

DOI 10.5862/JHSS.239.11  
УДК 329

*Ван Цзюньтао*

## **РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В АРКТИКЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Статья посвящена вопросам сотрудничества России и Китая в Арктике, одним из приоритетных направлений которого является энергетический комплекс. Рассмотрены три группы предпосылок развития этого сотрудничества: геополитические факторы, предпосылки экономического и транспортного характера. Особое внимание уделено вопросу активного использования Северного морского пути. У России и Китая есть основания для интенсивного и эффективного развития двусторонних отношений в Арктике.

**РОССИЯ; КИТАЙ; АРКТИКА; ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ ФАКТОР; ДВУСТОРОННЕЕ СОТРУДНИЧЕСТВО; ТРАНСПОРТ; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ; ЭНЕРГОРЕСУРСЫ; АРКТИЧЕСКИЙ СОВЕТ.**

Россия и Китай являются ведущими мировыми державами, двусторонние отношения которых в последнее время получили новый импульс для развития, в том числе и в Арктическом регионе.

Распад такого крупного государства, как Советский Союз, очень сильно изменил геополитическую расстановку сил на мировой арене, но, несмотря на столь крупное событие, Россия и Китай не только продолжили работать в двустороннем режиме, но и вышли на новый этап торгово-экономических и политических отношений. На протяжении последних десятилетий динамика российско-китайских отношений была неоднозначной.

Стоит отметить, что на уровне двусторонних взаимодействий были сформулированы цели и приоритеты во внешнеэкономической политике обеих стран по укреплению добрососедских отношений и взаимодействию в энергетической сфере, авиационной и космической промышленности. Промышленная кооперация, экспорт рабочей силы, привлечение технологий, переработка сырья, транзитная торговля, создание совместных предприятий стали новыми формами сотрудничества.

Сотрудничество России и Китая в отраслях энергетического комплекса — один из самых главных и перспективных приоритетов взаимодействий двух государств. Накопленный

странами опыт и большие перспективы создали основу для дальнейшего движения в направлении развития сотрудничества в энергетической сфере. Арктика в этом плане имеет особо важное значение, так как именно экономический фактор играет важнейшую роль в китайских арктических интересах. Представляется возможным выделить несколько групп предпосылок развития партнерских отношений России и Китая в контексте совместного освоения арктических ресурсов.

Первая группа предпосылок развития российско-китайского сотрудничества — это геополитические факторы, объединяющие Россию и Китай в современных международных политических вопросах. Стоит отметить одинаковую позицию двух государств, которые выступают:

- за конструктивный диалог в вопросах арктического управления;
- создание сбалансированного и стабильного международного сотрудничества в Арктике;
- против дискриминации любого рода в торгово-экономических отношениях и навязывания условий, наносящих ущерб интересам других государств;
- против иностранного вмешательства в суверенные дела государства.

Россия является для Китая крупнейшим растущим рынком. Российский рынок — экстенсивная составляющая роста китайской



экономики. С помощью России Китай может зарезервировать рынки энергии, не контролируемые западными государствами. Однако торгово-экономическое сотрудничество еще до недавнего времени существенно отставало от динамики политических отношений между двумя странами. На фоне украинского кризиса и информационной войны Запада против России российско-китайское сотрудничество в экономической сфере (в частности, в нефтегазовой) приобрело новый мощный импульс. В ходе визита В. Путина в мае 2014 года в Шанхай был подписан большой пакет документов и соглашений между Китаем и Россией на ближайшие десятилетия. Китайская государственная нефтяная компания (СNPC) взяла на себя ключевую роль в реализации арктического газового проекта, обязуясь покупать ежегодно 3 млн тонн ямальского сжиженного природного газа (СПГ) [1]. Следует отметить, что данный проект стал результатом восьмилетних переговоров между двумя странами, так как Россия весьма настороженно относилась к активности Китая в Арктике. Однако теперь благодаря китайским инвестициям в «Ямал СПГ» китайские деловые круги приобретают прочные позиции в российской Арктике. Изменение позиции России в отношении китайских арктических интересов во многом было определено резким ухудшением отношений между Москвой и странами Евросоюза, а также санкционной политикой США в отношении РФ. Вместе с соглашениями по «Ямал СПГ» в ходе визита в Китай президента В. Путина было подписано в общей сложности около 50 двусторонних соглашений [Там же].

Ко второй группе предпосылок развития российско-китайских партнерских отношений относятся предпосылки экономического характера, которые связаны с тенденцией быстрого роста китайской экономики и наличием огромных запасов природных ресурсов в российской Арктике. Огромный внутренний рынок, реформы, взвешенная политика, открытая внешнеэкономическая политика и многие другие факторы стали толчком для мощного развития экономики Китая. Соответственно развитие экономики послужило важным толчком для существенного расширения импортной программы – высокий инвестиционный спрос и увеличение спроса на поставки нефти (до 50 млн тонн в 2000 г. и до 100 млн тонн к 2013 г.) [2].

Быстрый экономический рост и реконструкция народного хозяйства КНР потребуют колоссальных энергетических и минерально-сырьевых ресурсов. Таким образом, положение Китая как страны, импортирующей нефть и нефтепродукты, сохранится. Стоит отметить, что добыча энергоресурсов в Арктике относится к числу наиболее конкурентоспособных отраслей в РФ, поэтому заинтересованность Китая в экономических отношениях с Россией как важным поставщиком нефтепродуктов остается актуальной: «Прогнозируется, что в ближайшие десять лет Россия будет крупнейшим экспортером природного газа в Китай. Поэтому развитие конструктивного диалога между Китаем и Россией в энергетической сфере и постепенное вовлечение китайских компаний в разработку ресурсов Арктики позволят нам избежать энергетического кризиса и укрепить деловые контакты между Китаем и странами Северной Европы» [3].

Третья группа предпосылок развития сотрудничества между Россией и Китаем – это предпосылки транспортного характера. Экономика КНР требует новых, более экономичных путей экспорта китайских товаров и импорта необходимых для нее ресурсов. Освоение арктических морских путей связано для Китая с рядом проблем:

- суровые климатические условия в Арктике, которые позволяют осуществлять навигацию лишь в три летних месяца, что не устраивает ритмично работающую экономику Китая;
- недостаток собственных китайских транспортных средств для передвижения по Арктике (у КНР на данный момент только один ледокол);
- недостаток специалистов-полярников;
- Китай только начал создавать научно-исследовательские центры по изучению Арктики.

Для решения этих вопросов КНР нуждается в сотрудничестве с Россией, которая еще с царских и советских времен имеет производственную, техническую и научную базу для освоения Арктики. Например, китайским торговым судам необходима помощь российских атомных ледоколов, которые уже сейчас дают возможность использовать Северный морской путь практически круглогодично. Однако в постсоветский период большая часть арктической инфраструктуры (порты, города, военные базы, аэродромы и т. д.) оказалась заброшена,

а потому Россия, в свою очередь, нуждается в инвестиционной поддержке Китая для возрождения своей арктической зоны. Так, например, уже на данном этапе представители китайских деловых кругов заявили о своем желании инвестировать в строительство глубоководного Архангельского морского торгового порта. Согласно данным администрации Архангельской области, китайские компании также проявляют интерес к строительству железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая откроет новые возможности для наземных грузоперевозок из районов Дальнего Востока, Урала и Сибири в страны Европы. Согласно этому проекту, новый Архангельский порт станет стратегическим пунктом соединения Северного морского пути с системой железных дорог России: «Грузооборот нового Архангельского морского порта составит почти 30 млн тонн в год» [4].

Россия также заинтересована в активной и эффективной эксплуатации Северного морского пути, чтобы вложенные в него средства себя максимально оправдывали. Стоит отметить, что за последние несколько лет активность использования Северного морского пути (в частности, китайскими предпринимателями) существенно возросла: «Так, если в 2010 году по Северному морскому пути прошло не более 100 тыс. тонн грузов, то уже в 2012 году объем транзита составил 1,261 млн тонн. При этом в прошлом году объем груза, перевозимого в обратном направлении, с востока на запад, составил почти половину от завезенного на восток. <...> В 2012 году ледовая проводка осуществлялась караванами по 3-4 судна, которые шли в сопровождении одного или двух ледоколов» [5]. Данная тенденция связана с изменениями правил транспортировки по Северному морскому пути, вступившими в силу с 2013 года. По мнению китайских экспертов, Северный морской путь может сыграть ключевую роль в развитии двусторонних отношений Китая и России: «Развитие арктических морских коммуникаций будет способствовать не только китайско-российскому энергетическому сотрудничеству, но и развитию торговых отношений Китая со странами Северной Европы. Поэтому коммерческая ценность арктических магистралей для КНР очевидна» [См.: 3].

Что касается заинтересованности Китая в ресурсах российской арктической зоны, то

важно отметить, что есть возможности для ее диверсификации: «Пока основными товарными интересами Китая в России остаются углеводородные и рудные полезные ископаемые. Биологические ресурсы российской Арктики продаются в Китай лишь попутно с основными направлениями торговли, хотя и здесь есть перспективные отрасли. Скажем, наши коренные народы могли бы резко поднять рентабельность местного оленеводства, продавая в Китай мясо, шкуры, субпродукты. Помимо улучшений условий торгового судоходства в арктической зоне России, нужно решать вопросы развития производства, расширения ассортимента продукции. Пока на этом направлении горизонты перед нами еще только открываются» [6].

Таким образом, можно констатировать, что определяющим трендом в развитии российско-китайских двусторонних отношений в арктических вопросах является необходимость реализации национальных экономических интересов двух стран. Однако национальные интересы России и Китая имеют свою специфику и определяются их политическими интересами, поэтому можно говорить о существовании в российских экспертных кругах аргументов за дальнейшее сотрудничество Китая и России и против него.

По мнению российских экспертов М.Н. Ананьевой и П.А. Грачёва, в современных условиях усиления давления Запада на Россию в связи с украинским кризисом именно твердая и независимая политическая позиция Китая может стать причиной большей открытости России для китайского присутствия в Арктике. Более того, они считают, как это ни парадоксально, что именно Китай может помочь России в отстаивании ее национальных интересов в Арктике. России необходимо восстановить и усилить «свое военное присутствие за счет морских, воздушных, ракетных сил и средств для сдерживания иностранного военного присутствия (особенно стран Запада) и защиты важнейших объектов инфраструктуры. В связи с этим ей нужны инвестиции и технологии, которые можно получить в рамках арктического партнерства с Китаем» [7].

Как уже отмечалось, будучи крупнейшей по территории и минерально-ресурсным арктическим запасам державой, Россия нуждается



в создании современной наукоемкой арктической индустрии, и в этом плане помощь Китая, располагающего передовыми технологиями по добыче ресурсов, может быть актуальна. Это же относится и к развитию и совместному использованию Севморпути.

Получение Китаем в 2013 году статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете сняло ряд препятствий на пути развития российско-китайского двустороннего сотрудничества в Арктике. Серьезные опасения России по поводу ограничения ее суверенных прав в Арктике оказались сведены к минимуму благодаря тому, что, став членом Арктического совета, Китай официально подтвердил готовность следовать принципам уважения суверенитета и суверенных прав арктических государств. Кроме того, возможное стремление КНР использовать Арктический совет как инструмент своего давления на арктические страны не может быть реализовано в силу институциональной специфики этого международного форума, объединяющего «всех заинтересованных игроков на арктическом пространстве. Единодушные всех членов Арктического совета ограничивается экологической сферой, так как интересы в других областях нередко оказываются диаметрально противоположными. Вне пределов юрисдикции Арктического совета лежат вопросы добычи природных ресурсов, а также строительства инфраструктуры» [7].

Очевидно, что в условиях современной геополитической и геоэкономической ситуации у России и Китая есть основания для интенсивного и эффективного развития двусторонних отношений в Арктике. Однако в то же время фактор традиционного присутствия России в Арктике входит в некоторое противоречие с недавно появившимися арктическими амбициями «околоарктического» Китая. В этой связи у

России есть основания опасаться столь стремительного вхождения КНР в арктические дела. Тот же интерес с китайской стороны к Северному морскому пути может привести к стремлению Китая установить монопольное использование этой транспортной артерии с тем, чтобы снизить стоимость перевозок и ухудшить условия для своих потенциальных конкурентов, что в целом невыгодно России.

Определенные опасения у России вызывает также фактическое отсутствие в Китае экологических норм в сфере добычи ресурсов, что абсолютно недопустимо в отношении хрупкой и уникальной арктической экосистемы. Не уделяя достаточного внимания экологическому фактору (а обеспечение экологической безопасности является основным принципом деятельности Арктического совета), Китай активно выступает на дипломатической площадке Арктики, «занимаясь, в частности, поиском стран – партнеров по освоению региона. Это свидетельствует о том, что КНР, играя на противоречиях арктических стран, выстраивает собственную политику, нацеленную на свое закрепление в регионе» [Там же]. Часто это входит в прямое противоречие с российскими интересами. Например, Китай поддержал идею создания «Арктического круга», исключая участие России в обсуждении актуальных проблем Арктики.

Таким образом, очевидно, что для Китая Россия является важнейшим партнером в реализации своих арктических планов. Не имея реальных геополитических оснований для получения прямого доступа к богатствам Арктики, Китай заинтересован в развитии отношений именно с Россией, обладательницей Северного морского пути и большей части арктических ресурсов, и готов предложить ей инвестиции и передовые технологии.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Atle Staalesen.** Крупнейший арктический проект Китая. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2014/05/kрупнейshiy-arkticheskiy-proekt-kitaya-23-05>.

2. **Цинь Сяньюань.** Пять десятилетий развития китайско-российских отношений, пройденный путь

и перспективы // Проблемы Дальнего Востока. 2000. № 3. С. 5–10.

3. **Тарасов А.** Мы пойдем Севморпутем? URL: <http://expert.ru/siberia/2014/11/myi-pojdem-sevmorputem/>.

4. **Дмитриев В.** Лед тронулся. URL: <http://www.rg.ru/2013/05/31/led.html>.

5. **Перевозки** по трассам СМП к 2020 году составят 15 млн тонн в год. URL: <http://www.flashnord.com/news/perevozki-po-trassam-smp-k-2020-godu-sostavyat-15-mln-tonn-v-god>.

6. **Жуков М.** Для России арктическое сотрудничество с Китаем — стимул к росту. URL:

<http://www.arctic-info.ru/ExpertOpinion/Page/dla-rossii-arkticeskoe-sotrydnicestvo-s-kitaem---stimyl-k-rosty>.

7. **Ананьева М.Н., Грачёв П.А.** Арктику можно сделать российско-китайской. URL: [http://www.ng.ru/economics/2014-03-20/3\\_kartblansh.html](http://www.ng.ru/economics/2014-03-20/3_kartblansh.html).

**ВАН Цзюньтао** — преподаватель Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого.

Россия, 195251, Санкт-Петербург, Политехническая ул., 29

e-mail: [juntao2013@yandex.ru](mailto:juntao2013@yandex.ru)

*Wang Juntao*

## **RUSSIAN-CHINESE RELATIONS IN THE ARCTIC: PROBLEMS AND PROSPECTS**

The article analyzes the cooperation between Russia and China in the Arctic. One of the priorities of this cooperation is the energy complex. For this collaboration, there are several groups of premises. The first group — a geopolitical factor. The second group — the preconditions of an economic nature. The second group — the preconditions of an economic nature. The third group — the nature of the transport conditions. Particular attention is paid to the consideration, the active use of the Northern Sea Route. There is a reason for the intensive and effective development of bilateral relations in the Arctic.

**RUSSIA; CHINA; THE ARCTIC; THE GEOPOLITICAL FACTOR; BILATERAL CO-OPERATION; TRANSPORT; NORTHERN SEA ROUTE; ENERGY RESOURCES; THE ARCTIC COUNCIL.**

### **REFERENCES**

1. Atle Staalesen. Krupneyshiy arkticheskiy proyekt Kitaya. Available at: <http://barentsoobserver.com/ru/energiya/2014/05/krupneyshiy-arkticheskiy-proekt-kitaya-23-05>.

2. Tsин Syanyuan. Pyat' desyatiletiy razvitiya kitaysko-rossiyskikh otnosheniy, proydennyy put' i perspektivy. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2000, no. 3, pp. 5–10. (In Russ.)

3. Tarasov A. My poydem Sevmorputem? Available at: <http://expert.ru/siberia/2014/11/myi-pojdem-sevmorputem/>.

4. Dmitriyev V. Led tronul'sya. Available at: <http://www.rg.ru/2013/05/31/led.html>.

5. Perevozki po trassam SMP k 2020 godu sostavyat 15 mln tonn v god. Available at: <http://www.flashnord.com/news/perevozki-po-trassam-smp-k-2020-godu-sostavyat-15-mln-tonn-v-god>.

6. Zhukov M. Dlya Rossii arkticheskoye sotrudnichestvo s Kitayem — stimul k rostu. Available at: <http://www.arctic-info.ru/ExpertOpinion/Page/dla-rossii-arkticeskoe-sotrydnicestvo-s-kitaem---stimyl-k-rosty>.

7. Ananyeva M.N., Grachev P.A. Arktiku mozhenno sdelat' rossiysko-kitayskoy. Available at: [http://www.ng.ru/economics/2014-03-20/3\\_kartblansh.html](http://www.ng.ru/economics/2014-03-20/3_kartblansh.html).



**WANG Juntao** – *Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.*  
Politekhnikeskaya ul., 29, St. Petersburg, 195251, Russia  
e-mail: juntao2013@yandex.ru

---

---

© Санкт-Петербургский политехнический  
университет Петра Великого, 2016