

Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному морскому пути

©Ван Шучунь, Чжу Янь, Еремин В. Л.

© Wang Shutsung, Zhu Yang, Eremin V.

Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество
по Северному морскому пути

Chinese new concept and Sino-Russian cooperation on NSR

Аннотация. Проведено сравнение новых и старых документов, посвященных инициативе «Один пояс, один путь», под названием «Концепция» и «Перспективы и действия». Исследованы причины заинтересованности Китая и России в сотрудничестве по Северному морскому пути (СМП). Показано, что включение СМП в проект «Морской Шелковый путь XXI века» связано не только с его значением, но и с изменением отношения России к сотрудничеству с Китаем, достижениями России в развитии СМП и растущим экономическим присутствием Китая в Арктике.

Annotation. In this article, a comparison is made between the new and old documents devoted to the “One Belt and One Road”, entitled “Concept” and “Perspectives and Actions”, respectively. The reasons for 3 questions on Russian-Chinese cooperation on the NSR have been researched: 1) Why China and Russia need cooperation on NSR? 2) Why China did not mention the NSR in the “Perspectives and Actions”? 3) What factors contributed to the inclusion of the NSR in the “Concept”? Based on the development of the above issues, it can be seen that the value of the NSR for China can not determine its place in the OBOR, its inclusion in the 21st Maritime Century Silk Road is not only related to its significance, but also to Russia’s positive attitude towards cooperation with China, Russia’s achievements in the development of the NSR, and the growing economic presence of China in the Arctic.

Ключевые слова. «Один пояс, один путь», Арктика, Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), Северный морской путь (СМП).

Key words. “One Belt and One Road”, Arctic, Silk Road Economic Belt, Northern Sea Route (NSR).

20 июня 2017 г. Государственное океанографическое управление и Национальный комитет по развитию и реформам Китая опубликовали совместную работу под названием «Концепция морского сотрудничества в рамках инициативы “Один пояс, один путь”» (далее — «Концепция») [3]. С момента издания в марте 2015 г. «Перспектив и действий по продвижению совместного строительства экономи-

ВАН ШУЧУНЬ — директор юридической школы ГУИЯМ, профессор ГУИЯМ (г. Гуанчжоу), доктор политических наук.

ЧЖУ ЯНЬ (朱燕) — аспирантка ГУИЯМ (г. Гуанчжоу).

ЕРЕМИН Владимир Львович — первый заместитель директора ВШГА МГУ им. М. В. Ломоносова (г. Москва).

Данная статья финансирована проектом Гуандунского университета иностранных языков и международной торговли (ГУИЯМ) по поддержке аспирантов на краткосрочную учебу за рубежом (本文受“广东外语外贸大学博士研究生短期出国访学资助项目”资助).

ческого пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» (далее — «Перспектива и действия») китайское правительство впервые предложило план морского сотрудничества в сфере строительства «Пояса и пути», что стало одним из результатов форума международного сотрудничества «Один пояс, один путь».

«Концепция» состоит из четырех частей: контекст эпохи, принципы сотрудничества, подходы к сотрудничеству и приоритеты сотрудничества. Она опирается на идею «Перспектив и действий», дополняя ее морскими компонентами. В документах сходятся цели, принципы, подходы и главные сферы сотрудничества. В качестве основы для сотрудничества в них указано совместное создание экономических коридоров вдоль международных магистралей.

Ключевых сфер сотрудничества пять: политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, бесперебойная торговля, свободное передвижение капитала и укрепление близости между народами. Однако эти пять сфер в «Концепции» указаны не прямо, как в «Перспективах и действиях», а воплощены в содержании четвертой части «Концепции», где выдвинуты пять совместных путей, из которых вытекают пять приоритетных направлений сотрудничества на море: в области зеленого развития¹, по обеспечению совместного процветания², по обеспечению безопасности на море³, по исследованию и инновации⁴, в управлении морями и океанами⁵. Эти пять направлений отражают все пять

¹ Сотрудничество в области зеленого развития включает защиту здорового состояния морских экосистем и биологического разнообразия, укрепление сотрудничества в морской деятельности по вопросам реагирования на изменение климата и сотрудничество в рамках инициативы «Голубой углерод».

² Сотрудничество по обеспечению совместного процветания — освоение и использование моря и морских ресурсов, укрепление взаимосвязанности морской инфраструктуры, создание морских промышленных парков и зон торгово-экономического сотрудничества, освоение морских туристических маршрутов. Подчеркнуто, что Китай будет активизировать свое участие в освоении и использовании Арктики, помогать арктическим государствам улучшать функционирование арктических маршрутов, поощрять участие китайских предприятий в коммерческом использовании этих морских путей.

³ Сотрудничество по обеспечению безопасности на море — усиление предоставления общественных услуг на море, управление морскими делами, поиск и спасение на море, предупреждение морских стихийных бедствий и минимизация их последствий, правоприменительная практика.

⁴ Сотрудничество по исследованию и инновации — научные исследования и изучение важных участков акватории вдоль «Морского Шелкового пути XXI в.» и сквозных путей, научные исследования взаимодействия муссонов и океана, прогнозирование аномальных явлений и оценка их последствий, создание инфраструктуры океанографических исследований и платформы совместного использования научно-технических ресурсов, создание парков сотрудничества в области морской науки и техники, проведение прикладных исследований, развитие морского образования и культурных обменов, распространение морской культуры.

⁵ Сотрудничество в управлении морями и океанами — создание механизма диалога на высшем уровне по вопросам деятельности на море и механизма сотрудничества в области «голубой экономики», формирование Всемирного форума государств-партнеров в области «голубой экономики», проведение стыковки производства и налаживание сотрудничества в сфере производственных мощностей, выработка трансграничного морского пространственного планирования, укрепление сотрудничества с многосторонними механизмами, активизация обменов и сотрудничества между мозговыми центрами, формирование Объединения мозговых центров стран вдоль «Морского Шелкового пути XXI в.», усиление сотрудничества неправительственных организаций.

главных сфер сотрудничества⁶, рассмотренных в «Перспективах и действиях». С другой стороны, они подчеркивают морские элементы и предлагают новые варианты концепции и сфер сотрудничества.

Хотя совместное создание экономических коридоров вдоль международных магистралей является единым подходом сотрудничества в обоих документах, между ними есть существенная разница. В «Перспективах и действиях» рассматриваются лишь два экономических коридора на море: «Китай — Индийский океан — Африка — Средиземное море» и «Китай — Океания — южная часть Тихого океана». «Концепция» впервые предлагает добавить к «Морскому Шелковому пути XXI века» еще один экономический коридор: через Северный Ледовитый океан в Европу.

Экономический коридор формируется на основе магистрали. Магистраль через Северный Ледовитый океан в Европу включает Северо-Восточный проход и Северо-Западный (через север Канады) проход, но первый обладает значительными преимуществами по условиям функционирования и транспортному потенциалу в силу разных природных условий, разной истории освоения и разных действий прилегающих стран. Поэтому в обозримом будущем указанный в «Концепции» экономический коридор через Северный Ледовитый океан в Европу главным образом обозначает коридор вдоль Северо-Восточного прохода, а магистраль через Северный Ледовитый океан в Европу обозначает Северный морской путь (далее — СМП).

Тема о совместном освоении и использовании СМП обсуждается не только учеными, но и правительствами, особенно после 2016 г. В марте 2017 г. на международном форуме «Арктика — территория диалога» российская сторона пригласила Китай инвестировать в проекты СМП и его инфраструктуру. В апреле на российско-китайской конференции «Россия и Китай перед вызовами глобальных изменений» Международного дискуссионного клуба «Валдай» министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока Александр Галушка пригласил Китай участвовать в проектах СМП [22]. 14 мая, выступая на Международном форуме «Один пояс, один путь», Президент РФ Владимир Путин выразил надежду на то, что Китай сможет использовать арктический маршрут и связать его с маршрутом «Пояса и пути» [13]. 26 мая Россия предложила Китаю совместно развивать СМП под названием «Ледовый Шелковый путь», и министр иностранных дел Китая Ван И подчеркнул, что Китай приветствует и поддерживает данную инициативу [2]. В июне на встрече полпреда Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева с заместителем премьера Госсовета КНР Ван Яном министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка отметил, что важно усилить взаимодействие с китайскими судоходными компаниями для

⁶ Политическая координация, взаимосвязь инфраструктуры, бесперебойная торговля, свободное передвижение капитала и укрепление близости между народами.

разработки мер по обустройству маршрута СМП. Ван Ян подтвердил интерес к проекту, отметив важность увеличения пропускной способности дальневосточных портов для его реализации [14]. Через полмесяца после издания «Концепции» на встрече с премьером Д. Медведевым председатель Си Цзиньпин заявил, что Китай готов развернуть сотрудничество с Россией на СМП для совместного создания «Ледяного Шелкового пути» [9].

Заинтересованности Китая и России в сотрудничестве на Северном морском пути

Для России СМП — ключевой фактор развития арктической зоны РФ (далее — АЗРФ), где не хватает транспортных коммуникаций. Благодаря СМП обширная сибирская территория получит выход в море для внешней торговли, что будет стимулировать развитие экономики. СМП возьмет на себя большую часть жизненно важного северного завоза. Он также необходим для транспортировки и экспорта богатых природных ресурсов России в Арктике. Важно и то, что Россия планирует создать единую государственную транспортную систему с использованием СМП, что было бы полезно для развития и объединения страны. Кроме того, СМП имеет важное военное значение, т. к. позволит объединить ВМФ на западе и на востоке.

На фоне глобального потепления транзитные возможности СМП растут. Как кратчайший морской путь между мировыми экономическими центрами (Европой и Азией) в свободное от льдов время СМП имеет серьезные конкурентные преимущества перед южным маршрутом (через Суэцкий канал) по издержкам и времени доставки. Так, маршрут Йокогама — Роттердам по СМП на 43% короче, что уменьшает срок доставки на 9—10 дней и, соответственно, удешевляет перевозку. С учетом пиратства на южном маршруте СМП окажется безопаснее. По прогнозу экспертов, СМП к 2030 г. возьмет на себя 25% перевозок из Азии в Европу [6], что принесет России значительный доход.

Но развитие СМП — сложная и затратная задача, требующая международного сотрудничества. Китай с его торговой мощью, инвестиционной способностью и большой заинтересованностью может стать российским партнером по освоению и использованию СМП. Немаловажно, что Китай имеет технические преимущества и богатый опыт в строительстве транспортной инфраструктуры.

Для Китая СМП важен не только экономически, но и с точки зрения безопасности.

Как указано выше, СМП — более экономичный и безопасный маршрут. По прогнозам китайских экспертов, расстояние по СМП от портов севернее Шанхая до портов Западной Европы, Северного или Балтийского моря окажется короче на 25—55%, чем по южному маршруту, срок доставки станет меньше на 3—14,5 дней, а фрахт уменьшится на 11,6—27,7% [21]. Использование СМП сможет уменьшить цену на экс-

портные товары и ускорить товарооборот, что будет способствовать повышению конкурентоспособности китайских товаров и содействовать торговле между Китаем и Европой. Благодаря выгодам использования СМП, северные районы Китая станут интереснее для привлечения инвестиций, а северные порты получают новые шансы развития. Использование СМП будет стимулировать производство судов ледового класса и запчастей, строительство инфраструктуры, развитие услуг по логистике и т. д.

Китайская внешняя торговля и импорт энергоносителей зависят от южного маршрута, но в последние годы у него наблюдается неопределенность, связанная с традиционными и нетрадиционными угрозами безопасности. Китаю необходима диверсификация транспортировки ресурсов и экспортных товаров, и СМП может решить эту проблему.

Китайская внешняя торговля и импорт энергоносителей зависят от южного маршрута, но в последние годы у него наблюдается неопределенность, связанная с традиционными и нетрадиционными угрозами безопасности. Китаю необходима диверсификация транспортировки ресурсов и экспортных товаров, и СМП может решить эту проблему.

Но СМП находится под контролем России, и Китаю надо сотрудничать с ней для получения права пользоваться СМП. К тому же Китаю не хватит специалистов-полярников, а также технологии в производстве ледоколов и судов ледового класса, а Россия имеет преимущества в данных областях.

Отношение России к сотрудничеству с Китаем по СМП

Россия объективно играет решающую роль в освоении СМП и связанном с ним международном сотрудничестве. Если у России нет заинтересованности в международном сотрудничестве по СМП, то любое официальное предложение о нем будет вредным, т. к. может вызвать ее негативную реакцию (ведь Россия склонна с опаской относиться к арктической политике других стран).

До публикации «Перспектив и действий» Россия не выдвигала инициатив по совместному освоению СМП с Китаем, а, наоборот, настороженно

отнеслась к китайской активности в Арктике. Поэтому тогда СМП не мог быть включен китайским правительством в документ «Перспективы и действия».

В феврале 2014 г. во время визита в Россию председатель Си Цзиньпин пригласил ее участвовать в строительстве «Экономического пояса Шелкового пути» (далее — ЭПШП) и «Морского Шелкового пути XXI века». Президент Путин тогда сообщил о желании сопрягать транссибирскую магистраль с китайской инициативой «Один пояс, один путь». В мае 2014 г. во время их встречи речь шла только о ЭПШП. Очевидно, что тогда Россия не готова была активно участвовать в СМП с инициативой «Морского Шелкового пути XXI века» или предлагать Китаю сотрудничество на СМП.

На взгляд авторов, отношение России к Китаю в сотрудничестве по СМП объясняется следующим.

1) Россия предпочитала сотрудничать по вопросам Арктики с арктическими странами, что вытекает из «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» и из «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года».

2) Россияне скептически относились к китайской активности участия в арктических делах и были осторожны к арктическому сотрудничеству с Китаем. Так, российский ученый-арктиковед Михаил Жуков сказал, что Китай может потребовать предоставления СМП статуса нейтральных вод [8]. Некоторые специалисты считают, что в связи с транспортной перспективой СМП Китай будет заинтересован в установлении своего стратегического контроля над ним, возможно, используя и военные рычаги [1]. Такие мнения осложняли сотрудничество по СМП между двумя странами.

3) Военное строительство в Арктике только начало развиваться, и Россия боялась допустить другого игрока в АЗРФ без сдерживания его достаточными военными силами.

4) Инфраструктура СМП изнасилась так, что, приглашение партнера не было бы убедительным и эффективным.

5) До 2015 г. грузооборот СМП составлял не более половины советского пика 6,58 млн т, и Россия справлялась с ним на основе существующей инфраструктуры.

По сравнению с другими совместными с Китаем проектами (например, сотрудничество по строительству транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке), сотрудничество по СМП не имело приоритета.

Неблагоприятные факторы СМП

СМП характеризуется суровым климатом и тяжелой ледовой обстановкой. Его использование гораздо опаснее и сложнее обычного маршрута. О его неблагоприятном состоянии писали не только газеты, но и

академические журналы [12]. Он был для Китая слишком рискованным и сложным для регулярного или масштабного использования.

СМП, несмотря на его важное значение, не был приоритетом Китая. До издания «Перспектив и действий» китайская компания совершила лишь один пробный рейс по СМП, кроме того, у Китая там было мало проектов. У Китая тогда не было заинтересованности в СМП, и строительство экономического коридора вдоль СМП не было столь срочным и необходимым, как другие два коридора.

В «Перспективах и действиях» Китаю надо было указать реальные образцово-показательные проекты, чтобы показать эффективность и привлекательность инициативы «Один пояс, один путь». СМП в своем тогдашнем состоянии, да еще и при отсутствии у России интереса к совместному сотрудничеству в этой сфере, не относился к таким проектам. Более того, в качестве первого официального документа инициативы «Один пояс, один путь» «Перспективам и действиям» важно сделать акцент на наследовании древнему «Шелковому пути», который совсем не был связан с СМП.

Итак, почему Китай изменил свой подход к сотрудничеству по СМП через два года после выдвижения «Перспектив и действий» и включил его в один из важнейших документов?

Во-первых, Россия предложила Китаю совместное продвижение транспортного потенциала СМП по следующим причинам:

1) Развитие СМП стало более важным и срочным для России по ряду причин:

— на фоне возвышения экономических потенциалов Азии и ее реальной мощи после украинского кризиса Россия начала «поворот на восток», ее экономика стала более ориентирована на Азию, и роль СМП как связки между западом и востоком стала важнее с учетом высоких расходов Транссибирской магистрали и ее ограниченной пропускной способности. В июне 2016 г. В. Путин предложил формирование Большого евразийского партнерства для расширения экономической интеграции на евразийском континенте, что помогло развитию СМП, т. к. экономическая интеграция основана на взаимосвязанности транспорта, а «инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы “Один пояс, один путь”, в связке с СМП способны создать... новую транспортную конфигурацию евразийского континента» [13];

— «с учетом складывающейся ситуации на Черном море России необходим свободный, надежный и, самое главное, круглогодичный выход к “большой воде”. В этом аспекте альтернативы СМП не существует» [4];

— в связи с увеличением грузопотока повышение транспортной возможности СМП стало актуальнее. В 2016 г. перевозки по СМП выросли на 30% и достигли рекордных 7,40 млн т (превысив пик 1987 г. — 6,58 млн т). В конце 2017 г. через СМП будет направлена первая партия СПГ Ямала, а после ввода третьей линии объем СПГ Ямала достигнет 16,5 млн т. Это сильно повысит нагрузку СМП уже в ближайшее время.

С учетом других проектов к 2020 г. грузопоток по СМП может вырасти в десятки раз — до 65 млн т в год [5]. В своем текущем состоянии СМП не может выполнить такой объем перевозок, и России срочно нужно повысить его потенциал.

2) После украинского кризиса отношения России с Западом, включая другие арктические страны, резко ухудшились; НАТО во главе с Америкой стремилась давить на Россию не только в Евразии, но и в Арктике. Среди семи других арктических стран только Финляндия и Швеция не являются членами НАТО, но и они стремятся стать его членами и склонны придерживаться одинаковой позиции с НАТО. Россия, чувствуя себя изолированной, начала вовлекать в Арктику для укрепления своей позиции других игроков — в первую очередь Китай, сильную державу с самостоятельной внешней политикой, которая является важным стратегическим партнером России. Западные санкции повысили потребность России в инвестициях Китая для приоритетных проектов, в том числе и проектов СМП. Если до рекорда в перевозке СМП Россия могла самостоятельно повысить грузооборот СМП путем возрождения советской инфраструктуры, то теперь необходимо в короткое время повысить его грузооборот сверх советского пика. Для быстрого решения этой задачи России нужны не только большие средства, но и технологии, и опыт в строительстве транспортной инфраструктуры, особенно глубоководных портов. А Китай как раз имеет сравнительные преимущества в этих сферах. После выдвижения инициативы «Один пояс, один путь» китайская инвестиционная активность стала заметнее. В конце 2014 г. Китай создал Фонд «Шелкового пути» для оказания финансовой помощи проектам в рамках инициативы «Один пояс, один путь», а в 2015 и 2016 гг. данный фонд уже подписал соглашения с НОВАТЭК и СИБУР о финансовой поддержке. В декабре 2015 г. по инициативе Китая для содействия азиатскому инфраструктурному строительству был учрежден Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). В 2016-м Россия предложила АБИИ участвовать в проекте СМП и получила согласие [16]. Что касается строительства глубоководных портов, то Китай построил один из десяти крупнейших в мире портов — Шанхай, а за рубежом построил такие глубоководные порты, как Гвадар, Кыякупью и Хамбантоты. А строительство железных дорог уже стало китайской визитной карточкой во всем мире. В таком контексте сотрудничество с Китаем по развитию СМП стало приоритетным.

3) Углубление сотрудничества в трудный для России период повысило взаимодоверие и взаимопонимание между Россией и Китаем. Российская сторона учла, что различия в позициях между обеими странами в Арктике решаемы через разумный диалог и не являются отражением непреодолимых противоречий [7]. При этом Москва начала подчеркивать, что важнейшую роль в обеспечении грузопотока СМП будет играть Китай [20].

4) В последние годы Россия приступила к масштабному военному строительству в Арктике. В период лишь 2015 г. шло строительство

437 объектов военной инфраструктуры⁷. Они не только могут содействовать контролю над СМП, но и позволяют России спокойнее воспринимать вход других игроков в Арктику. Одновременно вдоль СМП интенсивно развернулось строительство объектов системы навигации, метеорологии и обеспечения безопасности. В 2015 г. новые спасательные суда ледового класса «Мурман» и «Берингов пролив» вступили на вахту СМП, эскадрильи БЛА «Орлан-10», находящиеся на Чукотке, приступили к мониторингу экологической и ледовой обстановки в ближней морской зоне и на участке СМП. С 2014-го по 2015 г. были открыты еще семь арктических аварийно-спасательных центров МЧС России (в 2013 г. были открыты три таких центра). В марте 2017 г. первый в мире ледокольный танкер «Кристоф де Маржери» для перевозки СПГ успешно совершил первую швартовку к газовому терминалу в порту Сабетта [11], строительство которого к концу этого года будет закончено. В июне 2016 г. были спущены на воду дизель-электрический ледокол нового поколения «Илья Муромец» и головной атомный ледокол «Арктика» проекта 22220, в декабре 2016 г. — один из самых мощных и самых больших дизель-электрических ледоколов «Виктор Черномырдин» проекта 22600. В 2017 г. в строй вступит универсальный ледокол «Сибирь» проекта 22220 [17]. Эти успехи дают России основания для убеждения партнера в возможности и безопасности регулярного использования СМП.

Во-вторых, благодаря приглашению России и ее успехам в развитии СМП китайское правительство стало активнее по отношению к этому вопросу. Под влиянием ряда условий Китай начал высоко оценивать сотрудничество с Россией по СМП:

1) После навигации по СМП в 2013 г. китайский контейнеровоз Yong Sheng совершил еще два пробных рейса по СМП в 2015 и 2016 гг.: китайские эксперты убедились не только в экономической выгоде, но и в безопасности маршрута [19]. Вышеназванные достижения России в создании инфраструктуры СМП убедили Китай в возможности его безопасного и регулярного использования. К тому же российская сторона в АЗРФ специально провела одну из рабочих встреч в рамках двусторонней комиссии по подготовке встреч глав правительств РФ и КНР, чтобы китайские коллеги могли убедиться в безопасности и надежности транспортного пути [20].

2) В последние два года удачно реализуется ряд инфраструктурных проектов между Россией и Китаем: так, в июне 2016 г. Россия начала строительство своего отрезка моста Нижнеленинское — Тунцзян, который будет сдан в 2018 г. В декабре 2016-го стартовало строительство долгожданного моста через реку Амур, который планируют сдать в 2019 г. Одновременно стабильно продвигается сотрудничество по вопросам трансграничных международных транспортных коридоров

⁷ Эти проекты были закончены в начале 2016 г.

«Приморье-1», «Приморье-2» и высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Казань. Эти проекты не только дают большой опыт для сотрудничества по вопросам СМП, но и убеждают Китай в том, что инфраструктурные проекты обеих стран не остаются на бумаге, а реализуются, увеличивая его уверенность в инвестициях в инфраструктуру СМП. Активность Китая также стимулирует тот факт, что освоение СМП является продолжением вышеуказанных проектов: они вместе с СМП служат неотъемлемой частью сети взаимосвязанности Евразии и продвигают развитие инициативы «Один пояс, один путь». Об этом упомянул президент Путин в июне 2017 г. на Международном форуме «Один пояс, один путь»: «Если смотреть шире, инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы “Один пояс, один путь”, вместе с Северным морским путем способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию евразийского континента, а это ключ к освоению территории, оживлению экономической и инвестиционной активности».

3) В последние два года Китай начал больше и глубже вовлекаться в дела, прямо связанные с СМП. В сентябре 2015 г. Россия и Китай подписали соглашение о совместной реализации проекта «Белко-мур» к порту СМП [18]. В декабре 2015 г. Фонд «Шелкового пути» купил 9,9% акций проекта СПГ «Ямал». С 2016 г. Китай несколько раз через СМП отправлял модули и материалы для проекта СПГ «Ямал» в порт Сабетта. В сентябре 2016-го российская и китайская компании подписали соглашение о строительстве глубоководного порта в Архангельске [15]. В марте 2017 г. на международном форуме «Арктика — территория диалога» подписано соглашение об инвестициях китайской корпорацией 300 млн долларов США в строительство угольного терминала в мурманском порту Лавна [10]. На данном форуме стороны также договорились о расширении сотрудничества по освоению СМП. С конца этого года Китай будет получать ежегодно не меньше 3 млн т СПГ, которые будут перевозиться через СМП.

* * *

Таким образом, китайская политика в Арктике проводится в рамках инициативы «Один пояс, один путь», соблюдая цели, принципы, сферы и направления сотрудничества, указанные в «Перспективах и действиях» и «Концепции». Строительство экономического коридора через Северный Ледовитый океан в Европу основано на освоении и использовании СМП. Он сможет сыграть важную роль в развитии китайской торговли и в энергетической безопасности Китая. Но включение его в «Морской Шелковый путь XXI века» связано не только с его значением, но и с повышением активности России и ее волей к сотрудничеству с Китаем в Арктике, с действиями России в последние два года и растущим экономическим присутствием Китая. Включение СМП в важный государственный документ Китая означает повышение его роли в китайской экономической политике и рост инвестицион-

ного потока в будущем, что полезно как для России, так и для развития российско-китайских отношений.

Литература

1. **Ананьева М. Н., Грачев П. А.** Возможно ли сотрудничество России и Китая в Арктике? 20.03.2014. — <http://rusrand.ru/analytics/vozmozhno-li-sotrudnichestvo-rossii-i-kitaja-v-arktike> (дата обращения: 01.09.2017).
2. Ван И: Россия — важный стратегический партнер Китая по инициативе создания «Пояса и Пути». 27.05.2017. — <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0527/c31519-9221196.html> (дата обращения: 01.09.2017).
3. Вогоу фабу «Идай Илу» цзяньшэ хайшан хэцую шэсян» (Чуаньвэнь) [Наша страна опубликовала «Концепцию морского сотрудничества в строительстве «Пояса и пути»» (Полный текст)]. 20.06.2017. — http://www.china.com.cn/news/2017-06/20/content_41063034.htm (дата обращения: 01.09.2017).
4. В ходе «правительственного часа» с участием Д. Рогозина состоялась дискуссия о мерах по обеспечению национальной безопасности РФ в Арктической зоне. 26.02.2016. — <http://council.gov.ru/events/news/64863/> (дата обращения: 01.09.2017).
5. Грузопоток по СМП может вырасти до 65 миллионов тонн в год — Патрушев. 01.09.2016. — http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=57959&spphrase_id=248076 (дата обращения: 01.08.2017).
6. **Дон А., Чэн Ч., Яо Ш.** Чжун э гонцзянь ганкоу тишэн бэйци «Хуанцзин шуйдао» чэн сэ [Китай и Россия совместно строят порт для улучшения «Золотого морского пути»] // Чжужэньшуй [Чжужэньшуй водный транспорт]. 2014. № 20.
7. **Загорский А. В.** Россия и Китай в Арктике : Разногласия реальные или мнимые? // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Т. 60. № 2.
8. **Жуков М. А.** Кто хозяин в Арктике? // Парламентская газета. 2013. 26.03. — <https://www.pnp.ru/comment/detail/15665> (дата обращения: 05.09.2016).
9. Китай готов развивать Северный морской путь — председатель КНР. 07.07. 2017. — <http://proarctic.ru/07/07/2017/news/27198> (дата обращения: 01.09.2017).
10. Китайская корпорация China Poly Group Corp. инвестирует в строительство угольного терминала в Мурманске. 31.03.2017. — <http://russian.cri.cn/3051/2017/03/31/1s600709.htm> (дата обращения: 01.09.2017).
11. Ледокольный танкер-газовоз «Кристоф де Маржери» совершил первую швартовку в порту Сабетта. 30.03.2017. — <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=62071> (дата обращения: 01.09.2017).
12. **Ли Ц., Чжан Ч.** Чжун э хэцзо кайто 21 шицзи донбэй фансян хайшан сичоуцзилу дэ чжаньлюэ гоусян [Стратегическая концепция о сотрудничестве между Китаем и Россией по развитию Северо-Восточного Морского Шелкового пути 21 века] // Донбэйя лунтань [Форум Северно-Восточной Азии]. 2015. № 3.
13. Международный форум «Один пояс, один путь». 14.05.2017. — <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491/audios> (дата обращения: 01.09.2017).
14. Минвостокразвития рассказало, как будет развиваться Северный морской путь. 30.06.2017. — <https://ria.ru/economy/20170630/1497568556.html> (дата обращения: 01.09.2017).
15. Проект строительства глубоководного порта в Архангельске нашел инвестора. 18.10.2015. — <https://regnum.ru/news/2194185.html> (дата обращения: 01.09.2017).
16. Путин предложил АБИИ рассмотреть участие в ряде российских проектов. 18.05.2016. — <https://ria.ru/economy/20160518/1435868381.html> (дата обращения: 01.09.2017).
17. Российский атомный ледокол «Сибирь» спустят на воду в конце сентября. 14.07.2017. — <https://ria.ru/atomtec/20170714/1498477023.html> (дата обращения: 01.09.2017).

18. Россия и Китай подписали соглашение о совместной реализации проекта «Белкомур». 03.09.2015. — <http://portnews.ru/news/205897/> (дата обращения: 01.09.2017).

19. **Сай В., Лин Ц.** Бэйцзи донбэй хандао ханхай шицзянь цзи чантайхуа хансин чжанван [Навигационная практика на северно-восточном проходе и перспектива регулярной навигации] // Чжун-гуо шуйюнь [Китайский водный транспорт]. 2016. № 2.

20. Севморпуть — ставка на Китай. 02.03.2016. — <https://regnum.ru/news/2090401.html> (дата обращения: 01.09.2017).

21. **Чжан С., Ту Ц., Гуо П., Сунь К., Лин С.** Бэйцзи хансянь дэ хайюнь цзинци цянли пингу цизи дуй вогуо цзинци фачжань дэ чжаньлюе ий [Оценка экономического потенциала морского транспорта по арктическим маршрутам и его стратегические значения для экономического развития Китая] // Чжунгуо жуанькэсюе цзэнкань (ся) [Дополнительный журнал китайской мягкой науки (второй)]. 2009.

22. Эчжон чжэн яньцзю тоуцзыэ да 30 и мэйюнь дэ юньдон синьсянму [Россия и Китай изучают новый проект на Дальнем Востоке с инвестицией в 3 млрд]. 06.04.2017. — <http://sputniknews.cn/economics/201704061022269147/> (дата обращения: 01.09.2017).

