

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ

Российско-китайское сотрудничество в арктическом регионе осуществляется в двух направлениях: транспортно-логистическом и энергетическом. Основной товарооборот КНР приходится на морские перевозки, что составляет 90% всего внешнеторгового оборота страны [1]. Крупнейшим рынком сбыта для Китая является Западная Европа: в 2013 г. товарооборот между КНР и Европейским Союзом составил \$ 428,1 млрд. [2]. В современных условиях использование традиционных транспортных путей в Европу, пролегающих через Малаккский пролив и Аденский залив, становится все более проблематичным. Это связано с участившимися случаями пиратства, что в свою очередь значительно повышает стоимость страховки грузов.

Всеобщее изменение климатических условий приводит к стремительному таянию арктических льдов. Повышение температурного баланса на севере Евро-Азиатского континента, приводит к увеличению продолжительности судоходства в регионе в летний период. В перспективе не исключается вариант и круглогодичного судоходства в регионе. Китай очень заинтересован в осуществлении грузоперевозок Северным морским путем. Использование этого маршрута сокращает транспортировку грузов из Азии в Европу. Возможность использования данного маршрута сокращает время доставки товаров, экономит на топливе и страховке.

Экономическая выгода использования трансарктического маршрута, приводит к ежегодному росту судоходства в регионе. По мнению китайских аналитиков, к 2020 году внешнеторговый грузовой поток через Северный морской путь составит 5–15% [3] от всего китайского внешнеторгового грузооборота. Увеличение грузопотоков через Арктику будет способствовать развитию российско-китайского сотрудничества в регионе.

Начало освоению Северного морского пути судоходными компаниями КНР дано: «Один из крупнейших китайских перевозчиков,

компания COSCO в сентябре 2012 г. объявила о своих планах по изучению экономической эффективности перевозок между портами Китая и Исландии (а в перспективе и остальными странами Европы), используя для этого возможности Северного морского пути» [4]. Партнерские отношения между двумя странами в сфере грузоперевозок по Северному морскому пути, пролегающему вдоль российского арктического побережья, необходимы Китаю для приобретения опыта судоходства в северных широтах. КНР располагает только одним ледоколом, которого недостаточно для обеспечения грузоперевозок в Арктике. Учитывая это положение российская сторона, расширила действие своего законодательства, в вопросе предоставления помощи российских атомных ледоколов, для сопровождения всех судов, следующих по Северному морскому пути [5].

Развитие транспортного Северного морского пути, обоюдно выгодно двум государствам. Для Китая транспортировка товаров по этому маршруту, сокращением времени перевозок, приводит к росту товарооборота и, в конечном счете, к росту прибыли. Россия получает дополнительные поступления в бюджет страны: в виде тарифов за проход судов арктическим маршрутом, за использование ледоколов на всем пути их следования. Особо следует отметить возможность развивать инфраструктуру региона. В первую очередь, для самого Северного морского пути: порты, поисково-спасательные центры. Во-вторых, развитие всего комплекса арктической транспортной системы: трубопроводов, авиационные маршрутов, железных и автомобильных дорог.

Сотрудничество в энергетической сфере началось в 2013 году. В этом году был подписан договор о совместном освоении Роснефтью и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией (кит. 中国石油天然气集团公司; официальное английское наименование China National Petroleum Corporation, CNPC) российского арктического шельфа: Западно-Приновоземельского участка в Баренцевом море и Южно-Русского и Медынского-Варандейского в Печорском. Договор предусматривает не только добычу углеводородов, но и их первичную переработку с привлечением китайского капитала и китайских технологий [1].

Для Китайской Народной Республики очень остро стоит проблема загрязнения окружающей среды. Это в свою очередь заставляет Китай переходить на более экологически чистое топливо – газ. В настоящее время этот вид топлива составляет всего 4% [6], от общей структуры топливно-энергетического потребления страны. В ближайшее десятилетие прогнозируется значительный рост спроса на газ в КНР. Увеличение доли газа в структуре потребления, будет способствовать укреплению российско-китайского сотрудничества в области разработки газовых месторождений арктического региона. Расширение сотрудничества в области освоения новых месторождений станет стимулом развития технологий разработки углеводородов на арктическом шельфе. В настоящее время Россия не в полной мере ими располагает.

В условиях западных санкций против России особенно актуально становится развитие всесторонних отношений с Китаем. Это сотрудничество наиболее ярко проявляется в Арктическом направлении. В рамках санкций против России, Канада отказалась от участия во встрече Арктического совета [7], по вопросу развития экономического сотрудничества в регионе. В случае принятия санкций против России, по запрету на экспорт высокотехнологичного оборудования для российских энергетических компаний [8], остро встанет вопрос о совместном с китайской стороной разработке новых технологических комплексов.

Несмотря на уже существующие совместные российско-китайские проекты по освоению Арктики, сотрудничество стран в этом направлении пока еще находится в зачаточном состоянии. Китай имеет очень плодотворные примеры сотрудничества в Арктическом регионе с Исландией и Данией. Если учитывать общий вектор развития российско-китайских отношений, имеющих уровень стратегического партнерства, то следует отметить долгосрочный характер этих отношений. Ярким таким примером является заключенный между Газпромом и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией (CNPC) контракт, предусматривающий поставку российской стороной 38 млрд. куб. м. газа ежегодно в течение 30 лет.

Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин назвал этот проект: «крупнейшей газовой сделкой за всю историю СССР и РФ» [6]. Прогнозы по расширению сотрудничества между Россией и

Китаем, по мнению многих аналитиков можно считать вполне оптимистичными. Среди потенциальных направлений этого сотрудничества, можно считать арктическое направление. Оно будет проявляться в привлечение китайских инвестиций в развитие инфраструктуры российского арктического региона, при условии формирования Россией благоприятного инвестиционного климата. Разработка совместных научных проектов. Экспорт на китайский рынок дефицитных рудных полезных ископаемых, сосредоточенных в российских арктических широтах. Создание центров экологического туризма на российском Севере, привлечение китайских туристов к путешествиям на Северный полюс на российских ледоколах. Вот не полный перечень крупномасштабного сотрудничества в Арктике.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

- 1. Жуков М.** Для России арктическое сотрудничество с Китаем – стимул к росту // Arctic Info. – 2013. <http://www.arctic-info.ru>.
- 2. Facts and figures on EU-China trade.** – 2014. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/september/tradoc_144591.pdf.
- 3. Guschin A.** Understanding China's Arctic policy // The Diplomat. – 2013. <http://thediplomat.com>.
- 4. Тулулов Д.** Членство Китая в Арктическом совете // Российский совет по международным делам. 19.06.2013. http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=1986#top-content.
- 5. Новикова А.** Владимир Путин завещал Арктику потомкам // Известия. – 2011. <http://izvestia.ru>.
- 6. Романова К., Айзятулова И.** Газовый демпинг на китайской почве // Газета.ru. – 2014. <http://www.gazeta.ru>.
- 7. Тишков А.** Санкции не повлияют на проекты с участием России в Арктике // РИА Новости. – 2014. <http://ria.ru/>.
- 8. Pettersen T.** Western sanctions could curb Russian Arctic oil // Barents Observer. – 2014. <http://barentsobserver.com/en>.