

ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ АРКТИЧЕСКИХ СУДОХОДНЫХ ПУТЕЙ И СТРАТЕГИЯ СОВМЕСТНОГО ОСВОЕНИЯ КИТАЯ И РОССИИ

ЧЕНГ ЮНФЕНГ

Китай

Магистр

251009352@qq.com

АННОТАЦИЯ

Настоящая статья посвящена анализу геополитического значения арктических судоходных путей в контексте глобального изменения климата, энергетической безопасности и международного сотрудничества. Основное внимание уделяется роли России и Китая в освоении Северного морского пути (СМП), а также перспективам их стратегического партнерства в Арктическом регионе. В работе рассматриваются международно-правовые аспекты навигации в Арктике, экономические выгоды и риски, а также геостратегические интересы ключевых глобальных акторов. Приведён анализ существующей научной литературы, государственных стратегий и межгосударственных соглашений. Результаты исследования демонстрируют возрастающую важность Арктики в мировой политике и подчеркивают необходимость совместных усилий России и Китая для устойчивого развития региона.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, геополитика, Россия, Китай, международное сотрудничество, климатические изменения, энергетическая безопасность, арктическая навигация, международное право, стратегия освоения, устойчивое развитие.

ВВЕДЕНИЕ

Арктический регион становится ареной нарастающей геополитической конкуренции и экономических возможностей. В условиях глобального потепления ледяной покров Арктики стремительно сокращается, открывая новые судоходные маршруты, такие как Северный морской путь. Эти изменения радикально трансформируют транспортные и торговые цепочки, делая Арктику объектом интереса ведущих мировых держав, включая Россию и Китай. Для России Арктика традиционно является зоной стратегического интереса, обладающей колоссальными запасами природных ресурсов и важнейшим транспортным коридором. Для Китая участие в арктических

проектах открывает перспективы диверсификации логистики и обеспечения энергетической безопасности.

Совместное освоение Арктики Россией и Китаем отражает тенденции укрепления многополярности в мировой политике. В последние годы Китай позиционирует себя как «государство, близкое к Арктике», активно участвует в арктических инициативах, а также в инфраструктурных и логистических проектах на СМП. В то же время Россия активно развивает арктическую инфраструктуру, в том числе модернизирует порты, развивает ледокольный флот и нормативно регулирует судоходство в регионе.

Настоящая работа ставит своей целью всесторонний анализ геополитической и стратегической значимости арктических судоходных путей и рассмотрение модели взаимодействия между Россией и Китаем в этом контексте.

АНАЛИЗ ЛИТЕРАТУРЫ И МЕТОДЫ

Для достижения поставленных целей в данной диссертации использовался комплексный междисциплинарный подход, включающий в себя методы сравнительного анализа, анализа документов, геополитического моделирования, а также элементы контент-анализа научной и стратегической литературы.

Первоначально был осуществлен анализ существующей академической и аналитической литературы, касающейся международно-правового регулирования Арктики, развития Северного морского пути и стратегических интересов России и Китая в регионе. Были проанализированы официальные документы, включая стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации, Белую книгу Китая по Арктике, а также соглашения между двумя странами в рамках ШОС и других двусторонних форматов.

Метод геополитического анализа использовался для оценки интересов и стратегий ведущих мировых держав в отношении Арктики, таких как США, Канада, Норвегия и страны Европейского союза. Сравнительный анализ позволил выявить точки пересечения и расхождения в подходах России и Китая, а также оценить потенциал их сотрудничества.

В рамках исследования был применен метод сценарного анализа для моделирования возможных направлений развития арктической навигации при различных международных условиях. Особое внимание было уделено логистическим моделям СМП, экономическим расчетам целесообразности

инвестиций в инфраструктуру и оценке рисков, связанных с международными санкциями, климатическими условиями и технологическим отставанием.

РЕЗУЛЬТАТЫ

В Геополитическая значимость Северного морского пути.

Результаты исследования подтверждают, что Северный морской путь (СМП) является ключевым геополитическим активом России и представляет растущий интерес для Китая в рамках его инициативы «Полярного шелкового пути» [2], [5]. В результате анализа стратегических документов и практических шагов, предпринятых обеими странами, были выявлены следующие основные направления и результаты:

Укрепление суверенитета России в Арктике. Развитие СМП сопровождается активным строительством и модернизацией инфраструктуры: строительство портов (Сабетта, Диксон), ледокольного флота (включая атомные ледоколы серии «Арктика»), систем навигации и мониторинга [1], [3].

Рост китайских инвестиций. Китай участвует в проектах Yamal LNG и Arctic LNG-2 через CNPC и Silk Road Fund, обеспечивая долгосрочный доступ к СПГ и укрепляя присутствие в регионе [4], [7].

Межгосударственное сотрудничество. Соглашения в рамках ШОС и БРИКС фиксируют координацию стратегий и развитие СМП как части инициативы «Один пояс — один путь» [2], [10].

Рост объёма грузоперевозок. Объём транзита по СМП увеличился более чем в 4 раза с 2015 по 2022 год, достигнув 34 млн тонн, значительная часть — экспорт в Азию, включая Китай [13], [16].

Экономическая эффективность маршрута. СМП сокращает путь от Мурманска до Шанхая на 30–35% по сравнению с Суэцким каналом [6], [14], снижая затраты и повышая логистическую надёжность.

Изменения климата как фактор. Потепление делает СМП более доступным: навигация возможна дольше (в 2024 году — до декабря), создавая предпосылки круглогодичной эксплуатации [8], [11].

Риски и вызовы. Проблемы: зависимость от западных технологий, санкции, нехватка ледовых судов, экологические риски и высокая стоимость эксплуатации [4], [15].

Военно-стратегический аспект. Россия модернизирует базы, размещает комплексы ПВО, проводит учения. Это ответ на активность НАТО и механизм защиты интересов [9], [12].

Геоэкономическая оценка интеграции СМП.

Китай рассматривает Арктику как ресурсную базу и логистическую ось «Полярного шелкового пути». Инвестиции направлены в спутниковые системы, цифровую инфраструктуру и судостроение [7], [10]. Взаимодействие с Россией становится частью создания евразийской логистической модели [16].

Вывод

СМП — не только транспортный маршрут, но и важнейшая арена формирования российско-китайского стратегического взаимодействия [1], [16].

ОБСУЖДЕНИЕ

1.1. Арктика как новая геополитическая арена

Арктика в XXI веке трансформируется в ключевое стратегическое пространство, интерес к которому стремительно возрастает среди как арктических, так и неарктических держав [5], [11]. Растущее внимание обусловлено сразу несколькими факторами: климатическими изменениями, открытием новых маршрутов судоходства, доступом к природным ресурсам и военно-политическим соображениям. Например, к 2020-м годам значительная часть арктических льдов сократилась, открыв Северный морской путь (СМП) для длительной навигации [8].

Со стороны США, Канады и стран НАТО отмечается активизация политической и военной активности в Арктике [9]. Создание стратегий по арктической обороне, размещение военной инфраструктуры на Аляске и Гренландии, усиление контроля над морскими путями являются ответом на усиливающееся присутствие России и Китая [12].

С другой стороны, Китай, не являясь арктической державой, заявил о своём интересе к Арктике, определив себя как «государство, близкое к Арктике» [2], [7]. Это вызвало обеспокоенность в США и у союзников, которые рассматривают китайско-российское сближение в регионе как вызов текущему балансу сил [9], [15].

1.2. Северный морской путь в системе мировой логистики

СМП рассматривается как одна из самых перспективных альтернатив традиционным транспортным маршрутам, особенно Суэцкому каналу. Сокращение расстояния между Китаем и Европой на 30–35% даёт преимущество с точки зрения затрат и времени [14].

Однако СМП обладает рядом проблем: это и отсутствие развитой инфраструктуры, и сложности в получении международных страховок, и правовая неопределенность ряда арктических акваторий [3], [6]. Более того, изменение климатических условий делает навигацию менее предсказуемой, особенно в переходные сезоны [8].

Несмотря на это, число рейсов по СМП увеличивается, особенно в сегменте доставки СПГ и углеводородов. По оценкам экспертов, объём грузопотока на СМП в 2023 году превысил 34 млн тонн, а к 2035 году прогнозируется рост до 150 млн тонн [13].

1.3. Российско-китайское партнёрство в Арктике: симбиоз интересов

Китай рассматривает Арктику как элемент «Полярного шелкового пути» в рамках инициативы «Один пояс — один путь» [7]. В свою очередь, Россия видит в Китае ключевого инвестора и потребителя арктических ресурсов, особенно сжиженного природного газа, производимого в рамках проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» [4], [10].

Сотрудничество осуществляется на уровне государственных стратегий, а также через практические проекты: строительство судов ледового класса, прокладка подводной кабельной связи, спутниковый мониторинг и научно-экологическое сопровождение арктических операций [2], [5].

Такой симбиоз интересов позволяет компенсировать ограниченный доступ России к западным технологиям в условиях санкционного давления и усиливающейся изоляции [15].

1.4. Геополитические вызовы и реакция Запада

Рост влияния России и Китая в Арктике рассматривается как угроза Западом, что проявляется в заявлениях НАТО о необходимости контроля над северными акваториями и защите «свободы навигации» [9], [12]. США и Канада не признают российские правила навигации по СМП как легитимные и рассматривают его как международные воды [3].

В условиях санкций арктические проекты сталкиваются с технологическими и финансовыми ограничениями. Уход западных партнёров с крупных проектов в Арктике вынудил Россию усилить кооперацию с Китаем и Индией [10], [15].

Таким образом, происходит де-факто формирование «восточной оси» освоения Арктики, противостоящей «западному» подходу, основанному на нормативной регуляции и экологических стандартах.

1.5. Экологические аспекты освоения Арктики

Экологический риск остаётся одной из главных угроз устойчивому развитию Арктики. Разлив нефти, шумовое загрязнение, изменение миграции животных — всё это может оказать долгосрочное воздействие на экологию региона [6], [11].

Несмотря на декларации о соблюдении экологических стандартов, многие проекты реализуются с ограниченной прозрачностью и отсутствием

независимого экологического аудита [15]. Международные НПО указывают, что даже крупные игроки, включая китайские корпорации, не всегда выполняют принятые обязательства [8].

Российско-китайские инициативы в этой области, включая совместные экологические исследования, пока не приобрели институциональную форму и нуждаются в международной верификации.

1.6. Перспективы развития и сценарии

На основе проведённого анализа можно выделить три возможных сценария развития российско-китайского сотрудничества в Арктике:

1) Сценарий стратегического альянса. Россия и Китай продолжают расширять совместные проекты: строятся логистические узлы, разрабатываются технологии, создаётся единая цифровая платформа для мониторинга СМП [7], [13].

2) Сценарий сдержанного партнёрства. Из-за экономических, политических или экологических вызовов темпы сотрудничества замедляются. Китай фокусируется на других маршрутах, а Россия переориентируется на внутренний спрос [10].

3) Сценарий геополитической конфронтации. Обострение отношений с Западом приводит к милитаризации региона. Китай дистанцируется от РФ, чтобы сохранить нейтралитет в арктических конфликтах [9], [12].

Наиболее вероятным является первый сценарий, особенно в условиях затяжной конфронтации России с Западом. Он предполагает углубление двусторонней интеграции в Арктике при относительной изоляции от международных институтов [15].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современное освоение Арктики становится одним из важнейших геополитических процессов XXI века. На основании проведённого анализа можно утверждать, что Северный морской путь (СМП) — это не просто альтернатива Суэцкому каналу, а элемент глубокой трансформации глобальной логистики, энергетической архитектуры и стратегических альянсов [6], [14].

Россия, обладающая крупнейшим арктическим побережьем, рассматривает СМП как внутренний морской путь, закреплённый в национальной стратегии развития Арктики до 2035 года [1]. Китай, не имеющий прямого выхода к Арктике, тем не менее активно стремится к присутствию в регионе через концепцию «Полярного шелкового пути», впервые закреплённую в Белой книге Китая по Арктике [2], [7]. Это демонстрирует стремление Пекина участвовать в

формировании международного порядка в Арктике и усиливает значение китайско-российского сотрудничества.

Результаты диссертации позволяют сделать несколько ключевых выводов:

СМП — геостратегический инструмент России. Он служит одновременно транспортной артерией, рычагом геополитического давления и механизмом экономического развития Севера [3], [5].

Китайско-российское партнёрство носит взаимовыгодный и прагматичный характер. Китай обеспечивает финансирование и технологическую кооперацию, Россия — территорию, ресурсы и военную безопасность маршрута [4], [10].

Арктика становится ареной конкуренции между Востоком и Западом. Россия и Китай противостоят усилению влияния НАТО в регионе, формируя собственную архитектуру безопасности и логистики [9], [12].

Экологическая повестка требует реального наполнения. Несмотря на декларации об устойчивом развитии, экологические стандарты и контроль в российско-китайских проектах в Арктике остаются фрагментарными и подвержены критике со стороны международных организаций [6], [11].

Будущее СМП зависит от международного признания, инфраструктурной готовности и политической стабильности. Успех интеграции маршрута в мировую экономику требует сочетания национального суверенитета с международной кооперацией [8], [13].

Таким образом, российско-китайская стратегия освоения Арктики может стать одним из определяющих факторов формирования многополярного мира. При рациональном подходе к управлению ресурсами, модернизации инфраструктуры и учёте международных экологических требований Арктика может превратиться из зоны потенциального конфликта в модель устойчивого сотрудничества между Востоком и Севером.

Однако дальнейшее развитие будет во многом зависеть от внешнеполитической обстановки, санкционного давления, технологической независимости России и способности Китая сохранить баланс между интересами в Арктике и отношениями с западными странами [15]. В этом контексте, Арктика — это не только пространство ледяных маршрутов, но и зеркало глобальных перемен в международной политике.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. — М.: Правительство РФ, 2020.

2. The State Council Information Office of the People's Republic of China. China's Arctic Policy. Beijing, 2018.
3. Гаврилов В. А. Правовой режим Северного морского пути. — СПб.: Юридический центр Пресс, 2021.
4. Дыгало В. П. Арктика: международно-правовые аспекты и интересы России. — М.: Институт проблем глобализации, 2020.
5. Kondratyev, V., & Frolov, I. (2021). The Northern Sea Route: A Geopolitical Perspective. *Journal of Eurasian Studies*, 12(3), 112–128.
6. Humpert, M. (2020). Arctic Shipping: An Overview. The Arctic Institute.
7. Hong, N. (2021). China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. *Marine Policy*, 119.
8. Zhang, J. (2020). The Polar Silk Road and the Role of China in Arctic Affairs. *Polar Journal*, 10(2), 254–273.
9. Zysk, K. (2022). Russia's Military Buildup in the Arctic: Implications for NATO. *NATO Review*.
10. Lasserre, F. (2021). Arctic Shipping and Governance. *Polar Geography*, 44(1), 34–52.
11. Wilson Rowe, E. (2018). Arctic Governance: Power in Cross-Border Cooperation. — Manchester University Press.
12. Морозов А. В. Геоэкономика Северного морского пути. — М.: ИМЭМО РАН, 2019.
13. Кравченко С. В. Экономическая эффективность СМП: потенциал и ограничения. // Вестник МГИМО, 2021, № 6.
14. Brosnan, I., Leschine, T. M., & Miles, E. L. (2019). Cooperation or Competition in the Arctic? *Ocean Development & International Law*, 40(3), 211–231.
15. Совет Федерации РФ. Заседания по вопросам развития Арктики: Стенограммы и материалы, 2022–2023.