

## Трансграничное сотрудничество: проблемы и перспективы

## 跨界合作：问题与展望

## Trans Border Cooperation: Problems and Prospects

УДК 339.9(470+510)

DOI: 10.17150/2587-7445.2019.3(3).7-16

**Взаимодействие России и Китая в Арктике****С.Н. Леонов**

Институт экономических исследований ДВО РАН,  
Хабаровск, Российская Федерация

Дата поступления:

20.06.2019

Дата принятия к печати:

22.08.2019

Дата онлайн-размещения:

3.10.2019

**Аннотация.** В настоящее время Арктика становится частью сложного комплекса политических и экономических отношений как внутри, так и за пределами региона. Не являясь арктическим государством, Китай стремится получить максимальные выгоды от эксплуатации потенциальных природных ресурсов и арктических транспортных маршрутов планеты. Для достижения данных целей КНР пытается активно взаимодействовать с Российской Федерацией, располагающей самым большим в мире арктическим шельфом и контролирующей Северный морской путь (СМП), являющийся кратчайшей морской транспортной артерией из Азии в Европу. Примером коллаборации двух стран в Арктике является проект производства сжиженного газа «Ямал СПГ», готовность китайских инвесторов вкладывать средства в строительство нового глубоководного порта в Архангельске и железнодорожной магистрали Белкомур. В статье рассмотрены предпосылки активизации деятельности Китая в арктической зоне планеты, выявлены проблемы, встающие перед Российской Федерацией в части проведения единой скоординированной государственной политики на всей территории Арктической зоны России, развития ледокольного флота и совершенствования транспортной доступности Арктики, оценены последствия потенциально возможной ситуации, когда российские позиции на СМП могут ослабнуть в силу внешних или внутренних причин.

**Ключевые слова.** Арктика, Китай, Россия, арктическая политика.

**俄罗斯与中国在北极地带的相互作用****Leonov S.N.**

俄罗斯科学院远东分院经济  
研究所

哈巴罗夫斯克, 俄罗斯联邦

结稿日期: 2019年6月20日

出版日期: 2019年8月22日

网上出版日期: 2019年10月3日

**摘要.** 目前, 北极正在成为该区域内外复杂的政治和经济关系的一部分。虽然中国不是一个北极国家, 却力求最大限度地利用地球上潜在的自然资源和北极运输路线。为了实现这些目标, 中国正在与俄罗斯联邦积极地协同动作, 俄罗斯联邦拥有世界上最大的北极陆架, 并控制着北海航线, 这是从亚洲到欧洲的最短海上运输动脉。两个国家之间合作的关系的例子是亚马尔液化天然气液化天然气项目, 中国投资者愿意投资建设阿尔汉格尔斯克和 Belkomur(白海-科米-乌拉尔)铁路的新深水港。本文探讨了中国在北极地区活动增加的先决条件, 确定了俄罗斯联邦在整个俄罗斯北极地区实施统一协调的国家政策方面

面临的挑战和破冰船队的发展以及改善北极的运输通道的便利，由于外部或内部原因，评估俄罗斯在北方航路上的立场可能被削弱的潜在可能性的后果。

**关键词。** 北极地带，中国，俄罗斯，北极地带的政策。

## Cooperation of Russia and China in the Arctic

**Leonov S.N.**

Economic Research Institute  
of Far Eastern Branch  
of the Russian Academy of Sciences,  
Khabarovsk, Russian Federation

Received: June 20 2019

Accepted: August 22 2019

Available online: October 3 2019

**Abstract.** Currently, the Arctic is becoming part of a complex system of political and economic relations both within and outside the region. Although not an Arctic nation, China seeks to obtain the maximum benefit from the exploitation of potential natural resources and Arctic transport routes on the planet. To achieve these goals, China is trying to actively cooperate with the Russian Federation, which has the world's largest Arctic shelf and controls the Northern sea route (NSR), which is the shortest sea transport artery from Asia to Europe. An example of the collaboration between the two countries in the Arctic is the Yamal LNG liquefied gas project, the willingness of Chinese investors to invest in the construction of a new deep-water port in Arkhangelsk and the Belkomur railway. The article considers the prerequisites for the activation of China's activities in the Arctic zone of the planet, identifies the problems facing the Russian Federation in terms of the implementation of a coordinated state policy throughout the Arctic zone of Russia, the development of the icebreaker fleet and improving the transport accessibility of the Arctic, assesses the consequences of a potentially possible situation where Russian positions on the NSR may weaken, due to external or internal reasons.

**Keywords.** Arctic, China, Russia, Arctic policy.

### Введение

В настоящее время Арктика становится частью сложного комплекса политических и экономических отношений как внутри, так и за пределами региона. Долгое время рассматриваемая в качестве периферийного региона, Арктика привлекает сегодня внимание многих стран, что объясняется богатыми запасами природных ресурсов и ожидаемыми климатическими изменениями. На международных площадках обсуждаются перспективы освоения энергетических и минеральных ресурсов на шельфе арктических морей<sup>1</sup>, расширения

судоходства<sup>2</sup> и рыболовства<sup>3</sup>. Большой интерес к этим вопросам демонстрируют не только арктические государства<sup>4</sup>, но и страны Восточной Азии, среди которых наиболее активен Китай, считающий себя «околоарктической» страной.

<sup>2</sup> В 2017 г. по СМП прошли 423 российских и 80 иностранных судов (Лёд тронулся. Зачем Россия вкладывается в Арктику? // Аргументы и факты. 2018. 13 дек. URL: <https://news.mail.ru/economics/35683774/?frommail=1>).

<sup>3</sup> 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 [1, с. 55].

<sup>4</sup> Арктические государства — группа из пяти стран, 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).

<sup>1</sup> 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 (China's Arctic ambition // Winnipeg Free Press. 2014, January 25. URL: <http://www.winnipegfreepress.com/opinion/editorials/chinas-arctic-ambition-241934391.html>).



Рис. 1. Арктические маршруты планеты [9].

Китай стремится получить максимальные выгоды от эксплуатации потенциальных природных ресурсов и арктических транспортных маршрутов планеты и для достижения данных целей пытается активно взаимодействовать с Российской Федерацией, располагающей самым большим в мире арктическим шельфом и контролирующей Северный морской путь, являющийся кратчайшей морской транспортной артерией из Азии в Европу.

Китай начал активные исследования в Арктике еще в 1990-е гг. За прошедшее время было организовано свыше 10 арктических экспедиций, обустроена и с 2004 г. эксплуатируется совместно с Норвегией полярная станция «Хуанхэ» («Желтая река») на Шпицбергене [2, с. 242–243], в 2018 г. открылась китайско-исландская арктическая исследовательская станция в исландском Картахолме<sup>5</sup>, реализуется соглашение с финской компанией Aker Arctic Technology о строительстве второго тяжелого китайского ледокола [3], параллельно Китай модернизирует базу проведения арктических исследований, перестраивая ледокольный порт в Шанхае и возводя новые корпуса для обработки данных, хранилищ полярного льда и т.п. [2, с. 243]. С 2013 г. Китай входит в число тринадцати стран-наблюдателей при Арктическом совете и с совещательным голосом принимает активное участие в решении трансрегиональных проблем. В январе 2018 г. Китай опубликовал «Белую книгу» об арктической политике страны [4], подчеркнув усиление интереса к освоению Арктики и ее ресурсов. КНР ежегодно затрачивает на проведение арктических исследований

60–63 млн долл. [5, с. 114; 1, с. 55], что превышает затраты России, Канады или США на эти же цели.

В условиях развернувшейся «санкционной войны» между Россией, США и странами Европы, усиливающейся холодной войны, которую, по мнению журнала «Wall Street Journal»<sup>6</sup>, развязали не США, а Китай, и не в Европе или Ближнем Востоке, а именно в Арктике, требуется оценить последствия для РФ, активной деятельности КНР в Арктическом регионе планеты.

#### Арктические транспортные коридоры и их значение

В настоящее время Арктика представляет собой интенсивно формирующуюся сеть международных транспортных коридоров и потенциальную кладовую природных ресурсов. Являющийся второй экономикой мира, Китай выдвигается в Арктику в поиске ресурсов для своей быстро растущей экономики и кратчайших транспортных коммуникаций для доставки готовой продукции в Европу и Америку [7].

Изменение климата и таяние льдов открывают новые возможности для навигации по трем основным транспортным арктическим коридорам: Северо-Западному и Трансполярному (Центральному) проходам и Северному морскому пути (части Северо-Восточного прохода) (рис. 1).

**Северо-Западный проход** образован рядом возможных путей между 19 000 островов Канадского Арктического архипелага. Он достаточно глубок, чтобы принимать супертанкеры и контейнеровозы, чья осадка велика для Панамского канала [8, с. 96]. Однако в ближайшем будущем проход не представляет интереса с точки зрения разви-

<sup>5</sup> В Арктике официально открыта китайско-исландская исследовательская станция // СИНЬХУА Новости. 2018. URL: [http://russian.news.cn/2018-10/19/c\\_137542671.htm](http://russian.news.cn/2018-10/19/c_137542671.htm).

<sup>6</sup> Цит. по [6].

тия мировой коммерческой навигации в связи с крайней непредсказуемостью погодных условий Канадского Арктического архипелага, что делает потенциальные спасательные операции слишком сложными, а страхование груза слишком дорогим.

Важным условием, действующим не в пользу этого направления, является и недостаточно развитая инфраструктура, и прохождение его через территории, слабо освоенные с точки зрения добычи природных ресурсов (в отличие от Северного морского пути). Другими словами, Северо-Западный проход потенциально может использоваться в основном для транзита между начальной и конечной точками маршрута, без возможности загрузки судов в промежуточных пунктах [9, с. 23].

**Трансполярный морской путь**, пересекающий Северный полюс — кратчайший морской торговый канал, соединяющий Северо-Восточную Азию и Европу. Прохождение по данному маршруту связано с преодолением тяжелого и постоянного льда, что невозможно без ледокольного флота.

**Северный морской путь** (СМП) составляет большую часть Северо-Восточного прохода, пролегает вдоль арктических берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово) и соединяет в единую транспортную систему европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек.

Из трех упомянутых арктических маршрутов Северный морской путь и, как следствие, Северо-Восточный проход в целом, обладают наиболее существенным потенциалом для осуществления экономической деятельности в Арктике. Существуют две возможности его использования: транзитное судоходство между неарктическими портами Европы и Азии, а также целевое судоходство, призванное обслуживать хозяйственную деятельность, начинающуюся или завершающуюся в Арктике (рыболовство, туристические круизы, научные экспедиции, добыча ресурсов). При этом триггером, стимулирующим развитие транспортных операций по СМП, выступает не столько транзитное судоходство между неарктическими портами Европы и Северо-Восточной Азии, сколько добыча и транспортировка ресурсов из Арктической зоны РФ (АЗРФ) на запад в Европу либо на восток в Азию.

Китай изучает возможности использования всех трех арктических трасс, как части многомиллиардной инициативы «Один пояс и один путь». В 2017 г. Китай стал единственной страной в мире, которая провела свои корабли по всем трем арктическим маршрутам [10].

Но наиболее активен Китай в попытках использования Северного морского пути для транспортировки грузов в Европу<sup>7</sup>. Отметим, что использование СМП является для КНР не альтернативой, а дополнением к традиционным южным водным путям доставки продукции на основные мировые рынки. В современной Арктике Китай больше заинтересован в доступе к месторождениям углеводородов и рудных полезных ископаемых, так необходимых для функционирования национальной промышленности.

### Ресурсные интересы Китая в Арктике

Международное морское право гарантирует Китаю, как и любому неарктическому государству, доступ в арктическую морскую среду, в том числе право проведения научно-исследовательских работ, свободу судоходства, использование природных ресурсов, добычу углеводородов и ведение рыбного промысла в международных водах Северного Ледовитого океана.

По существующим оценкам, 88–95 % прогнозируемых арктических ресурсов находятся в исключительных экономических зонах пяти прибрежных арктических государств [1, с. 55]. Поэтому Китай обеспокоен расширением суверенных прав арктических государств и увеличением исключительной экономической зоны, в первую очередь России, так как в этом случае зона международных арктических вод значительно сокращается.

Прогнозируется, что когда Россия узаконит претензии на подводную часть территории Северного Ледовитого океана между хребтами Ломоносова и Менделеева<sup>8</sup> (см. рис. 2), то многие страны,

<sup>7</sup> СМП на 6 400 км короче, в сравнении с маршрутом через Суэцкий канал (см. рис. 2), как следствие, суда потребляют меньше топлива и, по расчетам китайских экономистов, проведение одного контейнеровоза или сухогруза по СМП экономит от 0,5 до 3,5 млн долл. [2, с. 115] и две недели [6] в сравнении с вариантом транспортировки через Суэцкий канал.

<sup>8</sup> В начале апреля 2019 г. подкомиссия ООН заявила о признании геологической принадлежности территорий, которые Россия включает в расширенные границы континентального шельфа, к структурам продолжения шельфа и континента Российской Федерации. Заявка была подана в 2015 г. и предусматривала расширение границ российского континентального шельфа на 1,2 млн км<sup>2</sup>. Потенциально разведанными на данных территориях являются 4,9 млрд т.у.т. углеводородного сырья. Данное известие еще не означает официального признания спорной территории шельфа за Россией, так как остается ряд технических вопросов, но положительное решение в ООН может быть принято в течение двух-трех сессий (Стало известно об одобрении в ООН заявки на расширение арктического шельфа РФ // Военное обозрение. 2019. 3 апр. URL: <https://topwar.ru/156372-stalo-izvestno-ob-odobrenii-v-oon-zajavki-na-rasshirenie-arkticheskogo-shelfa-rf.html>).



Рис. 2. Площадь расширенного континентального шельфа Российской Федерации в Северном Ледовитом океане за пределами 200-мильной зоны

включая Китай, окажутся в невыгодном положении, так как в этом случае Россия единолично получит право распоряжаться ресурсами шельфа в этом районе, а арктическая территория Российской Федерации может увеличиться на 1,2 млн км<sup>2</sup> и 4,9 млрд. т.у.т. углеводородного сырья.

В качестве главного партнера в освоении Арктики Китай выбрал Россию. Наиболее представительным примером коллаборации двух стран в Арктике является проект производства сжиженного газа «Ямал СПГ», реализуемый российским газовым гигантом ПАО «НОВАТЭК». Китайской стороне принадлежит почти треть 27-миллиардного проекта: Silk Road Fund — 9,9 %, China National Petroleum — 20 %<sup>9</sup>.

Китайские инвесторы выражают готовность 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 т в год выступит пунктом «стыковки» СМП с российской системой железных дорог [11].

#### Арктическая стратегия Китая и документы, ее закрепляющие

Современная высокая активность Китая в Арктике базируется на ряде официальных документов и провозглашенной национальной стратегии

<sup>9</sup> Структура акционеров «Ямал СПГ» следующая: российский «НОВАТЭК» (50,1 %), французский концерн Total (20 %), China National Petroleum (20 %), Silk Road Fund (9,9 %). (Китайский Фонд «Шелкового пути» купил 9,9 % «Ямал СПГ» // Ведомости. 2015. 17 дек. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/12/17/621420-fond-shelkovogo-puti-yamal-spg>).

КНР в этом регионе. Реализуемая арктическая политика Китая коррелирует с основными положениями стратегии «мирного возвышения» страны и курса на превращение КНР в великую морскую державу, который был провозглашен в 2012 г. на 18 Всекитайском съезде Компартии Китая [12, с. 44].

В развитие этих предложений Председатель КНР Си Цзиньпин во время визитов в Казахстан и Индонезию осенью 2013 г. выдвинул инициативу «Один пояс и один путь».

Суть китайской инициативы «Один пояс и один путь»<sup>10</sup> заключается в поиске, формировании и продвижении новой модели международного сотрудничества и развития с помощью укрепления действующих региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур взаимодействия с участием Китая. На основе продолжения и развития духа древнего Шёлкового пути «Один пояс и один путь» призывает к выработке новых механизмов регионального экономического партнерства, стимулированию экономического процветания вовлечённых стран, укреплению культурных обменов и связей во всех областях между разными цивилизациями, а также содействию мира и устойчивого развития. Строительство «Одного пояса и одного пути» было включено в список важных задач, поставленных перед новым правительством Китая.

В 2017 г. в число морских коридоров «Пояса и пути» был включен Северный Шелковый путь, обеспечивающий морское сообщение из Китая

<sup>10</sup> Action plan on the Belt and Road Initiative // THE STATE COUNCIL. THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. 2015. URL: [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm).

в Европу через российский Северный морской путь. В инициативе «Пояс и путь» закреплены основные приоритеты сотрудничества Китая со странами вдоль Шелкового пути. В части развития транспортной инфраструктуры говорится о необходимости создания «единого координационного механизма для сквозных перевозок, перегрузки и мультимодальных перевозок между странами, чтобы реализовать упрощение международных перевозок. Продвигать строительство портовой инфраструктуры, расширять сотрудничество в области информационных технологий в морской логистике, расширять сотрудничество в области разведки и разработки полезных ископаемых и других традиционных источников энергии, технологий глубокой переработки, оборудования и инжиниринговых услуг в области энергетики и ресурсов, продвигать сотрудничество в области круизного туризма»<sup>11</sup>.

Официальное включение Северного Шелкового пути в число морских коридоров «Пояса и пути» привело к опубликованию в 2018 г. «Белой книги» (Китайской арктической стратегии) [13]. В этом документе Китай признает, что не является арктическим государством, но это не мешает ему «пытаться понять, защищать, развивать и участвовать в управлении Арктикой» [13]. Дипломатическая модель участия КНР в освоении Арктики предполагает развитие отношений со всеми странами Арктического совета, однако главной страной в данном регионе планеты признается Россия, располагающая огромными запасами природных ресурсов на своих арктических территориях, имеющая самую длинную береговую линию в Северном Ледовитом океане, а также контролирующая Северный морской путь.

### **Россия и проблемы организации эффективной работы арктической транспортной инфраструктуры**

Интерес Китая и мирового сообщества к использованию российского Северного Морского пути как арктической транспортной артерии, ставит перед Россией ряд политических и экономических вопросов.

**Во-первых**, организация эффективной работы СМП требует проведения единой скоординированной государственной политики на всей территории Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). Президент РФ Владимир Путин 26 февраля 2019 г.

подписал Указ<sup>12</sup> о передаче функций по развитию АЗРФ Минвостокразвития РФ и о переименовании министерства в Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, возложив на него дополнительно функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития Арктической зоны РФ. Однако до сих пор сохраняется институциональная нечеткость в отношении АЗРФ. Арктическая зона РФ не определена в нормативных документах как единый объект регулирования хозяйственной деятельности, 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 [14]. Установить правовые рамки деятельности в АЗРФ должен был закон «О развитии АЗРФ», внесение которого в правительство не произошло ни в 2017-м, ни в 2018-м году. При этом Китай, не имеющий ни арктических, ни антарктических территорий, в своей «полярной деятельности» 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 [2, с. 243].

**Во-вторых**, серьезной проблемой российской Арктики является ее слабая заселенность, отсутствие утвержденной концепции расселения населения в регионе и, как следствие, связанная с этим проблема транспортной доступности. Конфигурация сложившейся транспортной сети в АЗРФ проста: Северный морской путь выступает основной широтной магистралью, к которой с юга выходят меридиональные (водные и сухопутные) трассы, требующие соединения между собой. Сегодня существуют большие трудности по всем составляющим этой инфраструктуры.

**В-третьих**, наличие ледоколов, каждый из которых является штучным товаром, стоит не менее 1 млрд. долларов и является главным орудием освоения Арктики (см. рис. 3).

В отношении арктических «вооружений» Россия в настоящее время «впереди планеты всей». У России 41 действующий ледокол и в планах еще 11 кораблей. Береговая охрана США в годы Второй мировой войны имела 7 тяжелых ледоколов.

<sup>11</sup> Action plan on the Belt and Road Initiative // THE STATE COUNCIL. THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. 2015. URL: [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm).

<sup>12</sup> О совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны РФ: Указ Президента РФ от 28 февр. 2019 г. № 78 // Государственная система правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201902260038?index=0&rangeSize=1>.

Сейчас они устарели, и в эксплуатации осталось всего три. Причем, на ходу лишь один тяжелый «Полярная звезда» и один средний «Хили» [6].

Китай осуществляет в последнее время значительные финансовые вложения в расширение и модернизацию производственных мощностей арктической судостроительной отрасли страны, планируя создание целой флотилии ледоколов современного класса.

Сейчас у Китая два ледокола («Снежный дракон-1»<sup>13</sup> и «Снежный дракон-2»<sup>14</sup>). Эксплуатация «Снежного дракона-1» («Хуе Лонг-1») позволила стране начать подготовку собственных специалистов по ледокольному флоту. Если в 1990-е гг. тренировки китайских экипажей осуществлялись под руководством украинского капитана, то теперь Китай располагает командой подготовленных специалистов и в целом готов к реализации конкретных проектов по проводке судов.

В июне 2018 г. Китай объявил тендер на строительство собственного атомного ледокола («Хуе Лонг-3»)<sup>15</sup>. Речь идет о создании «атомного ледокола и комплексного вспомогательного судна», то есть многоцелевого ледокола, в функции которого войдут прокладка водных путей, операции по взлому ледяного покрова, поисково-спасательные операции, а также обеспечение энергетической и материально-технической поддержки. В Китае рассчитывают, что будущие атомные ледоколы совместно с российскими будут способствовать развитию Севморпути и его круглогодичному коммерческому использованию<sup>16</sup>.

Однако прогнозировать, сможет ли Китай стать конкурентом России на СМП довольно сложно. Согласно «Правилам плавания в акватории Северного морского пути»<sup>17</sup> по СМП могут проходить иностранные суда (в акватории СМП действует разрешительный порядок плавания судов), но ле-

<sup>13</sup> Часто в СМИ «Снежный дракон-1» называют ледоколом, но это неточно. «Снежный дракон» — это судно-снабженец усиленного ледового класса, построенное на Херсонском судостроительном заводе в 1993 г. Строительство таких судов в СССР было связано с необходимостью снабжения населённых пунктов и объектов на трассе Севморпути [3].

<sup>14</sup> Второе ледокольное судно «Снежный дракон-2» («Хуе Лонг-2») спустила на воду финская компания Aker Arctic в 2014 г..

<sup>15</sup> Китай планирует ввести в эксплуатацию атомный ледокол // ИноСМИ. 2018. 19 июля. URL: <http://www.inosmi.info/kitaj-planiruet-vvesti-v-ekspluatatsiyu-atomnyy-ledokol.html>.

<sup>16</sup> Лед тронулся. Для работы в арктических широтах Китай будет строить суда с атомным «сердцем» // Российская газета. 2018. 29 авг. URL: <https://rg.ru/2018/08/29/kitaj-postroit-atomnye-ledokoly-dlia-raboty-v-arkticheskikh-shirotah.html>.

<sup>17</sup> Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: Приказ Министерства транспорта РФ от 17 янв. 2013 г. № 7 // ИПО «Гарант».

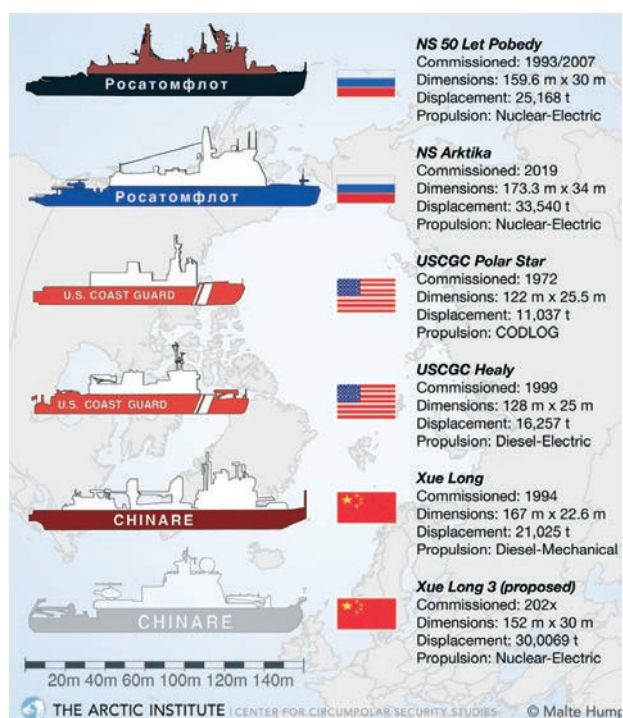


Рис. 3. Сравнение российских, американских и китайских ледоколов-лидеров [10].

докольную проводку могут обеспечивать только ледоколы, плавающие под государственным флагом России. В настоящее время все проливы и прибрежные воды СМП относятся к категории российских внутренних вод, и чтобы в них попасть иностранному ледоколу, нужно специальное разрешение на уровне правительства РФ.

Сложно прогнозировать возможные изменения в «Правилах плавания в акватории СМП», но, на взгляд экспертов [3], может возникнуть ситуация, когда подобный шаг будет вызван объективной необходимостью, поскольку с финансированием строительства новых российских ледоколов существуют вопросы.

Ситуация, когда российские позиции на СМП могут ослабнуть, в силу внешних или внутренних причин, является потенциально возможной. Китай проявляет всё больший интерес к освоению СМП, активно реализует соответствующие государственные программы. По мере того как китайские интересы и намерения в Арктике будут переходить в конкретные действия, ситуация на СМП может усложниться, что требует от российского руководства более внимательного отношения к данной проблеме.

## Выводы

Геополитические интересы Китая в Арктике имеют естественные ограничения, в виду отсутствия у страны прав на арктические территории планеты. Как следствие, арктическая стратегия

Китай ориентируется на нетрадиционные методы отстаивания собственных национальных интересов в данном регионе. Речь идет о различных формах кооперации, будь то участие в качестве наблюдателя в Арктическом совете, участие в совместных добывающих проектах или освоение арктических транспортных маршрутов. Китай изучает возможности использования всех трех арктических трасс, как части многомиллиардной инициативы «Один пояс и один путь». В 2017 г. Китай стал единственной страной в мире, которая провела свои корабли по всем трем арктическим маршрутам.

Интерес Китая и мирового сообщества к использованию российского Северного Морского пути как арктической транспортной артерии, ставит перед Россией ряд политических и экономических вопросов. Организация эффективной работы СМП, слабая заселенность и связанная с ней проблема транспортной доступности требуют проведения единой скоординированной государственной политики на всей территории Арктической зоны Российской Федерации.

Однако до сих пор сохраняется институциональная нечеткость в отношении российской арктической зоны. Она не определена в нормативных документах как единый объект регулирования хозяйственной деятельности, поэтому 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. При этом Китай, не имеющий ни арктических, ни антарктических территорий, в своей «полярной деятельности» 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.

По мере того как китайские интересы и намерения в Арктике будут переходить в конкретные действия, ситуация на СМП может усложниться, что требует от российского руководства более внимательного отношения к данной проблеме.

### Список использованной литературы

1. Комиссина И.Н. Арктический вектор внешней политики Китая / И.Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. — 2015. — № 1 (28). — С. 54–73.
2. Арктическое пространство России в XXI веке: факторы развития, организации управления / под ред. В.В. Ивантера. — Санкт-Петербург : Наука, 2016. — 1016 с.
3. Митько А. Китайские ледоколы на СМП / А. Митько // The Arctic. — 2018. — URL: <https://ru.arctic.ru/analitic/20180419/737492.html>.
4. Humpert M. China Publishes First Ever Comprehensive Arctic Policy / M. Humpert // High North News. — 2018. — URL: <https://www.highnorthnews.com/en/china-publishes-first-ever-comprehensive-arctic-policy>.
5. Журавель В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность / В.П. Журавель // Арктика и Север. — 2016. — № 24. — С. 112–144.
6. Мануков С. «Белая книга» Китая: Пекин бросает все силы на освоение Арктики / С. Мануков // Planet Today. — 2018. — URL: <https://planet-today.ru/geopolitika/item/82511-belaya-kniga-kitaya-pekina-brosaet-vse-sily-na-osvoenie-arktiki>.
7. Леонов С.Н. Активизация политики Китая в Арктике: предпосылки, проблемы, перспективы / С.Н. Леонов // Регионалистика. — 2019. — № 4. — URL: <http://regionalistica.org/>.
8. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее / М. Байерз // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. — 2011. — № 2. — С. 92–128.
9. Ерохин В.А. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок / В.А. Ерохин // Маркетинг и логистика. — 2017. — № 6 (14). — С. 22–44.
10. Humpert M. China to Use First Atomic Icebreaker as Test for Future Nuclear Aircraft Carriers / M. Humpert // High North News. — 2019. — 22 March. — URL: <https://www.highnorthnews.com/en/china-use-first-atomic-icebreaker-test-future-nuclear-aircraft-carriers>.
11. Морозов Ю.В. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке» / Ю.В. Морозов, А.Ф. Клименко // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. — 2015. — № 20. — С. 173–191.



12. Тяньмин Г. Сотрудничество России и Китая в Арктике в формате опорных зон / Г. Тяньмин // Вестник университета (Государственный университет управления). — 2018. — № 4. — С. 43–50.
13. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China / ed. Lu Hui // Xinhua. — 2018. — URL: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c\\_136926498.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm).
14. Леонов С.Н. К вопросу об оценке последствий включения Арктической зоны РФ в сферу интересов Минвостокразвития / С.Н. Леонов // Ученые записки. Вып. 16. Дальний Восток России: территориальные и отраслевые пропорции развития : сб. ст. / под ред. О.М. Прокапало. — Хабаровск, 2019. — С. 70–81.

## References

1. Komissina I.N. The Arctic Vector of China's Foreign Policy. *Problemy natsional'noi strategii = National Strategy Issues*, 2015, no. 1 (28), pp. 54–73. (In Russian).
2. Ivanter V.V. (ed.). *Arkticheskoe prostranstvo Rossii v XXI veke: faktory razvitiya, organizatsii upravleniya* [The Russian Arctic Space in XXI Century : Development Factors, Management]. Saint Petersburg, Nauka Publ., 2016. 1016 p.
3. Mitko A. Chinese icebreakers on the NSR. *The Arctic*, 2018. Available at: <https://ru.arctic.ru/analic/20180419/737492.html>. (In Russian).
4. Humpert M. China Publishes First Ever Comprehensive Arctic Policy. *High North News*, 2018. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/china-publishes-first-ever-comprehensive-arctic-policy>. (In Russian).
5. Zhuravel V.P. China, Republic of Korea and Japan in the Arctic: Politics, Economy, Security. *Arktika i Sever = Arctic and North*, 2016, no. 24, pp. 112–144. (In Russian).
6. Manukov S. China's «White Book»: Beijing throws everything at Arctic exploration. *Planet Today*, 2018. Available at: <https://planet-today.ru/geopolitika/item/82511-belaya-kniga-kitaya-pekina-brosaet-vse-sily-na-osvoenie-arktiki>. (In Russian).
7. Leonov S.N. Revitalization of China's policy in the Arctic: background, problems, prospects. *Regionalistika = Regionalistics*, 2019, no. 4. Available at: <http://regionalistica.org/>. (In Russian).
8. Byers M. The Legal Status of the Northwest Passage and Canadian Arctic Sovereignty: Past, Present, Desirable Future. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 25: Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika = Moscow University Bulletin of World Politics*, 2011, no. 2, pp. 92–128. (In Russian).
9. Erokhin V. Northern Sea Route and Arctic Transport Corridors: Problems of Utilization and Forecasts of Cargo Traffic Commercialization. *Marketing i logistika = Marketing and logistics*, 2017, no. 6 (14), pp. 22–44. (In Russian).
10. Humpert M. China to Use First Atomic Icebreaker as Test for Future Nuclear Aircraft Carriers. *High North News*, 2019, March 22. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/china-use-first-atomic-icebreaker-test-future-nuclear-aircraft-carriers>.
11. Morozov Yu.V., Klimenko A.F. China and Other East Asian Countries in the «Arctic Race». *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriya i sovremennost' = China in Global and Regional Politics. History and Modernity*, 2015, no. 20, pp. 173–191. (In Russian).
12. Tianming G. Collaboration Between Russia and China in the Arctic in the Format of Development Zones. *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniya) = University Bulletin (State University of Management)*, 2018, no. 4, pp. 43–50. (In Russian).
13. Lu Hui (ed.). China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. *Xinhua*, 2018. Available at: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c\\_136926498.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm).
14. Leonov S.N. On the issue of assessing the consequences of the inclusion of the Arctic zone of the Russian Federation in the sphere of interests of the Ministry of Eastern Development. In Prokapalo O.M. (ed.). *Uchenye zapiski. Vyp. 16. Dal'nii Vostok Rossii: territorial'nye i otraslevye proporsii razvitiya* [Science Notes. Issue 16. Far East of Russia: Territorial and Industrial Proportions Development]. Khabarovsk, 2019, pp. 70–81. (In Russian).

## Информация об авторе

Леонов Сергей Николаевич — доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Российская Федерация, e-mail: Leonov@ecrin.ru

## 有关作者的信息

S.N. Leonov — 经济学博士, 教授, 主任研究员, 俄罗斯科学院远东分院经济研究所, 俄罗斯联邦, 哈巴罗夫斯克, 电子信箱: Leonov@ecrin.ru

### **Author**

*Sergey N. Leonov* — Doctor of Sciences (Economics), Professor, Leading Researcher, Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk, Russian Federation, e-mail: Leonov@ecrin.ru

### **Для цитирования**

Леонов С.Н. Взаимодействие России и Китая в Арктике / С.Н. Леонов // Российско-китайские исследования. — 2019. — Т. 3, № 3. — С. 7–16. DOI: 10.17150/2587-7445.2019.3(3).7-16.

### **For citation**

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. (In Russian). DOI: 10.17150/2587-7445.2019.3(3).7-16. (In Russian).