ЛЕОНОВ
Сергей
Николаевич

Доктор экономических наук,
профессор, ведущий научный сотрудник

Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

LEONOV
Sergey
Nikolaevich

Doctor of economics,
professor, leading researcher
Economic Research
Institute FEB RAS, 153,
Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

leonov@ecrin.ru

УДК 339.9

АКТИВИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ КИТАЯ В АРКТИКЕ: ПРЕДПОСЫЛКИ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Возрастающий международный интерес к Арктике объясняется ожидаемыми климатическими изменениями. Большой интерес к освоению энергетических и минеральных ресурсов на шельфе арктических морей, расширению судоходства и рыболовства выражают не только приарктические державы, но и страны Восточной Азии, так как именно эти государства могут получить максимальные выгоды от круглогодичной эксплуатации Северного морского пути (СМП). С 2013 г. Китай входит в число тринадцати стран-наблюдателей при Арктическом совете и принимает активное участие в решении трансрегиональных проблем. В январе 2018 г. КНР опубликовал Белую книгу об арктической политике страны. В статье рассмотрены предпосылки активизации деятельности КНР в Арктике, выявлены проблемы и оценены последствия данного процесса.

Арктика, Китай, арктическая политика

ACTIVATION OF CHINA'S POLICY IN THE ARCTIC: BACKGROUND, PROBLEMS, PROSPECTS

The growing international interest in the Arctic is due to the expected climate changes. Great interest in the development of energy and mineral resources on the shelf of the Arctic seas, the expansion of shipping and fishing is expressed not only by the Arctic countries, but also by the countries of East Asia. These States can get the maximum benefits from year-round operation of the Northern sea route (NSR). Since 2013, China has been among the thirteen observer countries of the Arctic Council and is actively involved in solving trans-regional problems. In January 2018 China has published a «White paper» on the Arctic policy of the country. The article considers the prerequisites for the activation of China's activity in the Arctic, identifies problems and assesses the consequences of this process.

Arctic, China, Arctic policy

Работа выполнена в рамках проекта «Дальневосточная Арктика: системные исследования по разработке экономических механизмов и прогнозов имплантации новых технологий рационального использования региональных ресурсов», реализуемого в соответствии с Приоритетными направлениями научных исследований Президиума РАН.

© Леонов С.Н., 2019

Введение

Возрастающий международный интерес к Арктике объясняется ожидаемыми климатическими изменениями. В настоящее время на международных площадках обсуждаются перспективы освоения энергетических и минеральных ресурсов на шельфе арктических морей¹, расширения судоходства и рыболовства². Большой интерес к этим вопросам демонстрируют не только арктические государства³, но и страны Восточной Азии. Именно эти страны могут получить максимальные выгоды от эксплуатации арктических ресурсов и Северного морского пути (СМП) в круглогодичном варианте. СМП ввиду глобального потепления стал считаться проходимым практически круглогодично⁴. Предполагается, что объём перевозки только российских грузов по трассе СМП увеличится с 20 млн т (2018 г.) до 80 млн тонн в 2030 г.⁵

В этих условиях значительный и всё более возрастающий интерес к освоению Арктики демонстрирует Китайская Народная Республика. Ежегодно Китай затрачивает на проведение арктических исследований 60–63 млн долларов США [7, с. 114; 9, с. 55], что превышает затраты России, Канады или США на эти же цели. Начиная с 1990-х гг. Китай организовал свыше 10 арктических экспедиций в Арктику, совместно с Норвегией в 2004 г. обустроил и эксплуатирует полярную станцию «Хуанхэ» («Жёлтая река») на Шпицбергене [1, с. 242–243], в 2018 г. совместно с Исландией открыл арктическую станцию в Картхолле⁶; финская компания «Aker Arctic Technology» осуществляет строительство второго тяжёлого китайского ледокола [14]. Одновременно Китай модернизирует базу проведения арктических исследований, перестраивая ледокольный порт в Шанхае, возводя новые корпуса для обработки данных, расширяя и модернизируя хранилища полярного льда [1, с. 243]. В январе 2018 г. в Китае опубликована так называемая «Белая книга», в которой изложена национальная арктическая стратегия КНР [21]. С 2013 г. Китай входит в число тринадцати стран-наблюдателей при Арктическом совете и с совещательным голосом принимает активное участие в решении трансрегиональных проблем. Все названные действия демонстрируют стабильный рост интереса КНР к освоению Арктики и её ресурсов.

В этих условиях требуется понять причины, оценить проблемы и перспективы, в первую очередь для России, активизации политики Китая в Арктической зоне планеты в целом и в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) в частности.

Причины интереса Китая к Арктике

Китай не входит в число арктических стран. Несмотря на это, он намерен самым энергичным образом участвовать в освоении арктического региона планеты. В своей совокупно-

¹ По оценкам Геологической службы США, потенциальные неразведанные запасы нефти и природного газа в Арктике составляют соответственно 13% и 30% общемировых, причём 84% из них расположены на морском шельфе (<http://www.winnipegfreepress.com/opinion/editorials/chinas-arctic-ambition-241934391.html>).

² Около 1/4 мировых рыбных запасов находится в Арктике. Таяние снегов и повышение температуры воды влияет на миграцию рыбы, что, в свою очередь, сказывается на рыболовстве. Оно смещается всё дальше и дальше на север, в ранее не использовавшиеся воды [9, с. 55].

³ Группа из пяти государств, побережье которых выходит к Северному Ледовитому океану и которые имеют здесь свои внутренние морские воды, территориальное море, континентальный шельф, исключительную экономическую зону, – Россия, Канада, США, Норвегия и Дания (из-за о. Гренландия).

⁴ В 2017 г. по СМП прошли 423 российских и 80 иностранных судов (<https://news.mail.ru/economics/35683774/?frommail=1>).

⁵ Постановление Правительства РФ № 1064 от 31 августа 2017 г. «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»; Указ Президента РФ № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.».

⁶ http://russian.news.cn/2018-10/19/c_137542671.htm

сти интересы Китая, являющегося в настоящее время второй экономикой мира, образуют комплекс, в структуре которого выделяются три блока:

- экономические (природно-ресурсные и транспортно-логистические);
- эколого-климатические, включающие изучение как фундаментальных, так и научно-прикладных задач¹;
- геополитические, тесно увязанные с военно-стратегическими задачами КНР в этом регионе².

В данной статье остановимся на анализе экономических причин интереса Китая к Арктическому региону.

В 1996 г. Китай, не имеющий «морского фасада» в Северном Ледовитом океане, присоединился к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и, как следствие, признал суверенные права арктических государств на этот регион. Интерес Китая при этом заключался в том, что международное морское право гарантирует любой стране право на проведение научно-исследовательских работ, свободу судоходства, использование природных ресурсов, добычу углеводородов и ведение рыбного промысла в международных водах. Правда, возможное расширение суверенных прав любого из арктических государств, как и увеличение размеров их исключительной экономической зоны, приведёт к одновременному значительному сокращению международных арктических вод. В настоящее время подобное развитие событий беспокоит многие неарктические страны. Речь идёт о заявке России на подводную часть территории Северного Ледовитого океана между хребтами Ломоносова и Менделеева, которая была подана в ООН в 2015 году (*рис. 1*). В случае положительного решения этого вопроса³ Россия может получить право единолично распоряжаться ресурсами шельфа в этом районе, арктическая территория Российской Федерации увеличится на 1,2 млн км² и 4,9 млрд т.у.т. углеводородного сырья. Многие страны, включая Китай, окажутся в этом случае в невыгодном положении в связи с сокращением площади международных вод в Арктике.

Китаю принципиально важно получить доступ к арктическим месторождениям углеводородов и рудных полезных ископаемых, так необходимых для функционирования национальной промышленности. Чтобы поддерживать стабильно высокие темпы промышленного роста, КНР вынуждена импортировать всё более широкий ассортимент природных ресурсов, часть из которых для удовлетворения внутреннего спроса ранее добывалась в достаточных объёмах внутри страны. Учитывая, что 88–95% потенциальных арктических ресурсов находятся в исключительных экономических зонах пяти прибрежных арктических государств, Китай вынужден активно сотрудничать с данными странами в добыче полезных ископаемых [9, с. 55].

¹ По мнению китайских экспертов, результаты исследований Арктики необходимы стране для получения более чёткого представления об отрицательных последствиях влияния изменения климата в Арктике на окружающую среду Китая и в первую очередь на его сельское хозяйство. В настоящее время установлено, что потоки арктических воздушных масс являются главной причиной чрезвычайных погодных условий в Китае и сильно воздействуют на экономическое и социальное развитие страны. При этом, как отмечается, современная КНР продвинулась в плане научно-технического освоения Арктики дальше многих арктических держав, включая Россию [7, с. 114].

² Отметим, что до настоящего времени по дипломатическим каналам Китай не демонстрирует своих явных и активных претензий на Арктический регион, понимая, что чрезмерная политическая деятельность в Арктике может спровоцировать конфликт, подобный возникшему в Южно-Китайском море. В последнем случае позиция КНР по спорным территориям привела к ситуации, когда страны региона (Индия, Япония, Вьетнам, Республика Корея, Филиппины, Малайзия и Индонезия) объединились и активно противодействуют попыткам Пекина захватить контроль над Южным морем [7, с. 116].

³ В начале апреля 2019 г. подкомиссия ООН заявила о признании геологической принадлежности 1,2 млн км² территорий, которые Россия включает в расширенные границы континентального шельфа, к структурам продолжения шельфа Российской Федерации. По заявлению главы Роснедр Евгения Киселёва, официальное признание спорной территории шельфа за Россией в ООН может произойти «в течение двух–трёх сессий» (<https://topwar.ru/156372-stalo-izvestno-ob-odobrenii-v-oon-zajavki-na-rasshirenie-arkticheskogo-shelfa-rf.html>).

Рис. 1. Площадь расширенного континентального шельфа Российской Федерации в Северном Ледовитом океане за пределами 200-мильной зоны

Источник: <https://eadaily.com/ru/news/2019/04/03/podkomissiya-oon-odobrila-zayavku-rossii-na-kontinentalnyy-shelf-v-arktike>

В качестве главного партнёра в освоении Арктики Китай выбрал Россию. Масштабным примером сотрудничества двух стран в Арктике выступает проект производства сжиженного газа «Ямал СПГ», в котором китайской стороне принадлежит почти треть¹. Наряду с этим Китай готов вкладывать средства в строительство нового глубоководного порта в Архангельске и железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая на 800 км сократит путь из Сибири до Белого моря. В этом проекте архангельский порт с грузооборотом около 30 млн тонн в год выступит пунктом «стыковки» СМП с российской системой железных дорог [16].

¹ В составе акционеров «Ямал СПГ» значатся российский «НОВАТЭК» (располагает 50,1% акций), французский концерн Total (20% акций), китайские China National Petroleum и Silk Road Fund (20% и 9,9% акций соответственно). Ресурсной базой завода является Южно-Тамбейское месторождение с запасами 926 млрд м³ газа (<https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/12/17/621420-fond-shelkovogo-puti-yamal-spg>).

Другими словами, кроме природных ресурсов выделяется ещё как минимум одно обстоятельство, стимулирующее интерес Китая к российской части Арктики, – вопросы транспортной логистики по маршруту Азия – Европа (*рис. 2*). Поскольку весомую роль в наращивании экономического потенциала Китая играют морская торговля и наличие стратегических морских путей, то очевидно, что без использования Северного морского пути Китаю не удастся создать по-настоящему глобальную систему морской торговли в XXI в.

Рис. 2. Сравнение маршрутов транспортировки грузов из Даляня (Китай) в Роттердам (Нидерланды) через СМП и Суэцкий канал

Источник: <https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/infra-revolution/>

Отметим отсутствие в настоящее время единого экспертного мнения о коммерческой привлекательности СМП для перевозки транзитных грузов.

Так, руководство крупнейшей в мире датской судоходной компании «Maersk», занимающей 16% рынка морских контейнерных перевозок, базируясь на результатах тестового рейса из Норвегии в Республику Корея (2018 г.), убеждено в низком коммерческом потенциале Северного морского пути [22], что определяется ограниченным временем навигации, расходами на ледоколы¹ и неразвитой инфраструктурой. По мнению руководства «Maersk», СМП станет коммерчески привлекательным не раньше, чем через 20–30 лет [10].

¹ На некоторых участках пути, например, между островами Врангеля и Новая Земля (свыше 3,5 тыс. км), требуется ледовая проводка даже в летнее время. Это значительно снижает скорость перехода (дооборудование судна снижает его скорость на 10–15%, а плавающие льды – в 2 раза), обледенение судов снижает полезную загрузку и повышает расход топлива. В связи с этим СМП используется преимущественно Россией для организации «северного завоза», транспортировки добываемого на Севере сырья и для ряда других целей [16].

Другие эксперты утверждают, что уже в ближайшее время следует ожидать интенсивного роста транзитных перевозок в этом направлении, а главным преимуществом СМП выступает возможность экономии времени и финансов [6; 15]. Ключевым аргументом при этом является интенсивное сокращение (на 2,3 млн км²) площади льда в Арктике с 1984 г. по 2018 гг. [20].

Несмотря на существующие организационные, экономические и климатические проблемы эксплуатации СМП, Китай демонстрирует повышенную активность в попытках использования Северного морского пути для транспортировки грузов в Европу. Значительная роль в этом принадлежит экономическим причинам: СМП на 6 400 км короче маршрута, проходящего через Суэцкий канал, как следствие, суда потребляют меньше топлива. По расчётам китайских экономистов, проведение одного контейнеровоза или сухогруза по СМП экономит от 0,5 до 3,5 млн долларов США [1, с. 115] и две недели [13] в сравнении с вариантом транспортировки через Суэцкий канал.

Арктическая стратегия Китая и документы, её закрепляющие

Основы современной арктической политики Китая были заложены в 2012 г. на XVIII Всекитайском съезде Коммунистической партии, где был провозглашён курс на превращение КНР в великую морскую державу [3, с. 44]. В 2013 г., развивая эти предложения, Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул инициативу «Один пояс и один путь» [18]. Суть названной инициативы – модификация существующих и поиск новых механизмов регионального экономического партнёрства, стимулирование экономического роста вовлечённых в инициативу стран, укрепление связей между разными цивилизациями, а также содействие сохранению мира и устойчивого развития. Реализация инициативы «Один пояс и один путь» включена в число важнейших мероприятий правительства страны.

В 2017 г. к числу морских коридоров инициативы «Один пояс и один путь» был официально добавлен «Северный шёлковый путь», обеспечивающий кратчайшую транспортную связь Китая с Европой через российский Северный морской путь. Это явилось одной из причин публикации в 2018 г. китайской национальной арктической стратегии («Белая книга») [13; 19]. В «Белой книге» отмечается, что, хотя Китай не является арктической державой, это не мешает ему «пытаться понять, защищать, развивать и участвовать в управлении Арктикой» [19]. Заложенная в документе дипломатическая модель участия КНР в освоении Арктики предполагает развитие отношений со всеми арктическими странами, однако акцент делается на развитии отношений с Россией как со страной, располагающей огромными запасами природных ресурсов на своих арктических территориях, имеющей самую длинную береговую линию в Северном Ледовитом океане и контролирующей СМП. При этом подчеркнём, что, несмотря на взаимный интерес и совместно реализуемые проекты в Арктике, позиции Китая и России в отношении использования Северного морского пути кардинально различаются. В китайской арктической стратегии, изложенной в «Белой книге», заложены принципы свободного судоходства в Арктике, а Россия стремится к полному контролю над этой транспортной артерией, что вполне естественно, поскольку СМП проходит вдоль её арктического побережья [11].

Проблемы организации эффективной работы арктической транспортной инфраструктуры и создания рациональной системы управления в АЗРФ

Интерес Китая и мирового сообщества к использованию российского Северного морского пути как арктической транспортной артерии ставит перед Россией ряд вопросов в части организации эффективной работы арктической транспортной инфраструктуры и создания рациональной системы управления в АЗРФ.

Во-первых, организация эффективной работы СМП невозможна без реализации единой скоординированной государственной политики на всей территории Арктической зоны России. В феврале 2019 г. Президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче функций по развитию АЗРФ Министерству по развитию Дальнего Востока РФ, одновременно возложив на это ведомство дополнительные функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития Арктической зоны страны¹. При этом до сих пор Арктическая зона РФ не определена в нормативных документах как единый объект регулирования хозяйственной деятельности, объединяя в одном понятии («АЗРФ») различные по статусу административно-территориальные образования (как отдельные субъекты РФ, так и муниципалитеты). Сохраняющаяся институциональная нечёткость в отношении АЗРФ приводит к тому, что государственные ведомства и каждый из 8 арктических субъектов РФ реализуют здесь собственные стратегии развития, механизмы взаимодействия и координации между которыми в настоящее время не прописаны [11]. Не случайно, выступая в апреле 2019 г. на V Международном арктическом форуме, В.В. Путин заявил, что до конца этого года в России необходимо разработать и принять новую «Стратегию развития АЗРФ до 2035 г.», которая должна установить правовые рамки деятельности в Арктике². Другими словами, Россия, располагая огромными арктическими территориями и длительным опытом освоения этого региона, в настоящее время находится в состоянии формирования рациональной системы управления в этом регионе и создания эффективно работающей арктической транспортной инфраструктуры.

При этом Китай, не имеющий ни арктических, ни антарктических территорий, в организации управления своей «полярной деятельностью» гораздо более последователен. В структуре его органов власти функционирует особая Арктическая и Антарктическая Администрация (Chinese Arctic and Antarctic Administration), на которую возложена ответственность за координацию и выполнение научных программ, наращивание активности на этих направлениях [1, с. 243].

Во-вторых, серьёзными проблемами российской Арктики являются её слабая заселённость, назревшие вопросы с реализацией концепции расселения населения в регионе [12] и связанная с этим проблема транспортной доступности. Если в советское время «освоение» и «заселение» региона понимались как синонимы, и государство предпочитало заселять Арктику и Крайний Север, создавая здесь крупные города, то в 1990-е гг. возобладала концепция освоения ресурсов вахтовым методом, что привело к упадку социальной инфраструктуры во многих северных населённых пунктах. В настоящее время в регионе применяется государственно-корпоративная модель трудоустройства, ориентированная на вахтовый метод при освоении ресурсов во вновь создающихся точках роста и на стационарные поселения в староосвоенных районах при условии постепенного перевода постоянных поселений в вахтовый режим. Отмечается наличие сильной государственной поддержки коренных малочисленных

¹ Указ Президента РФ № 78 от 28 февраля 2019 г. «О совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны РФ».

² <http://ysia.ru/rossijskuyu-strategiyu-arktiki-do-2035-goda-primut-v-etom-godu/>

народов Севера в местах их компактного проживания. Грузы для местных жителей завозят из базовых портов и опорных баз юга страны в рамках северного завоза.

При этом география транспортной сети, сформировавшейся в российской Арктике, достаточно проста и включает Северный морской путь как основную широтную магистраль и выходящие к ней с юга меридиональные (водные и сухопутные) трассы, требующие соединения между собой. Для современной ситуации характерно наличие значительного числа проблем по всем составляющим системы транспортной инфраструктуры арктического региона [8].

В-третьих, одним из главных вопросов развития транспортной инфраструктуры АЗРФ, имеющей не только российское, но и международное значение, является строительство автомобильного и железнодорожного мостов через реку Лену у Якутска. В настоящее время Амуро-Якутская железнодорожная магистраль заканчивается у станции Нижний Бестях, находящейся на противоположном от Якутска берегу реки. Автодорожный мост является основным звеном российского «Северного широтного пояса» – транспортного коридора от Иркутска до Магадана, связывающего Восточную Сибирь с портами Охотского моря. С другой стороны, железнодорожный мост через Лену соединит Транссиб и БАМ с СМП, что позволит в перспективе создать международный транспортный коридор от Европы до Китая через СМП, Тикси, Якутск и Благовещенск. Это возможно при условии реконструкции порта Тикси и строительства причалов на реках Анабар, Яна, Индигирка и Колыма. В этом случае Якутск, оказавшись на пересечении сухопутных и водных путей, может превратиться в оживлённый транспортный узел. Как отмечают эксперты, вовлечение в систему российского СМП речного пункта пропуска «Джалинда», расположенного вблизи пересечения Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, обеспечит более короткий международный транспортный коридор («Северный транзит») [5]. Участок «Мохэ (Китай) – Джалинда – Сковородино – Тында – Нерюнгри – Якутск» позволит связать КНР с СМП через Амурскую область и Якутию. Новый транспортный коридор может явиться наземной частью маршрута «Северный шёлковый путь», который расценивается Китаем как важный элемент развития его морских торговых путей и рассматривается как дополнительный наземный транспортный маршрут СМП и «Северного шёлкового пути» в перспективе [4].

В связи с развитием Северного морского пути и дальневосточных транспортных коридоров на Китай, Японию и Республику Корея, Дальний Восток России совместно с Аляской может превратиться в крупнейший «перекрёсток» морских дорог и узел важнейших политико-экономических проблем. Для решения возникающих проблем и расшивки «узких мест» необходимо активное взаимодействие России не только с арктическими странами, но и со странами АТР, в первую очередь – с Китайской Народной Республикой.

Предпосылки и перспективы развития партнёрских отношений Китая и России в Арктике

Эксперты выделяют несколько групп предпосылок развития партнёрских отношений России и Китая в части совместной деятельности в Арктике [2; 3; 17]:

1) Геополитические факторы. Оба государства декларируют предпочтение конструктивного диалога в вопросах развития стабильного и сбалансированного международного сотрудничества в арктическом регионе, выступают против иностранного вмешательства в суверенные дела других государств. Сближение позиций России и Китая в части развития Арктики в значительной степени определяется резким ухудшением отношений между Москвой, Европой и США в рамках «санкционной войны». На фоне украинского кризиса российско-ки-

тайское сотрудничество в экономической сфере (особенно в нефтегазовой) приобрело новый мощный стимул.

2) Транспортные факторы. Растущая экономика Китая требует новых, более экономичных путей экспорта товаров и импорта ресурсов. Суровые климатические условия Арктического региона позволяют осуществлять навигацию лишь в три летних месяца, что не устраивает ритмично работающую экономику Китая. Отсутствуют в КНР и специалисты-полярники, а также ощущается нехватка транспортных средств для передвижения в Арктике (на данный момент у Китая в наличии лишь 2 ледокола). Для решения названных вопросов Китай нуждается в сотрудничестве с Россией.

3) Экономические факторы. В обозримом будущем Китай сохранит за собой роль одного из крупнейших в мире потребителей энергоресурсов, в то время как добыча энергоресурсов в Арктике является достаточно конкурентоспособной для России. В условиях существующей «санкционной войны» США и Европы против РФ и декларируемого Россией «поворота на восток» Китай может легко зарезервировать себе существенные источники арктических энергоресурсов в российской зоне, не контролируемой западными странами.

4) Инвестиционные факторы. Экономика России нуждается в китайских инвестициях для развития арктической транспортной и производственной инфраструктуры, финансирования проектов добычи углеводородного сырья на арктическом шельфе, реализации программ развития опорных зон в АЗРФ.

5) Технологические факторы. Экстремальные условия освоения Арктики предоставляют Китаю возможность для тестирования новейших технологий, инструментов и материалов в части их дальнейшего использования, что, в свою очередь, позволяет России компенсировать выпадающие из-за санкций технологии и технологические решения, необходимые для реализации её арктических проектов.

Другими словами, современная геополитическая и экономическая ситуация даёт основания для развития двусторонних российско-китайских отношений в Арктике. При этом, правда, традиционное присутствие России в Арктике входит в противоречие с появившимися исторически относительно недавно арктическими амбициями Китая. У России есть основания опасаться стремительного вхождения КНР в арктические дела. Даже интерес Китая к СМП и объявленная программа строительства флота собственных ледоколов и судов для работы в Арктике¹ могут интерпретироваться как стремление Китая установить монополию на использование этой транспортной артерии и снизить цену перевозки, ухудшив этим ситуацию России на транспортном рынке.

Тем не менее, Российская Федерация, обладающая Северным морским путём и значительной частью арктических ресурсов планеты, выступает для Китая важнейшим партнёром в реализации его амбициозных планов в Арктике. В обмен на доступ к использованию СМП и ресурсов арктического региона Китай готов предложить России инвестиции и передовые технологии.

Выводы

Китай, не имеющий формальных прав претендовать на титул арктической державы, стремится активизировать свою деятельность в Арктике, делая ставку в национальной арктической стратегии на кооперацию и «тактику настойчивости», свойственную этой восточной державе в реализации как национальных, так и международных проектов. Если на первом

¹ <http://www.inosmi.info/kitay-planiruet-vvesti-v-ekspluatatsiyu-atomnyy-ledokol.html>

этапе международного сотрудничества в Арктике полярные научные исследования являлись для КНР инструментом «мягкой силы», позволявшим закрепиться в полярном регионе, то в долгосрочной перспективе Китай уже рассматривает Северный морской путь Российской Федерации как составную часть собственного национального «Северного шёлкового пути».

В перспективе, одновременно с ростом экономической мощи Китая, следует ожидать активизации усилий КНР в борьбе за передел сфер влияния в Арктике, попыток «прогнать» формирующееся экономическое пространство полярного региона в свою сторону.

Освоение Арктики ставит перед Россией задачу сохранения этого региона как национальной ресурсной базы и транспортной артерии, поэтому российские долгосрочные отношения с Китаем в деле хозяйственного освоения Арктики должны строиться с учётом национальных интересов, на компромиссе взаимодействия и соперничества. Поиск разумного баланса в этом вопросе является для России важной задачей XXI в., которую ещё только предстоит решить.

Список литературы

1. Арктическое пространство России в XXI веке: факторы развития, организация управления / Под ред. В.В. Ивантера. СПб.: Наука, 2016. 1040 с.
2. Ван Ц. Российско-китайские отношения в Арктике: проблемы и перспективы // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2016. № 1. С. 92–97.
3. Гао Т. Сотрудничество России и Китая в Арктике в формате опорных зон // Вестник университета. 2018. № 4. С. 43–50.
4. Глумова Ж.Е. Сотрудничество России и Китая в нефтегазовой сфере на примере совместного газового проекта «Сила Сибири» и заполярного проекта «Ямал-СПГ» (по материалам китайских СМИ) // Российско-китайские исследования. 2019. Т. 3. № 2. С. 35–41.
5. Гомилевская Г.А., Сакун В.С. Возможности государственно-частного партнерства при создании региональных предпринимательских проектов на примере концепции приграничного кластера «Джалинда» в Амурской области // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. Т. 8. № 4. С. 92–109.
6. Евдокимов Г. Арктический транспортный флот // Морская стратегия России и приоритеты развития Арктики. Апатиты: КНИЦ РАН, 2013. С. 170–173.
7. Журавель В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112–145.
8. Заостровских Е.А. Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного морского пути // Регионалистика. 2018. Т. 5. № 6. С. 92–106. DOI: 10.14530/reg.2018.6.92
9. Комиссина И.Н. Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии. 2015. № 1. С. 54–73.
10. Корнилов В.Д. Почему западный транзит не спешит в Арктику // Морские вести России. 2013. № 16. С. 8–9.
11. Леонов С.Н. Взаимодействие России и Китая в Арктике // Российско-китайские исследования. 2019. Т. 3. № 3. С. 7–16. DOI: 10.17150/2587-7445.2019.3(3).7-16
12. Леонов С.Н. Проблемы трудоустройства регионов российской Арктики // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2018. № 2. С. 56–63.
13. Мануков С. «Белая книга» Китая: Пекин бросает все силы на освоение Арктики. URL: <https://planet-today.ru/geopolitika/item/82511-belaya-kniga-kitaya-pekina-brosaet-vse-sily-na-osvoenie-arktiki> (дата обращения: 08.10.2019).

14. Митько А. Китайские ледоколы на СМП. URL: <https://ru.arctic.ru/analytic/20180419/737492.html> (дата обращения: 08.10.2019).
15. Михайличенко В.В. Северный морской путь – национальная транспортная магистраль России в Арктике // Российский Север: модернизация и развитие. М.: Центр стратегического партнерства, 2012. С. 350–353.
16. Морозов Ю.В., Клименко А.Ф. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2005. Т. 20. № 20. С. 173–191.
17. Ягья В.С., Харлампьева Н.К., Лагутина М.Л. Арктика – новый регион внешней политики Китая // Вестник РУДН. Серия: Международные отношения. 2015. № 1. С. 43–52.
18. Action plan on the Belt and Road Initiative. URL: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (дата обращения: 08.10.2019).
19. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm (дата обращения: 08.10.2019).
20. Hansen C.O., Gronstedt P., Graversen C.L., Hendriksen C. Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges. URL: <https://services-webdav.cbs.dk/doc/CBS.dk/Arctic%20Shipping%20-%20Commercial%20Opportunities%20and%20Challenges.pdf> (дата обращения: 08.10.2019).
21. Humpert M. China Publishes First Ever Comprehensive Arctic Policy URL: <https://www.highnorthnews.com/en/china-publishes-first-ever-comprehensive-arctic-policy> (дата обращения: 08.10.2019).
22. Review of Maritime Transport 2018. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ru.pdf (дата обращения: 08.10.2019).

References

1. *Arctic Space of Russia in XXI Century: Development, Organization of Management*. Ed. by V.V. Ivanter. S.-Petersburg, 2016. 1040 p. (In Russian)
2. Wan J. Russian-Chinese Relations in the Arctic: Problems and Prospects. Nauchno-tehnicheskiye vedomosti SPbGPU. *Gumanitarnyye i obshchestvennyye nauki* [St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Humanities and Social Sciences]. 2016. No. 1. Pp. 92–97. (In Russian)
3. Gao T. Collaboration between Russia and China in the Arctic in the Format of Development Zones. *Vestnik universiteta* [Bulletin of the University]. 2018. No. 4. Pp. 43–50. (In Russian)
4. Glumova Z.E. Cooperation between Russia and China in the Oil and Gas Sphere as Exemplified by the Joint Gas Project «Power Of Siberia» and the Polar Project «Yamal-LNG» (Based on Chinese Media). *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya* [Russian and Chinese Studies]. 2019. Vol. 3. No. 2. Pp. 35–41. (In Russian)
5. Gomilevskaya G.A., Sakun V.S. Opportunities for Public-Private Partnership to Create and Development of Cross-Border Clusters on the Example of Cluster «Dzhalinda» in the Amur Region. *Territoriya novykh vozmozhnostey. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa* [The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service]. 2016. Vol. 8. No. 4. Pp. 92–109. (In Russian)
6. Evdokimov G. Arctic Transport Fleet. In: *Maritime Strategy of Russia and the Development Priorities of the Arctic*. Apatity, 2013. Pp. 170–173. (In Russian)
7. Zhuravel V.P. China, Republic of Korea, Japan in the Arctic: Politics, Economy, Security. *Arktika i Sever* [Arctic and North]. 2016. No. 24. Pp. 112–145. (In Russian)
8. Zaostrovskikh E.A. Eastern Arctic Seaports and Support Zones of Northern Sea Route. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2018. Vol. 5. No. 6. Pp. 92–106. DOI: 10.14530/reg.2018.6.92 (In Russian)

9. Comissina I.N. Arctic Vector of China's Foreign Policy. *Problemy natsional'noy strategii* [Problems of National Strategy]. 2015. No. 1. Pp. 54–73. (In Russian)
10. Kornilov V.D. Why the West Does Not Hurry Transit in the Arctic. *Morskiye vesti Rossii* [Marine News of Russia]. 2013. No. 16. Pp. 8–9. (In Russian)
11. Leonov S.N. Cooperation of Russia and China in the Arctic. *Rossiisko-kitaiskie issledovaniya* [Russian and Chinese Studies]. 2019. Vol. 3. No. 3. Pp. 7–16. DOI: 10.17150/2587-7445.2019.3(3).7-16 (In Russian)
12. Leonov S.N. Problems of Labor Supply of The Russian Arctic Regions. *Problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri* [Problems of Social and Economic Development of Siberia]. 2018. No. 2. Pp. 56–63. (In Russian)
13. Manukov S. «White Book» of China: Beijing Throws All Its Forces on the Development of the Arctic. Available at: <https://planet-today.ru/geopolitika/item/82511-belaya-kniga-kitaya-pekina-brosaet-vse-sily-na-osvoenie-arktiki> (accessed 8 October 2019). (In Russian)
14. Mitko A. *Chinese Icebreakers on the NSR*. Available at: <https://ru.arctic.ru/analytic/20180419/737492.html> (accessed 8 October 2019). (In Russian)
15. Mikhailichenko V.V. Northern Sea Route – Russia's National Transportation Route in the Arctic. In: *Russian North: Modernization and Development*. Moscow, 2012. Pp. 350–353. (In Russian)
16. Morozov Yu.V., Klimenko A.F. China and Other North-East Asian States in the «Arctic Race». *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost'* [China in World and Regional Politics. History and Modernity]. 2005. Vol. 20. No. 20. Pp. 173–191. (In Russian)
17. Yagya V. S., Kharlampieva N. To., Lagutina M. L. The Arctic – A New Region of China's Foreign Policy. *Vestnik RUDN. Seriya: Mezhdunarodnyye otnosheniya* [Bulletin of PFUR. International Relations Series]. 2015. No. 1. Pp. 43–52. (In Russian)
18. *Action Plan on the Belt and Road Initiative*. Available at: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (accessed 8 October 2019).
19. *China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. Jan. 2018. First Edition 2018*. Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm (accessed 8 October 2019).
20. Hansen C.O., Grønsedt P., Graversen C.L., Hendriksen C. *Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges*. URL: <https://services-webdav.cbs.dk/doc/CBS.dk/Arctic%20Shipping%20-%20Commercial%20Opportunities%20and%20Challenges.pdf> (accessed 8 October 2019).
21. Humpert M. *China Publishes First Ever Comprehensive Arctic Policy*. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/china-publishes-first-ever-comprehensive-arctic-policy> (accessed 8 October 2019).
22. *Review of Maritime Transport 2018*. Available at: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ru.pdf (accessed 8 October 2019).

■ ■ ■
Для цитирования:

Леонов С.Н. Активизация политики Китая в Арктике: предпосылки, проблемы, перспективы // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 5. С. 50–61. DOI: 10.14530/reg.2019.5.50

For citing:

Leonov S.N. Activation of China's Policy in the Arctic: Background, Problems, Prospects. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2019. Vol. 6. No. 5. Pp. 50–61. (In Russian). DOI: 10.14530/reg.2019.5.50