

УДК: 341.24

В. П. Кириленко, А. С. Лебедев

ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И КИТАЯ В АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ

КИРИЛЕНКО Виктор Петрович – заведующий кафедрой, доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации. Кафедра «Международного и гуманитарного права». Северо-Западный институт управления – филиал РАНХиГС. д. 57/43, Средний пр. В.О., Санкт-Петербург, 199178, Россия. E-mail: kirilenko-vp@ranepa.ru

ЛЕБЕДЕВ Александр Сергеевич – кандидат политических наук, доцент кафедры «Международного и гуманитарного права». Северо-Западный институт управления – филиал РАНХиГС. д. 57/43, Средний пр. В.О., Санкт-Петербург, 199178, Россия. E-mail: lebedev-as@ranepa

В условиях экономического и политического противостояния со странами Запада, сотрудничество России с Китаем приобретает стратегическое значение. Одним из направлений этого сотрудничества является совместное развитие Северного морского пути. Здесь сходятся интересы как России, так и Китая. Начиная с 2017 г. оба государства поступательно реализуют эту идею. Вопрос в том, смогут ли государства преодолеть частногосударственные интересы и увидеть общую пользу в развитии Арктики.

**АРКТИКА; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ; СОТРУДНИЧЕСТВО; РОССИЯ;
КИТАЙ**

В современной геополитической реальности, характеризующейся боевыми конфликтами на Ближнем Востоке и Украине, санкционным противостоянием России и Запада, Китай является естественным нашим союзником не только в политическом смысле, но и в торгово-экономическом.

Взаимоотношения, прежде всего торгово-экономические, между Россией и Китаем прошли 400-ний путь развития. Первые контакты двух государств наметились в ходе освоения Россией Сибири и Дальнего Востока. В 1618 г. И. Петлиным был открыт сухопутный маршрут из Европы в Китай, минуя Сибирь и Монголию. С этого времени развивается

казенная караванная торговля между двумя государствами, которая на протяжении всего XVII столетия носила достаточно сложный характер. Торговые экспедиции Ф. И. Байкова (1652 г.), С. Аблина (1666 г.), И. Г. Милованова (1670 г.), Н. Г. Спафария (1675 г.) не позволили России наладить серьезные торговые отношения с Китаем. Ситуация осложнялась двумя обстоятельствами. С одной стороны, это активное освоение Дальнего Востока Россией. С другой стороны, как отмечает Г. Н. Романова, маньчжурское правительство Китая строило международные связи на основе идеологических постулатов и практических методов, выработанных китайской цивилизацией в ходе взаимоотношений с «варварами» четырех сторон света [1, с. 110]. Иными словами, контакты с Россией Китай пытался выстраивать по вертикали «сюзерен – вассал». И, в общем-то, подписанный в 1689 г. Нерчинский договор, по которому два государства обязались взаимодействовать друг с другом в мирном, добрососедском и равноправном русле, не многим повлиял на общую тенденцию торговых и политических отношений с Китаем тех времен.

С другой стороны, между Россией и Китаем была налажена оживленная частная купеческая торговля, осуществлявшаяся через джунгарских и бухарских купцов. Центрами такой торговли в России были: Тобольск, Томск, Нерчинск и Селегинск. А со стороны Китая – Манчжурия. Среди товаров, преобладавших в российско-китайской купеческой торговле тех времен, были: меха, бархат, камка, драгоценные камни, бязь, ремень, мускус, чай и т.д.

В целом, согласно Л. П. Черниковой российско-китайские отношения строились на нескольких важных тенденциях исторического характера [2, с. 43]. Во-первых, это взаимодействие двух разных цивилизаций. Во-вторых, различия в ценностных ориентирах двух государств. Китай требовал подчинения от сопредельных государств, считая их в цивилизационном смысле ниже себя. Россия, напротив, строила свою внешнюю политику с Китаем на основе равенства суверенных государств. Отсюда проистекает третья тенденция, выраженная в неравенстве экономического развития двух государств и нежелании России принимать статус вассала. Четвертая тенденция проявилась в XX веке, когда на фоне буржуазных революций в России и Китае произошло естественное их сближение на идеологической почве коммунизма. Пятая тенденция

напрямую связана с наличием русскоговорящего населения на территории Манчжурии, белоэмигрантов и советских граждан. И вопреки некоторому охлаждению, вызванному конфликтом на о. Даманском в 1969 г., политические и торгово-экономические связи России и Китая к концу столетия вышли на качественно иной уровень.

Несмотря на распад Советского Союза и весьма настороженное отношение к новому российскому государству, Китай был одной из первых стран, уже в 1991 г. которые признали РФ в качестве правопреемницы международных прав и обязательств Советского Союза. Руководствуясь прагматизмом, китайские власти в условиях складывающейся новой реальности рассмотрели в России торгово-экономического и политического союзника. В Пекине решили применить к ней курс, который уже с начала реформ проводился в отношении других несоциалистических стран: вести дела с тем правительством, которое есть, несмотря на идеологические разногласия, и стараясь извлечь максимальную выгоду из сложившейся ситуации [3, с. 303]. Сближение двух государств было закреплено подписанной в 1992 г. Совместной декларацией об основах взаимоотношений между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. Россия и Китай договорились, прежде всего, решать все вопросы мирными средствами, а также не участвовать в военно-политических союзах направленных друг против друга, высказались против силовых методов в политике и т.д. Основой взаимодействия России и Китая объявлялся политический диалог и экономическое сотрудничество во всех сферах. Однако, по утверждению К. Г. Муратшиной российско-китайское экономическое сотрудничество 1992 г. до середины 1990-х гг. не отвечало в полной мере принципам, провозглашенным лидерами обеих стран [4, с. 33]. Тем не менее, сотрудничество получило новый импульс после подписания 16 июля 2001 г. Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Россией и Китаем.

Уже в XXI веке российско-китайские взаимоотношения приобрели стратегически важный характер. В условиях санкционного противостояния России и Запада, связи с Китаем налажены не только в сфере экономики и политики, но и в военно-промышленной. Это сотрудничество вышло даже на уровень БРИКС и ШОС. И в целом, как отмечает Т. П. Лепя, на начало

2000-х годов пришлась наиболее активная фаза российско-китайского торгово-таможенного сотрудничества [5, с. 66]. В рамках данного сотрудничества, в частности, получило развитие два проекта – проект экономического пояса Шелкового пути и концепция развития Северного морского пути, на которой мы остановимся подробнее.

Северный морской путь (далее – СМП) представляет собой ключевую составляющую арктического судоходного маршрута. СМП, протяженность которого приблизительно равняется 2500 морских миль, объединяет устья сибирских рек и моря Северного Ледовитого океана в единую транспортную систему. Для России СМП имеет значение по ряду причин. Во-первых, это развитие арктических территорий нашей страны. А, во-вторых, наметившаяся активность Западных государств в регионе придает арктическим территориям стратегически важный военный статус. Однако на сегодняшний день развитию СМП препятствует ряд проблем, а именно:

К северу от Новосибирских островов необходимо дополнительное изучение глубоководных, высокоширотных маршрутов;

Практически все линейные дизельные ледоколы многократно выработали свой ресурс и подлежат замене;

Побережье нуждается в дополнительном оборудовании береговыми станциями международной службы НАВТЕКС;

Достаточно высоки риски загрязнения окружающей среды;

Арктические порты требуют реконструкции [6, с. 28].

В среде российских политических элит в этой связи есть четкое осознание того факта, что социальное и экономическое развитие районов Севера и СМП зависит от расширения внешнеэкономического сотрудничества. В сложившихся неблагоприятных политических и экономических условиях партнером по освоению и развитию СМП является Китай.

Для Китая усиление интереса к Арктике сопряжено с экономическим фактором. Использование СМП в частности позволяет китайским партнерам экономить время и деньги. Кроме этого, по мнению китайских политических кругов, использование СМП послужит на благо северо-восточного района Китая. С другой стороны, у Китая помимо транспортных путей есть свой интерес к ресурсной базе Арктики, а именно

к ее богатым рыбным промыслам в Северном Ледовитом океане, к углеводородам и месторождениям редкоземельных металлов в Гренландии.

Неудивительно, что в XXI веке Китай начал принимать активное участие в различных форумах и политических дискуссиях по Арктике, а некоторые китайские исследователи поспешили окрестить СМП важной арктической транспортной артерией не только Китая, но и международного значения [7, с. 231]. Более того, Китай все чаще говорит о себе как о стране близкой к Арктике. В этой связи, стоит подчеркнуть, что с 2013 г. Китай является постоянным наблюдателем в Арктическом совете. В марте 2015 г. китайцы в частности выступили с инициативой объединения экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути. В развитие этой концепции в 2017 г. была опубликована совместная работа Государственного океанографического управления Китая и Национального комитета по развитию и реформам Китая под названием «Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс, один путь»».

Указанный документ исходит, прежде всего, из необходимости политической координации, взаимосвязи инфраструктуры, бесперебойной торговли, свободного передвижения капитала и укрепления близости между народами в реализации инициативы «Один пояс, один путь» [8]. Структурно Концепция состоит из четырех частей: «Контекст эпохи», «Принципы сотрудничества», «Подходы к сотрудничеству», «Приоритеты сотрудничества». Главная мысль, которая красной линией проходит через весь текст документа, сводится к необходимости укрепления сотрудничества по линии морской торговли и мореплавания, поскольку это отвечает тенденциям мирового развития. И здесь наилучшим примером может стать совместная работа над созданием экономических коридоров вдоль международных морских магистралей. Одной из таких магистралей является путь через Северный Ледовитый океан в Европу, захватывающий как Северо-Восточный, так и Северо-Западный проходы. И здесь России отводится одна из ключевых позиций.

Не удивительно, что уже в ноябре 2017 г. председатель КНР Си Цзиньпин и премьер-министр России Д. Медведев договорились о сотрудничестве в продвижении идеи «Одного пояса, одного пути»

применительно к арктическому региону на базе совместных исследований, создании необходимой инфраструктуры и использования СМП. Приблизительно к этому же времени относится появление обновленной редакции государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (Постановление Правительства РФ от 31 августа 2017 г. № 1064).

Новым этапом на пути российско-китайского сотрудничества в Арктической зоне стало издание Китаем в 2018 г. Белой книги по политике КНР в Арктике. Основной упор здесь ставится на защите и продвижении мира, стабильности и устойчивом социально-экономическом и экологическом развитии Арктики. В этом контексте, очевидна экологическая направленность сотрудничества двух стран в арктическом регионе.

Подводя итог, отметим, что на политическом и торгово-экономическом уровнях сотрудничество России и Китая длится более 400 лет. Это сотрудничество не во все времена было мирным и добрососедским. Например, общеизвестен конфликт хунхузов с местным русскоязычным населением Дальнего Востока в XIX в. или конфликт на о. Даманском в 1969 г. Почти всегда политика Китая строилась на скрытом преследовании своих интересов, пренебрегая договоренностями. Сегодня геополитическая и экономическая реальность диктует как России, так и Китаю сближение по ключевым торгово-экономическим направлениям. Идея совместного сотрудничества в развитии Северного морского пути в рамках концепции «Один пояс, один путь» представляется перспективной. И Россия, и Китай по сути дела выигрывают от такого сотрудничества не в смысле социально-экономического развития обширных территорий российской Арктики и северо-восточных провинций Китая, но в плане геополитического доминирования. Вопрос в том, насколько здравый смысл возобладает в коммуникации двух стран и сможет ли идея развития Арктики преодолеть частногосударственные интересы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

- 1. Романова Г.Н.** Становление российско-китайских торговых связей (XVII–первая треть XVIII в.) // Таможенная политика на Дальнем Востоке. 2014. № 2(67).- С. 101-112.
- 2. Черникова Л.П.** Российско-китайские отношения: история и современность // Проблемы востоковедения. 2015. № 2(68). - С. 42-47.

3. Лукин А.В. Россия и Китай. Четыре века взаимодействия. М.: Издательство «Весь мир». 2013. - 698 с.
4. Муратшина К.Г. Российско-китайские отношения в конце XX – начале XXI века. Екатеринбург. Издательство Уральского университета. 2016. - 130 с.
5. Лепя Т.П. Россия и Китай: таможенное и экономическое взаимодействие // Известия Байкальского государственного университета. 2017. № 1.- С. 64-72.
6. Чижков Ю.В. Северный морской путь в структуре арктической транспортной системы // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2017. № 1 (68). - С. 27-32.
7. Хунцзе Ч. Стратегия Северного морского пути Китая: сотрудничество и конкуренция // Международный научный журнал «Символ науки». 2016. №4. - С. 230-234.
8. Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы "Один пояс и один путь" [Электронный ресурс] URL: http://russian.news.cn/2017-06/20/c_136381457.html.

KIRILENKO Viktor P. – North-West Institute of Management, branch of RANEPА. 57/43, Sredny pr. V.O., Saint-Petersburg, Russia, 199178. E-mail: kirilenko-vp@ranepa.ru

LEBEDEV Aleksandr S. – North-West Institute of Management, branch of RANEPА. 57/43, Sredny pr. V.O., Saint-Petersburg, Russia, 199178. E-mail: lebedev-as@ranepa.ru

TRADE AND ECONOMIC COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA IN THE ARCTIC REGION

The cooperation between Russia and China gains strategic importance in the conditions of economic and political confrontation with Western countries. A joint development of the Northern Sea Route is one of the directions of such collaboration. Here converge the interests of both Russia and China. Both countries step by step implement this idea beginning from 2017. The only question whether they could overcome public private interests and see common benefit in the development of the Arctic.

ARCTIC; THE NORTHERN SEA ROUTE; COOPERATION; RUSSIA; CHINA
