

УДК 338.22

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И КИТАЯ В АРКТИКЕ: ИНФРАСТРУКТУРА ВДОЛЬ ТРАССЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Семенов А.В.,

Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург,
email: alexandr29354@yandex.ru

Аннотация. В статье описывается, как Россия и Китай наращивают сотрудничество в арктической зоне, сосредоточив внимание на улучшении инфраструктуры вдоль Северного морского пути. Смена логистических маршрутов по инфраструктурному обеспечению в связи с напряженным геополитическим положением вынуждает развивать альтернативные транспортные артерии. Одна из них Северный морской путь — морская транспортная артерия в составе Арктической транспортной системы РФ. Сегодня Китай стал потенциальным партнером России по развитию инфраструктуры Арктической зоны РФ. Развитие сотрудничества между Россией и Китаем в северных широтах произошло по причинам: охлаждение отношений России с западными странами, усилившийся спрос Китая на энергоресурсы и не подтвердившиеся предположения о возможно агрессивном поведении Китая в арктическом регионе. И хотя существуют определенные разногласия относительно ролей этих государств в Арктике, Москва и Пекин стремятся минимизировать эти различия, выбирая путь избегания прямых конфликтов в своих внешнеполитических инициативах. Но, несмотря на существующий потенциал для развития, отношения Китая и России по вопросам сотрудничества в Арктике пока что находятся на начальном этапе.

Ключевые слова: Россия, Китая, сотрудничество, инвестиции, Арктика, инфраструктура.

STRATEGIC COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA IN THE ARCTIC: INFRASTRUCTURE ALONG THE ROUTE OF THE NORTHERN SEA ROUTE

Semenov A.V.,

St. Petersburg University of Management Technologies and Economics, St. Petersburg,
email: alexandr29354@yandex.ru

Abstract. The article describes how Russia and China are increasing cooperation in the Arctic zone, focusing on improving infrastructure along the Northern Sea Route. The change of logistics routes for infrastructure provision due to the tense geopolitical situation forces the development of alternative transport arteries. One of them is the Northern Sea Route, a maritime transport artery within the Arctic transport System of the Russian Federation. Today, China has become a potential partner of Russia in developing the infrastructure of the Arctic zone of the Russian Federation. The development of cooperation between Russia and China in the northern latitudes occurred for the following reasons: the cooling of Russia's relations with Western countries, China's increased demand for energy resources and unsubstantiated assumptions about China's possibly aggressive behavior in the Arctic region. And although there are certain differences regarding the roles of these states in the Arctic, Moscow and Beijing seek to minimize these differences by choosing the path of avoiding direct conflicts in their foreign policy initiatives. But despite the existing potential for development, relations between China and Russia on cooperation in the Arctic are still at an early stage.

Keywords: Russia, China, cooperation, investments, Arctic, infrastructure.

В научных кругах активно обсуждаются вопросы, связанные с аспектами стратегического взаимодействия между Россией и Китаем в Арктическом регионе, что нашло отражение в современных экономических публикациях. Особое внимание в этих работах уделяется теоретическим и методологическим подходам к анализу этой темы. Так аспекты исследования по данному направлению исследования рассматривались в трудах Ерохина В.Л. [4], Зайкова К.С., Спиридонова А.А., Фадеева А.М. [6], Лукина А.Л., Ли Юнхуэй, Кейдун И.Б. [7], Макаренко Д. В. [8], Семенов А.В. [15], [16], [17] и др.

Несмотря на обширный диапазон уже проведенных исследований, необходимость анализа преобразований в партнерстве между Китаем и Россией относительно арктической инфраструктуры в рамках Северного морского пути сохраняется. Важно выявлять стратегические намерения и конкретные планы, которыми руководствуются обе страны при осуществлении проектов в арктической зоне Российской Федерации.

Методы исследования

Исследовательской базой послужили работы отечественных и китайских экспертов в области взаимодействия стран по вопросам развития инфраструктуры Арктического региона.

Объектом исследования является взаимодействие России и Китая по вопросам развития инфраструктуры Арктического региона.

Результаты исследования и их обсуждение

Предположение о том, что Китай преследует цели утвердиться, как глобальная сила, присутствующая повсеместно, в том числе и в Арктике не подтверждается. Несмотря на то, что Китай увеличивает инвестиции в развитие арктической инфраструктуры — их доля очень мала по сравнению с российскими инвестициями. К тому же, большая часть инвестиций Китая, направляется на научные исследования арктического климата.

Арктика играет ключевую роль в политической и экономической стратегии России, усиливая её позиции на мировой арене и служит двигателем для экономического роста внутри страны.

Арктическая зона представляет собой ключевой интерес для России по ряду причин, среди которых важнейшей является обилие природных ресурсов. Обнаруженные запасы газа в Арктике составляют более 1 триллион кубометров, что в разы превышает все имеющиеся на сегодня запасы на остальной территории России. В связи с этим освоение Арктики позволит России обеспечить себя энергетически на ближайший век [1].

Вторым значением Арктики для России является ее инфраструктурная перспектива. Водные пути, пролегающие через моря, впадающие в акваторию Арктики, служат ключевыми артериями для доставки грузов. С учетом текущего прогресса в технологиях, эти маршруты представляют собой наиболее логичный и экономически оправданный метод поддержания доступности почти одной трети обширных просторов России. Труднодоступность центральных областей Урала, Сибири и Дальнего Востока обусловлена особенностями рельефа и суровыми климатическими условиями. Значительные затраты неизбежны при строительстве и поддержании в надлежащем состоянии транспортной сети на таких обширных пространствах.

Третья причина заинтересованности России в освоении Арктики и развития инфраструктуры Северного морского пути связана с укреплением ее национальной безопасности. Превалирующее присутствие России в Арктике позволит стране поддерживать стратегическую зону обороны протяженностью свыше 5000 километров. Это создает время для подготовки и реализации эффективной оборонительной стратегии в случае ядерной угрозы.

Таким образом, потеря контроля над этими территориями неприемлема для России, что подчеркивает неотложность развития экономики и инфраструктуры в Арктике.

С учетом текущих тенденций в области логистики, растет важность укрепления инфраструктурных компонентов Северного морского пути, как ключевой стратегической морской артерии страны.

Сложно недооценить роль, которую играет Северный морской путь в развитии арктических территорий России. Этот маршрут не только способствует поставкам продовольствия и различных товаров в уединенные уголки страны, но также занимает центральное место в вывозе российских природных богатств на международные рынки, а также служит важным транспортным коридором, соединяющим экономические центры Азии и Европы. В последнее время наблюдается устойчивое увеличение количества перевозимых грузов по Северному морскому пути, что делает этот арктический маршрут ключевым в российской и потенциально глобальной логистической сети [5].

Северный морской путь (СМП) является главной транспортной артерией Арктической зоны России. Ежегодно в пределах акватории СМП от Новой Земли на западе до Берингова пролива на востоке перевозятся миллионы тонн различных грузов. Также через СМП производится вывоз грузов (главным образом, нефти, сжиженного газа, других природных ресурсов) в европейскую часть России, в страны Европы, а также в последние годы во все большей степени на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона [19].

Официальные данные указывают на интересный факт: вопреки введенным против России мерам ограничения, использование Северного морского пути для транспортировки грузов в 2022 году продемонстрировало скромный, но рост, который составил приблизительно 3% (табл. 1).

С увеличением объема транспортируемых грузов в Арктике усиливаются трудности, связанные с логистикой и достаточностью транспортных средств с нужной грузоподъемностью, что ставит под угрозу эффективность работы ключевого северного маршрута.

Развитие Арктического региона и создание обширного транспортного маршрута с использованием Северного морского пути представляются настолько прибыльными и перспективными, поэтому маловероятно, что такие масштабные проекты будут осуществляться исключительно под эгидой России.

Таблица 1

Динамика грузоперевозок по Северному морскому пути, тыс. тонн [14]

Год/ Виды груза	Газ и газоконденсат	Нефть и нефтепродукты	Генеральный груз	Уголь	Руда и рудоконцентраты	Прочие грузы	Всего
2021	19600	7700	4170	221,5	47,7	1328,8	33068
2022	20500	7220	4250	295	43,5	1725,5	34034
2023							36254[9]

Со стороны США сегодня диктуется желание сохранить общий глобальный открытый экономический мир, что продиктовано возможностью получения прибыли любыми способами, в том числе и в Арктике. Администрация Белого дома фактически не имеет возможности препятствовать официальному утверждению прав России на её участок Арктики. Использовать силу для изменения границ в этом регионе также выходит за рамки их реальных способностей. В связи с этим, единственная оставшаяся тактика — это активные попытки замедлить экономическое развитие региона, препятствуя или, в идеальном сценарии, полностью блокируя проекты, которые являются ключевыми для инфраструктурного прогресса Арктики.

Главным и единственным таким на сегодня является проект Северного морского пути (СМП). Однако, сочетание нескольких взаимосвязанных обстоятельств привело к созданию отрицательного синергического эффекта, который фундаментально изменил внешние условия, делая все предыдущие стратегии России по развитию СМП недействительными.

В настоящее время Россия рассматривает Китай как возможного союзника в проектах, направленных на улучшение инфраструктуры Северного морского пути, а также в аспектах международного транзитного сотрудничества.

В современной эпохе, динамика отношений между Россией и Китаем прошла путь эволюции от простого конструктивного сотрудничества до глубокого стратегического союза. Особое внимание в рамках этого партнерства уделяется арктическому региону, что официально закреплено в государственных актах обеих стран. Это сотрудничество в арктическом пространстве не только укрепляет их стратегические связи, но и стимулирует дальнейшее сотрудничество в ряде связанных секторов, включая транспорт, где особое внимание уделяется развитию Северного морского пути [6].

Очевидно, что ключевые аспекты арктических стратегий России и Китая в некоторых случаях не совпадают и могут конфликтовать. Однако, в отношениях между Москвой и Пекином нет акцента на этих различиях, и обе стороны стремятся избежать прямого противостояния в своих арктических политиках. Скорее, наблюдается усиление сотрудничества между двумя государствами в регионе, основанное на общих практических интересах [18].

Интерес России к Северному морскому пути (СМП) выходит за рамки простого участия в арктических начинаниях, учитывая его связь с освоением обширных, пока недостаточно разработанных районов. Эти районы богаты природными ресурсами, включая нефть, газ, ценные минералы, леса и морепродукты. В дополнение к экономическому аспекту, действует стратегический фактор безопасности. Ядерное сдерживание продолжает быть ключевым элементом оборонной политики России, а Северный флот является центральным звеном этой стратегии, подчеркивая его неоспоримую важность для национальной безопасности страны [18].

На данный момент, в рамках амбициозного проекта по усовершенствованию Северного морского пути, который должен быть завершён к 2035 году, Россия планирует значительные инвестиции в инфраструктуру региона. Объем финансирования предполагается на уровне 1,8 триллиона рублей [20]. В том числе на господдержку реализации на территории Арктической зоны РФ инвестиционных проектов должно быть выделено: в 2023 году — 2,618 млрд рублей, в 2024 году — 2,502 млрд рублей, в 2025 году — 1 млрд рублей [10].

В настоящий момент, как сообщил первый заместитель главы Минвостокразвития Гаджимагомед Гусейнов на XII международном форуме «Арктика: настоящее и будущее» при господдержке в арктической зоне России реализуется 766 инвестпроектов на сумму 1,75 триллиона рублей [3]. Уже вложено 277 миллиардов рублей. Это обеспечило 10 000 новых рабочих мест и должно обеспечить еще 35 000 [11]. Из них объем инвестиций привлеченных к проектам резидентов составляет 128,719 млрд. руб. [13].

Китайские интересы в Арктике простираются также за пределы использования Северного морского пути как простого средства для транспортировки [20]. Очевидно, что стратегический интерес Китая в Арктическом регионе связан с его амбициями утвердиться, как глобальная сила, присутствующая повсеместно, включая все морские пространства. Пекин стремится к созданию международного уклада, в котором он, в качестве одной из доминирующих мировых держав, будет играть ключевую роль в установлении и поддержании глобального порядка для всего человечества [18].

Сегодня Китай стал потенциальным партнером России по развитию инфраструктуры Арктической зоны РФ.

Три ключевых фактора стимулировали развитие сотрудничества между Россией и Китаем в северных широтах. Из-за конфликта, возникшего на Украине в 2014 году, Россия испытала охлаждение отношений с западными странами, что побудило её углублять связи с Пекином. Помимо этого, усилившийся спрос Китая на энергоресурсы сделал его наиболее значимым потребителем углеводородов, что, в свою очередь, стимулировало Москву активизировать арктические энергетические проекты, нацелив их на китайский рынок. К тому же, появилось понимание, что ранние предположения о возможно агрессивном поведении Китая в арктическом регионе в начале 2010-х были явно преувеличены. Сопоставление финансовых вложений Китая в арктические проекты с их инвестициями в научные разработки в Антарктике подтверждает, что первые значительно меньше [8, с. 126].

Успех крупномасштабных арктических инициатив России, в частности строительства комплексов Ямал СПГ и Арктик СПГ-2, которыми владеет НОВАТЭК, в значительной мере обусловлен поддержкой со стороны Китая. Последний не только вложил средства в данные проекты, став одним из ведущих миноритарных акционеров, но и предоставил необходимое оборудование для реализации этих финансово затратных и технически сложных предприятий. Это стратегическое партнерство помогло обойти экономические ограничения, наложенные западными странами [7, с. 126].

Так, например, Китай значительно вложился в проект «Ямал СПГ», где он вырос до статуса главного иностранного инвестора. Из общего объема финансирования, он предоставил примерно 60%, а также обеспечил производство до 80% необходимой техники, включая модули и буровые установки на своих судостроительных предприятиях [2, с. 133].

Китайский финансовый и технологический вклад в возведение предприятия «Арктик СПГ-2» хоть и носит менее значительный характер, но тем не менее ощутим. Кредитные средства в размере €2,5 млрд, выделенные китайскими финансовыми учреждениями, составляют часть от общей суммы в €9,5 млрд, привлеченной компанией НОВАТЭК. Кроме того, китайские инвесторы CNODC и CNOOC владеют 20% акций проекта. Существенная часть заказов на производство оборудования была направлена китайским производителям, что частично объясняется тем, что у НОВАТЭКа есть определенные технологические ограничения, подобно тому, как это было при реализации проекта «Ямал СПГ». Спроектированная мощность

второго завода предполагает производительность до 19,8 миллиона тонн в год, из которых китайские энергетические компании обеспечат закупку примерно 8 миллионов тонн, что эквивалентно приблизительно 40% годового объема [2, с. 133].

Компании из Китая занимают ведущие позиции среди иностранных предприятий, работающих в рамках особых экономических условий на территории Дальнего Востока. Они участвуют в 52 из 87 международных проектов, совместные инвестиции в которые достигают 10,8 миллиарда долларов. Эти проекты охватывают широкий спектр отраслей, включая промышленность, горнодобычу, аграрный сектор, строительство, а также сферу транспорта и логистики [12].

На рисунке 1 представлена динамика инвестиций в основной капитал России на территории Арктической зоны РФ.

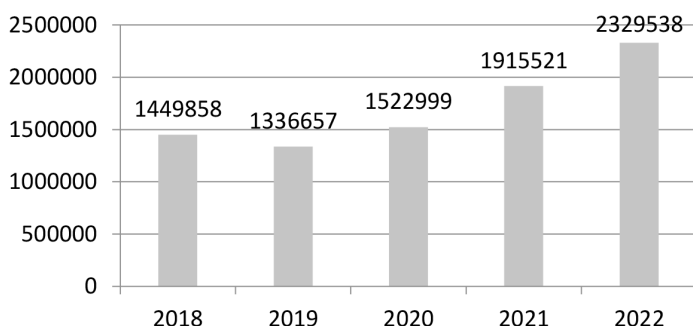


Рис. 1. Динамика инвестиций в основной капитал, осуществляемых на территории Арктической зоны РФ, млн руб.

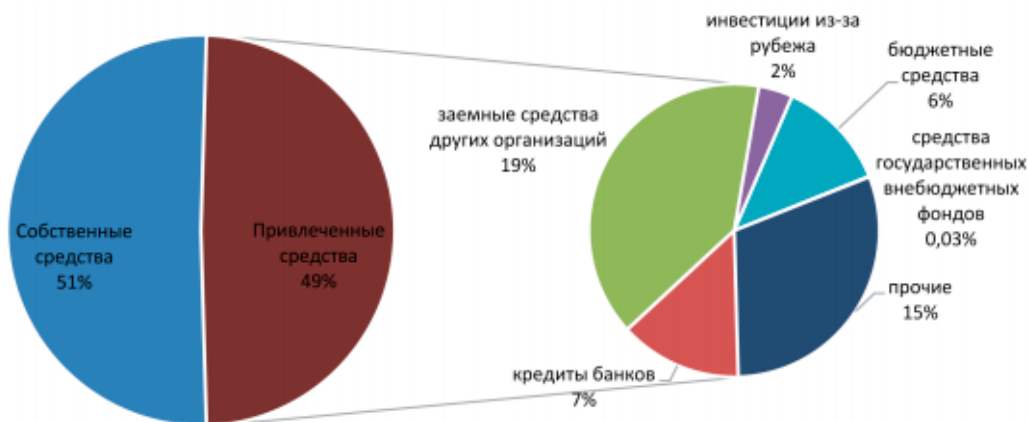


Рис. 2. Структура инвестиций в основной капитал, осуществляемых на территории Арктической зоны РФ, по источникам финансирования, в %

Из анализа диаграммы на рисунке 2 можно заключить, что инвестиционный поток в фиксированные активы в пределах Арктической зоны России за последние пять лет увеличился на 60%. При этом, основная часть инвестиций в этот период была направлена из внутренних ресурсов компаний, достигнув в 2022 году отметки в 50,9%.

Доля инвестиций, привлеченных из-за рубежа по сравнению с долей выделенных бюджетных средств в 3 раза меньше. Если учесть, что в данной доле присутствуют инвестиции Китая, то их доля несравнимо мала по сравнению с российской.

Надо отметить, что рост инвестиций в развитие арктических инфраструктурных объектов неразрывно связан с ростом привлечения в эту сферу частного капитала. Эта связь хорошо просматривается при проведении корреляционного анализа по формуле:

$$r = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{n\sigma_x\sigma_y}$$

где n — число статистических наблюдений, x и y — случайные переменные.

Таким образом, сотрудничество между Китаем и Россией в арктической зоне, несмотря на существующий потенциал для развития, пока что находится на начальном этапе.

В настоящее время акцент для сотрудничества Китая и России должен быть смещен в сторону улучшения условий для инвестирования, что поддержит деловое взаимодействие между странами. На первый план выходят такие ключевые моменты:

1. Укрепление дружественных отношений и взаимного доверия между государственными структурами, что способствует быстрому внедрению специфических законодательных инициатив, направленных на привлечение инвестиций в бизнес и инфраструктурные проекты. Политические промахи могут серьезно подорвать доверие инвесторов к вложениям в предприятия.

2. Для стимулирования китайских компаний к участию в проектах с российскими партнерами, направленными на развитие инфраструктурных объектов вроде транспорта и коммуникаций, правительства Китая и России должны разработать стратегии предоставления преимуществ и поддержки для таких предприятий.

3. Критически важно нарастить объёмы инвестиций и перемещения трудовых ресурсов для реализации проектов по возведению высокотехнологичных портовых сооружений.

4. Требуется активизация взаимодействия в научной сфере между странами, что включает в себя расширение возможностей для исследователей из Китая по изучению Арктики России и последующее применение научных достижений для стимулирования экономического прогресса.

Выводы

Таким образом, новые соглашения, касающиеся усиления экономических связей между Россией и Китаем, подчеркивают исторический прогресс в их двусторонних отношениях, достигнув неизведанных ранее высот взаимодействия.

Вопреки препятствиям, угрозам и негативным эффектам, спровоцированным санкциями со стороны Запада, сотрудничество между Китаем и Россией в рамках Арктического региона обрело новые горизонты. Эти отношения характеризуются быстрым развитием, основанным на взаимной выгоде и практическом подходе. В этом регионе Китай выступает как ключевой инвестор и кредитор, а также поставщик новейших технологий и оборудования, внося важный вклад в российские арктические инициативы. Наблюдается стремление к достижению сбалансированных отношений между двумя державами.

Литература

1. Арктика: стратегическое значение для России. [Электронный ресурс]. URL: <https://russtrat.ru/reports/20-dekabrya-2020-1614-2511?ysclid=luzpr6z9af810855327> (дата обращения 23.04.2024).
2. Балабаева А.М. Энергетическое сотрудничество РФ и КНР в Арктике // Экономические науки. 2023. № 6-4(81). С. 132-135.
3. В арктической зоне РФ реализуются 766 инвестпроектов. [Электронный ресурс]. URL: <https://smotrim.ru/article/3693331?ysclid=lv1xpe2yfg892832057> (дата обращения 23.04.2024).
4. Ерохин В.Л. Северный морской путь: каботаж и международный транзит в 2013-2020 гг. // Маркетинг и логистика. 2021. № 3 (35). С. 15-24.
5. Ерохин В.Л. Динамика грузоперевозок по Северному морскому пути (2013-2023 гг.) // Маркетинг и логистика. 2023. № 6 (50). [Электронный ресурс]. URL: <https://marklog.ru/gruzoperevozki-po-severnomu-morskому-puti/?ysclid=luzqyq404a> (дата обращения 23.04.2024).
6. Зайков К.С., Спиридонов А.А., Фадеев А.М. Сотрудничество России и Китая в Арктике в энергетической сфере: стратегический взгляд // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 22-37.
7. Лукин А.Л., Ли Юнхуэй, Кейдун И.Б. Россия и Китай в Арктике: состояние и перспективы двустороннего сотрудничества // Известия Восточного института. 2022. № 1. С. 123-131.
8. Макаренко Д. В. Российско-китайское сотрудничество в рамках развития Северного морского пути // Вестник науки и образования. 2021. № 2-1 (105).
9. Перевозки грузов по Севморпути в 2023 году составили 36,254 млн тонн. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/russia/939623> (дата обращения 23.04.2024).
10. Принят закон о федеральном бюджете на 2023–2025 годы. [Электронный ресурс]. URL: <http://duma.gov.ru/news/55836/> (дата обращения 23.04.2024).
11. Подведены итоги XII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее». [Электронный ресурс]. URL: <https://lenta.ru/news/2022/12/09/arc12/?ysclid=lv1y6ypiv823032763> (дата обращения 23.04.2024).
12. Россия и КНР наращивают экономическое сотрудничество на Дальнем Востоке. [Электронный ресурс]. URL: https://sfr.gov.ru/press_center/z_news/~2023/03/21/247507?ysclid=lv25wr6zz5698 (дата обращения 25.04.2024).
13. Развитие инвестиционной деятельности государственная поддержка предпринимательства. Арктическая зона. [Электронный ресурс]. URL: https://msp29.ru/ru/arctic_zone/ (дата обращения 25.04.2024).
14. Северный морской путь: теперь Россия плюс Китай. [Электронный ресурс]. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/severnyy_morskoy_put_teper_rossiya_plyus_kitay.html?ysclid=luzo0allsj309153453 (дата обращения 25.04.2024).
15. Семенов А.В. Возможности и вызовы ГЧП для формирования идентичности на пространстве ЕАЭС // Вектор экономики. 2024. № 1 (91).
16. Семенов А.В. Государственно-частное партнерство: вложения в транспортную инфраструктуру // Экономика и управление. 2019. № 6 (164). С. 102-107. DOI: 10.35854/1998-1627-2019-6-102-107.
17. Семенов А.В. Институциональный и организационный альянс государства и бизнеса: реализация общественно-значимых проектов стран БРИКС // Экономика и управление: научно-практический журнал. 2022. № 5 (167). С. 8-14. DOI: 10.34773/EU.2022.5.2.

18. Тренин Д. Россия и Китай в Арктике: сотрудничество, соперничество и последствия для евразийской безопасности. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/rossiya-i-kitay-v-arktike-sotrudnichestvo-sopernichestvo-i-posledstviya-dlya-evraziyskoj-bezopasnost/?ysclid=luznb8y1xt338340751> (дата обращения 25.04.2024).

19. Хейфец Б. Северный морской путь — новый транзитный маршрут «Одного пояса — одного пути». [Электронный ресурс]. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047?ysclid=luzpejvlz7797> (дата обращения 25.04.2024).

20. Чекунков сообщил, что Китай стал потенциальным партнером России по развитию Севморпути. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17317259?ysclid=luznyh8u7b819871743> (дата обращения 25.04.2024).