:

Darya N. Veselova, Lecturer at the Faculty of Secondary Professional Education of the North-West Institute of Management of the Russian Academy of North-West Institute of Management, Branch of RANEPА (Saint Petersburg, Russian Federation); Associate Professor of the Department of Civil Law Disciplines of the Faculty of Law of University under the Inter-Parliamentary Assembly of EurAsEC (Saint Petersburg, Russian Federation), PhD in Political sciences; daria-voronchikhina@mail.ru