

## Политика

# Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы «Пояс и Путь»

© 2017

Сунь Сюэвэнь

В статье рассмотрены проблемы освоения Северного морского пути в контексте реализации китайской инициативы «Пояс и Путь», содержится обзор недавних исследований, посвященных оценке перспектив СМП и возможностям его сопряжения с этой инициативой. Поскольку реализация потенциала СМП требует не только решения проблем, связанных с правовым регулированием, экономической конкурентоспособностью, защитой окружающей среды, но и поиска эффективных механизмов согласования стратегических интересов крупных игроков в регионе, автор считает, что сопряжение СМП с инициативой «Пояс и Путь» становится все более реальным.

*Ключевые слова:* Северный морской путь, инициатива «Пояс и Путь», РФ, КНР, Арктика, транспортно-логистическая инфраструктура.

### Транспортно-логистическая инфраструктура — база инициативы «Пояс и Путь»

Осенью 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул идею «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морского Шелкового пути XXI века» (МШП-21), обозначенную термином «Пояс и Путь». В рамках ЭПШП предполагается создание экономических коридоров по трем сухопутным маршрутам: 1) КНР — Центральная Азия и РФ — Западная Европа и Балтийское море; 2) КНР — Центральная и Западная Азия — Персидский залив и Средиземное море; 3) КНР — Юго-Восточная Азия, Южная Азия и Индийский океан.

МШП-21, в свою очередь, будет предположительно проходить по двум основным морским маршрутам: 1) китайские порты — Южно-Китайское море и Индийский океан — Европа; 2) китайские порты — Южно-Китайское море — южная акватория Тихого океана. Параллельно предполагается развивать еще два азиатских экономических коридора: Китай — Пакистан и Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма.

Многие государства стремятся развивать собственные инфраструктурные проекты, чтобы стимулировать социально-экономическое развитие прилегающих регионов. Все они заинтересованы в привлечении капиталов и технологий для освоения транспортно-логистической инфраструктуры и раскрытия потенциала экономической взаимодей-

полняемости. В таком контексте «транспортная дипломатия» становится естественной визитной карточкой внешней политики КНР.

28 марта 2015 г. Государственный комитет по делам реформ и развития, Министерство иностранных дел и Министерство торговли КНР обнародовали «Концепцию и план действий по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», предложив следующие приоритетные направления сотрудничества: согласование политики, сопряжение инфраструктуры, беспрепятственная торговля, финансовое посредничество, общение народов.

Что касается «сопряжения инфраструктуры», то на базе уважения суверенитета и соображений безопасности всем заинтересованным государствам предлагается согласовывать планы и технические нормы инфраструктурного строительства, совместно осуществлять строительство ключевых международных путей, развивать инфраструктурную сеть, связывающую как отдельные регионы Азии, так и всю Евразию, активно выстраивать портовую инфраструктуру, способствовать беспрепятственному речному судоходству, развивать портовое сотрудничество, увеличивать количество морских путей и рейсов на них, расширять информационный обмен по вопросам доставки грузов морем<sup>1</sup>. Согласно «Концепции и плану» предполагается открыть 8 международных путей доставки грузов, для каждого из которых будут объединены трансконтинентальные, международные транспортные пути всех прилегающих государств. В их числе пять сухопутных:

- 1) Северо-Восток Китая — Маньчжурия — Россия — Европа;
- 2) Регионы вокруг Бохайского моря — Монголия — Россия — Европа;
- 3) Центр и Запад Китая — Алтай — Центральная Азия;
- 4) Тибет — Непал — Южная Азия;
- 5) Синьцзян — порт Гвадар, Пакистан.

А также три морских:

- 1) Порты Северо-Восточной Азии — Берингов пролив — Северный морской путь — порты Европы;
- 2) Порты КНР — Южно-Китайское море — Индийский океан — Красное море — Средиземное море — порты Европы;
- 3) Порты КНР — Южная Азия — Южная часть Тихого океана<sup>2</sup>.

Потенциально СМП может конкурировать с проектами инициативы «Пояс и Путь» и одновременно дополнять их.

Официальная позиция КНР заключается в стремлении к взаимовыгодному сотрудничеству и поиску возможностей сопряжения инициативы «Пояс и Путь» с существующими национальными и региональными проектами и инициативами. В июне 2017 г. Государственный комитет по делам реформ и развития и морское ведомство КНР совместно опубликовали «Концепцию морского сотрудничества в рамках инициативы «Пояс и Путь», которая стала первым документом правительства КНР по проблемам развития морских путей в связи с указанной инициативой. «Концепция морского сотрудничества» явилась результатом работы международного форума «Пояс и Путь». Она определяет принципы совместного строительства морского экономического пояса через Северный Ледовитый океан в Европу, в числе которых многостороннее участие, совместная деятельность и общая выгода<sup>3</sup>.

СМП — кратчайший морской путь между Европейской частью РФ и Дальним Востоком — является важной частью мировой морской транспортной сети. Эта транспортная артерия, проходящая по Баренцеву и Карскому морям, морю Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому и Берингову морям, обеспечивает снабжение северных регионов России и вывоз добываемых в Арктической зоне природных ресурсов. После распада СССР российское правительство прилагает значительные усилия по восстановлению и развитию инфраструктуры СМП и раскрытию его потенциала в качестве маршрута для международных перевозок.

В настоящее время СМП представляет интерес для Китая с точки зрения получения доступа к природным ресурсам Арктики, а также диверсификации маршрутов поддержания экономических связей с Европой. Для России СМП гарантирует обеспечение национальной безопасности, защиту морского пространства, стимулирование социально-экономического развития и т.п. Реализация совместного потенциала двух государств по освоению СМП требует выявления возможных точек соприкосновения, своевременной идентификации и решения проблем, стоящих на пути состыковки СМП с проектами инициативы «Пояс и Путь».

### **Северный морской путь как национальная транспортная артерия России**

Развитие СМП неразрывно связано с освоением Арктики, которое в России началось еще в XVII веке. В начале XX века были осуществлены первые плавания на всей его протяженности, открывшие возможность использования нового маршрута для грузовых перевозок. Благодаря развитию в 1950-е годы дизель-электрических ледоколов период навигации в западном районе Арктики увеличился с 1,5 до 6 месяцев, а совершенствование атомного ледокольного флота в 1970-е годы обеспечило возможности круглогодичной навигации<sup>4</sup>. На всем протяжении СМП они связаны с прогнозами дальнейшего таяния льдов, а также введением в строй новых атомных ледоколов.

Традиционно основное экономико-стратегическое значение СМП для СССР/РФ заключалось в обеспечении снабжения северных регионов государства («северный завоз») и транспортировке добываемых в Арктическом регионе природных ресурсов. В 1990-е годы экономическая деятельность в районе СМП находилась в состоянии сильного спада: в период с 1987 по 1999 г. грузооборот там сократился с 6,5 млн до 1,6 млн т, т.е. более чем в 4 раза<sup>5</sup>.

Ощутимый рост перевозок по СМП наметился только после 2005 г.<sup>6</sup> Этому способствует реализация крупных проектов по добыче природных ресурсов в Арктической зоне РФ (вывоз сырой нефти с Приразломного, Новопортовского, Варандейского месторождений, производство сжиженного газа в рамках проекта «Ямал-СПГ», освоение добычи угля на Таймырском полуострове), перевозка продукции компании «Норильский никель», начало осуществления международных транзитных перевозок. В 2016 г. объем перевозок по СМП вырос на 36% по сравнению с предыдущим годом и составил 7,26 млн тонн, впервые превысив пиковые показатели 1980-х годов<sup>7</sup>.

Россия рассматривает развитие СМП в качестве важнейшего элемента своей Стратегии развития Арктической зоны, признающей одним из государственных приоритетов. С этой целью правительство РФ приступило к реализации конкретных мер, направленных на усиление присутствия в Арктике. В 2012 г. были приняты изменения в законодательстве, закрепившие административные границы акватории СМП, определены механизмы его администрирования. В 2013 г. была утверждена «Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», годом позже — основанная на ней государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года», а в 2015 г. — «Комплексный проект развития Северного морского пути».

Согласно Федеральному закону № 132-ФЗ от 28 июля 2012 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП» указанная акватория включает в себя внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ, ограниченную с востока линией разграничения морских пространств с США, и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, а с запада — меридианом мы-

са Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар<sup>8</sup>.

В марте 2013 г. была учреждена Администрация Северного морского пути, отвечающая за организацию плавания судов в акватории СМП и обеспечение безопасности. Основными ее функциями являются прием и рассмотрение заявлений о получении разрешений на плавание судов в акваториях СМП и выдача таких разрешений. Выдача разрешений осуществляется при условии выполнения судном требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, установленных международными договорами РФ, законодательством РФ, правилами плавания в акватории СМП, и при предоставлении документов, удостоверяющих наличие установленного международными договорами РФ, законодательством РФ страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб<sup>9</sup>.

В апреле 2013 г. были утверждены Правила плавания в акватории СМП, в которых предусматривается, что судовладелец или капитан судна, намеревающегося пройти по СМП, должны сообщать Администрации СМП за 72 часа о подходе к границам акватории СМП, а также ежедневно информировать о движении судна, его состоянии и фактическом времени пересечения границ акватории. В соответствии с Правилами 2013 г. о судоходстве в акватории СМП, прохождение судов осуществляется при обязательном ледокольном сопровождении. Стоимость ледокольного сопровождения судна зависит от водоизмещения, уровня ледовой защиты, расстояния и длительности сопровождения; порт отправления и время отправления ледокола согласовываются капитаном судна и ведомством, предоставляющим ледокольное сопровождение. Эти правила способствуют рыночному использованию СМП, а также привлечению иностранных судов<sup>10</sup>.

В соответствии с государственной политикой развитие транспортной инфраструктуры в Арктической зоне включает развитие ледокольного флота, портово-производственных комплексов, соответствующих речных, железнодорожных, автомобильных и воздушных коммуникаций, систем безопасности и управления судоходством. На Балтийском заводе ведется строительство трех новых атомных ледоколов серии 22220. В 10 точках на всем протяжении СМП создаются комплексные аварийно-спасательные центры: три из них — в Нарьян-Маре, Архангельске и Дудинке — уже функционируют. В Мурманске и Диксоне действуют морские спасательно-координационные центры, в Архангельске, Тикси и Певеке — подцентры, в Диксоне, Тикси, Певеке и поселке Провидения — пункты базирования аварийно-спасательного имущества. Для поддержки транспортного комплекса СМП создается специальная единая защищенная информационно-телекоммуникационная система, предназначенная для координации транспортно-логистических процессов, контроля транспортной обстановки, навигационного обслуживания перевозок, оперативного обеспечения всех участников рынка гидрометеорологической информацией и услугами связи<sup>11</sup>.

Предпринятые меры показывают серьезность намерений руководства России по обеспечению ее национальных интересов в Арктике.

## **Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути**

Интенсификация усилий, направленных на освоение СМП, отражает оптимистичные оценки значительного роста грузопотока по этому маршруту, который, по некоторым данным, к 2020–2022 гг. может достичь 35 млн т<sup>12</sup>, в том числе за счет развития международного судоходства, а также опасения потерять лидерство в использовании СМП вследствие глобального потепления и расширения присутствия других государств в регионе<sup>13</sup>. В основе ожидаемого роста грузоперевозок по СМП лежат оценки экономических выгод от использования данной магистрали в сравнении с другими морскими маршрутами, преж-

де всего, южным, соединяющим тихоокеанские порты Азии с портами Европы через Суэцкий канал. Если расстояние от Мурманска до корейского порта Пусан по южному маршруту составляет 12 030 морских миль, то с использованием СМП маршрут сокращается до 5 320 морских миль<sup>14</sup>. Учитывая, что основным способом международного использования СМП в настоящее время и ближайшем будущем останется экспорт природных ресурсов из Арктической зоны РФ, использование СМП дает значительный выигрыш по расстоянию, а следовательно, возможность экономии на топливе и оплате труда персонала.

К числу главных недостатков маршрута относят риски безопасности, связанные с суровыми климатическими условиями, дефицит опорных пунктов по месту следования судов, фактор сезонности, определяющий толщину льда и, соответственно, необходимость прибегать к услугам ледокольного сопровождения, проблема совпадения спроса и предложения ледокольного обеспечения по месту и времени<sup>15</sup>. Эти факторы напрямую влияют на размеры страховых премий, величину эксплуатационных расходов, возможности планирования, нежидаемую надежность и гибкость перевозок.

Важным негативным фактором является геополитическая неопределенность, а также снижение глобальных цен на углеводородное сырье в 2014 г. Последние два фактора особенно важны для перспектив использования СМП зарубежными перевозчиками. После быстрого роста транзитного грузопотока с 110 тыс. т в 2010 г. (начало коммерческих грузоперевозок нероссийскими компаниями) до 1,4 млн т в 2013 г. произошел столь же резкий спад до 39 тыс. т в 2015 г.<sup>16</sup> Специалисты отмечают негативное влияние введенных против России санкций на обеспечение благоприятной политической среды для развития международного сотрудничества в использовании СМП.

Несмотря на оптимистичные прогнозы российских официальных лиц, оценки экономической конкурентоспособности СМП, с учетом современного состояния рынков природных ресурсов и объективных особенностей маршрута, остаются неоднозначными. Исследования показывают влияние сезонного фактора, расстояния и типов перевозимых грузов на экономическую целесообразность маршрутов с использованием СМП.

Сравнение разных сценариев, маршрутов и типов судов, проведенное японскими исследователями для оценки экономической привлекательности СМП при транзитных перевозках, показало, что СМП в отдельных случаях и при определенных условиях может быть конкурентоспособным по сравнению с существующими маршрутами, несмотря на меньший дефлот судов и другие недостатки. В частности перевозки железной руды из Норвегии в Японию через СМП оказываются сопоставимы по цене с поставками из Бразилии в случае 50% скидки за ледокольное обслуживание, а танкерные перевозки нефти из порта Усть-Луга (Россия) в Японию оказываются более выгодными по сравнению с аналогичным маршрутом из Роттердама (Нидерланды) через Суэцкий канал даже при 100% оплате услуг ледокольного сопровождения: в промежуток с июня по ноябрь цена перевозки нефти составляет 13–16 долл. за тонну по сравнению с 22,5 долл. при поставках через Суэцкий канал<sup>17</sup>.

Исследование, основанное на реальных операционных данных, проведенное учеными Сингапурского национального университета, напротив, показало, что маршрут по направлению Азия — Европа через СМП пока неконкурентоспособен для контейнерных перевозок и при определенных условиях может быть привлекателен только для танкерных перевозок нефти<sup>18</sup>. Экономическая модель, разработанная исследователями из КНР, свидетельствует, что на эффективность контейнерных перевозок через СМП большое влияние оказывают тарифы на ледокольное обслуживание, фактор сезонности и объем груза, из-за которых этот маршрут в кратко- и среднесрочной перспективе может рассматриваться лишь как дополнительный<sup>19</sup>. Это, в частности, означает, что интерес КНР к СМП связан, в первую очередь, с поставками природного сырья и энергоресурсов из Арктической зоны РФ, а не с транзитом в Европу.

Как отмечают многие авторы, на рост конкурентоспособности СМП могут существенно повлиять климатические изменения. Таяние арктических льдов и уменьшение ледяного покрова может привести к увеличению свободной навигации и, следовательно, росту возможностей перевозок без дополнительных затрат на ледокольное обслуживание. Таяние арктических льдов особенно ускорилось в 1990-х годах, что привело к увеличению продолжительности теплого сезона в среднем на 5–11 дней в течение десяти лет<sup>20</sup>. Как предполагается, таяние продолжится в течение нескольких следующих десятилетий, хотя уровень неопределенности в существующих прогнозах остается высоким.

При учете фактора дальнейшего таяния льдов оценки экономических перспектив СМП становятся более оптимистичными. По мнению исследователей, в случае реализации прогнозов и освобождения СМП ото льда, а также преодоления логистических барьеров (информационное обеспечение навигации, нехватка промежуточных портов, административные преграды и др.), северный маршрут может забрать до двух третей объема перевозок, идущих через Суэцкий канал, что эквивалентно приблизительно 5% всего объема мировой торговли<sup>21</sup>. При этом исследователи согласны, что при благоприятном сценарии объем грузопотока начнет ощутимо расти только в середине 2030-х годов, т.е. проекты с участием СМП должны рассматриваться исключительно в долгосрочной перспективе<sup>22</sup>.

Проф. Н.П. Зальвский, анализируя перспективы СМП, указывает на необоснованность попыток отождествления концепции его превращения в привлекательный для инвесторов и перевозчиков транспортный маршрут и концепции конкурирования с традиционным южным маршрутом, пролегающим через Суэцкий канал. Повышение конкурентоспособности СМП требует обеспечения надлежащего уровня сервиса, ожидаемого потенциальными перевозчиками, на всем протяжении маршрута. Однако решение этой проблемы путем государственных инвестиций в развитие портовой инфраструктуры, наземных транспортных переходов, систем безопасности, навигационного и гидрометеорологического обслуживания может привести либо к существенному повышению тарифов для перевозчиков, снижая привлекательность СМП для международного транзита, либо к уменьшению ценности для других заинтересованных сторон, в частности арктических регионов. Исходя из этих соображений, Н.П. Зальвский скептически относится к ожиданиям резкого роста грузопотока по СМП и стремлению к конкуренции с Суэцким каналом. Оптимальная стратегия, по его мнению, заключается в том, чтобы ориентироваться на синергию и финансовую выгоду для всех заинтересованных сторон, необходимость учитывать совокупные расходы на транзит для всех участников; а ее результатами должно стать превращение СМП в параллельную южному маршруту магистраль в течение 20–30 лет<sup>23</sup>.

Важным фактором успешного развития коммерческих перевозок по СМП признается формирование регулятивной среды эксплуатации арктического маршрута, которая зависит не только от изменений национального законодательства, но и международных договоренностей. В настоящее время РФ использует свое право устанавливать особые правила судоходства в пределах 200-мильной зоны. Более того, действующее законодательство по сути обеспечивает абсолютный контроль РФ над навигацией во всей акватории СМП, включая международные воды за пределами исключительной экономической зоны, свобода навигации в которых гарантируется Конвенцией ООН по морскому праву<sup>24</sup>. Пока это принимается заинтересованными перевозчиками как должное<sup>25</sup>. Однако, как справедливо указывает Н.П. Зальвский, право РФ устанавливать правила эксплуатации СМП будет значительно более весомым в случае наличия договоренностей, как минимум, с арктическими государствами; такая договоренность позволит гарантировать надежность международного использования СМП и снизить риски для иностранных перевозчиков<sup>26</sup>.

Установление международных договоренностей по статусу СМП объективно усложняется ростом геополитической напряженности после введения режима санкций ряда развитых государств в отношении РФ и начавшейся мировой «гонкой» за освоение природных ресурсов Арктики.

Ряд авторов полагает, что рост напряженности вокруг Арктики связан прежде всего с принятием Арктической национальной политики США, провозглашающей приоритетность принципа свободы открытого моря в Арктике<sup>27</sup>. Другие исследователи обращают внимание на то, что интернационализация СМП выгодна и другим крупным игрокам, в частности Китаю<sup>28</sup>. В связи с этим ряд авторов считает, что развитие инфраструктуры СМП и, в частности, развитие ледокольного флота РФ необходимо не столько для обеспечения коммерческих ледокольных проводок, но в первую очередь для решения оборонных задач и противодействия попыткам проникновения США и их союзников в акваторию арктического шельфа для эксплуатации энергетических ресурсов<sup>29</sup>. Милитаризация СМП, в свою очередь, может уменьшить его экономическую привлекательность в глазах потенциальных перевозчиков и фрахтователей.

Наконец, при анализе перспектив СМП необходимо учитывать экологические аспекты расширения эксплуатации северной магистрали. С глобальной точки зрения наибольшее значение имеют ассоциированные с использованием СМП изменения эмиссии парниковых газов. С одной стороны, сокращение длительности маршрута при использовании СМП приведет к уменьшению выбросов CO<sub>2</sub>, которое, по последним оценкам, может составить 20% от величины эмиссии при использовании альтернативного маршрута через Суэцкий канал<sup>30</sup>. Однако другие исследователи отмечают, что освоение СМП приведет к общему росту грузопотока между Азией и другими частями света, что нивелирует выгоды от сокращения дистанции по новому маршруту и в конечном итоге приведет к дальнейшему глобальному росту выброса CO<sub>2</sub> на 14,2 млн т к 2030 г.<sup>31</sup>; наибольшее негативное воздействие дополнительного потепления на экономическое развитие при этом, как ожидается, будут испытывать государства Африки и Индия<sup>32</sup>.

Интенсификация движения по СМП сопряжена также с ростом экологических рисков для Арктической зоны РФ. Основные угрозы для природы Арктики представляют работы по добыче углеводородов в районах промышленного освоения в Баренцевом и Карском морях. Угрозы, непосредственно связанные с эксплуатацией СМП, включают в себя, прежде всего, загрязнение вод Северного Ледовитого океана при перевалке грузов в арктических портах и танкерных перевозках нефти<sup>33</sup>. Рост интенсивности перевозок увеличивает не только прямое загрязнение от работы транспорта и береговой инфраструктуры, но и риски чрезвычайных происшествий, купирование которых требует развития всеобъемлющей системы экологического мониторинга и поисково-спасательной инфраструктуры на всем протяжении СМП.

Нормативным ответом на возросшие экологические риски для Арктики стало принятие Международной морской организацией Полярного кодекса, который вступил в действие с января 2017 г. Кодекс определяет предназначенные для предотвращения загрязнения арктических вод нефтепродуктами, сточными водами, мусором и опасными жидкими веществами требования к техническому состоянию судов, курсирующих по СМП. Хотя принятие Полярного кодекса соответствует долгосрочным интересам всех заинтересованных сторон и целям устойчивого развития Арктики, оно может привести к дополнительному росту стоимости перевозок<sup>34</sup>.

Таким образом, следует вывод, что перспективы развития СМП являются неоднозначными, и любые инициативы, предполагающие расширение его международного использования, должны учитывать весь комплекс существующих экономических, организационных, политических и экологических проблем, без решения которых устойчивое развитие Арктической зоны будет невозможным.

## Возможности сопряжения Северного морского пути и инициативы «Пояс и Путь»

Как показал вышеприведенный анализ, экономическая конкурентоспособность СМП по сравнению с традиционными морскими магистралями из Азии в Европу остается неочевидной, а его перспективы в качестве альтернативы маршруту через Суэцкий канал связаны, прежде всего, с ожиданиями дальнейшего таяния арктических льдов и относятся к периоду после 2030 г. Особенно важным является то, что с экономической точки зрения наименее конкурентоспособным СМП остается для контейнерных перевозок. Это означает, что для КНР, как основного отправителя грузов из Азии, СМП в ближайшем время вряд ли может рассматриваться в качестве реальной альтернативы существующим маршрутам.

Успешная реализация инициативы «Пояс и Путь», в свою очередь, обеспечит создание новых сухопутных и морских коридоров, связывающих государства Европы, Азии и Африки, тем самым увеличивая конкурентное давление на СМП как транзитный маршрут. Это заставляет некоторых исследователей утверждать, что проект ЭПШП с его альтернативными маршрутами не просто составляет конкуренцию для таких транспортных коридоров РФ, как БАМ, Транссиб и СМП, но делает последние заведомо проигрышными<sup>35</sup>.

Однако другие специалисты указывают на неверность трактовки инициативы «Пояс и Путь» как способа снизить транзитные издержки для перевозки товаров из КНР, особенно в свете замедляющегося роста товарооборота между Китаем и Европой<sup>36</sup>. Как указывают И.А.Макаров и А.К.Соколова, реализация проекта Нового Шелкового пути — это реакция на глубинные экономико-политические изменения в самом Китае, отражающая стремление КНР найти новые точки роста для своей экономики, в особенности для развития центральных и западных регионов, перенести трудо- и энергоемкие производства в другие государства региона, снизить уровень нестабильности в Синьцзян-Уйгурском автономном районе с большой долей мусульман—уйгуров, найти новые рынки для своей строительной отрасли<sup>37</sup>.

Одной из приоритетных задач инициативы «Пояс и Путь» является также развитие Северо-Восточных регионов КНР, в том числе в качестве потенциальной точки сопряжения с СМП через развитие транспортной инфраструктуры в Приморском крае РФ<sup>38</sup>. В этом смысле развитие порта Зарубино в рамках создания международного транспортного коридора «Приморье-2», обеспечивающего сейчас связь Северо-Восточных провинций КНР с Дальним Востоком РФ и государствами АТР, может рассматриваться как потенциальный хаб для организации контейнерных перевозок через СМП. Необходимо также учитывать, что национальные интересы КНР предполагают диверсификацию каналов международной торговли. Сопряжение СМП с проектами «Пояса и Пути» соответствует интересам КНР, даже несмотря на неочевидные экономические выгоды в кратко- и среднесрочной перспективе.

Реализация инициативы «Пояс и Путь», особенно в рамках создания евразийских транспортных коридоров, безусловно, является вызовом для существующих региональных структур и прежде всего Евразийского экономического союза (ЕАЭС), объединяющего РФ, Казахстан, Беларусь и Армению. Наличие как совпадающих, так и несовпадающих интересов КНР и РФ при выстраивании отношений между инициативами «Пояс и Путь» и ЕАЭС, признается российскими и китайскими специалистами<sup>39</sup>. В частности стремление РФ сохранить свое региональное влияние и обеспечить развитие несырьевых секторов экономики может стать препятствием на пути сопряжения «Пояса и Пути» и ЕАЭС в том виде, который предпочтителен для Китая — расширение доступа к природным ресурсам и привлечение к реализации проектов на территории государств ЕАЭС трудовых ресурсов из КНР<sup>40</sup>.

Усиление геополитической напряженности в отношениях РФ и государств Запада, а также экономический спад, вызванный падением с 2014 г. цен на нефть, увеличил роль

политических факторов в оценке перспектив СМП и его потенциальной интеграции с инфраструктурными инициативами Китая. По мнению М. Лантейна, именно ухудшение отношений с Западом, наряду с признанием того факта, что центр мировой финансовой системы постепенно смещается в АТР, стали предпосылкой усиления дипломатических и экономических связей России с Китаем и готовности России встраиваться в евразийские проекты КНР<sup>41</sup>. Это, в частности, означает формирование условий, при которых СМП начинает рассматриваться политическими и академическими кругами Китая как стратегический маршрут, позволяющий расширить доступ к природным ресурсам в Арктике, а в более отдаленной перспективе — превратиться в жизнеспособный канал евразийской торговли.

Профессор Морского университета КНР Лю Хуэйжун утверждает, что по сравнению с традиционными морскими путями СМП дает более низкие издержки и может использоваться в качестве энергетического коридора, а также имеет важную стратегическую ценность как катализатор экономической активности и сотрудничества в Северном полушарии. «Открытие» СМП должно стать частью инициативы «Пояс и Путь»; СМП может стать ключевым водным путем зарождающегося «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». «Пояс и Путь» не может обойти стороной стратегическую ценность СМП<sup>42</sup>. По мнению профессора Даляньского морского университета Ли Чжэньфу, Китай должен развивать сотрудничество с Россией, вести более активный обмен товарами, рабочей силой, финансами, технологиями и информацией, т.е. улучшить структуру товарооборота, повысить долю добавленной стоимости, раскрыть возможности комплементарных отраслей<sup>43</sup>.

Некоторые китайские ученые предлагают концепцию «Один пояс, один путь, один морской путь» (т.е. СМП), имея в виду не только стратегическое развитие концепции «Пояс и Путь», но и расширение ее содержания<sup>44</sup>. На данном этапе каждое из государств старается контролировать трансевразийские грузовые сухопутные и морские пути, в том числе и выдвигая свои концепции трансрегионального развития, включающие в себя арктические территории (табл. 1).

Таблица 1

### Концепции трансрегионального развития вовлеченных государств

Госуд./ регион	Концепция	Инфраструктурная повестка	Перспектива
КНР	«Пояс и Путь»	«Пояс и Путь», Азиатский инвестиционный банк	«Один пояс, один путь, один морской путь»
Россия	Евразийский экономический союз	Трансевразийская мультимодальная инфраструктурная сеть, коммерциализация СМП	Расширение ЕАЭС
США	Возвращение в Азию	Транспортный коридор Южная Азия — Центральная Азия	
Евросоюз	Европа-2020	Транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия	
Корея	Связывая Евразию		
Япония	Дуга свободы и благополучия		

Источник: Составлено автором.

На современном этапе возможности Арктического совета в согласовании и контроле арктических дел очевидно ограничены, в связи с чем для совместного развития природных ресурсов и транспортных путей Арктики, реализации стратегического сопряжения в ней необходима эффективная площадка общения, которая позволит на практике вместе

вести обсуждение и получать выгоду от СМП. С этой точки зрения СМП — не только важнейший морской путь, связывающий Европу и Азию, но и способ согласования политики прилегающих государств, важная площадка стратегического взаимодействия.

1. Туйдун гунцзянь сычоу чжи лу цзинци дай хэ 21 шици хайшан сычоу чжи лу дэ юаньцин юй синдун // Байду вэньку. 29.03.2015. URL: <https://wenku.baidu.com/view/97f5b2372b160b4e777fcf21.html> (дата обращения: 04.05.2017).
2. *Дун Сочэн и др.* И дай и лу цзяотун юньшу е гэцзюй цзи дуйцэ = Transportation Industry Patterns and Strategy of the Belt and Road // Чжунго кэсюеюань юанькань. 2016. Т. 31. № 6. С. 663–670. (На кит. яз.)
3. «И дай и лу цзяньшэ хайшан хэцзо шэсян» фабу чжундянь цзяньшэ сань тяо ланьсэ цзинци тундао / Правительство КНР. 21.06.2017. URL: [http://www.gov.cn/xinwen/2017-06/21/content\\_5204111.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2017-06/21/content_5204111.htm) (дата обращения: 22.06.2017).
4. *Рукиа В.В., Смирнов А.А., Кашка М.М., Бабич Н.Г.* Атомный ледокольный флот России и перспективы Северного морского пути // Арктика. Экология и экономика. 2011. № 1. С. 52–61.
5. *Селин В.С., Козьменко С.Ю., Выдрин Е.О.* Северный морской путь: взаимодействие экономической и оборонной составляющих // Вестник МГТУ. 2015. Т. 18. № 3. С. 523–526.
6. *Половинкин В.Н., Фомичев А.Б.* Перспективные направления и проблемы развития Арктической транспортной системы Российской Федерации в XXI веке // Арктика: экология и экономика. 2012. № 3(7). С. 74–83.
7. *Стародубцев В.* Широты высокой важности // Коммерсант. Приложение № 53: «Арктический форум». 29.03.2017. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3254502> (дата обращения: 09.05.2017).
8. Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». URL: <http://base.garant.ru/70207760/> (дата обращения: 09.05.2017).
9. *Котляр В.* Использование ледоколов в акватории Северного морского пути для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика. 12.10.2015. URL: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ispolzovanie-ledokolov-v-akvatorii-severnogo-morskogo-puti-d/> (дата обращения: 10.05.2017).
10. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути (с изменением на 9 янв. 2017 г.). URL: <http://docs.cntd.ru/document/902396546> (дата обращения: 10.05.2017).
11. Интервью министра транспорта РФ М. Соколова газете «Известия». 27.03.2017. URL: [https://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=37174](https://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=37174) (дата обращения: 10.05.2017).
12. *Стародубцев В.* Указ. соч.
13. *Куликов С.* Лед тает — к дороге // Российская газета. 26.04.2016. № 6958. URL: <https://rg.ru/2016/04/26/rossii-privdetsia-poborotsia-za-pravo-na-arkticheskuiu-tranzitnuiu-monopoliiu.html> (дата обращения: 11.05.2017).
14. *Faury O., Cariou P.* The Northern Sea Route competitiveness for oil tankers // Transportation Research. Part A. 2016. Vol. 94. P. 461–469.
15. *Залыевский Н.П.* Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования // Арктика и Север. 2015. № 20. С. 37–57; *Bekkers E., Francois J.F., Rojas-Romagosa H.* Melting ice caps and the economic impact of opening the Northern Sea Route. // CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis. 2015.
16. *Otsuka N., Imai K., Nagakawa K., Furuichi M.* Northern Sea Route transport scenarios for various cargoes / The Okhotsk Sea & Cold Ocean Research Association. 2016. URL: [http://www.academia.edu/22534724/Northern\\_Sea\\_Route\\_Transport\\_Scenarios\\_for\\_various\\_cargoes](http://www.academia.edu/22534724/Northern_Sea_Route_Transport_Scenarios_for_various_cargoes) (дата обращения: 11.05.2017).
17. Ibid.
18. *Zhang Yiru, Meng Qiang, Ng Szu Hui.* Shipping efficiency comparison between Northern Sea Route and the conventional Asia-Europe shipping route via Suez Canal // Journal of Transport Geography. 2016. Vol. 57. P. 241–249.
19. *Zhao Hui, Hu Hao, Lin Yisong.* Study on China—EU container shipping network in the context of Northern Sea Route // Journal of Transport Geography. 2016. Vol. 53. P. 50–60.

20. *Stroeve J.C., Markus T., Boisvert L., Miller J., Barrett A.* Changes in Arctic melt season and implications for sea ice loss // *Geophysical Research Letters*. 2014. Vol. 41. P. 1216–1225; *Walsh J.E., Fetterer F., Stewart J.S., Chapman W.L.* A database for depicting Arctic sea ice variations back to 1850 // *Geographical Review*. 2016. Vol. 107. P. 89–107.
21. *Bekkers E., Francois J.F., Rojas-Romagosa H.* Op. cit.
22. *Yumashev D., van Hussen K., Gille J., Whiteman G.* Towards a balanced view of Arctic shipping: estimating economic impacts of emissions from increased traffic on the Northern Sea Route // *Climatic Change*. 2017. Vol. 143. Issue 1–2. P. 143–155.
23. *Залыевский Н.П.* Указ. соч.
24. *Gavrilov V.V.* Legal status of the Northern Sea Route and legislation of the Russian Federation: A note // *Ocean Development & International Law*. 2015. Vol. 46. P. 256–263.
25. *Куликов С.* Указ. соч.
26. *Залыевский Н.П.* Указ. соч.
27. *Селин В.С., Козьменко С.Ю., Выдрина Е.О.* Указ. соч.
28. *Храмчихин А.А.* Значение Арктики для национальной безопасности России, Китай может стать арктической державой // *Арктика и Север*. 2015. № 21. С. 88–97.
29. *Селин В.С., Козьменко С.Ю., Выдрина Е.О.* Указ. соч.
30. *Zhao Hui, Hu Hao.* Northern Sea Route and its impact on the natural environment // *Transportation Research Board 96<sup>th</sup> Annual Meeting*. 2017. Paper 17–06918. URL: <https://trid.trb.org/view.aspx?id=1439770> (дата обращения: 11.05.2017).
31. *Bekkers E., Francois J.F., Rojas-Romagosa H.* Op. cit.
32. *Yumashev D., van Hussen K., Gille J., Whiteman G.* Op. cit.
33. *Сапрыкина К.М.* Современное экологическое состояние Арктической зоны РФ и возможная динамика развития // *Территория Нефтегаз*. 2015. № 5. С. 86–90.
34. *Lanteigne M.* The Russian Far East and the Northern Sea Route in evolving Sino-Russian strategic relations // *Huang J., Korolev A. (eds.) The Political Economy of Pacific Russia*. Palgrave Macmillan. 2017. P. 181–202.
35. *Строганов А.О.* Новый Шелковый путь: вызов российской логистике // *Азимут научных исследований: экономика и управление*. 2016. № 4. С. 258–362.
36. European Union, Trade in goods with China / European Commission. URL: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc\\_113366.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf) (дата обращения: 12.05.2017).
37. *Макаров И.А., Соколова А.К.* Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России // *Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика*. 2016. № 2. С. 40–57.
38. *Александрова М.В.* Новое видение транспортного положения северо-востока Китая в свете концепции «Один пояс, Один путь» // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2016. № 21. С. 256–272.
39. *Ван Цинсун.* Ши си данцянью оу я цзинци лянмэн мяньлинь дэ наньти — цзянь лу юй сычоу чжи лу цзинци дай дэ дуйцзе // *Оу я цзинци*. 2016. № 2. С. 54–61. См. также: *Макаров И.А., Соколова А.К.* Указ. соч.
40. *Макаров И.А., Соколова А.К.* Указ. соч.
41. *Lanteigne M.* Указ. соч.
42. *Лю Хуэйжун.* И дай и лу чжаньлюе бэйцин ся дэ бэйци хансянь кайфа лиюнь = Analysis on the value and significance of Arctic sea routes in the context of the «One Belt One Road» strategy // *Чжунго гунчэн кэсюе*. Т. 18. № 2. С. 111–118.
43. *Ли Чжэньфу, Дин Чаоцзюнь.* Чжунго юй бэйци хансянь яньсянь цюйюй цзинци хэцзо цянли яньцзю = Research on potential of cooperation between China and regions along Arctic route // *Гоци шанву дуйвай цзинци маоьи дасюе сюебао*. 2015. № 6. С. 125–135.
44. *Ху Аньган, Чжан Синь, Чжан Вэй.* Кайфа и дай и лу и дао бэйци хандай цзяньшэ дэ чжаньлюе нэйхань юй гоусян = The strategic conception and development of the Belt and Road, and Route (Arctic channel) initiative // *Цинхуа дасюе сюебао (чжэсюе шэхуй кэсюе бань)*. 2017. Т. 32. № 3. С. 15–22.