



DOI: 10.22363/2313-1438-2019-21-2-333-345

Научная статья

ПРОЕКТ «ЛЕДОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ» КАК РЕАЛИЗАЦИЯ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ И КИТАЯ В АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ

К.М. Михайличенко

Российский университет дружбы народов
Ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

Аннотация. В статье рассматривается место и значение Арктического региона и Северного Морского пути на геополитической карте мира. Определяются интересы Российской Федерации и Китайской Народной Республики в Арктике, дает характеристику проекту «Ледового Шелкового пути» в рамках инициативы «Один пояс и один путь», анализирует существующее российско-китайское взаимодействие и выявляет наиболее перспективные направления сотрудничества. Автор приходит к выводу о глобальном потенциале арктического сотрудничества двух стран.

Ключевые слова: «Ледовый Шелковый путь», «Один пояс и один путь», Северный Морской путь (СМП), Арктика, Китай, Россия.

В 2013 году Си Цзиньпин выдвинул идею о создании «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского пути XXI века», результатом объединения которых стало провозглашение новой амбициозной инициативы «Один пояс и один путь» [7]. Проект, который должен соединить Европу, Азию и Африку, включает в себя такие важные направления сотрудничества, как взаимосвязь инфраструктуры, политическая координация, бесперебойная торговля, укрепление близости между народами и свободное передвижение капитала [13]. К китайской стратегии сразу же проявили интерес множество стран, и на данный момент число откликнувшихся на строительство Нового Шелкового пути государств составляет более 100.

В течение первых двух лет с момента выдвижения китайской инициативы большинство экспертов придерживалось точки зрения, что Российская Федерация не впишется в «Один пояс и один путь», так как Китайская Народная Республика заинтересована в диверсификации транспортных маршрутов и источников энергии, сбыте своих товаров в страны Центральной Азии, а также развитии отсталых регионов. Сотрудничество с Россией в основном рассматривали через использование Транссибирской магистрали и Северного морского пути, однако даже несмотря на значительную экономию времени транспортировки грузов, из-за того,

© Михайличенко К.М., 2019.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

что данным маршрутам не хватает развитой инфраструктуры, а второй еще и сложен в использовании из-за суровых климатических условий, их считали неперспективными.

В мае 2015 года Россия и Китай подписали Совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) [6], тем самым показав, что РФ будет вовлечена в «Один пояс и один путь» и является действительно важным партнером и опорой в данном проекте. После чего стала все больше появляться идея о развитии Северного морского пути (СМП) в рамках стратегии Нового Шелкового пути и ее сопряжения с ЕАЭС.

Начиная с 2017 года вопрос об освоении и использовании СМП вступает в активную фазу. В марте во время форума «Арктика — территория диалога» и в апреле на конференции дискуссионного клуба «Валдай» российская сторона предложила Поднебесной инвестировать в проекты Северного Морского пути [16. С. 111]. В мае 2017 года В.В. Путин, указывая в своей речи на 1-м форуме «Один пояс и один путь» на перспективность СМП, призвал к совместному его освоению, развитию и процветанию [6]. 26 мая министр иностранных дел КНР Ван И заявил, что Китай поддерживает российское предложение о разработке и создании «Ледяного Шелкового пути» [9].

20 июня 2017 года в Китайской Народной Республике была опубликована Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь» [10], в которой сформулированы основные принципы и предложены действия по строительству и развитию «Морского Шелкового пути XXI века». В данном документе говорится, что китайская сторона будет активизировать действия по образованию «голубого экономического коридора» через Северный Ледовитый океан, а также участвовать в освоении, использовании и развитии Арктики [3], что является одним из первых официальных подтверждений заинтересованности КНР в Северном Морском пути.

В июле 2017 года российская и китайская стороны отметили, что двустороннее сотрудничество динамично развивается практически во всех сферах, и Председатель КНР Си Цзиньпин сказал, что Китай готов разворачивать совместно с Россией строительство «Ледяного Шелкового пути» [5], который будет проходить через Северный Ледовитый океан.

Северный Морской путь, или Северо-восточный проход, — это самый короткий маршрут по морю между Европой и Азией, проходящий через пять морей Северного Ледовитого океана и частично одно море Тихого океана, а также главная транспортная магистраль РФ в Арктике. СМП в отличие от альтернативных морских путей через Суэцкий и Панамский каналы отличается суровыми климатическими условиями, что сокращает навигацию по маршруту до нескольких месяцев в году, а также требует наличие специальной инфраструктуры и высококлассных специалистов для работы в Арктическом регионе.

В настоящее время для Российской Федерации Северный Морской путь, являясь национальной морской транспортной магистралью, имеет огромное значе-

ние. Правительство РФ давно обратило внимание на Арктику, в связи с чем была разработана «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года», которую утвердил В.В. Путин в феврале 2013 года [2. С. 15]. В данном документе были отмечены такие приоритетные направления, как социально-экономическое развитие региона, научный и технологический прогресс, обеспечение экологической и военной безопасности, международное сотрудничество, защита государственной границы и разработка современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры [14]. Президент РФ также поставил задачу возродить СМП, превратив его в конкурентоспособный морской путь мирового масштаба.

Стабильное развитие Северного Морского пути создаст условия для усиления национальной безопасности и укрепления позиций присутствия России в Арктическом регионе, а также будет способствовать свободе экономической деятельности, перемещению услуг и товаров. СМП для северных регионов России, для которых характерна низкая плотность населения, отдаленность от основных центров промышленности, зависимость от поставок продовольствия, топлива и других необходимых товаров из разных городов РФ, является одним из ключевых факторов устойчивого социально-экономического развития и процветания. Следует также отметить, что санкции против России, последовавшие за украинским кризисом, подтолкнули российскую сторону сделать поворот на Восток, тем самым обозначив приоритетом быстрое развитие СМП как связующего звена между Западом и Востоком.

Арктика обладает богатой ресурсной базой, которая способна удовлетворить потребности России в углеводородах, водных и биологических ресурсах, а также других разновидностях стратегического сырья, которое благодаря активному освоению и использованию Северного Морского пути может успешно транспортироваться и идти на экспорт.

Однако Арктический регион важен не только для Российской Федерации. В настоящее время все сильнее растет его геополитическая роль на мировой арене. Арктика, помимо наличия огромного ресурсного потенциала, занимает большую территорию (охватывает полностью Северный Ледовитый океан, а также части Тихого и Атлантического, окраины Евразии и Северной Америки), не имеющую четкого юридического статуса [1. С. 60], что приводит в этом регионе к столкновению национальных интересов и порождению разного рода соперничества. Особое внимание в этой ситуации привлекает группа стран, относящихся к типу неарктических государств, мнение которых сводится к тому, что Арктический регион должен быть глобализован, а взаимодействие с арктическими государствами должно носить прагматичный характер [1. С. 61]. К числу таких государств относят и Китай.

26 января 2018 года Китайской Народной Республикой была опубликована Белая книга об арктической политике страны [20]. Это документ официально показал, насколько интересен и важен регион для Китая, а также продемонстрировал цели, задачи и обозначил принципиальные позиции китайской стороны в арктическом вопросе.

Одним из самых амбициозных и претенциозных положений в Белой книге является то, что в географическом отношении Китай — это «近北极国家» [1], что в переводе с китайского означает «Страна, близкая к Арктике», или иначе «около-арктическое государство», объясняя это тем, что КНР является одной из стран, расположенных ближе к Полярному кругу.

Второй интересный момент заключается в аргументации довольно длительной и активной вовлеченности КНР в арктическую проблематику. Начало было положено в 1925 году, когда Китай присоединился к Шпицбергенскому договору, то есть уже 93 года Поднебесная участвует в решении вопросов Арктики. В 1996 году КНР получила членство в Международном арктическом научном комитете, с 1999 года начала организовывать научные экспедиции (к концу 2017 года их было уже восемь), в 2004 году на Шпицбергене основана первая заполярная научная станция КНР, а в 2013 году Китай стал аккредитованным наблюдателем при Арктическом Совете [1].

Третий фактор, обосновывающий возрастающие интересы Пекина в регионе, — это климатические изменения. Поднебесная постоянно делает акцент на глобальное потепление, в связи с которым происходит таяние льдов, что, в свою очередь, окажет непосредственное влияние (в большей степени негативное) на климат и экологию Китая (например, произойдет повышение уровня Мирового океана, что произведет отрицательное воздействие на береговую линию).

Однако если посмотреть с другой стороны, то благодаря таянию льдов откроется круглогодичный беспрепятственный доступ к СМП, а это дает возможность коммерческого использования морской магистрали, что весьма выгодно для китайской стороны, так как 90% ее перевозок осуществляется морем.

Исходя из Белой книги, Китайская Народная Республика преследует четыре политические цели в Арктическом регионе. Первая — это понимание. КНР хочет «понять» Арктику, улучшить ее потенциал и возможности научных исследований в таких областях, как геология, биология, география, гидрология, геофизика, метеорология, химия морской среды и др. Вторая цель — защита. Поднебесная будет активно реагировать на изменения климата, содействовать экологической и климатической устойчивости, защищать уникальную природную среду, уважать исторические традиции коренных народов. Третья — развитие. Китай планирует укрепить технологические инновации, развить судоходные маршруты в Арктике, внести весомый вклад в социальное и экономическое развитие Арктического региона, а также улучшить условия жизни местного населения и двигаться к общему развитию. Четвертой целью является участие в управлении Арктикой для того, чтобы обеспечить общие интересы всех государств международного сообщества в регионе.

С помощью всех вышеуказанных усилий, чтобы понять, защитить, развить, участвовать в управлении Арктикой, Китай, основываясь на принципах «уважения, взаимовыгодного результата, сотрудничества и устойчивости», будет работать со всеми другими странами над созданием сообщества с общим будущим человечества в Арктическом регионе.

Новый документ китайского правительства носит всеобъемлющий характер, акцентируя свое внимание на уважении прав арктических государств и соблюдении норм международного права, охватывает множество сфер, относящихся к вопросам Арктики, и что самое важное, определяет всестороннее и по максимуму полное позиционирование Китая в регионе, например, участие КНР в разведке и разработке нефтяных, газовых, минеральных месторождений, в сохранении и использовании рыбных и других ресурсов, в расширении туристического потенциала, развитии арктических морских путей и т.д.

Основной позицией Китайской Народной Республики является то, что развитие Арктики представляет интерес и имеет большое значение не только для арктических (Россия, США, Канада, Норвегия, Дания) и приарктических (Финляндия, Швеция, Исландия) государств, но также играет важную роль для всего мирового сообщества, где Арктический регион определяется китайской стороной как общечеловеческое достояние, от которого зависит будущее всего населения планеты. Именно такой статус Арктики позволяет объяснить повышенное внимание, связанное с освоением и развитием арктического пространства и его ресурсов. Поднебесная видит перед собой цель создать более совершенный режим управления арктическими территориями, внести коррективы в международный порядок поведения в регионе, обеспечивая права заинтересованных игроков.

Такая концепция интернационализации находит весьма негативный отклик среди арктических и приарктических стран в силу того, что противоречит их национальным интересам и подразумевает подрыв их суверенитета в регионе.

Вместе с тем китайская сторона параллельно продвижению идеи глобализирования среди неарктических государств активно расширяет сотрудничество с небольшими арктическими странами, такими, как Норвегия (по вопросу научных экспедиций) и Дания (по теме инвестиций), а также с приарктическими государствами, например с Исландией (по предмету торговых путей), что способствует укреплению позиций КНР в Арктике.

Однако наивысший интерес Пекина привлекают страны с наиболее протяженной береговой линией в Арктическом регионе. К такого рода государствам можно отнести Канаду (Северо-Западный проход) и Россию (Северо-Восточный проход или Северный Морской путь). В силу того что в канадской Арктике сложные природные условия для судоходства (много островов на морском пути, тяжелая ледовая обстановка и пр.), к тому же в отличие от СМП на СЗП не является важной задачей добыча полезных ископаемых, которая может увеличить объемы судоходства, а также размер ледокольного флота Канады меньше российского в шестнадцать раз [17. С. 233], поэтому Северо-Западный путь в настоящее и ближайшее время не будет конкурентом Северному Морскому пути.

Китайская Народная Республика — это яркий и активный игрок на мировой арене, который плодотворно работает в разработке и развитии управленческой системы и международных норм в Арктическом регионе. Освоение и развитие Северного Морского пути является весьма сложной и высокзатратной задачей, которая нуждается в эффективном международном сотрудничестве. «Один пояс и один путь» — это инициатива, в рамках которой Китай вместе с заинтересован-

ными государствами смогут построить и далее продуктивно развивать «Ледовый Шелковый путь», а также содействовать стабильному социально-экономическому развитию региона.

«Ледовый Шелковый путь» — это не просто использование Северного Морского пути в качестве транспортно-логистической магистрали (преимущественно для перевозки каких-либо грузов), которая обычно характеризуется как самый короткий морской путь между Европой и Азией, самый безопасный и не имеющий ограничений по размеру судна в отличие от маршрута через Суэцкий канал. Северная ветвь китайской инициативы «Один пояс и один путь» включает в себя целое множество взаимодействий и подразумевает сотрудничество в различных областях.

Китайская Народная Республика является крупнейшим потребителем энергоносителей, поэтому вопрос наличия и дефицита сырья всегда актуален. В силу того что вдоль Северного Морского пути находятся весьма перспективные залежи энергетических ресурсов, в данной сфере уже происходит активное взаимодействие между Россией и Китаем в рамках стратегии «Ледовый Шелковый путь».

На данный момент в китайско-российском сотрудничестве в области энергетики стоит выделить проект «Ямал СПГ» (первый арктический энергетический проект в рамках «Один пояс и один путь»), который находится на полуострове Ямал, направлен на добычу, сжижение и поставки природного газа и представляет собой совместное предприятие ОАО «НОВАТЭК» (50,1%), французской нефтегазовой компании TOTAL (20%), Китайской Национальной Нефтегазовой Корпорации CNPC (20%), а также Фонда Шелкового пути (9,9%) [8].

Китай финансово поддерживает «Ямал СПГ», его вложения составляют 63% общего объема инвестиций [4. С. 54], что сыграло важную роль в дальнейшем существовании проекта после американских и европейских санкций в отношении России в результате украинского конфликта.

Помимо весомой инвестиционной составляющей китайская сторона оказывает поддержку в виде поставки буровых машин, строительства шести транспортных судов, ответственности за операционную деятельность 14 из 15 танкеров-газовозов [4. С. 54], а также осуществляет другие виды технической помощи для проекта. Таким образом, компании КНР получают знания и опыт по работе в суровых климатических условиях, что способствует попаданию Китая в группу производителей оборудования для добычи энергоресурсов в Арктике.

Благодаря участию в «Ямал СПГ» Китай значительно повышает свой статус на мировых энергетических рынках, инициатива «Один пояс и один путь» поднимается на новый уровень, имея ответвление в качестве «Ледового Шелкового пути», а китайские компании входят в другие проекты в области энергетики в регионе, что способствует расширению присутствия Китая в Арктике. В качестве такого примера можно выделить проект стоимостью 43 млрд долларов «Аляска-СПГ» [18], соглашение о совместном развитии которого было подписано между китайской и американской сторонами во время официального визита Д. Трампа в Китай в ноябре 2017 года.

В силу того что в настоящее время у Китайской Народной Республики в энергетической сфере приоритетным направлением является переход страны от по-

ребления угля к потреблению природного газа, поиск стабильных поставок последнего составляет одну из важнейших задач внешней политики Поднебесной. «Ямал СПГ» отвечает поставленной китайской стороной цели снижения доли угля в общем потреблении энергии ниже 58% к 2020 году [19], так как данный проект позволит диверсифицировать источники энергии Китая, способствуя его уходу от использования угля.

Следует отметить, что помимо такого плюса для Китая, как разнообразие импортеров энергоресурсов, интерес КНР к сжиженному природному газу возрастает потому, что китайская сторона сможет избежать строительства трубопроводов.

Таким образом, активное участие в проекте «Ямал СПГ» для Китайской Народной Республики является сближением геополитических и экономических интересов в различных аспектах.

Для Российской Федерации реализация проекта на Ямале также занимает важное место. Во-первых, увеличение экспорта СПГ будет иметь решающее значение для российской энергетической политики, так как растет конкуренция между Австралией, Катаром и США за лидерство в этой сфере. Во-вторых, с помощью успешного осуществления проекта у России появится возможность показать мировому сообществу, что она может, несмотря на санкции, найти и использовать другие, отличные от западных, финансовые и технологические ресурсы.

«Ледовый Шелковый путь» — это, в первую очередь, морская магистраль, поэтому помимо сотрудничества в энергетике в качестве основной области взаимодействия между двумя странами выступает транспортно-логистическая система.

Основной задачей для Китая в Арктическом регионе, которая в целом совпадает и с российскими интересами освоения Северного Морского пути, является развитие морских маршрутов в рамках стратегии Нового Шелкового пути. В связи с этим КНР предлагает другим государствам мирового сообщества активно взаимодействовать в их создании и последующей эксплуатации.

Китайская сторона акцентирует свое внимание на весьма слабом развитии российской инфраструктуры вдоль Северного Морского пути, что отрицательно сказывается на пропускной способности портов Российской Федерации. Кроме того, Пекин видит проблему дефицита денежных средств по причине направленных против России санкций Запада. Все это является серьезным препятствием в продуктивном использовании СМП, а также в успешном самостоятельном освоении данного маршрута Россией.

По мнению КНР, такое положение дел стимулирует российскую сторону к поиску иностранных инвесторов, среди которых потенциальные китайские партнеры открывают для себя новые горизонты и все больше увеличивают шансы на сотрудничество с Россией.

Китайская Народная Республика уже начала и также намерена продолжать вкладывать в развитие транспортно-логистической системы в Арктическом регионе, особенно в проекты, связанные с модернизацией портов. В качестве опорных точек Поднебесная выделяет такие морские порты, как Саббета, Тикси, Уэлен, Мурманск и Архангельск [4. С. 55] из которых первый особенно продвигается

из-за совместного газодобывающего проекта, а два последних, благодаря строительству необходимой инфраструктуры, могут стать основными транспортными узлами в Европе.

Китай интересуется не только вопрос инвестпроектов на Северном Морском пути в рамках «Ледового Шелкового пути», но и тот фактор, что в силу недостаточных знаний для эффективной деятельности на СМП (например, в навигации морских судов) китайской стороне важно сотрудничество с Россией, чтобы получить необходимый опыт работы в арктических условиях.

На данный момент так как активно развивается взаимодействие между двумя странами в области энергетики (например, газодобывающий проект на Ямале), эксплуатация Северного Морского пути преимущественно упирается в перевозку углеводородов. Из-за того что в этой сфере не планируется снижение мощностей производства энергоносителей то, таким образом, их транспортировка в ближайшее время будет одним из успешно реализуемых и перспективных направлений в этой транспортно-логистической системе, от совместного освоения которой будет также зависеть перевозка СПГ из Арктики в другие государства Юго-Восточной Азии.

Что же касается коммерческого использования Северного Морского пути, то сейчас здесь пока нельзя говорить о каком-либо динамичном развитии, хотя такое применение СМП не исключает вероятность сильного влияния на торговлю и судоходство в мировом масштабе, что в конце концов может привести к положительным переменам социального и экономического характера для населения Арктического региона. Препятствием служит увеличение издержек из-за отсутствия модернизации портов, которые имеют важное значение для торговли и коммерческого судоходства, нехватки необходимой инфраструктуры, а также дополнительных расходов на ледокольную проводку и плюс ко всему недостатка количества обратных грузов.

Конечно, Китай видит свое участие в коммерческом освоении арктических маршрутов. Китайская Народная Республика имеет большой опыт и технологии эффективного функционирования портов и оборудования для контейнерных перевозок, что весьма важно для активной коммерческой эксплуатации Северного Морского пути. Проект «Ледового Шелкового пути» сможет способствовать развитию этого направления, привнеся в него инвестиции китайских компаний. Однако в будущем интересы Поднебесной в коммерческом использовании СМП четко не определены и во многом будут обуславливаться российской стратегией по развитию Арктики.

Среди областей сотрудничества, которая обладает достаточно мощным потенциалом для продуктивного взаимодействия между Россией и Китайской Народной Республикой в рамках «Ледового Шелкового пути», следует выделить арктический туризм. В настоящее время в КНР растет популярность не только внутреннего, но и внешнего туризма, особенно с каждым годом усиливается интерес китайских туристов к России. Однако помимо традиционных маршрутов для путешествий все большее внимание вызывают нестандартные направления (например, экскурсии на ледоколе к Северному полюсу), в связи с чем возможно России совместно

с Китаем активно развивать ледокольные маршруты, начинающиеся в портах Поднебесной и далее следующих по Северному Морскому пути до Мурманска. Таким образом, в случае модернизации портов по СМП и строительства необходимой инфраструктуры будет способствовать коммерческому развитию морской магистрали и находящихся вдоль нее территорий [15. С. 254—255].

«Ледовый Шелковый путь» — это широкомасштабный проект в рамках китайской инициативы «Один пояс и один путь», созданный согласно современным реалиям на международной арене, где актуальность вопроса Арктического региона постоянно возрастает. Арктика, обладающая огромными возможностями, с каждым годом вызывает все больший интерес не только у арктических и приарктических стран, но и у государств мирового сообщества, не относящихся ни к первому, ни ко второму видам, как, например, КНР.

Китай является внерегиональным игроком, однако, несмотря на это, акцентирует внимание на том, что богатства Арктики — это достояние всего мирового сообщества, и он в соответствии с рядом международных договоров, а также придерживаясь рамок международного права, включая Устав ООН, Конвенцию ООН по морскому праву и др. [12], пользуется правами относительно научных исследований, рыболовства, прокладки трубопроводов и подводных кабелей, судоходства, разведки и использования других ресурсов в открытом море и некоторых особых районах Северного Ледовитого океана [1]. Здесь также сильной опорой для КНР служит тот факт, что на данный момент осталось еще множество территориальных споров между арктическими государствами и нет полноценного единого документа, который касается всех вопросов по региону.

КНР позиционирует себя весьма активным участником в делах Арктики, который прикладывает максимум усилий (не только финансовых) в исследование, строительство, использование и всестороннее развитие региона.

Существует два основных интереса, обусловленные в настоящее время глобальных вызовов и угроз внешнеполитическим курсом страны, исходя из которых китайская сторона создает и продвигает «Ледовый Шелковый путь» в рамках инициативы Нового Шелкового пути. К ним относятся безопасность и экономические интересы. Реализуя их, КНР может расширить свои геополитические возможности в экономической сфере.

Как известно, Северный Морской путь — это экономия времени перевозки грузов из Поднебесной в европейские страны, а также большой стимул для подъема северных китайских портов. Развитие проекта сможет способствовать улучшению энергетической проблемы, от решения которой, в свою очередь, зависит регулирование экологического вопроса. Также возрастет вероятность развития и получения прибыли для китайских компаний в области судостроения, морской инженерии, энергетики, логистики, финансов, транспорта и др. [4. С. 54].

Помимо диверсификации маршрутов, краткого расстояния до западных государств и перспективных залежей полезных ископаемых залогом успешного использования Китаем СМП, а также реализации проекта «Ледового Шелкового пути» является политическая стабильность Российской Федерации.

В свою очередь совместный проект с Китаем для России имеет не меньшее значение. В.В. Путин в 2017 году на международном форуме «Один пояс и один путь» заявил, что российско-китайские проекты в рамках сопряжения ЕАЭС и Нового шелкового пути имеют возможность создать новую транспортную конфигурацию евразийского континента, что будет способствовать оживлению экономической активности [16. С. 118]. Инвестиции Китая, его опыт, технологии и знания помогут российской стороне в социально-экономическом развитии северных регионов (которое на данный момент является одним из приоритетных направлений во внутренней политике РФ), результатом чего станет модернизация портов, создание необходимой инфраструктуры (в том числе строительство железных дорог), расширение маршрутов для судоходства, увеличение количества рабочих мест, повышение производственных мощностей региона, формирование инвестиционной привлекательности в целом.

Однако у России вызывает некое беспокойство, что инвестиции, научные исследования для китайской стороны — это некий способ войти в Арктический регион, продвигать в нем свои интересы и в итоге играть главную роль в развитии Арктики, а также осуществлять контроль над морскими маршрутами.

В отличие от других арктических и приарктических государств, которые с большой настороженностью относятся к китайским инициативам в Арктике, Россия в последнее время осуществляет масштабное военное строительство в регионе, что помогает контролировать Северный Морской путь и дает возможность РФ, которой важно обеспечивать безопасность, более спокойно принимать вхождение других участников в Арктический регион [17. С. 117].

Вместе с тем следует отметить, что китайский подход к Арктике, где речь идет о том, что этот регион является достоянием человечества и ее природные богатства принадлежат всему мировому сообществу, совершенно не отвечает национальным интересам России, для которой важен контроль над СМП.

В целом современные реалии геополитики сводятся к тому, что в двадцать первом веке происходит смещение геополитической оси мира с Запад—Восток на Север—Юг, то есть изменяется направление взаимодействия между странами на международной арене и идет процесс движения политических и экономических интересов, а также торговых путей в сторону Северного полушария, в силу чего Арктика получает совершенно новую роль [11. С. 59], а статус Северного Морского пути повышается как для России, так для Китая. Россия, являющаяся арктическим государством, все сильнее заинтересована в освоении СМП и развитии всего региона, однако она не имеет необходимых ресурсов, чтобы решить эту задачу самостоятельно. Китай, исходя из своих потребностей в логистических маршрутах и энергетических ресурсах, а также обладая мощными экономическими возможностями, может стать ключом освоения, развития и использования арктического региона. Китайский проект «Ледового Шелкового пути» в рамках инициативы «Один пояс и один путь», учитывая российские и китайские интересы, может дать большой толчок в развитии Арктики и получении выгод Россией и Китаем.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- [1] Белая книга об арктической политике. Режим доступа: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/zcfg/45994.htm>. Дата обращения: 05.01.2019 (на кит.).
- [2] Жильцов С.С., Зонн И.С. Политика России в Арктике: современный этап // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. 2015. № 2. С. 7—22.
- [3] Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь». Режим доступа: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200155054.pdf>. Дата обращения: 05.01.2019 (на кит.).
- [4] Ледовый Шелковый путь // Журнал Китай. 06.2018. № 6 (152). С. 53—55.
- [5] Официальный сайт «Нефтегазовая вертикаль». Режим доступа: http://www.ngv.ru/analytics/kitay_gotov_razvivat_severnoyu_morskoju_put_predsedatel_knr/. Дата обращения: 05.01.2019.
- [6] Официальный сайт Президента России. Режим доступа: <http://kremlin.ru/>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [7] Официальный сайт ТАСС. Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/2168441>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [8] Официальный сайт Ямал СПГ. Режим доступа: <http://yamallng.ru/project/about/>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [9] Официальный сайт Renmin Ribao. Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0620/c31521-9230968.html>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [10] Официальный сайт Синьхуа новости. Режим доступа: http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm. Дата обращения: 05.01.2019.
- [11] Погодин С.Н., Ван Ц. Геополитические и геоэкономические интересы Китая в Арктике // Геополитика и безопасность. 2017. № 2. С. 59—64.
- [12] Портал «Один пояс, один путь». Режим доступа: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/china/46144.htm>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [13] Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Режим доступа: <https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>. Дата обращения: 05.01.2019 (на кит.).
- [14] Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 г. Режим доступа: <http://government.ru/info/18360/>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [15] Сюй Г. К вопросу о подключении проекта развития Северного Морского пути к китайскому стратегическому плану «Один пояс, один путь» (взаимодополняемость, препятствия и возможные направления) // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. Т. 22. № 22. С. 243—256.
- [16] Шучунь В., Еремин В., Янь Ч. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному Морскому пути // Свободная мысль. 2017. № 6. С. 109—120.
- [17] Юй Т., Сазонов С.Л. Россия и Китай вместе осваивают «Шелковый путь на льду» // Актуальные проблемы развития КНР в процессе ее регионализации и глобализации: материалы X Международной научно-практической конференции. Забайкальский государственный университет; науч. ред. Т.Н. Кучинская, В.С. Морозова. Чита: Изд-во Забайкальского государственного университета, 2018. 241 с.
- [18] China Firms, Alaska Reaffirm Plans to Advance Alaska NLG Project // NGI's Daily Gas Price Index. 03.10.2018. Режим доступа: <https://www.naturalgasintel.com/articles/115997-china-firms-alaska-reaffirm-plans-to-advance-alaska-lng-project>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [19] China Sets 15% Non-fossil Energy Consumption Target by 2020 // ICIS news. 20.01.2017. Режим доступа: <https://www.icis.com/explore/resources/news/2017/01/20/10071365/china-sets-15-non-fossil-energy-consumption-target-by-2020/>. Дата обращения: 05.01.2019.
- [20] China Publishes Arctic Policy, Eyeing Vision of «Polar Silk Road» // XINHUANET. 26.01.2018. Режим доступа: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926357.htm. Дата обращения: 05.01.2019.

THE PROJECT «ICE SILK ROAD» WITHIN THE FRAMEWORK OF THE INITIATIVE «ONE BELT AND ONE ROAD» AS THE REALIZATION OF THE INTERESTS OF RUSSIA AND CHINA IN THE ARCTIC REGION

K.M. Mikhaylichenko

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)
Miklukho-Maklaya str., 6, Moscow, Russia, 117198

Abstract. The article discusses the place and importance of the Arctic region and the Northern Sea Route on the geopolitical map of the world. The author defines the interests of the Russian Federation and the People's Republic of China in the Arctic, characterizes the project "Ice Silk Road" within the framework of the initiative "One Belt and One Road", analyzes the existing Russian-Chinese cooperation and identifies the most promising areas of cooperation. The author comes to the conclusion about the global potential of the Arctic cooperation between the two countries.

Key words: "Ice Silk Road", "One Belt and One Road", Northern Sea Route (NSR), Arctic, China, Russia

REFERENCES

- [1] *The White Book on Arctic Policy*. Available from: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/zcfg/45994.htm>. Accessed: 05.01.2019 (In Chin.).
- [2] Zhiltsov S.S., Zonn I.S. Russia's Policy in The Arctic Continent: Contemporary Challenges. *RUDN Journal of Political Science*. 2015; 2: 7—22 (In Russ.).
- [3] *The Concept of Maritime Cooperation under the "One Belt and One Road Initiative"*. Available from: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylgw/201706/201706200155054.pdf>. Accessed: 05.01.2019 (In Chin.).
- [4] Ice Silk Way. *Zhurnal Kitay*. 06.2018; 6 (152): 53—55 (In Russ.).
- [5] *The official website of «Oil and Gas Vertical»*. Available from: http://www.ngv.ru/analytics/kitay_gotov_razvivat_severnoy_morskoy_put_predsedatel_knr/. Accessed: 05.01.2019 (In Russ.).
- [6] *The official website of the President of Russia*. Available from: <http://kremlin.ru/>. Accessed: 05.01.2019 (In Russ.).
- [7] *The official website of TASS*. Available from: <https://tass.ru/ekonomika/2168441>. Accessed: 05.01.2019 (In Russ.).
- [8] *The official website of YAMAL LNG*. Available from: <http://yamallng.ru/project/about/>. Accessed: 05.01.2019 (In Russ.).
- [9] *The official website of Renmin Ribao*. Available from: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0620/c31521-9230968.html>. Accessed: 05.01.2019 (In Russ.).
- [10] *The official website of Xinhua News*. Available from: http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm. Accessed: 05.01.2019.
- [11] Pogodin S.N., Van Ts. China's Geopolitical and Geo-economic Interests in the Arctic. *Geopolitika i bezopasnost'*. 2017; 2: 59—64 (In Russ.).
- [12] *Portal "One Belt and One Road"*. Available from: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/news/china/46144.htm>. Accessed: 05.01.2019 (In Russ.).
- [13] *Bright Prospects and Practical Actions for the Joint Creation of the Silk Road Economic Belt and the Sea Silk Road of the XXI Century*. Available from: <https://www.fimprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml>. Accessed: 05.01.2019 (In Chin.).

- [14] “Development Strategy of the Arctic Zone of the Russian Federation and National Security for the Period up to 2020”. Available from: <http://government.ru/info/18360/>. Accessed: 05.01.2019 (In Russ.).
- [15] Syuy G. On the Question of Connecting the Northern Sea Route Development Project to the Chinese Strategic Plan “One Belt and One Road” (Complementarity, Obstacles and Possible Directions). *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost'*. 2017; Vol. 22; 22: 243—256 (In Russ.).
- [16] Shuchun' V., Yerebin V., Yan' Ch. New Chinese Concept and Russian-Chinese Cooperation on the Northern Sea Route. *Svobodnaya mysl'*. 2017; 6: 109—120 (In Russ.).
- [17] Yuy T., Sazonov S.L. Russia and China Together Develop the “Silk Road on Ice”. *Actual Problems of China's Development in the Process of Its Regionalization and Globalization. Materials of the X International Scientific-practical Conference. TRANS-Baikal State University; ed. by T.N. Kuchinskaya, V.S. Morozova*. Chita: Publishing House of TRANS-Baikal State University; 2018. 241 p.
- [18] China Firms, Alaska Reaffirm Plans to Advance Alaska NLG Project. *NGI's Daily Gas Price Index*. 03.10.2018. Available from: <https://www.naturalgasintel.com/articles/115997-china-firms-alaska-reaffirm-plans-to-advance-alaska-lng-project>. Accessed: 05.01.2019.
- [19] China Sets 15% Non-fossil Energy Consumption Target by 2020. *ICIS News*. 20.01.2017. Available from: <https://www.icis.com/explore/resources/news/2017/01/20/10071365/china-sets-15-non-fossil-energy-consumption-target-by-2020/>. Accessed: 05.01.2019.
- [20] China Publishes Arctic Policy, Eyeing Vision of «Polar Silk Road». *XINHUANET*. 26.01.2018. Available from: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926357.htm. Accessed: 05.01.2019.

Сведения об авторе:

Михайличенко Кристина Михайловна — аспирант кафедры сравнительной политологии Российского университета дружбы народов (ORCID ID: 0000-0003-1729-9558) (e-mail: mihailmik@mail.ru).

Information about the author:

Kristina M. Mikhaylichenko — Postgraduate Student of the Department of Comparative Politics, Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University) (Russian Federation) (ORCID ID: 0000-0003-1729-9558) (e-mail: mihailmik@mail.ru).

Статья поступила в редакцию 10.01.2019.

Received 10.01.2019.

Для цитирования:

Михайличенко К.М. Проект «Ледовый Шелковый путь» в рамках инициативы «Один пояс и один путь» как реализация интересов России и Китая в Арктическом регионе // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. 2019. Т. 21. № 2. С. 333—345. DOI: 10.22363/2313-1438-2019-21-2-333-345.

For citation:

Mikhaylichenko K.M. The Project «Ice Silk Road» within the Framework of the Initiative «One Belt and One Road» as the Realization of the Interests of Russia and China in the Arctic Region. *RUDN Journal of Political Science*. 2019; 21(2): 333—345. DOI: 10.22363/2313-1438-2019-21-2-333-345.