

Гао Тяньмин

Gao Tianming

кандидат экономических наук, доцент
Института экономики и менеджмента
Харбинского инженерного университета

PhD in Economics, Associate Professor,
Institute of Economics and Management,
Harbin Engineering University

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПО СОЗДАНИЮ АРКТИЧЕСКОГО СИНЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ [1]

RUSSIAN-CHINESE COLLABORATION TO ESTABLISH THE ARCTIC BLUE ECONOMIC CORRIDOR: CHALLENGES AND PROSPECTS [1]

Аннотация:

В начале 2018 г. Китай обнародовал первую формализованную Арктическую политику страны, одним из основных положений которой стало включение северных маршрутов в сеть коридоров «Пояса и пути». Развитие коммерческой навигации в полярных водах невозможно без сотрудничества с Россией. В статье рассмотрены основные сложности и перспективные направления российско-китайского сотрудничества по созданию Арктического синего экономического коридора. Выявлены экономические, инфраструктурные и технологические проблемы освоения Арктики, обоснованы меры по расширению участия Китая в развитии Арктической зоны России. Сделан вывод, что в условиях современной геополитической ситуации в Арктике и прогрессирующих климатических изменений в северных широтах сотрудничество с Китаем для России стратегически важно с точки зрения получения инвестиций и технологий для строительства инфраструктуры и грузообразующих производственных мощностей вдоль арктических транспортных артерий, в связи с чем, однако, требуются оперативные действия по созданию благоприятных условий для привлечения и защиты китайских инвестиций.

Ключевые слова:

Арктика, синяя экономика, экономический коридор, Северный морской путь, Китай, Россия, российско-китайское сотрудничество.

Summary:

At the beginning of 2018, China has announced the first-ever formalized version of its Arctic policy and thus incorporated the Arctic shipping lanes into the network of the Belt and Road corridors. For China, the development of commercial navigation in the polar waters is hardly possible without Russia. This paper discusses the major challenges and prospects of collaboration between Russia and China in the establishment of the Arctic Blue Economic Corridor. The study identifies economic, infrastructural, and technological problems of the Arctic exploration, as well as justifies the measures to increase China's involvement in the development of the Russian Arctic. The author concludes that in the context of the contemporary geopolitical situation in the Arctic and progressive climate change in the High North, the collaboration with China is strategically important for Russia in terms of acquiring investments and technologies for the co-development of transport infrastructure and cargo-generating facilities along the Arctic routes. However, prompt actions are required to create an enabling environment for attracting and protecting Chinese investments.

Keywords:

Arctic, blue economy, economic corridor, Northern Sea Route, China, Russia, Russian-Chinese collaboration.

В последние годы Китай все в большей мере становится вовлечен в международное сотрудничество по развитию арктических территорий. Изменения климата, которые происходят в регионе, влияют на экологию всей планеты, в том числе Китая, а прогрессирующее сокращение ледового покрытия открывает перед растущей китайской экономикой новые возможности добычи природных ресурсов и развития транспортных коридоров между азиатским, европейским и американскими рынками [2]. В 2017 г. транспортные коридоры в Северном Ледовитом океане, в частности Северный морской путь (СМП), были включены Китаем в инициативу «Пояс и путь». В начале 2018 г. международному сообществу была представлена первая в истории страны Белая книга по политике КНР в Арктике, в которой заявлен интерес Китая к взаимодействию со странами Арктического региона в целях защиты и продвижения мира, стабильности и устойчивого социально-экономического и экологического развития Арктики [3], а также подчеркнуто, что использование морских путей и энергетических ресурсов Арктики оказывает непосредственное влияние на экономическую и энергетическую стратегию Китая, который в настоящее время является одним из мировых лидеров по объему товарооборота и энергопотребления.

Политика Китая в Арктике строится на взаимоувязке трех принципов: уважения к партнерам, сотрудничества и взаимной выгоды для всех вовлеченных сторон. В рамках первого принципа Китай уважает права арктических стран (членов Арктического совета) и проживающих на северных территориях коренных народов, закрепленные международным правом, и выступает за мирное разрешение споров по поводу притязаний разных стран на арктический шельф и режимов коммерческого судоходства в морях Северного Ледовитого океана. Второй принцип декларирует желание

Китая участвовать в разработке и реализации повестки международного сотрудничества по отдельным видам деятельности в Арктике, в частности посредством интегрирования в парадигму арктического сотрудничества инициативы «Пояс и путь» и ее приоритетов, координации национальных экономических стратегий Китая и арктических стран, взаимосвязи инфраструктурных систем на основе формирования транспортных и экономических коридоров в северных широтах, развития торговли и инвестиций, финансового сотрудничества и гуманитарных связей.

Принцип взаимной выгоды для Китая заключается в предложении инвестиций и технологий в обмен на участие в разработке ресурсов и доступ к транспортным путям. Одной из главных задач является диверсификация маршрутов, связывающих Китай с месторождениями природных ресурсов и крупнейшими мировыми рынками Европы и Северной Америки. Несмотря на стратегическую ориентацию инициативы «Пояс и путь» на южные маршруты Морского Шелкового пути, морские коммерческие перевозки Китая критически зависят от ситуации в узких местах коридоров: Малаккском проливе и Суэцком канале [4]. Именно поэтому Китай так активно включается в арктическую повестку и нацелен на самое непосредственное участие в построении Арктического синего экономического коридора преимущественно на территории российской части Арктики.

Тот факт, что Россия географически и геополитически контролирует большую часть акватории Северного Ледовитого океана, а весь СМП проходит по ее территориальным водам, делает Россию незаменимым партнером для Китая в освоении Арктики [5]. Россия в целом поддерживает китайские инициативы не только в регионе, но и глобально, ожидая от Китая участия в развитии коммерческой навигации по СМП и инвестирования в освоение месторождений ресурсов в Арктической зоне [6]. В последние годы основной повесткой сотрудничества двух стран в Арктике являются энергетические и природные ресурсы [7]. Однако на фоне западных санкций и ограниченного доступа к финансовым ресурсам и передовым зарубежным технологиям России необходимо экстраполировать отношения с Китаем с исключительно ресурсной составляющей на широкий формат совместного экономического коридора в Арктике.

СМП как инфраструктурная основа будущего Арктического синего экономического коридора до недавнего времени эксплуатировался главным образом Россией в качестве внутренней транспортной артерии, по которой осуществляются северный завоз и перевозки грузов российских компаний, реализующих инвестиционные и инфраструктурные проекты в Арктической зоне страны (Газпром, Лукойл, Роснефть, Новатэк) [8]. Первый балкер под иностранным флагом прошел транзитом весь маршрут СМП из Норвегии в Китай без захода в российские порты в 2010 г. В 2016 г. разрешения на транзит были выданы 11 китайским судам [9]. В период с 2011 по 2016 г. грузооборот СМП вырос с 2,0 до 7,3 млн т (рисунок 1). Однако такой рост был обеспечен внутрироссийскими перевозками в связи со строительством крупных инфраструктурных (порт Сабетта) и производственных (Ямал-СПГ) объектов, а не международным транзитом.

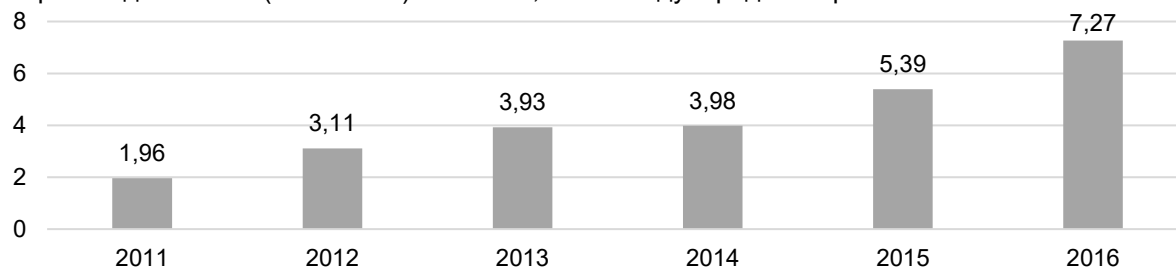


Рисунок 1 – Грузооборот СМП с учетом международного транзита в 2011–2016 гг., млн т [10]

По разным оценкам, грузооборот СМП к 2020 г. достигнет 31 млн т с разработкой Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, запуском завода Ямал-СПГ и освоением нефтяных месторождений полуострова Ямал. Росатомфлот планирует рост грузооборота до 35 млн т к 2022 г., 40 млн т к 2024 г. и 80 млн т к 2029 г. Министерство природных ресурсов РФ рассчитывает увеличить грузооборот минеральных ресурсов в юго-западной части Карского моря до 42 млн т к 2026 г. Согласно Министерству транспорта РФ, российские и иностранные суда к 2030 г. будут перевозить по СМП более 83 млн т, но иностранный транзит в этом объеме будет составлять всего около 6 %. Основными грузами будут сжиженный природный газ, нефть, уголь и металлы [11].

Однако в то время как для внутрироссийских перевозок такого рода оценки и могут считаться оправданными, отрицательная динамика транзита по СМП в последние годы не позволяет рассчитывать на скорый рост международных перевозок. В 2016 г. весь маршрут СМП из Европы в Азию или в обратном направлении был пройден всего 19 судами, перевезшими 214,5 тыс. т грузов (рисунок 2). Для сравнения пик международных перевозок пришелся на 2013 г., когда 73 иностранных судна перевезли более 1,2 млн т грузов. Основу грузооборота в 2016 г. составил уголь (70 % всего транзита).

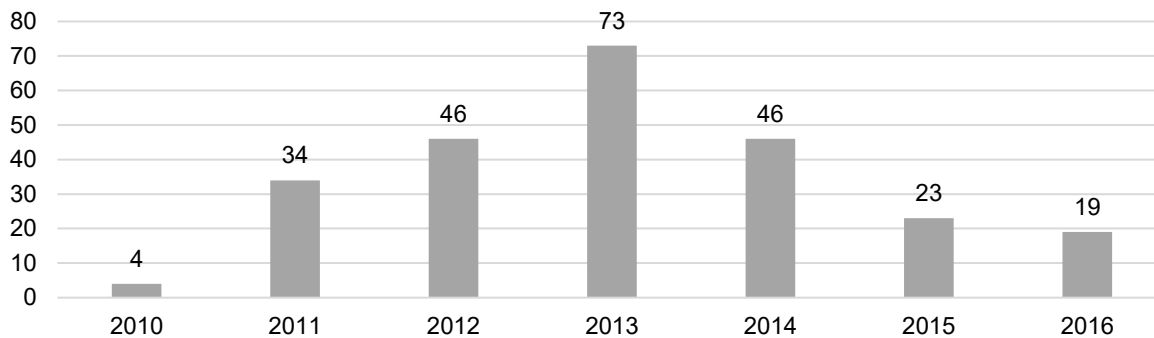


Рисунок 2 – Количество иностранных судов, прошедших транзитом по СМП в 2010–2016 гг. [12]

Такое сокращение транзитного грузооборота может быть объяснено рядом причин. Во-первых, созданная десятилетия назад инфраструктура СМП не претерпевает существенных качественных изменений, а отдельные проекты (порт Сабетта) реализуются медленно и пока сказываются только на росте внутрироссийских перевозок материалов и оборудования, необходимых для проведения строительных работ [13]. Во-вторых, снижение мировых цен на нефть кардинальным образом изменило экономическую составляющую использования СМП. Дешевое топливо практически свело на нет стоимостное преимущество более короткой дистанции СМП по сравнению с южными маршрутами через Индийский океан и Суэцкий канал [14].

Тем не менее в долгосрочной перспективе создание экономического коридора в Арктике для Китая является крайне важным, поскольку позволяет стране диверсифицировать ориентированную на экспорт транспортную и логистическую сеть коридоров «Пояса и пути». Северный маршрут привлекателен для Китая существенным сокращением дистанции (на треть) и сроков доставки грузов (на 10–14 дней) на европейский рынок [15] по сравнению с южными коридорами Морского Шелкового пути. В свете прогрессирующего таяния арктических льдов облегчение условий навигации может принести и более существенные выгоды китайским перевозчикам [16]. Однако с точки зрения формирования экономического коридора определяющим фактором выступает то, что территории в Арктической зоне России сами по себе являются грузообразующими (рисунок 3). Разработка месторождений энергоносителей и других полезных ископаемых в Арктике растет, в том числе с привлечением китайских инвестиций и технологий. Синергетический эффект в рамках Арктического синего экономического коридора, таким образом, будет создан транзитными перевозками между Китаем и Европой, экспортом китайских товаров и технологий, участием Китая в инвестиционных проектах в российской Арктике, а также экспортом в Китай ресурсов с российских месторождений.

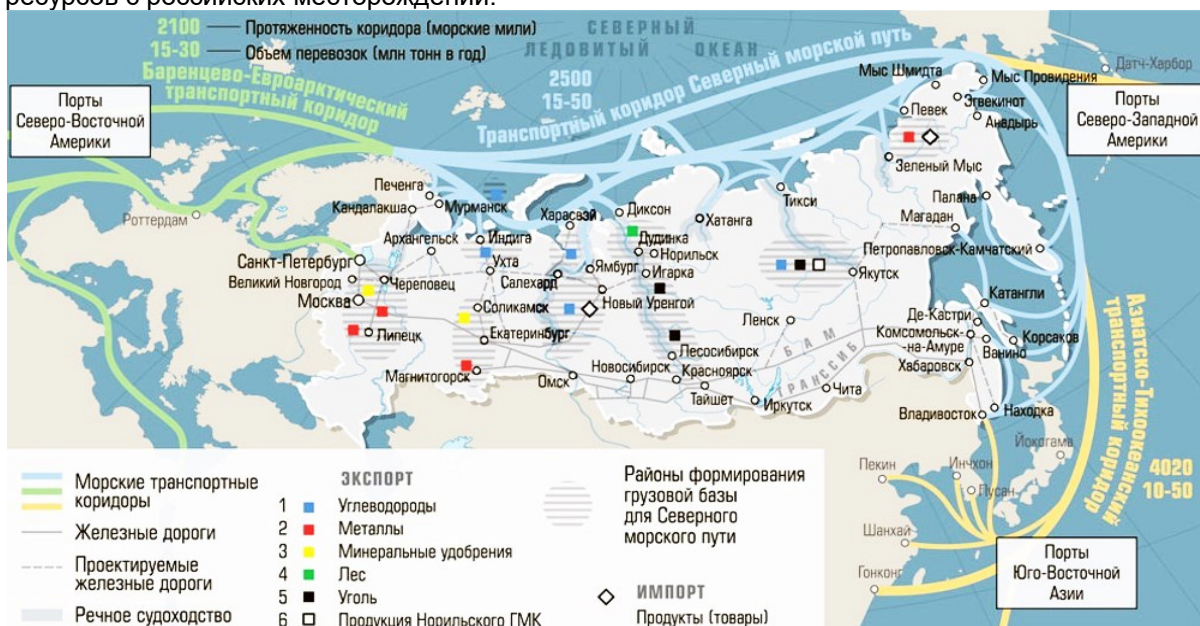


Рисунок 3 – Арктический синий экономический коридор в сети транспортных коридоров Китая [17]

Однако наряду с перспективами развития коммерческой навигации и освоения российских арктических территорий вдоль СМП у инициативы Арктического синего экономического коридора имеется ряд ограничений экономического, инфраструктурного и технологического характера.

С точки зрения экономической целесообразности развития коридора в Арктике наиболее серьезными проблемами являются высокая стоимость страховки для судов и грузов в непредсказуемых и суровых условиях Севера, малые скорости перемещения и высокая вероятность несоблюдения графика движения (что, в частности, критично для контейнерных перевозок – основы китайского экспорта) [18], а также ярко выраженная сезонность навигации [19]. С таянием льдов навигационный период увеличится [20], но все равно будет составлять только 5–6 месяцев в году при потенциальной дестабилизации климатических условий навигации в связи с поднятием уровня моря, изменением характера циркуляции воздушных масс, ветровой и волновой активности, эрозией береговой линии [21].

Инфраструктурная составляющая Арктического синего экономического коридора в настоящее время является одной из наиболее слабых сторон [22]. Созданная несколько десятилетий назад инфраструктура СМП физически и морально устаревает. Государственная программа по развитию Арктики предполагает инвестирование до 3 млрд долл. на срок до 2025 г. в реализацию инфраструктурных проектов на Крайнем Севере, однако в настоящее время идет строительство только порта Сабетта. Большинству российских территорий вдоль СМП имеющийся уровень развития транспортно-логистических мощностей не позволит адекватно обслуживать потенциально растущий грузооборот в рамках Арктического синего экономического коридора. Необходимы модернизация портовой инфраструктуры для принятия судов различных типов, в том числе крупнотоннажных танкеров, в течение круглого года, углубление акваторий портов, строительство причалов для перегрузки контейнеров [23]. В целях обеспечения стабильной и безопасной навигации требуются создание многоцелевого мобильного флота ледоколов различной мощности для осуществления проводки грузовых судов и танкеров и маневрирования в портах, а также развитие сети коммуникационных, диспетчерских и спасательных служб [24].

Технологический аспект российско-китайского сотрудничества при создании Арктического синего экономического коридора в последнее время обостряется из-за действия секторальных санкций против России, которые вынуждают многие западные компании выходить из совместных с Россией арктических проектов. В такой ситуации освобождающаяся ниша занимается китайскими компаниями, которые не только вкладывают деньги, но и предлагают России необходимые ей технологические решения. Одним из успешных проектов стал завод Ямал-СПГ с китайским участием, также ожидается вовлечение Китая в разработку месторождений на шельфе Баренцева и Печорского морей (совместно с «Роснефтью»), Штокмановского газового и Приразломного нефтяного месторождений [25]. «Норникель» заинтересован в участии Китая в разработке месторождений редкоземельных металлов, ванадия, молибдена и вольфрама на Кольском полуострове, Таймыре и в северных районах Якутии. Правительство РФ предоставляет китайским инвесторам специальный режим, включая налоговые каникулы.

Имея в виду возможные потенциальные выгоды и проблемы реализации инициативы Арктического синего экономического коридора, следует констатировать, что путь через российскую Арктику в Европу определенно представляет большой интерес для Китая. Таяние полярных льдов открывает новые возможности освоения ранее практически закрытых для коммерческой навигации арктических маршрутов [26], главным образом российского СМП. Желание Китая сотрудничать с Россией в Арктике – часть стратегического видения этой страной экономических и геополитических перспектив развития данного региона как одного из богатейших ресурсами и значимых с точки зрения устойчивого развития всей планеты [27].

Основным выводом проведенного исследования является то, что Китай стремится обеспечить себе доступ к арктическим ресурсам во всех их проявлениях (природные, экономические, транспортные) и инкорпорировать Арктический синий экономический коридор в глобальную сеть «Пояса и пути», однако для этого ему необходимо установить режим взаимовыгодного сотрудничества с Россией в данном регионе. Для России вход Китая в Арктическую зону страны представляется желательным, поскольку означает инвестиции в реализацию крайне дорогих и труднореализуемых в одиночку проектов по добыче ресурсов и развитию инфраструктуры, а также потенциальные выгоды от обслуживания грузового транзита между Китаем и Европой по СМП [28]. Однако активное включение России в северное направление «Пояса и пути» и получение выгод от экономического коридора в Арктике возможны только при кардинальном улучшении инвестиционной привлекательности Арктической зоны России в результате оперативного развития надежной и современной транспортно-логистической инфраструктуры. В статье в качестве приращения знания идентифицированы основные экономические, инфраструктурные и технологические вызовы, с которыми в настоящее время сталкиваются обе страны в Арктике, а также, что

важно, которые будут преваляировать в международной повестке при реализации инициативы Арктического синего экономического коридора в условиях современной геополитической ситуации в Арктике, прогрессирующих климатических изменений в северных широтах и обострения конкурентной борьбы за Арктику со стороны ряда государств.

Ссылки и примечания:

1. Настоящее исследование выполнено при финансовой поддержке из средств проектов 15JLD02, HEUCFW170905, GJC1316004.
2. Lanteigne M. China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions. Reykjavik, 2014. 44 p.
3. Ерохин В.Л. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора // *Маркетинг и логистика*. 2018. № 1 (15). С. 12–29.
4. Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // *Маркетинг и логистика*. 2017. № 6 (14). С. 22–44.
5. Malle S. Russia and China in the 21st Century. Moving towards Cooperative Behaviour // *Journal of Eurasian Studies*. 2017. Vol. 8, no. 2. P. 136–150. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.02.003>.
6. Ерохин В.Л., Гао Т. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в регионе Арктики: «Ямал СПГ» и другие перспективные проекты // *Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»*: сб. науч. тр. по материалам Междунар. науч.-практ. конф. (11 сент. 2017 г.). М., 2017. С. 312–319.
7. Joelsen N. China's Engagement with the Arctic Council – Seeking Natural Resources and International Status. Aalborg, 2016.
8. Guy E., Lasserre F. Commercial Shipping in the Arctic: New Perspectives, Challenges, and Regulations // *Polar Record*. 2016. Vol. 52, no. 3. P. 294–304. <https://doi.org/10.1017/S0032247415001011>.
9. По данным официального сайта Администрации Северного морского пути (<http://www.nsra.ru/>).
10. По данным официального сайта Администрации Северного морского пути.
11. Ерохин В.Л.: 1) Северный морской путь и арктические транспортные коридоры ... ; 2) Северный морской путь как инфраструктурная основа ...
12. По данным официального сайта Администрации Северного морского пути.
13. Фисенко А.И. Геополитические и транспортно-экономические аспекты развития Северного морского пути в России // *Транспортное дело России*. 2013. № 4. С. 235–238.
14. Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры ...
15. Там же.
16. Гао Т., Ерохин В.Л. «Один пояс, один путь» и Северный морской путь: перспективы и риски участия для Китая // *Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»*. С. 304–312.
17. Северный морской транспортный коридор: перспективы инфраструктурного развития [Электронный ресурс] // Информационный центр AfterShock. URL: <https://aftershock.news/?q=node/490474&full> (дата обращения: 28.02.2018).
18. Lasserre F. Case Studies of Shipping along Arctic Routes. Analysis and Profitability Perspectives for the Container Sector // *Transportation Research*. 2014. No. 66. P. 144–161.
19. Киккас К.Н. Международные транспортные коридоры и Арктика // *МИР (Модернизация. Инновации. Развитие)*. 2015. Т. 6, № 3. С. 178–184.
20. Perspectives of Northern Sea Route and Northwest Passage in the 21st Century / V.C. Khon, I.I. Mokhov, M. Latif, V.A. Semenov, W. Park // *Climatic Change*. 2010. Vol. 100, no. 3–4. P. 757–768. <https://doi.org/10.1007/s10584-009-9683-2>.
21. Мохов И.И., Хон В.Ч. Продолжительность навигационного периода и ее изменения для Северного морского пути: модельные оценки // *Арктика: экология и экономика*. 2015. № 2 (18). С. 88–95.
22. Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры ... ; Фисенко А.И. Указ. соч.
23. Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры ...
24. Guy E., Lasserre F. Op. cit.
25. Гао Т., Ерохин В.Л. «Один пояс, один путь» и Северный морской путь ...
26. Smith L.C., Stephenson S.R. New Trans-Arctic Shipping Routes Navigable by Midcentury // *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*. 2013. Vol. 110, no. 13. P. 4871–4872.
27. Bertelsen R.G., Gallucci V. The Return of China, Post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on Land and at Sea // *Marine Policy*. 2016. Vol. 72. P. 240–245. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.04.034>.
28. Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры ... ; Sergunin A., Konyshev V. Russia in the Arctic: Hard or Soft Power? Stuttgart, 2016. 160 p.

References:

- Bertelsen, RG & Gallucci, V 2016, 'The Return of China, Post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on Land and at Sea', *Marine Policy*, vol. 72, pp. 240–245. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.04.034>.
- Erokhin, VL 2017, 'Northern Sea Route and Arctic Transport Corridors: problems of utilization and forecasts of cargo traffic commercialization', *Marketing i logistika*, no. 6 (14), pp. 22–44, (in Russian).
- Erokhin, VL 2018, 'Northern Sea Route as an infrastructure framework of the Russia-China Arctic Blue Economic Corridor', *Marketing i logistika*, no. 1 (15), pp. 12–29, (in Russian).
- Erokhin, VL & Gao, T 2017, 'Russia-China investment cooperation in the Arctic Region: Yamal LNG and other promising projects', *Sotrudnichestvo Kitaya i Rossii v ramkakh initsiativy «Odin poyas, odin put'»: sb. nauch. tr. po materialam Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (11 sent. 2017 g.)*, Moscow, pp. 312–319, (in Russian).
- Fisenko, AI 2013, 'Geopolitical and transport and economic aspects of the Northern Sea Route development in Russia', *Transportnoye delo Rossii*, no. 4, pp. 235–238, (in Russian).
- Gao, T & Erokhin, VL 2017, 'The Belt and Road Initiative and the Northern Sea Route: prospects and risks for China', *Sotrudnichestvo Kitaya i Rossii v ramkakh initsiativy «Odin poyas, odin put'»: sb. nauch. tr. po materialam Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (11 sent. 2017 g.)*, Moscow, pp. 304–312, (in Russian).
- Guy, E & Lasserre, F 2016, 'Commercial Shipping in the Arctic: New Perspectives, Challenges, and Regulations', *Polar Record*, vol. 52, no. 3, pp. 294–304. <https://doi.org/10.1017/S0032247415001011>.

- Joelsen, N 2016, *China's Engagement with the Arctic Council – Seeking Natural Resources and International Status*, Aalborg.
- Khon, VC, Mokhov, II, Latif, M, Semenov, VA & Park, W 2010, 'Perspectives of Northern Sea Route and Northwest Passage in the 21st Century', *Climatic Change*, vol. 100, no. 3–4, pp. 757–768. <https://doi.org/10.1007/s10584-009-9683-2>.
- Kikkas, KN 2015, 'International transport corridors and the Arctic Region', *MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitiye)*, vol. 6, no. 3, pp. 178-184, (in Russian).
- Lanteigne, M 2014, *China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions*, Reykjavik, 44 p.
- Lasserre, F 2014, 'Case Studies of Shipping along Arctic Routes. Analysis and Profitability Perspectives for the Container Sector', *Transportation Research*, no. 66, pp. 144–161. <https://doi.org/10.1016/j.tr.2014.05.005>.
- Malle, S 2017, 'Russia and China in the 21st Century. Moving towards Cooperative Behaviour', *Journal of Eurasian Studies*, vol. 8, no. 2, pp. 136–150. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2017.02.003>.
- Mokhov, AI & Khon, VCh 2015, 'Duration of the navigation period and its changes for the Northern Sea Route: model estimates', *Arktika: ekologiya i ekonomika*, no. 2 (18), pp. 88-95, (in Russian).
- Sergunin, A & Konyshchev, V 2016, *Russia in the Arctic: Hard or Soft Power?*, Stuttgart, 160 p.
- Smith, LC & Stephenson, SR 2013, 'New Trans-Arctic Shipping Routes Navigable by Midcentury', *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, vol. 110, no. 13, pp. 4871–4872.