

DOI: 10.24411/2686-7702-2020-10010

«Ледовый Шёлковый путь»: китайско-российское сотрудничество на фоне переустройства международного порядка в Арктике¹

Сюй Гуанмяо, Ю.В. Кулинцев

Аннотация. В статье рассматривается инициатива «Ледового Шёлкового пути» в контексте построения нового международного порядка в Арктике. Вначале анализируются основные формы и тенденции развития современной структуры международных отношений в регионе, а также обобщаются совместные проблемы, с которыми сталкиваются Китай и Россия в её рамках. Авторы рассматривают возможные варианты их решения посредством китайско-российской программы «Ледовый Шёлковый путь» и предлагают конкретные меры и шаги по формированию стратегии построения нового международного порядка в Арктике.

Ключевые слова: Арктика, международный морской порядок, «Ледовый Шёлковый путь», Северный Морской путь, китайско-российское сотрудничество в Арктике.

Авторы:

Сюй Гуанмяо, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник Китайского института приграничных и морских исследований, Уханьский государственный университет (адрес: 430072, Ухань, ул. Баи, 299). E-mail: kate19880517@gmail.com

Кулинцев Юрий Викторович, научный сотрудник Центра изучения стратегических проблем СВА и ШОС, Институт Дальнего Востока РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0002-4906-6866; E-mail: kulintsev.y@ifes-ras.ru

The “Ice Silk Road”: China-Russian cooperation within the framework of the international order in the Arctic region reconstruction²

Xu Guangmiao, Y.V. Kulintsev

Abstract. This paper considers the “Ice Silk Road” initiative within the framework of the reconstruction of the Arctic ocean order. In the beginning it analyzes the basic forms and development trends of the current international Arctic ocean order and summarizes the common challenges faced by China and Russia under the existing order. The authors discuss the feasibility of the jointly constructed Ice Silk Road

¹ Статья подготовлена в рамках проекта Национального фонда общественных наук Китая № 19ZDA140.

² The article was prepared as a part of the “Project of the National Social Science Fund of China” (19ZDA140).

between China and Russia to meet common challenges. Finally, with the goal of reconstructing the international order in the Arctic region, the paper explains the specific paths of the joint construction of the “Ice Silk Road” between China and Russia.

Keywords: the Arctic, international ocean order, the “Ice Silk Road”, the Northern Sea Route, Sino-Russian cooperation in the Arctic.

Authors:

Xu Guangmiao, PhD of Sciences (Law), Senior Researcher, China Institute of Boundary and Ocean Studies, Wuhan University (address: 299, Bayi st., Wuhan, 430072, China). E-mail: kate19880517@gmail.com

Kulintsev Yury V., Researcher, North-East Asia Strategic Issues and SCO Center, Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-4906-6866; E-mail: kulintsev.y@ifes-ras.ru.

Введение

Управление Арктикой, международное сотрудничество и строительство Арктического морского канала являются наиболее популярными научными и практическими проблемами этого региона в последние годы. Одновременно с переустройством мирового морского порядка, растущим сопротивлением глобализации и усиливающимися структурными противоречиями между державами, всё большее значение приобретают вопросы безопасности в Северном Ледовитом океане. Соединённые Штаты подчёркивают собственные интересы национальной безопасности в арктических делах, что грозит сдвигом международного порядка в регионе в сторону всё более бескомпромиссной стратегии его развития. Это наложит множество ограничений на управление Арктикой и транснациональное сотрудничество в Северном Ледовитом океане. Особенно может пострадать строительство Арктического морского канала. Страны, имеющие экономические интересы в регионе, сталкиваются с общими трудностями, и в первую очередь – Китай и Россия. Исходя из взаимных интересов и общих вызовов, этим державам необходимо совместными усилиями преодолеть тупиковую ситуацию в арктическом сотрудничестве.

Эффективный способ решения перечисленных проблем – глобальная программа сотрудничества в Арктике «Ледовый Шёлковый путь». В ходе реализации этой инициативы возможно привести к общему знаменателю требования безопасности и экономические интересы всех игроков, построить новую систему международных отношений в регионе и направить их в русло, благоприятствующее арктическому морскому сотрудничеству.

В данной статье подробно анализируются основные формы и тенденции развития современного международного порядка в Арктике, а также обобщаются проблемы, с которыми в его рамках сталкиваются Китай и Россия. Кроме того, исследуется возможность их решения через реализацию концепции «Ледового Шёлкового пути». В заключении излагаются конкретные меры и шаги по его созданию с целью формирования нового порядка в регионе.

Исходя из исследовательской перспективы структурного реализма, настоящая работа определяет систему международных отношений Арктики как структуру сил, правил и ценностей, которые формируются геополитическими игроками в процессе их участия в политике региона. Причём структура сил выполняет эндогенную функцию в международном порядке региона и играет ведущую роль в его формировании и изменении.

Существующая система международных отношений в Арктике

Согласно традиционной теории континентальной державы и морской силы, большая часть суши в Арктике – это прилегающая к океану «периферийная зона» Мирового острова, в то время как Арктика становится паттерном «Средиземного моря», окружённым крупными державами. Поэтому, с одной стороны, международный порядок региона испытывает сильное влияние мирового морского устройства, с другой – занимает особое положение. Его базовая форма характеризуется наличием «двух полюсов» морской силы – США и России, а также «низкополитической» системой правил под главенством морского права и «иерархичной» системы региональной идентичности.

Эндогенность этой конфигурации состоит в том, что ключевые державы в Арктике являются также доминирующими силами международного порядка. Соединённые Штаты в настоящее время – это морской гегемон, но в северном регионе им приходится вступать в «двухполюсную оппозицию» с Россией. Во-первых, принцип «свободы судоходства», которым руководствуются Штаты, сталкивается с большими препятствиями со стороны РФ в морях Крайнего Севера. Во-вторых, отсутствие достаточной мотивации в виде торгового спроса обуславливает недостаточный интерес США к Арктике, а наращиваемую только из интересов безопасности морскую силу будет сложно поддерживать. С другой стороны, невозможно не заметить растущую потребность России в экспорте энергоносителей и транзитной торговле ими посредством Арктического морского канала. Несмотря на то что в борьбе с СССР за гегемонию в Мировом океане 30 лет назад Соединённые Штаты одержали верх, в Арктике Россия сегодня демонстрирует более устойчивую и всестороннюю морскую мощь с точки зрения трёх аспектов: строительство военно-морского флота, создание каналов торгового спроса, а также морских. Однако в настоящее время ни США, ни Россия не обладают абсолютным военным господством в северном регионе, следовательно, двухполюсная структура сил неизбежно приведёт к нестабильности.

Нормативно-правовая система международного порядка в Арктике неразрывно связана с международными правилами Мирового океана по «Конвенции ООН по морскому праву» 1982 г. Её положениями регулируются такие наиболее деликатные вопросы политики региона, как правила навигации, разделение континентального шельфа и освоение ресурсов. Регулятивные нормы региона – это в основном документы «мягкого права», относящиеся к судоходству, охране окружающей среды, контролю за загрязнениями, поисково-спасательным работам на море и другим областям «низкой политики». В последние годы наблюдается тенденция фрагментации норм «мягкого права» и их переработки в систематизированное «жёсткое право». Принятые Арктическим советом соответственно в 2011 г., 2013 г. и 2017 г. «Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике», «Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике» и «Соглашение по укреплению международного арктического научного сотрудничества» относятся к региональным договорам, имеющим оттенок обязательности. В то же время разработанный Международной морской организацией и официально вступивший в силу в 2017 г. «Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах», – однозначно непреложный [Ма Дэи].

В транснациональном устройстве Арктики существует так называемая система региональной идентичности, похожая на «иерархичную» структуру (рис. 1).



Рис. 1. «Иерархия» в системе региональной идентичности

Дело в том, что география региона и тот факт, что Конвенция ООН по морскому праву наделяет его членов изначально дифференцированными правами, привели к тому, что государства, омываемые Северным Ледовитым океаном, приобрели на этой территории центральное положение, ядром которого являются США и Россия. Второй уровень – это Канада, Норвегия и Дания. Статус этих прибрежных стран обеспечивает им базовые условия для развития морской силы и отстаивания права голоса в Арктике. Третий уровень – это Швеция, Финляндия и Исландия. Эти страны с арктическими территориями и коренным населением, проживающим на них, также обладают авторитетом при обсуждении вопросов безопасности, экономики и защиты окружающей среды северного региона. Четвёртый уровень – это заинтересованные государства, имеющие национальные интересы в Арктике. У них нет никаких притязаний на суверенитет в ней, а их аргументы по вопросам арктической безопасности – довольно слабые. В то же время эти государства имеют право участвовать в решении вопросов экономики, защиты окружающей среды, поисково-спасательных работ на море, которые согласуются с их интересами в регионе. К таким странам как раз относится Китай. «Иерархическая» структура идентификации в арктическом регионе обладает большой стабильностью, и только статус участников четвёртого уровня остаётся довольно подвижным, что подтверждает предположение о том, что границы понятия «Арктический регион» могут быть раздвинуты.

Благодаря структуре сил образовалось три пути к становлению международного порядка в регионе. Во-первых, это американская и российская арктические стратегии и возникший в результате их интеграции центр сил, которые оказали влияние на становление порядка в Арктике. Во-вторых, региональная система правил, регулируемая морским правом, которая в процессе обратной трансформации структур власти также способствовала становлению порядка. В-третьих, это арктические стратегии остальных стран, которые опосредованно влияли на развитие и переформирование геополитического устройства в Северном Ледовитом океане. Арктическая стратегия каждого субъекта формируется через текущий порядок в Арктике. Когда последний сталкивается с внутренними противоречиями

или внешними препятствиями, политика игрока соответствующим образом регулируются, влияя на систему региональной идентичности, последовательно реорганизуя структуру сил региона, что приводит к трансформации в нём международного порядка (рис. 2).

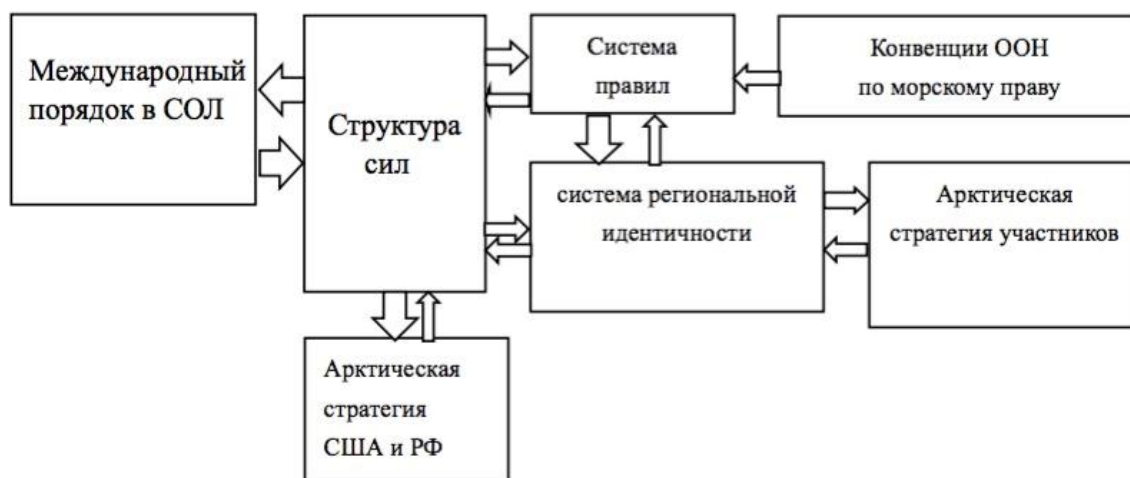


Рис. 2. Механизм становления мирового порядка в Арктике

Общие проблемы для Китая и России в Арктике

Вместе с изменениями в американо-российских отношениях, развитием регионализма и ростом глобализации в течение 30 с лишним лет международный порядок в Арктике развивался в направлении, более благоприятном для транснационального сотрудничества. Однако в последние годы волна антиглобализации продолжает нарастать, структурные противоречия мировых держав в регионе становятся всё более острыми, а значимость вопросов безопасности в арктической политике набирает вес. Всё это приводит к противоречию между внутренними проблемами и внешними препятствиями в международном порядке Арктики. В новой ситуации Россия и Китай сталкиваются со многими общими трудностями и даже вызовами.

Во-первых, обе державы встречаются с целенаправленной стратегией сдерживания со стороны США, которая впервые проявилась в новейшей «Арктической стратегии» Соединённых Штатов. В этом документе подчёркиваются интересы безопасности США в Арктике и отражается готовность остановить рост китайско-российского влияния в регионе путём укрепления военной мощи и сотрудничества с союзниками [Сяо Ян].

Координация действий США и РФ в глобальном контексте сильно влияет на отношения стран в северном регионе, поэтому в будущем в нём не исключена возможность военного конфликта. Кроме того, Соединённые Штаты рассматривают экономическое присутствие Китая и России там как угрозу и даже сформировали в отношении «Ледового Шёлкового пути» «концепцию конкурентного противодействия». Большинство американских учёных и авторитетных аналитических центров считают, что эта инициатива несёт с собой в большей степени угрозу арктическим интересам США, нежели перспективные возможности, а деятельность КНР и РФ по освоению Арктики – это серьёзная опасность для окружающей среды.

Во-вторых, Китай и Россия стоят перед проблемами, ставшими следствием международного правового вакуума в Северном Ледовитом океане. Соединённые Штаты не подписывали Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. и всегда отстаивали «свободу судоходства» в самом широком смысле, основываясь на обычном праве. В 1960-х гг. американская береговая охрана неоднократно бросала вызов позиции Советского Союза по юрисдикции в Чукотском, Восточно-Сибирском, Карском и Баренцевом морях, а также в проливе Дмитрия Лаптева [Фененко].

После ухудшения российско-американских отношений вероятность, что Штаты реализуют планы по «свободе судоходства» в Арктике, возрастает. Как только между США и Россией вспыхнет военный конфликт из-за юрисдикции морских каналов, это сразу нанесёт ущерб экономическим интересам Китая. Кроме того, недостаточны законодательные ресурсы внутренней правовой системы Арктики. Эффективные для реализации «низкой политики» и «мягкого права», они в то же время не могут обеспечивать нормативное регулирование усложняющегося транснационального порядка в регионе и широко разворачивающегося арктического сотрудничества. Нынешние международные отношения на территории северной «шапки мира» напоминают «перетягивание одеяла» в плане силы и правил, или даже игру «мускулами» под прикрытием правовых норм.

В-третьих, проблемой для Китая и России является отсутствие платформы для экономического сотрудничества. Это обусловлено строгой «иерархией» региональной идентичности. Неарктические государства сталкиваются с двумя уровнями ограничений при участии в арктической политике:

1. Неравноправие стран на основе системы морского права (неарктические страны однозначно обязаны признавать и уважать суверенные права в Арктике);

2. Ещё больше закрепляют эту разницу ограничения членства в Арктическом совете (основной орган управления регионом, границы полномочий которого и круг обсуждаемых проблем определяются общими интересами восьми арктических стран, в то время как другие государства – даже постоянные наблюдатели совета – не могут участвовать в принятии решений, а на заседаниях рабочих групп присутствуют только по приглашениям стран-членов).

Китай как крупное неарктическое государство стремится к участию в арктических проектах не только ради репутационной выгоды. Пекин также рассчитывает получить право на свою долю пока ещё не до конца разведанных природных ресурсов региона. Ограничение участия неарктических стран в работе Арктического совета может грозить негативными последствиями для всего международного сообщества. Если сейчас попытки двустороннего сотрудничества неарктических стран с арктическими имеют позитивный тон и носят научно-исследовательский характер, то при неблагоприятном сценарии развития событий возможно «сепаратное» взаимодействие указанных государств, обусловленное геополитической борьбой крупных держав за Арктику. В данном контексте сотрудничество России и Китая – пример реализации международного проекта в многостороннем формате и на основе конструктивного диалога.

В рамках неизменных правил и механизмов невозможно создать платформу экономического взаимодействия для равноправного диалога между странами внутри и вне региона. В условиях такого чрезвычайно политизированного и насквозь «пропитанного»

доктриной Монро механизма, как Арктический совет, Китаю и России чрезвычайно трудно реализовать общие интересы безопасности и экономического развития.

Собственных ресурсов России явно недостаточно для самостоятельного и полномасштабного освоения Арктики. Возможности Москвы в значительной мере ограничивает сложившаяся международная конъюнктура, которая подталкивает Россию к поиску партнёров из Азии, Латинской Америки и других регионов мира для привлечения капитала и технологий в арктические проекты. В текущих условиях Пекин остаётся одним из основных партнёров в развитии российских арктических регионов.

После введения антироссийских санкций со стороны западных стран российская газовая отрасль стала испытывать трудности с привлечением зарубежного финансирования в инвестиционные проекты, включая уже согласованные ранее с западными компаниями. Например, проект «Ямал СПГ» был запущен за счёт предоставления китайскими банками 12 млрд долл. в качестве кредита взамен изначально запланированного финансирования со стороны западных стран. После покупки Фондом Шёлкового пути 9,9 % акций «Ямал СПГ» Китай стал крупнейшим зарубежным акционером проекта с долей 29,9 %, включая 20 % акций, которыми владеет китайская China Natural Petroleum Corp. (CNPC) [Первый сжиженный газ...].

Помимо трудностей с финансированием российским компаниям, работающим в Арктическом регионе, приходится преодолевать технологическую блокаду, обусловленную антироссийскими санкциями. При этом Китай также стал выступать одним из поставщиков технологий в Арктических проектах. Например, при строительстве терминалов СПГ были использованы буровые машины китайской компании «Хунхуа». Кроме того, для строительных работ привлекались китайские подрядчики с собственными технологиями модульного производства, позволяющими сократить строительный цикл [Цинь Дун].

Сейчас все страны, включая арктические, в области экономического сотрудничества в большей степени полагаются на двусторонние договоры. Различные форумы и механизмы экономического сотрудничества не имеют функций интеграции и продвижения проектов, а также действенных многогранных платформ для решения технических и финансовых вопросов, урегулирования конфликтов и т. д. Вот почему в развитии экономики Арктики так сложно добиться масштабного эффекта.

«Ледовый Шёлковый путь» – основа китайско-российского сотрудничества в Арктике

В дополнение к общим вызовам, у Китая и России есть множество очевидных взаимных интересов в Северном Ледовитом океане. В основном они касаются четырёх аспектов: во-первых, взаимодополнения спроса на импорт и экспорт энергоносителей; во-вторых, общности потребностей в развитии и использовании Северо-Восточного прохода; в-третьих, совпадения интересов в области экологической безопасности и безопасности судоходства в Арктике; и, наконец, общей потребности в совместном противостоянии стратегии сдерживания Соединённых Штатов в рамках конкуренции за региональный порядок.

В связи с этим строительство платформы «Ледовый Шёлковый путь», первоначально предложенное рядом руководителей российского правительства в 2015 г. [Россия предложила...], имеет долгосрочное стратегическое значение и экономические перспективы. В июне 2017 г. в опубликованной Китаем «Концепции сотрудничества на море в рамках

инициативы «Один пояс, один путь»» содержалось предложение «активно содействовать строительству Голубого экономического канала, соединяющего Северный Ледовитый океан с Европой» [Концепция сотрудничества...]. В ней также отмечено, что «Ледовый Шёлковый путь» включён в план разработки «Одного пояса, одного пути», т.е. распространение данной программы на область арктического сотрудничества началось официально. В Белой книге «Политика КНР в Арктике», обнародованной в январе 2018 г., говорится, что «опираясь на развитие и эксплуатацию Арктического морского пути, Китай готов к совместному строительству «Ледового Шёлкового пути» вместе со всеми» [Чжунгодэ бэйцзи...].

Россия и Китай выстраивают арктическое взаимодействие, опираясь на принципы всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, при этом демонстрируется конструктивный подход и уважение к национальным интересам друг друга. Обе страны считают важным освоение Северного морского пути (СМП). Один из крупнейших в мире морских грузоперевозчиков китайская COSCO неоднократно заявляла о желании повысить свою эффективность за счёт использования возможностей СМП.

Китай стал первой зарубежной страной, компаниям которой Россия позволила участвовать в реализации своих стратегических инициатив. В частности, именно китайские добывающие бизнес-структуры были привлечены к масштабным инициативам по разработке углеводородов на российском арктическом шельфе. Фундамент для реализации подобных проектов был заложен главами двух стран после прихода к власти Си Цзиньпина. С тех пор развитие российско-китайского сотрудничества в Арктике является одной из приоритетных задач в рамках двустороннего диалога и неизменно находит отражение в совместных заявлениях Москвы и Пекина [Совместное заявление РФ и КНР...].

К направлениям, которые имеют потенциал для дальнейшего укрепления совместных арктических проектов, по мнению авторов, следует отнести активизацию участия китайских финансовых институтов в развитии арктической инфраструктуры; расширение экспортных объёмов добываемых на территории российской Арктической зоны полезных ископаемых за счёт рынков сбыта в страны АТР; популяризация международного экотуризма по российскому Северу.

Многие учёные рассматривают «Ледовый Шёлковый путь» довольно узко – в первую очередь как совместное строительство портовой инфраструктуры на базе Северного морского пути. В настоящей работе эта концепция в большей степени понимается в контексте «духа Шёлкового пути». Иными словами, предполагается, что данное понятие в широком смысле должно охватывать экономическое развитие арктического маршрута и его внутренних районов, а также экономическое освоение всего региона в целом.

КНР и РФ придают большое значение роли научных исследований для укрепления позиций Москвы и Пекина в создании международного порядка в Арктике. Строительство инфраструктуры, развитие судоходства и добыча природных ресурсов в Арктике ведутся с учётом проведения необходимых экологических экспертиз и предварительных научных исследований. В заявлениях политических лидеров двух стран подчёркивается, что транспортная инфраструктура в Арктике должна создаваться исключительно в рамках научно-обоснованных теорий и концепций, учитывающих климатический фактор региона и разработанных совместными усилиями профильных научно-исследовательских центров [Совместное заявление РФ и КНР...].

Реализация инициативы «Ледовый Шёлковый путь» является своеобразным противовесом для российско-американского соперничества в Арктике, поскольку Соединённые Штаты и Россия являются центром силы в регионе. Глобальные отношения между этими странами после окончания холодной войны в какой-то степени инспирировали развитие современной системы транснациональных отношений на территории северной «шапки мира». Тем не менее в современной Арктике не действует «дуалистическая модель» так называемых «центра безопасности» и «экономического центра», как это произошло при формировании международного порядка в Восточной Азии [Чжоу...], поскольку экономическое ядро в регионе ещё не образовалось. Морские державы обеспечивают безопасность на море посредством военной мощи и предоставляют участникам морские каналы торговли для общего пользования. Поскольку ни у США, ни у России на данный момент нет абсолютной военной монополии в Арктике, то этому региону, который был своеобразным учебным полигоном ещё в период холодной войны, в будущем также не избежать роли арены, на которой сверхдержавы будут демонстрировать военную силу. В плане предоставления морских каналов Россия имеет явное преимущество, которое, однако, «покрыто льдами», поэтому исторически никогда не было полностью реализовано – ни во время Русско-японской войны, ни в период Второй мировой войны. Преимущества Северного морского пути, активированные через инициативу «Ледового Шёлкового пути» – это необходимый противовес, который Россия должна использовать в конкурентной борьбе с США.

В опубликованной в 2019 г. Арктической стратегии Министерства обороны США Пентагон заявил о намерении наращивать военное сотрудничество с союзниками – прежде всего с целью противостоять растущему влиянию КНР и РФ в Арктике [Report to Congress...]. Этот факт доказывает, что Штаты уже относят Китай и Россию к одному лагерю в вопросах безопасности в Арктике. Из-за иерархических ограничений КНР не может вмешиваться в споры по делимитации морских пространств между арктическими странами. При этом такую неотъемлемую для наращивания морской силы предпосылку, как развитие морских торговых каналов, Россия может реализовать путём совместного с Китаем создания «Ледового Шёлкового пути».

Эта инициатива имеет потенциал, чтобы стать всесторонней платформой обширного экономического сотрудничества для северных прибрежных территорий Евразийского континента. Открытая для широкого круга участников, она могла бы ослабить конфронтацию в области региональной безопасности путём прогнозирования общей экономической выгоды или, по крайней мере, ослабления решимости американских региональных союзников участвовать в конфронтации. «Ледовый Шёлковый путь» – это и общие блага, поставляемые в Арктику в рамках концепции «Один пояс, один путь». Северное воплощение древнего караванного маршрута имеет все предпосылки развить такие дополнительные преимущества китайской инициативы, как «сопряжение политических установок, соединение транспортных магистралей, расширение торговли и инвестиций», указанные в программном документе правительства КНР «Перспективы и действия по совместной реализации инициатив “Экономический пояс Шёлкового пути” и “Морской Шёлковый путь XXI века”» [Пять задач...], которые бы восполнили отсутствие экономической интеграции существующих механизмов взаимодействия в Арктике.

Выдвижение инициативы «Ледового Шёлкового пути» стало продолжением усилий китайских дипломатов, которые позволили Китаю получить статус наблюдателя Арктического совета. Если на начальном этапе Пекин стремился быть в курсе обсуждаемых проблем странами «арктической восьмерки», то теперь Китай уже готов влиять на формирование арктической повестки.

Среди предлагаемых инициатив Китая главной является подключение стран Азии к проектам, которые связаны с развитием арктических территорий стран Арктического совета. Ожидается, что подобный подход сможет существенно повысить уровень международной ответственности и сотрудничества в Арктическом регионе, сформировать условия для создания новых региональных связей [Махмутов].

«Ледовый Шёлковый путь» является образцом сотрудничества «Одного пояса, одного пути» в Ледовитом океане. При этом Северный морской путь – это ключевой этап совместного строительства, в его рамках ведётся работа России и Китая по проекту «Ямал СПГ». Кроме того, 22 рейса по Северо-восточному проходу компании COSCO Shipping позволили накопить бесценный опыт полярных работ для «Ледового Шёлкового пути» в ходе разработки нефтегазовых ресурсов и судоходств [Шу Тяньчу]. Совместный китайско-российский проект станет примером и мощным стимулом для стран, участвующих в этой программе, переведёт арктическое сотрудничество на новый уровень и расширит сферы взаимодействия участников.

Этапы «Ледовой стройки»

В июне 2019 г. генеральный секретарь КНР Си Цзиньпин упомянул в «Совместном заявлении РФ и КНР о развитии отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху», подписанном им с президентом РФ В. Путиным, что стороны намерены содействовать сотрудничеству в Арктике в интересах её устойчивого развития, расширять масштабы освоения и использования арктических судоходных маршрутов на основе прав и с учётом интересов прибрежных государств, а также взаимодействовать в таких областях, как инфраструктура, освоение ресурсов, туризм, экология и охрана окружающей среды в Арктическом регионе [Совместное заявление РФ и КНР...].

Чтобы создать более благоприятный для всех стран морской порядок в Арктике, Китай и Россия могут действовать по трём направлениям: в области безопасности, совместного строительства портов и создания платформы экономического сотрудничества. Способная учесть интересы всех сторон, последняя является оптимальным способом восстановления экономического порядка региона и противодействия арктической стратегии США по сдерживанию Китая и России. Для арктического региона существует множество проектов экономического развития, поэтому сторонам необходимо найти точку пересечения интересов, выбрать и состыковать те инициативы, которые в настоящее время находятся в стадии подготовки или уже реализуются. Например, программа «Арктическая контейнерная линия», которая сейчас разрабатывается в России, может обеспечить прямое сопряжение с «Ледовым Шёлковым путём».

Кроме того, Китай и Россия взяли на себя ведущую роль в разработке инновационных проектов, особенно – многосторонних, предусматривающих объединённое участие многих стран, что позволило бы обеспечить стратегическое сцепление и эффект масштаба в рамках

реализации «Ледового Шёлкового пути», а также институционализацию в вопросах финансового обеспечения и урегулирования споров. В этом отношении чрезвычайно полезен опыт Шанхайской организации сотрудничества. Интеграция проектов и создание отлаженных механизмов будут способствовать регуляризации и институционализации «Ледового Шёлкового пути».

Обеспечение экологической и навигационной безопасности в Арктическом регионе необходимо не только исходя из региональных, но и из общечеловеческих интересов безопасности. Решение этих задач возможно только в рамках широко развёрнутого скоординированного сотрудничества. Китай и Россия должны взять на себя обязательства по обеспечению экологической безопасности и безопасности судоходства в Арктике в соответствии с их собственными национальными и общими региональными интересами, и с их учётом проводить научные исследования и развивать международное сотрудничество.

В рамках «Ледового Шёлкового пути» Китай и Россия могут совместно вести контроль загрязнений, обеспечивать судоходство в Арктике, взаимодействовать с соответствующими рабочими группами Арктического совета для совершенствования механизмов планирования, подготовки и оценки поисково-спасательных работ и других подобных проектов. Иными словами, воспользовавшись возможностью, создать положительный образ «экологически ответственных держав» в вопросах изменения климата в Арктике на фоне реакционной климатической политики США, идущей наперекор глобальным мировым тенденциям.

Строительство портов вдоль береговой линии и относящихся к ним внутренних экономических районов – часть ещё одной совместной программы «Ледового Шёлкового пути». Оно позволит Северному морскому пути выполнять важную функцию, став общим каналом морской торговли. Это весьма ощутимо скажется на торговле Китая с Европой, его энергетической стратегии, экономическом планировании и сыграет ключевую роль в развитии российского экспорта энергоносителей, строительства каналов сообщения и Крайнего Севера РФ. Порты же являются наиболее важным и одновременно самым слабым на сегодняшний день звеном коммерческой навигации Северного морского пути, при этом ключевым связующим фактором для китайско-российского строительства «Ледового Шёлкового пути». Их строительство находится в зоне интересов обеих стран. Китай может перенять опыт российской классификации арктических портов [Зерщикова, 2012], чётко определить, строительство каких их типов необходимо и с какими целями; активно участвовать в реконструкции и расширении совместно возведённых портов, повысить их погрузочно-разгрузочную эффективность, пропускную способность и оптимизировать логистику, а также увеличить за счёт этого эффективность импорта энергоносителей из Арктики. Необходимо приложить усилия к созданию ряда морских, речных портов, аэропортов и железных дорог для их интеграции в объединённую сеть транспортных узлов, усилить сопряжённость портов с каналами грузоперевозок, повысить уровень диверсификации грузоперевозок и конкурентоспособность портов в международной логистике. От рациональности размещения производств в определённой степени зависит, сможет ли гавань полностью использовать своё географическое преимущество. Распределение отраслей в портах вдоль Северного морского пути очень однообразно, что предоставляет китайским компаниям простор для размещения производств.

В текущий момент взаимодействие Москвы и Пекина в Арктическом регионе активно укрепляется в рамках Программы социально-экономического развития Арктической зоны

РФ. Выведен на рабочую мощность заводской комплекс по «Ямал СПГ». С 2018 г. сжиженный природный газ из порта Сабетта по маршруту Северного морского пути доставляется заказчикам на семи танкерах ледокольного типа, общее число подобных газозаводов должно достигнуть 15 единиц.

Уже озвучены планы по расширению сотрудничества двух стран в Арктике. В частности, ПАО «НОВАТЭК» на условиях совместного инвестирования заключило соглашение с китайскими компаниями о передаче им 20 % проекта «Арктик СПГ – 2». При его общей стоимости в 25,5 млрд долл. китайские инвестиции должны составить 5,1 млрд долл. [НОВАТЭК договорился...].

Что касается сотрудничества в судоходной отрасли, то в июне 2019 г. компания COSCO Shipping, Фонд Шёлкового пути и некоторые российские компании совместно учредили ООО «Морской арктический транспорт» для обеспечения круглогодичного плана перевозок из Арктической зоны Российской Федерации в Азиатско-Тихоокеанский регион, включающий совместную разработку, финансирование и реализацию, а также организацию грузоперевозок между Азией и Западной Европой через Арктический канал [НОВАТЭК, COSCO shipping...].

Кроме того, в северных и восточных портах Китая имеется ещё больше квалифицированных транспортных судоходных компаний, с которыми российские предприятия могли бы создавать судоходные, портовые и интегрированные альянсы для содействия скоординированному внутреннему и внешнему развитию портовой отрасли прилегающих территорий двух стран.

Выводы

Современная Арктика больше не является щитом безопасности на арене полувекового противостояния двух полюсов. Она становится самым удобным морским «коридором», объединяющим Азию, Европу и Америку. Игра с нулевой суммой не способствует интересам ни одной из сторон и противоречит естественным законам развития. Надлежащим образом учитывает интересы всех игроков путь, нацеленный на достижение благосостояния всего человечества при балансе между сохранением окружающей среды и освоением природных ресурсов.

Китай и Россия на государственном уровне активно поддерживают развитие арктических программ. Обе страны запускают проекты, формируют систему управления ими, разрабатывают стратегические документы, в которых определяют свои приоритеты в регионе, осуществляют подготовку профильных специалистов по Арктике, развивают технологические секторы промышленности, необходимые для освоения региона, формируют механизмы международного взаимодействия в нём.

Участвуя в арктических вопросах, КНР всегда придерживалась принципов уважения национального суверенитета и взаимовыгодной деятельности. Китайско-российское строительство «Ледового Шёлкового пути» является образцовой моделью регионального сотрудничества. Участники этого проекта должны, задавшись высокой целью построения нового международного порядка в Арктике, совместными усилиями разрабатывать новую концепцию взаимодействия, которая бы позволила направить систему международных отношений в русло благотворного регионального сотрудничества. Оно, в свою очередь,

необходимо, чтобы успешно противостоять новым вызовам, с которыми сталкиваются как Россия с Китаем, так и весь Арктический регион.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Зерщикова Н.И. Модернизация морских портов в развитии арктических коммуникаций // Материалы конференции «Северный Морской Путь: Развитие Коммуникаций в Глобальной экономике». Мурманский государственный технический университет, 2015. С. 36–38.

Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс, один путь». URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200155054.pdf> (дата обращения: 25.04.2020).

Ма Дэи. Бэйцзи хандаофалюйдэ янхай сюши : [Правовая система «Ледового Шёлкового пути»] // Цилинь: кэсюэ чжаньсянь. 2018. № 8. С. 204–223.

Махмутов Т.А., Филиппова Л.В. Зачем Азии Арктика? URL: <https://rg.ru/2016/10/11/v-moskve-obsudiat-vektory-razvitiia-arkтики.html> (дата обращения: 15.06.2020).

НОВАТЭК договорился о продаже 20 % «Арктик СПГ-2» китайским компаниям. URL: <https://www.rbc.ru/business/25/04/2019/5cc176b99a79473082e419f9> (дата обращения: 15.06.2020).

НОВАТЭК, COSCO shipping, «Совкомфлот» и Фонд Шёлкового Пути подписали соглашение в отношении ООО «Морской арктический транспорт». URL: http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3243 (дата обращения: 25.04.2020).

Первый сжиженный газ отгружён с «Ямал СПГ». 08.12.2017. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/08/744652-yamal-spg> (дата обращения: 07.06.2020).

Пять задач инициативы «Один пояс, один путь». URL: http://russian.china.org.cn/china/China_Key_Words/2017-04/19/content_40649974.htm (дата обращения: 25.04.2020).

Россия предложила Китаю участвовать в создании ж/д к портам СМП. URL: <http://www.ria.ru/east/20151207/1337518542.html> (дата обращения: 25.04.2020).

Совместное заявление РФ и КНР о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (дата обращения: 25.04.2020).

Сяо Ян. Цзинчжаньсин дичжи: мэйго дуй биншан сычоучжилудэ чжаньлюй гоуцзянь: [Конкурентное сдерживание США против «Ледового Шёлкового пути»: стратегия и тактика] // Хайян тунбао. 2019. № 7. С. 66–79.

Фененко А.В. Военно-политические аспекты Российско-американских отношений в Арктике: история и современность // Вестник Московского Государственного Университета. 2011. № 2. С. 129–157.

Цинь Дун, Лукин А.Л. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 4. С. 158–167. DOI:10.24866/1998-6785/2018-4/158-167

Чжоу Фангэнь. Чжунго цзюэци, дунья гэцзюй бэньцянь юй дунья чжисюй : [Подъём Китая, всестороннее изменение Восточной Азии: направления развития] // Сяньдай ятай дицюй. 2012. № 5. С. 4–32.

Чжунгодэ бэйцзи чжаньсэ : [Арктическая стратегия Китая]. Пекин: Пресс-центр Госсовета КНР, 26.01.2018. URL: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm> (дата обращения: 25.04.2020).

Шу Тяньчу. Чуансинь лушан юнбучжибу – лай цзы чжунго юаньяньюньцзитуаньдэ дуньдянь цайфан : [Из интервью COSCO: Инновационное развитие никогда не остановится]. 2019. 12 июля. URL: http://www.sohu.com/a/324010581_120702 (дата обращения: 25.04.2020).

Report to Congress. Department of Defense Arctic Strategy. URL: <https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF> (дата обращения: 25.04.2020).

REFERENCES

Fenenko A.V. (2011). Voenno-politicheskie aspekty Rossiysko-amerikanskikh otnosheniy v Arktike: istoriya i sovremennost' [Military and political aspects of the Russian-US relations in the Arctic region: history and modernity], *Vestnik Moskovskogo Gosudarstvennogo Universiteta [Moscow University Philology Bulletin]*: 2. (In Russian).

Kontsepsiya sotrudnichestva na more v ramkakh initsiativy “Odin poyas, odin put” [The concept of cooperation on sea within the framework of the Belt and Road Initiative]. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200155054.pdf> (accessed: 25 April 2020). (In Russian).

Ma Deyi. (2018). Beiji hangdaofal üde yanghai xiushi [The legal framework of the “Ice Silk Road”], *Jilin: Zhexue Zhanxian*: 8. (In Chinese).

Makhmutov T.A., Filippova L.V. (2016). Zachem Azii Arktika? [Why does Asia need the Arctic?]. URL: <https://rg.ru/2016/10/11/v-moskve-obsudiat-vektory-razvitiia-arktiki.html> (accessed: 15 June 2020). (In Russian).

NOVATEK dogovorilsia o prodazhe 20 % “Arktik SPG 2” kitaiskim kompaniiam [NOVATEK agreed to sell 20 % of “Arctic SPG 2” to Chinese companies]. URL: <https://www.rbc.ru/business/25/04/2019/5cc176b99a79473082e419f9> (accessed: 17 June 2020). (In Russian).

NOVATEK, COSCO shipping, “Sovkomflot” i Fond Shelkovogo Puti podpisali soglasenie v otnoshenii OOO “Morskoi arkticheskii transport” [NOVATEK, COSCO shipping, Sovkomflot and Silk Road Fund signed an agreement on “Morskoi arkticheskii transport” LLC]. URL: http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3243 (accessed: 25 April 2020). (In Russian).

Pervyj szhizhennyj gaz otgruzhyon s “Yamal SPG” [The first liquefied petroleum gas shipped out from “Yamal SPG”]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/08/744652-yamal-spg> (accessed: 07 June 2020). (In Russian).

Piat' zadach initsiativy “Odin poias, odin put” [Five tasks of the Belt and Road Initiative]. URL: http://russian.china.org.cn/china/China_Key_Words/2017-04/19/content_40649974.htm (accessed: 25 April 2020). (In Russian).

Report to Congress. Department of Defense Arctic Strategy. URL: <https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF> (accessed: 25 April 2020).

Rossiya predlozhila Kitayu uchastvovat' v sozdanii zh/d k portam SMP [Russia offered China to take part in constructing railroads to NSR ports]. URL: <http://www.ria.ru/east/20151207/1337518542.html> (accessed: 25 April 2020). (In Russian).

Shu Tianchu. (2019). Chuangxin lushang yongbuzhibu – laizi zhonggo yuanyangyunjituande dundian caifang [From COSCO interview: Innovation development will never stop]. URL: http://www.sohu.com/a/324010581_120702 (accessed: 25 April 2020). (In Chinese).

Sovmestnoe zayavlenie RF i KNR o razvitii otnosheniy vseob"emlyushchego partnerstva i strategicheskogo vzaimodeistviya, vstupayushchikh v novuyu epokhu [The Joint Statement on Developing Comprehensive Partnership and Strategic Interaction Entering a New Era]. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5413> (accessed: 25 April 2020). (In Russian).

Tsin Dun, Lukin, A.L. (2018). Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaia v Arktike i rossiiskii Dal'nii Vostok [The prospects for Russia-China collaboration in the Arctic and the Russian Far East], *Ojkumena. Regional researches*: 4: 158–167. DOI:10.24866/1998-6785/2018-4/158-167. (In Russian).

Xiao Yang. (2019). Jingzhanxing dizhi: meigo dui bingshang sichouzhilude zhanlü goujian [US competitive containment of the “Ice Silk Road”: strategy and tactics], *Beijing: Haiyang tongbao*: 7. (In Chinese).

Zershchikova N.I. (2015). Modernizatsiya morskikh portov v razvitii arkticheskikh kommunikatsiy [Modernization of sea ports and the development of Arctic communications], in *Materialy konferentsii "Severnyi Morskoy Put': Razvitie Kommunikatsiy v Global'noy ekonomike'. Murmanskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet* [Materials of the conference “The Northern Sea Route: development of Communications in the Global economy”. Murmansk State Technical University]: 36–38. (In Russian).

Zhonggode beiji zhanse [The Chines Arctic strategy], Pekin: Press-tsentr Gossoveta KNR. URL: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm> (accessed: 25 April 2020). (In Chinese).

Zhou Fanggen. (2012). Zhonggo jiueqi, dongya geju benqian yu dongya zhixu [The rise of China, comprehensive changes of East Asia: the directions of development], *Beijing: Xiandai yataidiqu*: 5. (In Chinese).

Поступила в редакцию 21.05.2020

Received 21 May 2020

Для цитирования: Сюй Гуанмяо, Кулинцев Ю.В. «Ледовый Шёлковый путь»: китайско-российское сотрудничество на фоне переустройства международного порядка в Арктике // Восточная Азия: факты и аналитика. 2020. № 2. С. 36–50. DOI: 10.24411/2686-7702-2020-10010

For citation: Xu Guangmiao, Kulintsev Y.V. (2020). “Ledovyj Shyolkovyj put'”: kitajsko-rossijskoe sotrudnichestvo na fone pereustrojstva mezhdunarodnogo poryadka v Arktike [“Ice Silk Road”: China-Russian cooperation within the framework of the international order in Arctic region reconstruction], *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics], 2020, 2: 36–50. (In Russian). DOI: 10.24411/2686-7702-2020-10010