УДК: 339.564:332.1 DOI: 10.22394/2071-2367-2020-15-2-48-56

СТРАТЕГИЯ ПОЛИТИКИ КИТАЯ ПО УЧАСТИЮ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ КОММУНИКАЦИЙ В АРКТИКЕ

***Чернега В.С., Цыбаков Д.Л.*[1]**

Аннотация. Цель статьи – оценка политики Китая в Арктике в контексте развития международных морских коммуникаций в регионе. На фоне глобального потепления и изменения климатических условий в Северном Ледовитом океане обостряется конкуренция субъектов международных отношений за приоритетный доступ к хозяйственно-экономическому освоению Арктического региона. Он представляет собой одну из зон традиционной геополитической активности России, где накладываются друг на друга ресурсные и коммуникационные аспекты обеспечения национально-государственных интересов Российской Федерации в зоне Северного морского пути. В настоящее время, в соответствии с международным правом, Россия обладает правом определять принципы и правила прохода по Северному морскому пути, однако политика отдельных стран, в том числе КНР, в перспективе может привести к пересмотру функционирования режима контроля над данной стратегической коммуникацией.

Методология исследования основана на принципах системности, что позволило проанализировать различные источники информации и фактографические данные в целях определения основных направлений деятельности Китая по расширению своего влияния на развитие международных морских коммуникаций на Крайнем Севере. В результате раскрыто содержание арктической политики КНР, определены страны, активно сотрудничающие с Китаем в вопросах развития транспортно-логистического потенциала региона, и сферы взаимодействия с ними по данному направлению.

Ключевые слова: Арктика, Россия, Китай, Северная Европа, национальные интересы, арктическая политика Китая, международные морские коммуникации, российско-китайское сотрудничество, Северный морской путь.

Чернега Василий Сергеевич — аспирант кафедры политологии и государственной политики, Среднерусский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, адрес : 302028, Россия, г.Орел, б. Победы, д. 5а, e-mail: vasily.chernega@gmail.com

Цыбаков Дмитрий Леонидович — доктор политических наук, профессор кафедры политологии и государственной политики Среднерусского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, адрес: 302028, Россия, г.Орел, б. Победы, д.5 а, e mail : d413839@yandex.ru

CHINESE POLICY STRATEGY FOR PARTICIPATION IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL MARITIME COMMUNICATIONS IN THE ARCTIC

CHERNEGA V.S. — Postgraduate student of the Department of Political Science and Public Policy, Central Russian Institute of Management – Branch of RANEPA (Russian Federation, Orel), e-mail: vasily.chernega@gmail.com

TSYBAKOV D.L. — Doctor of Political Sciences, Professor of the Department of Political Science and Public Policy, Central Russian Institute of Management – Branch of RANEPA (Russian Federation, Orel), e-mail : d413839@yandex.ru

Abstract. The purpose of the article is to assess the policy of China in the Arctic in the context of the development of international maritime communications in the region. On the background of global warming and changes in climatic conditions in the Arctic Ocean, the competition of subjects of international relations for priority access to the economic and economic development of the Arctic region is intensifying. It represents one of the zones of traditional geopolitical activity of Russia, where resource and communication aspects of ensuring the national-state interests of the Russian Federation in the zone of the Northern Sea Route overlap. Currently, in accordance with international law, Russia has the right to determine the principles and rules of passage along the Northern Sea Route, however, the policies of individual countries, including the Republic of Korea, in the future may lead to a review of the functioning of the control regime over this strategic communication.

The research methodology is based on the principles of consistency, which allowed us to analyze various sources of information and factual data in order to determine the main directions of China's activities to expand its influence on the development of international maritime communications in the Far North. As a result, the content of the Arctic policy of Republic of Korea is revealed, countries actively cooperating with China in the development of the region's transport and logistics potential, and areas of interaction with them in this direction are identified.

Keywords*:* Arctic, Russia, China, Northern Europe, national interests, Arctic policy of China, international sea communications, Russian-Chinese cooperation, Northern Sea Route.

Введение. Превращение Китая в конце XX — начале XXI вв. в одного из ведущих субъектов международных отношений как в экономическом, так и политическом планах привело к кардинальным трансформациям в системе межгосударственного взаимодействия на глобальном и региональном уровнях. Растущее влияние КНР в мировой политике способствовало тому, что в настоящее время без участия Пекина невозможно представить решение социально-экономических, политических, экологических и других глобальных проблем. Внешняя политика этой страны затрагивает практически все стратегически значимые ареалы планеты. При этом на современном этапе КНР продвигает свои интересы, не нарушая норм международного права и не

декларируя приверженности к военно-политической экспансии. В новом столетии Китай стал уделять повышенное внимание регионам, которые раньше не входили в число его стратегических приоритетов, в том числе и Арктике.

Основным документом, регулирующим деятельность Китая в Арктическом регионе (АР), является «Арктическая политика Китая» (Белая книга), опубликованная в конце января 2018 года Государственным советом КНР. Китай, несмотря на повышенный интерес к Заполярью и довольно активное наращивание присутствия там, одним из последних из стран-наблюдателей Арктического совета (АС) представил свое видение участия в управлении и освоении Крайнего Севера[1]. Документ помимо китайского языка был одновременно опубликован на английском, что свидетельствует о стремлении Пекина не столько соответствующим образом сориентировать институты партийно-государственного управления КНР, ответственные за арктическое направление, сколько продемонстрировать мировому сообществу приверженность соблюдению международного права, готовность к конструктивному взаимодействию в регионе и отсутствие «имперских» планов по установлению контроля за Северным Ледовитым океаном.

Особое внимание в Белой книге уделяется вопросу обоснования интереса Китая к Арктике, иными словами, речь идет о легитимизации претензий китайской стороны влиять на выработку правил и принципов управления регионом. В частности, авторы подчеркивают, что КНР является участником «Договора о Шпицбергене» (с 1925 года) и Международного арктического научного комитета (с 1996 года), а также вносит существенный вклад в изучение АР, в том числе посредством организации научно-исследовательских экспедиций на Северный полюс и задействования китайских ученых в проектах по изучению влияния глобального потепления на состояние окружающей среды. В документе закрепляется «околоарктический» статус Китая, который ранее был введен в научно-исследовательский и общественно-политический лексикон специально в целях реализации арктического вектора внешней политики[2]. Подчеркивая особую связь с Заполярьем, Пекин акцентирует внимание на расположении государства в непосредственной близости от Арктического региона, начале истока впадающих в Северный Ледовитый океан великих рек в границах провинции Синьцзянь и остановке арктических воздушных масс в районе хребта Тайшань.

Появление понятия «околоарктическая держава» в документе объясняется несогласием Пекина с привилегированным положением арктических стран и той ролью, которую они отводят нерегиональным игрокам в вопросе хозяйственно-экономического освоения Крайнего Севера. В настоящее время взаимодействие в Арктическом регионе осуществляется в четырех измерениях. В первую очередь речь идет о соперничестве/сотрудничестве внутри арктической пятерки, представители которой географически обладают особыми правами в Заполярье. Помимо России, Канады, США, Норвегии и Дании активное участие в управлении регионом принимают приарктические

[1] Moe A., SchramStokke O. Asian Countries and Arctic Shipping: Policies, Interests and Footprints on Governance//Arctic Review on Law and Politics. –2019. –Vol. 10. –P. 24–52.

[2] China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China, 26.01.2018. – [Электронный ресурс]. – URL: https://clck.ru/NXd5n (дата обращения: 06.01.2020).

страны: не имея прямого доступа к Северному полюсу, они тем не менее либо расположены в непосредственной близости от Заполярья (Исландия), либо обладают территорией за Полярным кругом (Финляндия и Швеция). Именно по этой причине данные государства наравне с арктическими державами были включены в Арктический Совет и Совет Баренцева/Евроарктического региона. Кроме того, все большее внимание Крайнему Северу уделяют международные организации, прежде всего НАТО и ЕС, стремящиеся навязать свою повестку дня членам Арктического Совета. При продвижении своих геополитических интересов евроатлантические организации зачастую пользуются тем, что кто-либо из стран – участниц объединения является арктическим или приарктическим государством. Наконец, к четвертой категории относятся неарктические страны, рассчитывающие извлечь выгоду от хозяйственно-экономического освоения Арктики. КНР, входящая в соответствии с представленной классификацией в число неарктических стран, активно нацелена на пересмотр своего статуса в данной сфере международных отношений. По мнению Пекина, подобный статус не просто не отражает права и интересы страны в Арктике, но и значительно сокращает ее влияние в мировой политике.

Следует отметить, что Китай предусмотрительно обошел в Белой книге спорные вопросы, касающиеся контроля и использования международных морских коммуникаций в АР. Не оспаривая права арктических государств на регулирование судоходства в акваториях Северного морского пути (СМП) и Северо-Западного прохода (СЗП), Пекин призывает к соблюдению странами положений Конвенции ООН по морскому праву и обеспечению недискриминационного доступа к морским арктическим трассам, проходящим вдоль российского и канадского побережий[1]. В то же время совершенно очевидно, что КНР как один из лидеров в сфере морских перевозок серьезно обеспокоена мерами России и Канады по ограничению возможности использования иностранными государствами СМП и СЗП.

В будущем нельзя исключать, что Пекин займет более твердую позицию в отношении применения Москвой и Оттавой ст. 234 вышеуказанной Конвенции «Покрытые льдом районы», в соответствии с которой они в целях защиты окружающей среды и сохранения биологического разнообразия на Крайнем Севере регламентируют все аспекты судоходства по арктическим маршрутамв своих исключительных экономических зонах[2].

Активность Китая в Арктике возрастает с каждым годом, что свидетельствует о серьезности намерений Пекина играть важную роль в геополитическом контроле над регионом. Руководство страны одним из первых оценило перспективы хозяйственного освоения Крайнего Севера и его геополитическое значение. В частности, особую роль Заполярью отводится в контексте реализации планов Председателя КНР Си Цзиньпина по «великому возрождению китайской нации». Наращивание китайского присутствия в АР обусловлено рядом факторов, в том числе быстрым развитием экономики, которой

[1]China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China, 26.01.2018.– URL: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 06.01.2020).

[2] Забелла А.А. Цели и интересы Китая в Арктике // Вестник Московского областного университета. Серия: История и политические науки. — 2019. — № 4. — С. 166–175.

требуются все большее количество энергоресурсов и новые рынки сбыта продукции. В этой связи Арктика, ведение хозяйственной деятельности в которой в результате глобального потепления и сокращения ледового покрова существенно облегчается, заняла одно из центральных мест во внешнеполитическом курсе Пекина. Помимо того, что в регионе содержится треть мировых запасов природного газа, около десятой части мировых запасов нефти и угля, Арктика представляет интерес с точки зрения транспортно-логистического потенциала. По сравнению с Суэцким каналом арктические маршруты значительно короче, и их использование позволяет сократить издержки на доставку грузов из КНР в Европу. В данном контексте закономерно, что китайское руководство включило арктические транспортные коридоры в инициативу «Один пояс — один путь». Кроме того, Пекин рассчитывает, что развитие судоходства по СМП окажет позитивное влияние на экономическую ситуацию в Северо-Восточных областях страны.

Организация перевозок по Севморпути и Северо-Западному проходу представляет интерес для китайской стороны также с точки зрения обеспечения безопасности и бесперебойности транспортировки коммерческих грузов. Переориентация торговых маршрутов на Север позволит Пекину нивелировать риски, связанные с геополитической напряженностью в Южно-Китайском море. В настоящее время основной торговый маршрут, используемый китайскими перевозчиками для доставки товаров в Европу, проходит через Индийский океан вдоль Африки и Средиземное море. Для выхода в Индийский океан китайским судам необходимо проходить через находящийся под контролем Малайзии Малаккский пролив. Учитывая конфликт с Куала-Лумпуром из-за принадлежности ряда островов в Южно-Китайском море, Пекин серьезно обеспокоен перспективой блокировки пролива, который обеспечивает около 80% объёмов китайского импорта углеводородов. Усугубляют положение и планы США при посредничестве своих союзников ужесточить контроль за трафиком в Малаккском проливе в случае серьезной эскалации напряженности в американо-китайских отношениях. При таком развитии ситуации Поднебесная не будет иметь возможности свободно осуществлять морские перевозки, что существенно парализует ее торгово-экономическую активность в регионе[1]. Кроме того, определенные проблемы создают глобальное соперничество и военное противостояние Китая с Индией, которые могут перерасти в вооруженный конфликт в Индийском океане.

Дополнительным аргументом в пользу диверсификации маршрутной сети являются политическая нестабильность в ряде государств Ближнего Востока, зачастую приводящая к гражданским войнам, а также активность пиратов в акватории Северо-Восточной Африки. КНР вынуждена искать альтернативные пути транспортировки грузов из-за постоянного роста затрат китайских перевозчиков на обеспечение безопасности торговых судов, следующих через Суэцкий канал и Средиземное море. Определенные трудности создают также чрезмерная загруженность данного пути и постоянное увеличение трафика, создающие угрозы срывов сроков поставки товаров потребителям.

Немаловажным фактором повышения интереса Китая к Севморпути является решение руководства страны сократить долю угля в энергобалансе, нарастив

[1] Погодин С.Н., Ван Цзюньтао. Геополитические и геоэкономические интересы Китая в Арктике // Геополитика и безопасность. — 2017. — № 2. — С. 59–64.

потребление природного газа. По прогнозам, к 2030 году потребность КНР в природном газе увеличится в три раза, до 620 млрд. кубометров. В условиях постоянного увеличения потребностей в «голубом топливе» Пекин старается обеспечивать стабильный импорт углеводородов и не зависеть при этом от развития ситуации в государствах Ближнего Востока. В целях обеспечения энергобезопасности Китай стремится активно участвовать в реализации проектов по добыче газа в Арктике, предполагающих его транспортировку по СМП. Некоторые из них уже запущены, в том числе завод «Новатэка» «Ямал СПГ» на Гыданском полуострове, 9,9% акций которого принадлежат китайскому Фонду Шелкового пути.

Китай уделяет повышенное внимание научно-исследовательской деятельности в Арктическом регионе, ежегодные затраты на которую составляют около 10 млн. долларов США. Пекин рассматривает данное направление в качестве инструмента продвижения своих национальных интересов в регионе, в том числе в вопросе признания арктическими странами вклада Пекина в изучение Крайнего Севера и его амбиций влиять на формирование принципов функционирования арктических транспортных коммуникаций. С начала 1980-х гг. увеличивается число институтов, занимающихся изучением окружающей среды Заполярья, а также физических и химических свойств арктических морей. К ведущим арктическим НИИ относятся Китайская арктическая и антарктическая администрация, Полярный исследовательский институт Китая, Китайский институт морских исследований, Морской университет в Даляне, Шанхайский университет транспорта, Институт океанологии в Циндао, Нанкинский, Уханьский и Фуданьский университеты, Университет Тонцзи, Шанхайский университет политологии и права и Университет Сямынь.

С 1997 года организовано 9 исследовательских экспедиций в Арктику, в 2004 году на Шпицбергене открыта первая арктическая станция «Хуанхэ». В настоящее время КНР обогнала некоторые арктические державы в плане научно-технического освоения Крайнего Севера. Быстрыми темпами модернизируется соответствующая инфраструктура, в частности, реконструируется порт в Шанхае, предназначенный для обслуживания ледокольного флота (в 2019 году КНР ввела в эксплуатацию второй ледокол «Сюэлун-2»), и возводятся хранилища полярного льда. В основном внимание Китая сосредоточено на исследовании природно-климатических и экологических проблем, однако в последние годы отмечается изменение вектора научно-исследовательской деятельности китайских институтов в сторону изучения экономического, политического и военного потенциала АР.

В реализации арктической стратегии, в том числе в рамках продвижения интересов в транспортно-логистической сфере, Китай отводит особое место сотрудничеству со странами Северной Европы. Взаимодействие с Данией, Швецией, Норвегией, Финляндией и Исландией основано на многовекторном подходе, учитывающем научный, экономический и политический потенциал. Так, в 2013 году 4 китайских института совместно с 6 вузами государств Северной Европы открыли в Шанхае Китайско-Североевропейский Центр арктических исследований, что свидетельствует о значительном укреплении связей Поднебесной с данными государствами. Центр занимается организацией совместной научно-исследовательской деятельности,

содействием расширению культурного обмена между Китаем и Северной Европой и проведением регулярных международных мероприятий, посвященных арктической проблематике. Академическая составляющая сотрудничества, ставшая инструментом «мягкой силы», постепенно конвертировалась в реальные геополитические преимущества[1] .Влияние Пекина подкрепляется крупными инвестиционными вливаниями в различные сферы экономик Исландии и скандинавских стран. Причем китайская сторона стремится направлять средства как в разведку и разработку ресурсной базы (речь идет, в частности, о покупке одного из лидеров по производству ферросплавов — норвежской Elkem, а также об участии китайской стороны в проектах по разработке месторождений Исуа и Кванефьельд в Гренландии), так и в создание инфраструктуры, необходимой для повышения эффективности функционирования и развития международных морских коммуникаций в регионе. Ключевое значение в данном контексте представляет Финляндия, которой отводится роль посредника между Европой и Азией. Отношения Пекина с Хельсинки развиваются интенсивно, затрагивая в том числе такие области взаимодействия, как научно-исследовательская деятельность, строительство ледоколов (финская AkerArctic участвовала в создании второго китайского ледокола) или реализация инфраструктурных проектов. В рамках развития транспортно-логистического потенциала Арктики обращает на себя внимание сотрудничество в сфере создания и модернизации дорог, в частности организации железнодорожного сообщения между норвежским Киркенесом и финским Рованиеми, и прокладка железнодорожного тоннеля между Хельсинки и Таллином. Таким образом линия Киркенес-Рованиеми-Хельсинки-Таллин свяжет Скандинавский полуостров с Европой, обеспечив европейским странам практически свободный доступ к Северному Ледовитому океану и позволив наладить транспортно-логистическое сообщение с Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР).

Рассматривая перспективы развития российско-китайского сотрудничества в Арктике, следует обратить внимание на обоюдное стремление стран к его расширению в рамках разработки углеводородных месторождений и освоения Северного морского пути. Учитывая усиливающееся санкционное давление Запада на Россию, в том числе направленное на ослабление позиций российских транспортных компаний и предприятий топливно-энергетического комплекса на Крайнем Севере, Пекин постепенно превращается в стратегического партнера Москвы, способствующего за счет инвестиций, а в ряде случаев и технологический решений реализации национальных интересов России в Арктическом регионе. В свою очередь Китай в контексте использования международных морских коммуникаций в Арктике рассматривает СМП в качестве основного маршрута транспортировки грузов в северных широтах. Конкурирующие с Северным морским путем Северо-Западный проход и трасса, пролегающая непосредственно через Северный полюс, пока остаются менее предпочтительным вариантом. Организация движения по первому имеет ряд существенных недостатков, связанных с непредсказуемой ледовой обстановкой, большим числом островов и плохо развитой инфраструктурой, по второму — осложняется крайне экстремальными климатическими условиями.

[1] Сунь Сювэнь. «Мягкая сила» Китая в Арктике // Азия и Африка сегодня. – 2019 . – № 2. – С. 53–57.

Заключение. Активное включение КНР в арктический диалог формирует новую политическую реальность, превращая Поднебесную в неотъемлемую часть системы международных отношений в Арктическом регионе. При этом на формирование китайской стратегии в Заполярье оказала решающее влияние комбинация ресурсного и транспортного факторов. Подход Пекина к сотрудничеству в Арктике следует анализировать сквозь призму обеспечения энергобезопасности страны и налаживания транспортного сообщения между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой. В настоящее время фактически решается вопрос о наиболее приемлемой конфигурации маршрута доставки грузов, что станет определяющим для дальнейшего развития Заполярья. В любом случае нельзя исключать того, что для достижения своих целей Китай постарается сыграть на имеющихся между арктическими государствами противоречиях. В данном контексте российской стороне предстоит в обозримом будущем провести корректировку экспертных оценок и доктринальных положений, призванных обеспечить национальные интересы страны в Арктическом регионе.

Библиография/References:

1. Забелла А.А. Цели и интересы Китая в Арктике // Вестник Московского областного университета. Серия: История и политические науки. – 2019. – № 4. – С. 166–175.
2. Махмутов Т.А. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы // Доклад Российского совета по международным делам. – 2016. – № 26. – С. 17–30.
3. Петровский В.Е., Филиппова Л.В. Стратегия Китая по освоению Арктики и перспективы российско-китайского сотрудничества в регионе // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2018. – Т. 23. – № 23. – С. 171–182.
4. Погодин С.Н., Ван Цзюньтао Геополитические и геоэкономические интересы Китая в Арктике // Геополитика и безопасность. – 2017. – № 2. – С. 59–64.
5. Сунь Сювэнь «Мягкая сила» Китая в Арктике // Азия и Африка сегодня. – 2019. – № 2. – С. 53–57.
6. Ягья В.С., Харлампьева Н.К., Ягутина М.Л. Арктика – новый регион внешней политики Китая // Вестник РУДН. Серия Международные отношения. – 2015. – №1. – С. 43–52.
7. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. – URL: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 06.01.2020).
8. Moe A., Schram Stokke O. Asian Countries and Arctic Shipping: Policies, Interests and Footprints on Governance // Arctic Review on Law and Politics. 2019.Vol. 10. pp. 24-52.
9. Nong Hong. China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. Examining the implications of China's Arctic policy white paper. Washington, Institute of China-America Studies, 2018. 26 p.
10. Yang Jian. An Interpretation of China's Arctic Policy // Pacific Journal. 2018. – Vol. 26. – № 3. – pp. 1–11.

1. Zabella, A.A. (2019) Tseli i interesy Kitaia v Arktike [Goals and interests of China in the Arctic] // Vestnik Moskovskogo oblastnogo universiteta. Seriia: Istoriia i politicheskie nauki [Bulletin of the Moscow Region State University. Series: History and Political Sciences]. – № 4. – P. 166–175. (In Russ.)

2. Makhmutov, T.A. (2016) Aziatskie igroki v Arktike: interesy, vozmozhnosti, perspektivy [Asian players in the Arctic: interests, opportunities, prospects] // Doklad Rossiiskogo soveta po mezhdunarodnym delam [Report of the Russian Council on Foreign Affairs]. – № 26. – P. 17–30. (In Russ.)

3. Petrovskii, V.E., Filippova, L.V. (2018) Strategiia Kitaia po osvoeniiu Arktiki i perspektivy rossiisko-kitaiskogo sotrudnichestva v regione [The Chinese strategy for the development of the Arctic and the prospects for Russian-Chinese cooperation in the region] // Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriia i sovremennost' [China in world and regional politics. History and modernity]. – T. 23. – № 23. – P. 171–182. (In Russ.)

4. Pogodin, S.N., Van, Tsziun'tao (2017) Geopoliticheskie i geoekonomicheskie interesy Kitaia v Arktike [Geopolitical and geo-economic interests of China in the Arctic] // Geopolitika i bezopasnost' [Geopolitics and security]. – № 2. – P. 59–64. (In Russ.)

5. Sun', Siuven' (2019) «Miagkaia sila» Kitaia v Arktike ["Soft Power" of China in the Arctic] // Aziia i Afrika segodnia [Aziya i Afrika segodnya]. – № 2. – P. 53–57. (In Russ.)

6. Iag'ia, V.S., Kharlamp'eva, N.K., Iagutina, M.L. (2015) Arktika – novyi region vneshnei politiki Kitaia [The Arctic - a new region of China's foreign policy] // Vestnik RUDN. Seriia Mezhdunarodnye otnosheniia [Vestnik RUDN. International Relations]. – №1. – P. 43–52. (In Russ.)