

# Политика КНР в Арктике в работах зарубежных исследователей

**Илья Анатольевич Соков,**

доктор исторических наук, профессор кафедры истории и международных отношений Волгоградского государственного университета, Волгоград.  
E-mail: sokov@volsu.ru

В статье на основе данных зарубежных источников анализируется генезис китайской глобальной политики на арктическом направлении в первой четверти XXI в., выявляются причины, цели, задачи, методы КНР по созданию «Полярного шёлкового пути» как важной части её глобальной инициативы «Один пояс, один путь». Автор утверждает, что арктическая политика Пекина по созданию «голубого экономического коридора» в значительной степени отличается от политики строительства сухопутных и морских маршрутов «Великого шёлкового пути». В многосторонней и двусторонней арктической дипломатии Китай последовательно закрепляет своё влияние в арктических и приарктических странах, учитывая исторически сложившиеся особенности в отношениях между этими государствами, климатические и экологические характеристики регионов, риски безопасности для своих торговых маршрутов и инвестиций в инфраструктурные проекты. Практическим воплощением «Полярного шёлкового пути» становится межгосударственное взаимодействие РФ и КНР по добыче нефтегазовых ресурсов и минералов в российской Арктике и их транспортировка по Северному морскому пути. С другими арктическими странами (кроме США) Китай строит тесные экономические отношения через создание необходимой инфраструктуры для «Полярного шёлкового пути», постоянно увеличивая государственные и частные инвестиции. Обозначив арктическую стратегию 2018 г., КНР, с одной стороны, ставит целью создание «Полярного шёлкового пути», а с другой, объявив себя «околополярным государством», использует в стратегии понятие «Север» и утверждение о принадлежности к Северу как итог своей глобальной политики «перехода» в число развитых стран «золотого миллиарда». Завершается статья выводами автора о возможностях, значении и перспективах дальнейшего китайского участия в реализации арктической политики северными странами и о геополитических изменениях, обусловленных данным сотрудничеством.

**Ключевые слова:** КНР, Россия, глобальная политика, арктическая дипломатия, «Полярный шёлковый путь», «Один пояс, один путь».

**China's Arctic Policy in the Assessments of Foreign Researchers.****Ilya Sokov**, Volgograd State University, Volgograd, Russia. E-mail: sokov@volsu.ru.

The paper based on foreign sources analyses the genesis of the Chinese global policy in the Arctic in the first quarter of the 21<sup>st</sup> century, identifies reasons, goals, objectives, methods of China's efforts to create the "Polar Silk Road" as an important part of global "One Belt, One Road" initiative. The author argues that the Beijing's Arctic policy of creating a "blue economic corridor" is quite different from the policy of building land and sea routes of the "Great Silk Road". In its multilateral and bilateral Arctic diplomacy, China has consistently consolidated its influence in the Arctic and sub-Arctic countries considering the historical specifics in relations between these states, the climatic and environmental characteristics of the regions, the security risks to its trade routes and investments in infrastructure projects. The practical embodiment of the "Polar Silk Road" is the interstate cooperation between Russia and China on the extraction of oil and gas resources and minerals in the Russian Arctic and their transportation along the Northern Sea Route. China maintains close economic relations with all Arctic states (except the United States) through the creation of the necessary infrastructure for the "Polar Silk Road", constantly increasing public and private investment. By outlining its 2018 Arctic Strategy, China, on the one hand, aims to create the "Polar Silk Road". On the other hand, declaring itself a "circumpolar state", China uses the concept of the "North" and claims to belong to the North as an outcome of its global "transition" policy to the developed countries of the "golden billion". The author concludes about the possibilities, importance and prospects of further Chinese involvement in the implementation of the Arctic policy by the Nordic countries and the geopolitical changes from this cooperation.

**Keywords:** China, Russia, global policy, Arctic diplomacy, "Polar Silk Road", "One Belt One Road".

## ВВЕДЕНИЕ

В первой четверти XXI в. наблюдается очень быстрый по историческим меркам трансформационный процесс становления КНР в качестве части ядра мировой системы. Но сегодняшнее положение Китая и его устремления существенно отличаются от статуса уже входящих в данное ядро стран ЕС, Северной Америки, Японии, Сингапура, Израиля и других государств, которые имеют сложные технологии и средства производства, создают и экспортируют качественные товары на периферию и полупериферию. К началу XXI в. КНР, став «мастерской мира», стала сама формировать инфраструктуру торговых коридоров таким образом, чтобы её импорто-экспортные операции осуществлялись вдоль китайских торговых маршрутов, обеспечивая контроль, хорошую логистику и безопасность движения товаров. Экономический рост КНР способствует продвижению её геополитического и культурного влияния, что вызывает обострение конкуренции с коллективным Западом, особенно с США.

В связи с тем, что основной экономический потенциал Китая сосредоточен в восточных провинциях, в качестве основных торговых путей используются морские. Из-за этого страна подвергается рискам морской блокады со стороны своего основного конкурента — США, которые объявили Азиатско-Тихоокеанский регион «сферой насущных государственных интересов» [28]. Понимая это, Пекин, начиная с 2013 г., выступает с инициативой возрождения сухопутного «Нового шёлкового пути» через территории стран Центральной Азии с целью создания транспортных коридоров в Азию, Европу, Россию и на Ближний Восток.

Между тем участие многочисленных внешних акторов в «Большой игре» в Центральной Азии (ЕС, США, Индии, Пакистана, Ирана, Афганистана и России) тормозит быстрое осуществление там китайской инициативы «Один пояс, один путь» (Belt and Road Initiative — BRI), и КНР вынуждена искать альтернативные маршруты и коридоры, одним из которых является «Полярный шёлковый путь» (Polar Silk Road — PSR).

Изучение китайской политики осуществления полярных маршрутов, безусловно, имеет научную и политическую актуальность. Поэтому целью настоящей статьи является уточнение подходов КНР к строительству PSR в водах арктических государств.

Для достижения указанной цели автором используются материалы работ зарубежных исследователей. Были поставлены следующие задачи:

- 1) охарактеризовать китайское терминологическое понятие «почти полярное государство» как средство и инструмент взаимодействия с арктическими государствами в Арктическом совете (АС);
- 2) выяснить особенности китайской арктической дипломатии в XXI в.;
- 3) определить детерминанты российско-китайского взаимодействия в Арктике;
- 4) определить специфику взаимодействия КНР и стран Евросоюза в Арктике;
- 5) проанализировать императивы северных государств Западного полушария по отношению к КНР в Арктике с учётом имеющейся политической поляризации данного взаимодействия.

Для выполнения вышеперечисленных задач в качестве методологии использовались разные научные принципы, подходы и методы. Принцип объективности позволил рассматривать стремление КНР участвовать в освоении Арктики в качестве объективной исторической необходимости развития государственности страны. Принцип историзма дал возможность проанализировать имеющиеся факты, явления и события китайской активности в Арктике в развитии, взаимосвязи и взаимообусловленности, выявить универсальное и особенное в подходах КНР к осуществлению арктической деятельности. Рационалистический подход позволил исходить из имеющихся фактов трансформации международных отношений и международного порядка в связи с экономическим ростом КНР в XXI в. Историко-генетический метод дал возможность установить причинно-следственные связи целого ряда событий по действиям Китая в различных регионах мира, которые подтвердили историческую обусловленность заинтересованности

страны в Арктике. Историко-типологический метод должным образом способствовал систематизации событий и фактов китайской арктической дипломатии и практики в XXI в. Историко-системный метод позволил установить взаимосвязи и охарактеризовать взаимодействия международных акторов по вопросам Арктики в их историческом развитии.

### «ПОЧТИ ПОЛЯРНОЕ ГОСУДАРСТВО»

Принято считать, что современный интерес КНР к Арктике проявился в конце XX в., в 1995 г., когда была осуществлена пешая экспедиция китайских учёных и журналистов в Арктику, целью которой стало изучение ледового покрова и климатических условий [22, р. 3]. Затем, в 1999, 2003 и 2008 гг., последовали морские экспедиции на приобретённом у Украины в 1993 г. ледоколе<sup>1</sup>, названном «Снежный дракон» (Xuelong). В мае 2013 г. КНР получила статус постоянного наблюдателя в АС [18]. Она впервые запросила его в 2009 г., но заявка была отложена наряду с заявками от ЕС, Италии и Южной Кореи, потому что государства, входящие в АС, не смогли достичь консенсуса. Принципиально против вступления КНР была Россия, которая долго не давала согласие [26, р. 681]. Это утверждение не совсем верно, но его часто приводят западные авторы, чтобы обосновать противодействие РФ развитию китайского PSR, тогда как на самом деле все арктические страны очень осторожно подходили и подходят до сих пор к вопросу арктического руководства (Arctic Government).

Что касается самой концепции PSR, то она изначально была представлена не Китаем, а Россией в 2011 г. как «Шёлковый путь на льду» (Silk Road on Ice): тогдашний министр по чрезвычайным ситуациям С.К. Шойгу выступил на тематической конференции «The Arctic: Territory of Dialogue», но концепция не привлекла к себе особого внимания [34, р. 348].

После длительного перерыва в полярных экспедициях Информационное бюро Государственного совета КНР 26 января 2018 г. издало отчёт «Арктическая политика Китая» (или «Белая книга») [9], где КНР заявила о себе как о «почти арктическом государстве», или «околоарктическом государстве» (Near-Arctic State), и «стороне, широко заинтересованной в регионе» [40, р. 88]. В том же году Китай приступил к строительству собственного ледокола, названного «Снежный дракон II». Его сдача в эксплуатацию планировалась на начало 2020 г., но в связи с пандемией коронавируса произошла задержка с проведением китайских полярных исследований в Арктике.

Кроме изучения ледовых пространств, целью КНР в высоких широтах Арктики является создание PSR, или же «Голубого экономического прохода» (Blue Economic Passage), в страны Европы и Северной Америки как альтернативы инициативе «Морского шёлкового пути» (China's Maritime Silk Road Initiative — MSRI), по которому осуществляются контейнерные перевозки китайских товаров в различные страны мира.

<sup>1</sup> Это был советский ледокол длиной 163 м и водоизмещением 21 тыс. т, на тот момент самый большой неядерный ледокол в мире.

В отечественной и зарубежной академической литературе даются разнообразные оценки арктических целей КНР и необходимости географически неарктической державе стремиться к освоению Арктики. Это связано с тем, что, в силу его традиционной политической культуры, Китай не формулирует чётко свои цели как в «Белой книге» 2018 г., так и в инициативе «Один пояс, один путь» 2013 г.

Генезис китайского интереса к Арктике позволяет выделить пять основных этапов: 1925—1995 гг. — от участия в Шпицбергенском договоре до начала пеших научных экспедиций; 1995—2012 гг. — исследование Арктики китайскими научными коллективами; 2013—2017 гг. — участие в АС в качестве постоянного наблюдателя и закрепление связей с арктическими государствами; 2018—2021 гг. — закрепление КНР в качестве лидера неарктических государств в исследовании и практическом решении арктических проблем, закрепление арктических целей в «Белой книге»; 2021—2035 гг. — этап, обозначенный в плане 14-й пятилетки (2021—2025 гг.) национального экономического и социального развития и долгосрочных целей до 2035 г., где указано, что КНР продолжит поддерживать прагматичное сотрудничество в Арктике и «будет настаивать на строительстве PSR» [10].

Вышесказанное позволяет утверждать, что в XXI в. Китай в своей глобальной политике включает Арктику в число важнейших приоритетов. Подобные суждения высказывают и зарубежные эксперты [21; 32; 38].

Имеющиеся разнообразные экспертные представления и заключения о целях Китая в Арктике можно свести к следующему:

- Учитывая проблему глобального потепления в мире, КНР стремится заручиться эффективным сотрудничеством с арктическими государствами, вступив в АС в качестве постоянного наблюдателя [19].
- В свою очередь это даёт возможность Китаю устанавливать долгосрочные двусторонние экономические отношения с арктическими странами. Особый интерес он проявляет к сотрудничеству в этом направлении с Россией, в то же время использование Северо-Западного прохода сокращает судоходные пути между Азией и восточным побережьем США на 5000 миль, что обеспечивает заинтересованность Пекина в диалоге с Вашингтоном [37].
- Статус постоянного наблюдателя в АС дал возможность Китаю расширить своё участие в решении проблем Арктики наряду с арктическими государствами. Примером может служить позиция КНР по принятому в 2015 г. соглашению с США, Канадой, Данией, Норвегией, Россией о предотвращении нерегулируемого рыболовства в открытом море Северного Ледовитого океана. Китай с другими четырьмя международными акторами (ЕС, Исландией, Японией и Южной Кореей) в 2018 г. инициировал подписание международного Соглашения о рыболовстве в центральной части Северного Ледовитого океана (Central Arctic Ocean Fishing Agreement — CAOFA), обязывавшего заключившие его страны ввести мораторий на коммерческий вылов рыбы сроком на 16 лет [13, p. 332—333].

- Став лидером неарктических государств, Китай начал проводить политическую линию по обеспечению доступа в Арктику всех стран. В любом случае, имея самый большой рыболовный флот в мире, КНР способна осуществлять вылов рыбы в акваториях Берингова и Баренцева морей, а также в экстерриториальных водах Северного Ледовитого океана [1, p. 590].

В то же время в спокойный Арктический регион КНР может принести не только новые международные инициативы, но и риски межгосударственных конфликтов. Так, в мае 2019 г. Госсекретарь США Майк Помпео обвинил Китай в «агрессивном поведении» и предупредил, что Арктика может стать «новым Южно-Китайским морем» в отношениях арктических стран [1, p. 573].

США и государства коллективного Запада беспокоит не столько китайское «агрессивное поведение», сколько системный подход КНР к Арктике как части своей национальной политики по глобальному присутствию в мире [3, p. 4; 38; 8]. Более того, с одной стороны, быстрый экономический рост Китая создал условия его перехода из периферии в ядро развитых капиталистических стран, так называемый золотой миллиард, а с другой — «меняет дихотомию оси между Севером и Югом» [40, p. 92]. Присутствие КНР в высоких северных широтах с организацией «исключительных экономических зон» (exclusive economic zone) создаёт картину глобального китайского стремления к созданию инфраструктуры своих торговых путей, а перемещаемый по ним высокотехнологичный товар с маркой «Сделано в Китае» структурно меняет отношения Севера и Юга [40, p. 92].

В итоге можно утверждать, что введённое КНР понятие «почти полярное государство» не только позволило ей сформировать свою арктическую повестку, но и дало возможность войти в круг арктических держав, сначала в качестве наблюдателя, а затем — деятельного участника.

## КИТАЙСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ДИПЛОМАТИЯ

В настоящее время основным подходом КНР при создании PSR являются исследования возможных для неё ниш в уже сложившихся отношениях арктических государств. Эти отношения несколько непривычны для Китая: они не иерархические, в отличие от азиатских, основаны на договорённостях и правилах регионального и глобального характера, они динамичные и гибкие, и в них участвуют национальные правительства, отдельные частные акторы и целые арктические сообщества. Это так называемые арктические отличительные особенности (Arctic Distinctiveness). Создание и практическая реализация PSR, очевидно, приведут к изменению этих отношений и их глобализационной перестройке.

В существующих условиях Китай готов проводить арктическую дипломатию, включающую в себя глобальные, региональные, многосторонние и двусторонние механизмы. На глобальном уровне КНР подписала договоры и соглашения, разработанные международными организациями и используемые в Арктике. Это Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS), экологические конвенции, такие как Рамочная конвенция ООН об изменении климата

(UNFCCC), Конвенция ООН о судоходстве и загрязнении (MARPOL 73/78), а также соглашения о научных исследованиях глобального изменения климата.

На региональном уровне КНР участвует в работе АС, в подписании региональных соглашений по рыболовству, судоходству и пр., в различных форумах и совещаниях по вопросам Арктики.

В двусторонних национальных отношениях Китай осуществляет подписание торговых соглашений и договоров по инфраструктурному развитию, реализацию государственно-частного партнёрства по отдельным видам деятельности, организацию «всенародных встреч» (all-hands meetings).

Основой арктической дипломатии КНР является идея, что, несмотря на нахождение страны за пределами Арктического региона, происходящие в нём изменения влияют на климат, окружающую среду и сельскохозяйственное производство, экономическое и социальное развитие Китая [1, р. 579]. Поэтому инструменты глобальной дипломатии Пекин считает приоритетными, утверждая принадлежность Северного полюса всему человечеству, он интернационализирует арктические проблемы, вводя «приёмы использования правовых систем и институтов для достижения цели» (lawfare), которые уже приняты большинством государств [3, р. 195].

Сложности арктической дипломатии на глобальном уровне заключаются в возникающем противоречии между ответственностью арктических государств за экологическое состояние в их зонах и стремлением неарктических стран, в том числе и Китая, к наращиванию коммерческого использования северных проходов в своих национальных интересах. Уже сейчас в морских перевозках в Арктике используются различные грузовые и пассажирские, рыболовные и исследовательские суда, а также ледоколы и суда специального назначения. На мировом уровне до сих пор не существует действенных законодательных механизмов по поддержанию и сохранению хрупкого экологического равновесия в регионе. Поэтому КНР приходится учитывать приоритетность интересов арктических государств.

Вышеперечисленные особенности китайской арктической дипломатии создают основу для действий других неарктических государств по проведению подобной арктической политики и присоединению к широкому коллективному использованию арктического пространства.

## РОССИЯ И КИТАЙ В АРКТИКЕ

В России исторически сложилось понятие «северности», потому что её полярные и приполярные территории наиболее обжиты по сравнению с аналогичными участками других государств. У российских арктических границ нет спорных территорий. Страна активно использует приграничные территориальные воды. По Северному морскому пути (СМП) курсируют 40 ледоколов, работают 10 станций поиска и спасения (SAR) с численностью персонала 670 чел. [7, р. 43; 39, р. 93–94].

Интересы КНР в российской части Арктики заключаются в исследовании климата и его изменений, а также в получении для себя дополнительных

природных ресурсов. Отчасти благодаря координации своей политики с РФ Китай обнародовал собственную арктическую политику в январе 2018 г., предусматривающую создание инфраструктуры и эксплуатацию арктических морских путей посредством совместного строительства PSR.

По данным геологической службы США, наибольшая часть нефтегазового потенциала Арктики расположена в российском секторе, а именно: 60% неоткрытой арктической нефти и 36% мировых запасов газа. Уже сейчас северные районы РФ дают 95% отечественного производства газа и 70% нефтедобычи [11, р. 109].

Что касается СМП, то регулярное судоходство по нему остаётся под вопросом из-за высоких эксплуатационных расходов и непредсказуемости арктической погоды, которая серьёзно ограничивает транзит судов даже летом. Малая глубина некоторых участков трассы и удержание льда, особенно в проливе Вилькицкого (п-ов Таймыр), также существенно осложняют круглогодичный транзит.

Поэтому, придавая большое значение безопасности судоходства вдоль PSR, Китай проводит многочисленные исследования возможных маршрутов «Голубого экономического прохода» (Blue Economic Passage) из Азии в Европу. С 2015 г. между РФ и КНР осуществляется проект по совмещению работы российской ГЛОНАСС и китайской Beidou в области спутниковой навигации в Арктике, с созданием сети станций для приложений и обмена данными по мониторингу климатической и ледовой обстановки вдоль СМП.

С 2018 г. разрабатывается международный проект, в котором участвуют Россия, Китай, Япония, Финляндия и Норвегия, по прокладке волоконно-оптического кабеля связи длиной 10,5 тыс. км [5]. Он соединит Лондон и Токио, будет иметь отделения в России и Китае. В российской части кабель пройдёт вдоль СМП, огибая береговую линию РФ. Проект получил название «Российская оптическая трансарктическая кабельная система» (Russian Optical Trans-Arctic Cable System — ROTACS).

Прогнозные ресурсы газа на арктическом шельфе оцениваются в 400 трлн куб. м, 70% этого объёма находится в российской зоне. Китай активно идёт на сотрудничество с РФ в разработке газовых месторождений и транспортировке сжиженного газа. КНР является одним из основных участников проекта «Ямал СПГ», 20% которого принадлежат Китайской национальной нефтяной корпорации (CNPC) [17].

Когда после событий 2014 г. на Украине западные страны наложили санкции на Россию, будущее проекта оказалось неопределённым. Возникла необходимость его рефинансирования, и КНР вошла в уставный капитал компании «Ямал СПГ» на 9,9% средствами фонда «Великого шёлкового пути» (Silk Road Fund — SRF), а в 2016 г. выделила кредит на 12 млрд долл. США через два китайских банка. На «Ямал СПГ» приходится добыча 80% газа в России, или 15% мировой добычи сжиженного газа. Даже при нынешних морских условиях на Ямале ожидается удвоение доли РФ в мировом производстве СПГ [27].

Китай продолжает участвовать и в проекте «Ямал СПГ-2», который предусматривает три фазы строительства: в 2022—2023, 2024 и 2025 гг. К их завершению объединённая производственная мощность «Ямал СПГ-1»



и «Ямал СПГ-2» составит 37 млн т в год. По имеющимся оценкам, при выходе на полную мощность 70% СПГ будет транспортироваться в Азию, а 30% — в Европу [34, р. 355].

Кроме уже имеющихся соглашений, КНР и РФ рассматривают реализацию других совместных проектов в Баренцевом (Западно-Приновоземельский участок) и Печорском (Южно-Русский и Медынско-Варандейский участки) морях.

Таким образом, детерминанты российско-китайского взаимодействия в Арктике обусловлены экономическим сближением РФ и КНР в вопросах стабильного круглогодичного функционирования СМП, создания надёжных средств коммуникации, расширения добычи нефтегазовых ресурсов.

### КИТАЙ И СТРАНЫ ЕВРОСОЮЗА В АРКТИКЕ

Начало арктического взаимодействия Китая со странами Европы было положено в 1925 г., через пять лет после подписания Шпицбергенского договора (1920) и через год после его вступления в законную силу (1924). По этому документу, за Норвегией сохранялся суверенитет над полярным архипелагом, сторонам договора предоставлялись равные права на рыболовство, охоту, добычу полезных ископаемых и промышленную деятельность [23].

Более чем 90-летнее китайское присутствие в качестве участника Шпицбергенского договора не вызывало опасений у Европы, пока в 2018 г. КНР не объявила о строительстве PSR. Чиновники ЕС сразу же стали высказываться о том, что необходимо «проявлять осторожность» во взаимодействии с Китаем, объявили его самозванным «почти арктическим государством» и осудили стремление КНР получить такие же права, что и у «полярных держав» [35, р. 7—8].

В 2013—2018 гг. Пекин предложил ЕС в рамках инициативы BRI реализовать совместный крупный железнодорожный проект «Арктический коридор» как продолжение PSR, соединив Арктику с Балтийским морем и континентальной Европой. Согласно этому проекту, из Киркенеса, самого северного города Норвегии, железная дорога должна была пройти на юг до Хельсинки и соединиться с г. Таллином (Эстония) железнодорожным паромом. Возглавить проект стоимостью 15 млрд евро должна была Финляндия, а 70% инвестиций обещал Китай. К прошедшим в Пекине форумам в 2017 и 2019 гг. по реализации этого проекта ЕС и скандинавские страны отнеслись прохладно, формально к форумам присоединилась лишь Дания [1, р. 595].

Сотрудничество между Норвегией и КНР сосредоточено на вопросах гидроэнергетики, разработки нефти и газа на морском шельфе, обмена инвестициями и либерализации мировой торговли [40, р. 98]. Норвегия, обладая уникальной строительной технологией по сохранению тепла в холодном климате, активно способствует закреплению Китая в Арктике. Киркенес, который в китайском проекте PSR является центральным «перевалочным» пунктом, по оценке агентства «Синьхуа», стал «самым северным чайнатауном в мире» [16].

Наибольших успехов в вопросе своего продвижения в Арктике Китай добился путём взаимодействия с приарктическими государствами — Финляндией, Швецией и Исландией. Особую позицию в отношениях с КНР занимает Исландия. Эта страна позиционирует себя в АС в качестве «обделённого» арктического актора, и поэтому не случайно именно она решительно поддержала получение Китаем статуса постоянного наблюдателя. В 2012 г. Исландия и КНР в Шанхае создали Китайско-скандинавский центр арктических исследований (Sino-Nordic Arctic Research Center), а в 2013 г. подписали Соглашение о свободной торговле, которое способствовало росту торгового обмена между этими странами.

Китай привлекает географическое положение Исландии, позволяющее ему в перспективе создать там логистический центр по обслуживанию транзитных грузоперевозок для стран Европы и Северной Америки. Для решения вопроса по открытию транспортного хаба в Северной Атлантике Пекин построил крупнейшее посольство в Рейкьявике, а также заявил о своём желании заключить договор об аренде исландских портов.

У юго-восточного побережья Исландии Китайская национальная морская нефтяная корпорация (China National Offshore Oil Corporation) совместно с фирмой Eukon Energy начала разведку запасов нефти. Со своей стороны Исландия также стремится упрочить собственное положение в Арктическом регионе. В 2013 г. в Рейкьявике был создан международный форум «Арктический круг» (Arctic Circle) как альтернатива АС. В эту организацию вошли в качестве постоянных членов четыре неарктические страны (Китай, Южная Корея, Сингапур и Индия) и четыре члена АС (Россия, Канада, Норвегия и Дания).

Китайская политика, касающаяся северных стран Европы, должна повысить уровень доверия к КНР как к арктическому партнёру и предоставить доступ китайским частным инвесторам на европейский рынок. Однако здесь не следует обольщаться. В конце 2019 г. Норвегия, Швеция, Финляндия и Дания отказали компании «Хуавей» (Huawei) в строительстве сетей 5G из соображений безопасности, отдав предпочтение шведской Ericsson и финской Nokia.

В итоге можно констатировать, что специфика взаимодействия КНР и государств ЕС в арктических вопросах заключается в осторожных шагах североευропейских стран в отношениях с Китаем. Их беспокоит его беспрецедентный экономический рост, экспансионистская торговая политика и нарастающая активность в Арктике.

## КИТАЙ И СЕВЕРНЫЕ СТРАНЫ ЗАПАДНОГО ПОЛУШАРИЯ В АРКТИКЕ

Несмотря на то, что на международной арене значение Канады постепенно уменьшается, в Арктике оно остаётся «преимущественно влиятельным» (*predominantly influential*) [6, p. 280]. Страна продолжает считать Северо-Западный проход (Northwest Passage) своими внутренними водами и требует, чтобы зарубежные морские суда получали её разрешение

на транзит. Исключение сделано только для американских союзнических подводных лодок, которые используются в целях совместной охраны континентальной безопасности, но они должны осуществлять проход без всплытия. Все суда береговой охраны США канадское правительство обозначило как исследовательские, и, соответственно, они обязаны запрашивать разрешение на транзит [14, р. 1221].

Несмотря на строгие ограничения, количество судов на канадских арктических путях к 2015 г. по сравнению с 1990 г. утроилось [12, р. 15]. Китайские суда после получения разрешения также осуществляют перевозку грузов через Северо-Западный проход [31, р. 1355].

В отличие от России, которая через свои компании добывает и перевозит полезные ископаемые, при этом приветствует прямые китайские инвестиции, канадские власти в силу неразвитости арктической инфраструктуры готовы выдавать КНР концессии на добычу полезных ископаемых, но в то же время ограничивают их транспортировку по арктическим морским путям, ссылаясь на экологические риски в соблюдении безопасности «нетронутой природы» (untouched nature) [25].

Проведённые канадцами исследования подтверждают, что даже туристические посещения арктических территорий, например Кембридж Бея, наносят невосполнимый ущерб окружающей природе [29, р. 1]. Хотя оба документа федерального правительства Канады — Северная канадская стратегия и Заявление об арктической внешней политике — поддерживают ресурсное развитие на арктических территориях, представляя его как главный источник «высвобождения истинного потенциала Канады на севере» [24, р. 100], происходящее там существенное изменение климата серьёзно тревожит Оттаву.

Канадцев беспокоит проникновение КНР на северные территории. На симпозиуме по горной добыче в Нунавуте в 2011 г. отмечалось, что китайские инвесторы создали «цунами» своих инвестиций, которым «не видно конца», особенно в энергетическом и горнодобывающем секторах Канады [20].

По данным института Фрейзера (г. Ванкувер), китайские инвестиции не только растут, но и заменяют собой инвестиции частных горнодобывающих компаний других стран [36, р. 9]. Данная тенденция привела к увеличению присутствия КНР на севере Квебека в реализации стратегии «План Норд» стоимостью 80 млрд долл. США. Это экономическая стратегия, принятая правительством Квебека в мае 2011 г. для развития сектора добычи природных ресурсов к северу от 49-й параллели. План должен осуществляться 25 лет, способствовать инвестициям в энергетику, горнодобывающую промышленность и лесное хозяйство на сумму более 80 млрд кан. долл. и создавать 20 тыс. рабочих мест каждый год в течение всего срока проекта. Предложенный план, который был описан как «потенциальная центральная часть» политического наследия премьер-министра провинции Жана Шаре, получил полную поддержку горнодобывающей промышленности, коренных народностей кри и инуитов, но вызвал скептицизм и прямое сопротивление со стороны защитников окружающей среды.

Другой особенностью взаимодействия Китая и Канады является обязательное участие КНР в финансировании проектов канадского феде-

рального правительства через «Канадский фонд с государственно-частным партнёрством» (P3<sup>2</sup> Canada Fund) и «Канадский фонд по строительству новых сооружений» (New Building Canada Fund), если в проектах своими инвестициями участвуют китайские государственные предприятия [24, р. 105].

Что касается арктического шельфа, где найдены значительные запасы нефти, то Канада с Данией проводят исследования по доказательству принадлежности им хребта Ломоносова, который выходит к канадскому о. Элсмир и к берегам Гренландии.

Необходимо отметить, что «канадские прогрессистские требования» по взаимной торговле с Китаем постепенно сошли на нет к 2021 г., и теперь КНР — второй инвестиционный партнёр после США<sup>3</sup> в канадском энергетическом и ресурсном секторах, в том числе и на канадском севере [15]. Канадцы часто подчёркивают, что канадская Арктика остаётся одним из последних политически стабильных мест на Земле с богатыми энергетическими ресурсами [24, р. 102].

Гренландия, восточный сосед Канады, также стремится использовать инвестиции из КНР для подъёма своей экономики. Компания «Цзянси Юнион Майнинг» (Jiangxi Union Mining) в 2009 г. стала первым китайским горнодобывающим концерном, осуществляющим деятельность за полярным кругом. Этому решению способствовало принятие в 2009 г. Закона о самоуправлении Гренландии, преамбула которого признаёт гренландцев (являющихся преимущественно инуитами) в качестве народа, имеющего право на самоопределение в соответствии с международным правом. Закон «радикально изменил» датско-гренландские отношения в деятельности, связанной с минерально-сырьевыми ресурсами, и дал право использовать их и получать доходы от этой деятельности с 1 января 2010 г. [30, р. 78].

В то же время в Гренландии многие считают, что китайские инвестиции способны «захлестнуть» крошечную нацию численностью 57 тыс. чел. Она не сможет обеспечить рабочей силой добывающую отрасль, т.к. население преимущественно состоит из инуитских охотников и рыбаков. Поставив цель «превратить Гренландию в землю горнодобывающих ресурсов», национальный парламент был вынужден в 2012 г. принять закон, облегчающий выдачу разрешений для мигрантов на работу в крупных шахтах, включая целые китайские бригады, при этом сохранив требование в первую очередь предоставлять рабочие места местным жителям. Однако оценки уже имеющихся и будущих проектов свидетельствуют о необходимости привлечения примерно 20 тыс. иностранных рабочих [24, р. 107]. Из вышеизложенного можно сделать вывод, что Китай намеревается закрепиться в Арктическом регионе Западного полушария через Гренландию и Канаду.

Что касается арктических отношений США и КНР, то они находятся в состоянии стагнации по трём причинам:

<sup>2</sup> Public-private partnership — государственно-частное партнёрство.

<sup>3</sup> За прошлое 10-летие китайские ППИ в Канаде составили 3,3, в Австралии — 31,9, в Латинской Америке — 23,51, в Африке — 26,73 млрд долл. США. За этот же период госпредприятия КНР инвестировали в добывающий сектор Канады 34 млрд долл. США.

- Во-первых, Вашингтон, проиграв экономическое соревнование с Пекином, пытается навязать ему политическую повестку по правам человека и кибербезопасности. Встреча представителей двух стран в г. Анкоридже, штат Аляска, в марте 2021 г. — яркое тому подтверждение.
- Во-вторых, американская арктическая территория и акватория значительно уступают канадским по размеру, что снижает их инвестиционный интерес.
- В-третьих, американское федеральное арктическое законодательство сдерживает национальные разработки по добыче природных ресурсов в арктической зоне. Этот фактор значительно влияет на развитие арктических отношений США и с другими государствами.

На арктический шельф Соединённых Штатов Америки, по оценкам Национальной геологической службы США, приходится около 31% от неоткрытых запасов нефти всей Арктики, что составляет свыше 27 млрд барр. Основные разработки минеральных и энергетических ресурсов проводятся на уровне штата Аляска, а так как он не имеет юридических прав на взаимоотношения с зарубежными странами, в том числе и с КНР, то привлечь прямые иностранные инвестиции (ПИИ) не представляется возможным.

Основные и существенные действия США в Арктике — это наращивание своего военного присутствия и поиск рычагов воздействия на деятельность других акторов, прежде всего Китая, который, по мнению Вашингтона, нарушает устойчивость многосторонних отношений арктических государств, переводя отношения с ними в двусторонние. В рамках торговой войны с КНР, которую развернула американская администрация в 2019 г., США используют своё давление на Канаду, Гренландию и Исландию, чтобы препятствовать торговому и инвестиционному закреплению Китая в этих странах [33].

Присутствие США в высоком Севере заметно расширилось с 2016 г. с возвращением военных сухопутных сил в Исландию и Норвегию (в рамках объединённого командования НАТО — JFC Norfolk), с активизацией 2-го флота США в Северной Атлантике и с углублением оборонных связей со Швецией и Финляндией в рамках так называемого обеспечения новых «стратегических коридоров» [4]. В июне 2020 г. президент США Д. Трамп заявил о необходимости создания постоянных американских баз в полярных регионах и строительстве ледоколов [2].

Таким образом, императивы северных государств Западного полушария по отношению к китайской политике в Арктике лежат не в экономической, а в политической плоскости, где влияние США в большей степени отвечает американским национальным интересам, а не национальным интересам северных стран.

## РЕЗУЛЬТАТЫ И ВЫВОДЫ

Проведённый анализ арктической политики Китая, основанный на материалах зарубежных исследователей, позволил уточнить подходы КНР в вопросе строительства PSR в водах арктических государств и сделать следующие выводы:

1. Китайская глобальная политика на арктическом направлении в первой четверти XXI в. прошла несколько последовательных этапов своего закрепления в сообществе арктических государств. Она направлена на модификацию отношений арктических и неарктических стран по международному освоению Арктики.
2. Особенности китайской арктической дипломатии в XXI в. включают в себя, с одной стороны, глобальные, региональные, многосторонние и двусторонние механизмы, а с другой — учёт интересов арктических и неарктических государств.
3. Китай считает, что Россия, эксплуатирующая СМП, является идеальным партнёром по созданию PSR при условии увеличения инвестиций в строительство портов вдоль СМП, прокладку необходимых коммуникаций, а также в разработку российских баз минеральных и сырьевых энергоресурсов за полярным кругом.
4. Специфика взаимодействия Китая со странами Евросоюза в арктических вопросах заключается в реализации проектов на двусторонней основе, которая позволяет контролировать использование китайских ПИИ в создании как добывающих предприятий, так и инфраструктуры для своих торговых путей.
5. Арктическое взаимодействие Китая с государствами Западного полушария затруднено из-за политического давления США на эти страны, которое обусловлено нарастающим экономическим противостоянием Пекина и Вашингтона.

Обобщая, можно сказать, что, несмотря на значительные геополитические риски вложений КНР в инфраструктурные проекты арктических стран, глобальное арктическое присутствие Китая не может быть остановлено, он всё увереннее становится арктическим актором.

#### REFERENCES

1. Biedermann R. The Polar Silk Road: China's Multilevel Arctic Strategy to Globalize the Far North Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations. *International Journal*, 2020, vol. 6, no. 2, pp. 571—615. (In Eng.)
2. Borger J. Trump Orders Fleet of Icebreakers and New Bases in Push for Polar Resources. *The Guardian*, 9 June 2020. (In Eng.)
3. Brady A.-M. *China as a Polar Great Power*. Cambridge, Cambridge University Press Publ., 2017, 273 p. (In Eng.)
4. Breum M. The US Aid Package to Greenland Marks a New Chapter in a Long, Complex Relationship. *Arctic Today*, 29 April 2020. Available at: <https://www.arctictoday.com/the-us-aid-package-to-greenland-is-a-new-chapter-in-a-long-complex-relationship/> (accessed 05.10.2021). (In Eng.)
5. Buchanan E. Sea Cables in a Thawing Arctic. *Lowy Institute*, 1 February 2018. Available at: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/sea-cables-thawing-arctic/> (accessed 05.10.2021). (In Eng.)
6. Byers M. *International Law and the Arctic*. Cambridge, Cambridge University Press Publ., 2013, 340 p. (In Eng.)

7. Charron A., Plouffe J., Roussel S. The Russian Arctic Hegemon: Foreign Policy Implications for Canada. *Canadian Foreign Policy Journal*, 2012, vol. 18, no. 1, pp. 38–50. (In Eng.)
8. China Expands Arctic, Antarctic Presence. *The Arctic*, 22 February 2018. Available at: <https://arctic.ru/international/20180222/721073.html> (accessed 06.10.2021). (In Eng.)
9. *China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China*. 26 Jan 2018. Available at: [http://english.gov.cn/archive/white-paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white-paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (accessed 09.10.2021). (In Eng.)
10. *China to Push for Building 'Polar Silk Road' in Arctic Ocean*. Available at: [https://www.business-standard.com/article/international/china-to-push-for-building-polar-silk-road-in-arctic-ocean-121030500701\\_1.html](https://www.business-standard.com/article/international/china-to-push-for-building-polar-silk-road-in-arctic-ocean-121030500701_1.html) (accessed 08.10.2021). (In Eng.)
11. Contreras R. Russia, the Arctic and Northeast Asia: The Strategic Importance of the Far North. *Central European Journal of International and Security Studies*, 2019, vol. 13, no. 3, pp. 101–132. (In Eng.)
12. Dawson J., Pizzolato L., Howell S.E.L., Copland L., Johnston M. Temporal and Spatial Patterns of Ship Traffic in the Canadian Arctic from 1990 to 2015. *Arctic*, 2018, vol. 71, no. 1, pp. 15–26. (In Eng.)
13. Dubay D. Round Two for Arctic Fishing? *Marine Biodiversity of Areas beyond National Jurisdiction*. Malmö, World Maritime University Publ., 2021, ch. 17, pp. 332–342. (In Eng.)
14. Ebinger Ch.K., Zambetakis E. The Geopolitics of Arctic Melt. *International Affairs*, 2009, vol. 85, no. 6, pp. 1215–1232. (In Eng.)
15. *Fact Sheet: China*. October, 2020. Available at: <http://www.canadainternational.gc.ca/china-chine> (accessed 11.10.2021). (In Eng.)
16. *Feature: "World's Northernmost Chinatown" Highlighted in Norway's Arctic Port*. 14 February 2019. Available at: [http://www.xinhuanet.com/english/2019-02/14/c\\_137820948.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-02/14/c_137820948.htm) (accessed 05.10.2021). (In Eng.)
17. Feng A., Saha Sagatom. China's Arctic Ambitions in Alaska. *The Diplomat*, 2018, no 4. Available at: <https://thediplomat.com/2018/04/chinas-arctic-ambitions-in-alaska/> (accessed 15.10.2021). (In Eng.)
18. Gao Charlotte. China Issues its Arctic Policy. *The Diplomat*, 2018, no. 1. Available at: <https://thediplomat.com/2018/01/china-issues-its-arctic-policy/> (accessed 15.10.2021). (In Eng.)
19. Gautier D.L., Bird K.J., Charpentier R.R., Grantz A., Houseknecht D.W., Klett T.R., Moore T.E., Pitman J.K., Schenk C.J., Schuenemeyer J.H., Sørensen K., Tennyson M.E., Valin Z.C., Wandrey C.J. Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic. *Science*, 2009, vol. 324, no. 5931, pp. 1175–1179. (In Eng.)
20. George J. The Global Mining Industry Arrives in Nunavut. *Nunatsiaq News*, 6 April 2011. (In Eng.)
21. Goodman Sh., Freese E. China's Ready to Cash In on a Melting Arctic. *Foreign Policy*, 1 May 2018. Available at: <https://foreignpolicy.com/2018/05/01/chinas-ready-to-cash-in-on-a-melting-arctic/> (accessed 25.10.2021). (In Eng.)
22. Jakobson L. China Prepares for an Ice-Free Arctic. *SIPRI Insights on Peace and Security*, 2010/2, March 2010, pp. 1–16. (In Eng.)
23. Jakobson L., Peng Jingchao. China's Arctic Aspirations. *SIPRI Policy Paper*, 2012, no. 34, pp. 1–36. (In Eng.)
24. Lackenbauer P.W., Lajeunesse A., Manicom J., Lasserre F. *China's Arctic Ambitions and What They Mean for Canada*. Calgary, University of Calgary Press Publ. (Beyond Boundaries: Canadian Defence and Strategic Studies Series, 2018, no. 8, 278 p.) Available at: <http://dx.doi.org/10.11575/PRISM/34634> (accessed 16.10.2021). (In Eng.)

25. Lajeunesse A. *Polar Silk Road: Deconstructing Chinese Ambitions in the North*. 18 December 2020. Available at: <https://cdainstitute.ca/adam-lajeunesse-polar-silk-road-deconstructing-chinese-ambitions-in-the-north/> (accessed 18.10.2021). (In Eng.)
26. Lincoln E.F. Russia and China in the Arctic: A Team of Rivals. *Strategic Analysis*, 2013, vol. 37, no. 6, pp. 681—687. (In Eng.)
27. Novatek and the Silk Road Fund Conclude Framework Agreement on Acquisition of Stake in Yamal LNG. *Novatek*, 3 September 2015. Available at: [http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id\\_4=984](http://www.novatek.ru/en/press/releases/index.php?id_4=984) (accessed 25.10.2021). (In Eng.)
28. *Obama: Asia-Pacific is Key Region for US Future*. 18 November 2012. Available at: <http://www.youtube.com/watch?v=B9y1TDsRvcY> (accessed 25.10.2021). (In Eng.)
29. Olsen J., Carter N.A., Dawson J. Community Perspectives on the Environmental Impacts of Arctic Shipping: Case Studies from Russia, Norway and Canada. *Cogent Social Sciences*, 2019, vol. 5, no. 1, pp. 1—20. (In Eng.)
30. Perry Ch.P., Andersen B. *New Strategic Dynamics in the Arctic Region*. Washington, Institute for Foreign Policy Analysis Publ., 2012, 192 p. (In Eng.)
31. Post E., Forchhammer M.C., Bret-Harte M.S., Callaghan T.V., Christensen T.R., Elberling B., Fox A.D., Gilg O., Hik D.S., Høye T.T., Rolf A., Ims R.A., Jeppesen E., Klein D.R., Madsen J., McGuire A.D., Rysgaard S., Schindler D.E., Stirling I., Tamstorf M.P., Tyler N.J.C., van der Wal R., Welker J., Wookey P.A., Schmidt N.M., Aastrup P. Ecological Dynamics across the Arctic Associated with Recent Climate Change. *Science*, 2009, vol. 325, no. 5946, pp. 1355—1358. (In Eng.)
32. Pincus R. China's Polar Strategy: An Emerging Gray Zone? *The Diplomat*, 06 July 2018. Available at: <https://thediplomat.com/2018/07/chinas-polar-strategy-an-emerging-gray-zone/> (accessed 25.10.2021). (In Eng.)
33. Report to Congress. Department of Defense Arctic Strategy. U.S. Department of Defense. *The Diplomat*, 2018, no. 4. Available at: <https://thediplomat.com/2018/04/chinas-arctic-ambitions-in-alaska/> (accessed 26.10.2021). (In Eng.)
34. Tillman H., Jian Yang, Nielsson E.T. The Polar Silk Road China's New Frontier of International Cooperation. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2018, vol. 4, no. 3, pp. 345—362. (In Eng.)
35. Walking on Thin Ice: A Balanced Arctic Strategy for the E.U. *EPSC Strategic Notes*, 2019, iss. 31, 15 p. Available at: [http://library.arcticportal.org/1975/1/epsc\\_strategic\\_note\\_issue31\\_arctic\\_strategy.pdf](http://library.arcticportal.org/1975/1/epsc_strategic_note_issue31_arctic_strategy.pdf) (accessed 26.10.2021). (In Eng.)
36. Wilson A., McMahon F., Cervantes M. *Survey of Mining Companies 2012/2013*. Vancouver, Fraser Institute Publ., 2013, 135 p. (In Eng.)
37. Wong Andrew. China: We are a 'Near-Arctic State' and We Want a 'Polar Silk Road'. 14 February 2018. Available at: <https://www.cnbc.com/2018/02/14/china-we-are-a-near-arctic-state-and-we-want-a-polar-silk-road.html> (accessed 28.10.2021). (In Eng.)
38. Xing Li. The Rise of Emerging Powers & China and the Enlargement of 'Room for Maneuver' and 'Upward Mobility'. *China and International Studies, Editorial*. 23.09.2017. Available at: <http://risingpowersproject.com/the-rise-of-emerging-powers-china-and-the-enlargement-of-room-for-maneuver-and-upward-mobility/> (accessed 26.10.2021). (In Eng.)
39. Zagorskii A. *Conventional Security and Cooperation in the Arctic*. Moscow, IMEMO Publ., 2016, 104 p. (In Eng.)
40. Zheng Xiaowen. Reassessing China's Growing Presence in the Arctic: A World-System perspective. *Journal Chinese International Relations*, 2019, vol. 7, no. 1, pp. 87—107. (In Eng.)

Дата поступления в редакцию 01.11.2021