

УДК 327

## ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО ВЕКТОРА КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ЛЕДОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»<sup>1</sup>

© 2024 НИКОЛАЕВ Николай Анатольевич

*Младший научный сотрудник*

*Институт мировой экономики и международных отношений  
имени Е.М. Примакова РАН*

*117997, Россия, Москва, ул. Профсоюзная, д. 23*

*E-mail: nikolaev.science1993@gmail.com*

Поступила в редакцию 14.02.2024

Принята к публикации 13.05.2024

**Аннотация.** В статье проанализированы итоги продвижения Китаем инициативы «Ледовый Шелковый путь» (ЛШП) (*биньшань сычоу чжилу*) в Арктике. Предпосылки разработки идейно-концептуальной основы ЛШП – усиление алармизма в конце 2000-х гг. из-за климатических изменений и объемов арктических ресурсов. В этих условиях в китайских экспертных кругах получила развитие идея «Арктика без льда» (*убин бэйцзи*). Смена партийно-государственного руководства Китая в 2012 г. и выдвижение Си Цзиньпином новых внешнеполитических идей «Пояс и путь» и «Сообщество судьбы человечества» оживили экспертный дискурс. В результате в 2017 г. была выдвинута инициатива ЛШП. Противодействие Запада и сужение инвестиционных возможностей Китая снижают перспективы расширения партнерского состава в рамках проекта. Сегодня ЛШП не признало ни одно арктическое государство, включая Россию. Интерес к совместной реализации инициативы проявляют только неарктические государства. Перспективы успешного продвижения инициативы ЛШП во многом зависят от успеха развития ее единственного европейского вектора, который базируется на транзитном потенциале Северного морского пути.

---

<sup>1</sup> Статья подготовлена при поддержке гранта Министерства науки и высшего образования РФ на проведение крупных научных проектов по приоритетным направлениям научно-технологического развития №075-15-2024-551 «Глобальные и региональные центры силы в формирующемся мироустройстве».

**Ключевые слова:** инициатива «Ледовый Шелковый путь», экспертный дискурс, «сообщество судьбы Арктики», Россия, российский Северный морской путь, Исландия, Гренландия

**DOI:** 10.31857/S0201708324030161

### ***Предпосылки формирования идейно-концептуальной основы Ледового Шелкового пути***

Предпосылки формирования идейно-концептуальной основы инициативы «Ледовый Шелковый путь» (ЛШП) лежат в изменениях представлений об Арктике в Китае. В 1990–2000-е гг. на восприятие региона оказали влияние иностранные и китайские прогнозы, результаты климатических наблюдений и исследований. С конца 2000-х гг. осмысливаются перспективы Китая в «Арктике без льда» (*an ice-free Arctic, убин бэйцзи*)<sup>1</sup>. В конце 2000-х – начале 2010-х гг. эту идею популяризировали китайские СМИ. Например, в сентябрьском выпуске 2012 г. столичной газеты Коммунистической партии Китая «Новые пекинские новости» опубликован разбор экономических перспектив арктической навигации вследствие высвобождения ледового покрова Северного Ледовитого океана<sup>2</sup>. 2013 г. символично назван рубежом перехода от «эпохи научного осмысления Арктики к эпохе ее экономического освоения» [Сунь, Чжан, 2017].

В конце 2000-х гг. китайские эксперты выдвинули первые оценки ресурсов Арктики. Определяющую роль в формировании представлений о запасах природных ресурсах сыграли доклад Геологической службы США<sup>3</sup> [Сунь, Гу, 2012: 118; Дун, 2017: 67] и рост мировых цен на сырье, который страны, испытывающие сырьевой дефицит, восприняли в качестве угрозы национальной безопасности [Боровский, 2010: 209]. В конце 2010-х гг. Пекин стал воспринимать ресурсы Арктики как «один важнейших ресурсных запасов мира, значение которых продолжает возрастать» [Ли и др., 2019: 1420].

Доклады рабочих групп Арктического совета (АС) по перспективам арктического судоходства и консультации касательно положений будущего Полярного кодекса актуализировали изучение перспектив коммерческого освоения арктических морских путей [Лю, Ли, 2015: 4]. В середине 2000-х гг. в среде китайских исследо-

<sup>1</sup> «Арктика без льда» (*an ice-free Arctic, убин бэйцзи*) – гипотеза о первом годе без ледового покрова в 2030–2050 гг. [Luedtke, 2013; Diebold, Rudebusch, 2022].

<sup>2</sup> 无冰北极? [«Арктика без льда?»]. 新京报. 09.09.2012. (In Chinese). URL: [http://epaper.bjnews.com.cn/html/2012-09/09/content\\_370796.htm?div=-1](http://epaper.bjnews.com.cn/html/2012-09/09/content_370796.htm?div=-1) (дата обращения: 23.06.2020).

<sup>3</sup> Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. the U.S. Geological Survey (USGS). USGS Report Fact Sheet 2008–3049. 2008. URL: <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (дата обращения: 15.04.2020).

вателей получил развитие тезис о перспективах коммерческой эксплуатации арктических морских путей среди прочего для перевозки энергоресурсов в Китай [Жи и др., 2006: 65]. В конце 2000-х гг. ряд китайских экспертов прогнозировал к 2020 г. замещение арктическими морскими путями традиционных судоходных маршрутов. Объем грузов, перевозимых по новым коммуникациям, должен был составить 533,0 – 1,2 трлн долл. в год [Чжан и др., 2009: 86–87].

Пересечение Северного морского пути (Севморпуть, СМП) пятой китайской арктической экспедицией на ледоколе «Сюэлун» осенью 2012 г. и судном «Юн Шэн» китайской компании «Чайна Оушен Шиппинг (Груп) Компани» (*China Ocean Shipping (Group) Company, COSCO*) в августе – сентябре того же года способствовали развитию китайских исследований по вопросу использования арктических морских путей. Актуализация пиратской угрозы у восточных берегов Африки привела к повышению привлекательности СМП.

В начале 2010-х гг. сформировалось представление о преимуществах участия Китая в освоении арктических морских путей, которые включали диверсификацию традиционных транспортных маршрутов, снижение зависимости от Малаккского пролива, а также минимизацию пиратской угрозы [Ли, Ли, 2014: 1; Ли и др., 2019: 1420]. В начале 2010-х гг. выдвигались разные подходы к участию Китая в развитии арктических морских путей, в т. ч. «позиция за их интернационализацию» [Чжан и др., 2009: 86–91; Цянь, 2015: 38–43]. Выдвижение Си Цзиньпином осенью 2013 г. инициативы «Пояс и путь» («Один пояс – один путь») определило развитие дискурса в соответствии с новыми идейно-концептуальными рамками. Это подтверждает увеличение количества научных работ с 50 в 2012 г. до 101 в 2013 г. Около половины из них посвящены развитию арктического судоходства [Ли, Ли, 2020: 118].

### ***Текущая версия идейно-концептуальной основы Ледового Шелкового пути***

Основная тенденция новых китайских исследований – поиск способов сопряжения инициативы «Пояс и путь» с развитием арктического морского судоходства. Первые работы по этой теме появляются в 2015 г. [Лю, Ли, 2015: 4; Ли и др., 2015: 34–36; Ли и др., 2015].

С середины 2010-х гг. в китайской системе представлений об Арктике заметно возрастает значение российского фактора. В декабре 2015 г. РФ и КНР обозначили в совместном коммюнике по итогам 20-й регулярной встречи глав правительств заинтересованность в укреплении сотрудничества по развитию Севморпути и изучении возможности «осуществления полярных морских перевозок»<sup>1</sup>. Эта договоренность,

---

<sup>1</sup> Совместное коммюнике по итогам 20-й регулярной встречи глав правительств России и Китая. Пекин, КНР. 17 декабря 2015 года). Сайт Азиатского исследовательского института Ноттингемского университета. С. 7. URL: <https://theasiadialogue.com/wp-content/uploads/2018/02/20151217-sovmestnoe-kommyunike-po-itogam-20-i-vstrechi-glav-pravv-rus.pdf> (дата обращения: 07.09.2020).

по словам посла Китая в России Ли Хуэя, положила начало формированию инициативы ЛШП<sup>1</sup>. Однако стороны только продекларировали взаимную заинтересованность.

Впервые инициатива ЛШП была выдвинута в июле 2017 г. Си Цзиньпин во время встречи с премьер-министром Д.А. Медведевым предложил идею совместного сотрудничества в продвижении китайской инициативы на основе российского СМП. Эта версия проекта предполагает новый формат многостороннего сотрудничества в Арктике с тремя транспортными векторами: европейским (пролегающим через российский СМП до портов Западной Европы), североамериканским (через Северо-Западный проход до портов восточного побережья Северной Америки и Гренландии) и трансарктическим (через центральную часть Северного Ледовитого океана до европейских и североамериканских портов). ЛШП базируется на принципах взаимного уважения, равноправного сотрудничества, взаимной выгоды и устойчивого развития.

Реализация ЛШП активизировала дискуссии о его содержании, а именно: расширении партнерского состава, углублении европейского вектора, обеспечении ассоциации с идеей «Сообщество судьбы Арктики» и т. д. Мейнстримом в исследованиях стала связь ЛШП с утверждением в регионе позиций Китая как «околоарктического» государства и «важного заинтересованного государства – участника» [Дун, 2017: 72, 74; Янь и др., 2019]. Об оживлении научного интереса к ЛШП свидетельствует тот факт, что 46 из 153 опубликованных в 2018 г. научных работ и два выданных гранта по арктической тематике посвящены вопросам реализации Ледового Шелкового пути [Ли, Ли, 2020: 121].

ЛШП необходим, с точки зрения Пекина, для создания нового механизма регионального управления на основе идеи «Сообщество судьбы Арктики». Эта позиция закреплена в документах КНР<sup>2</sup>. Для обеспечения связности реализации этих инициатив в Китае организовываются научно-экспертные мероприятия. Наиболее масштабным является ежегодный форум «Северный морской путь». Формирование

---

<sup>1</sup> Строительство «Одного пояса и одного пути» создает новые возможности. Интервью посла КНР в РФ Ли Хуэя. Сайт Посольства КНР в РФ. 14.11.2017. URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cerus/rus/ztd/zentjln/t1510487.htm> (дата обращения: 06.02.2020).

<sup>2</sup> “中国的北极政策 (2018) 白皮书” (全文) [Белая книга Госсовета КНР «Политика Китая в Арктике»]. URL: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/37884/Document/1618193/1618193.htm> (дата обращения: 06.02.2020); 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要 [Основные положения 14-го пятилетнего плана социально-экономического развития КНР с перспективными целями до 2035 г.]. 中华人民共和国国家发展和改革委员会. 03.2021. URL: <https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/202103/P020210323538797779059.pdf> (дата обращения: 03.05.2022); 共建“一带一路”：构建人类命运共同体的重大实践 白皮书 [Белая книга «Совместное строительство «Пояса и пути»: важная практика формирования «сообщества судьбы человечества»]. 中华人民共和国国务院新闻办公室. 10.2023. URL: <http://www.scio.gov.cn/gxzt/dtzt/49518/32678/index.html> (дата обращения: 15.10.2023).

идейно-концептуальной основы «Сообщества судьбы Арктики» сопровождается спорами. В частности, отсутствует консенсус вокруг подходов к ее осуществлению.

### ***Продвижение инициативы «Ледовый Шелковый путь»: основные факторы***

Важное влияние на дальнейшее развитие идеи ЛШП оказали следующие события 2017–2018 гг.:

1) выступление в мае 2017 г. в Пекине на форуме «Один пояс, один путь» президента РФ В.В. Путина с предложением рассмотреть перспективы сопряжения российского СМП с инфраструктурными проектами в рамках ЕАЭС и инициативой «Пояс и путь»;

2) успех навигации восьмой китайской арктической научной экспедиции, пересекшей в августе 2017 г. центральный фарватер Северного Ледовитого океана, а в сентябре – Северо-Западный проход;

3) публикация первых официальных документов по ЛШП, в т. ч. совместного документа Госкомитета по развитию и реформам КНР и Государственного океанологического управления КНР (ГОУ КНР) в июле 2017 г. и «белой книги» в январе 2018 г.<sup>1</sup>;

4) первая успешная перевозка танкерами-газовозами в июле 2018 г. продукции СПГ из российского порта Сабетта («Ямал СПГ») без ледокольного сопровождения до портов КНР.

Эти события определили направление китайских усилий в развитии европейского вектора инициативы ЛШП, который во многом опирается на российский СМП. На официальном уровне Россия не признала инициативу Китая. Это обусловлено тем, что Москва заинтересована в развитии Севморпути во взаимодействии с Пекином, а именно стремится увеличить грузопоток морских перевозок через СМП и привлечь инвестиции на модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры.

В октябре 2023 г. в Пекине это подтвердил В.В. Путин, выдвинув планы по созданию международных транспортных коридоров (МТК) «Север–Юг», которые свяжут порты СМП с логистическими узлами на побережье Индийского и Тихого океанов<sup>2</sup>. Это означает, что Севморпуть может стать важной стратегической опорой формирования большого евразийского партнерства. Москва привержена принципам эксклюзивного характера арктического сотрудничества. В этой связи признание ЛШП противоречит российской позиции.

<sup>1</sup> “一带一路”建设海上合作设想 [Представления о морском сотрудничестве в строительстве «Пояса и Пути»]. 中华人民共和国国家发展和改革委员会. 20.06.2017. URL: <https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/201711/W020190905503558343819.pdf> (дата обращения: 03.05.2022).

<sup>2</sup> Глава Российского государства выступил на церемонии открытия третьего Международного форума «Один пояс, один путь». Сайт Президента РФ. 18.10.2023 г. URL: <http://kremmlin.ru/events/president/news/72528> (дата обращения: 19.10.2023).

### **Попытки Китая расширить состав участников инициативы «Ледового Шелкового пути»**

В конце 2010-х гг. наблюдался рост интереса Исландии, Финляндии и Гренландии к европейскому вектору ЛШП. Исландский форум «Арктический круг» стал ведущей площадкой, на которой Пекин активно презентовал инициативу. В 2017–2019 гг. Китай организовал два мероприятия под эгидой «Арктического круга». В октябре 2017 г. в рамках форума в Рейкьявике ГОУ КНР провело пленарную сессию «Место Арктики в инициативе “Пояс и путь”». На ней заместитель руководителя ведомства Линь Шаньцин (2016–2018) представил инициативу ЛШП как «новый драйвер развития международного сотрудничества в Арктике» и призвал заинтересованные страны присоединиться к реализации<sup>1</sup>.

В мае 2019 г. концепция ЛШП стала основной тематикой девятого форума в Шанхае (четвертого – в неарктической стране) под лозунгом «Китай и Арктика»<sup>2</sup>. Бывший президент Исландии Оулавюр Рагнар Гримссон (1996–2016) высоко оценил организацию форума и назвал его «историческим и самым масштабным арктическим мероприятием»<sup>3</sup>. Главное событие мероприятия – доклад спецпредставителя МИД КНР по арктическим делам Гао Фэна на тему «Ледовый Шелковый путь – великая взаимосвязь между Китаем и Арктикой», в котором ЛШП назван важной частью инициативы «Пояс и путь»<sup>4</sup>.

В 2020–2021 гг. в условиях пандемии *COVID-19* проведение форумов «Арктического круга» было приостановлено. На мероприятиях в Нууке (август 2022 г.) и Абу-Даби (январь 2023 г.) Китай не организовал ни одного мероприятия, а в 2021–2023 гг. в рамках ассамблей «Арктического круга» Пекин провел ряд сессий дистанционного и очного форматов. Китай организовал две онлайн-сессии по тематике ЛШП только на ассамблее «Арктического круга» в октябре 2021 года (первой после пандемии).

В 2022–2023 гг. Пекин отходит от продвижения ЛШП на мероприятиях «Арктического круга» в пользу усиления новой повестки по повышению дискурсивной

---

<sup>1</sup> Lin Shanqing, State Oceanic Administration, People's Republic of China, #ArcticCircle2017". YouTube. 30.12.2019. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=TOqWwXUuLSI> (дата обращения: 06.02.2020).

<sup>2</sup> Arctic Circle Forum "China and the Arctic". 10-11.05.2019. URL: <http://www.arcticcircle.org/forums/china> (дата обращения: 27.08.2020).

<sup>3</sup> Ólafur Ragnar Grímsson – Full Opening Speech at the Arctic Circle China Forum. 23.04.2019. Channel of the Arctic Circle on YouTube. URL: [https://www.youtube.com/watch?v=BByASgDkb7c&list=PLI0a77tmNMvRtVZigfsnxybrgg8\\_9mNxU&index=39](https://www.youtube.com/watch?v=BByASgDkb7c&list=PLI0a77tmNMvRtVZigfsnxybrgg8_9mNxU&index=39) (дата обращения: 23.06.2020).

<sup>4</sup> China's Arctic Representative at the Arctic Circle China Forum - Full Speech. Channel of the Arctic Circle on YouTube. 22.08.2019. URL: [https://www.youtube.com/watch?v=ynouODWI5pY&list=PLI0a77tmNMvRtVZigfsnxybrgg8\\_9mNxU&index=51](https://www.youtube.com/watch?v=ynouODWI5pY&list=PLI0a77tmNMvRtVZigfsnxybrgg8_9mNxU&index=51) (дата обращения: 23.06.2020).

силы неарктических государств в региональном управлении. Например, на ассамблее в октябре 2022 г. КНР провела совместно с Японией, Исландией, Норвегией и Канадой сессии по вопросам развития китайских форматов взаимодействия в Арктике и осмысления роли стран – наблюдателей АС в региональном управлении. Гао Фэн не затронул тему ЛШП, но обозначил, что Китай продолжит сотрудничать как с Россией, так и с «арктической семеркой» в области развития полярных морских перевозок<sup>1</sup>.

В марте 2023 г. Китай организовал три очные сессии в рамках Токийского форума «Арктического круга», посвященные научным и международно-правовым вопросам регионального управления и роли азиатских неарктических государств в регионе. На ассамблее 2023 г. совместные с Норвегией и Исландией сессии были посвящены вопросам регионального управления. Таким образом, тематика ЛШП во время пандемии была основной в мероприятиях «Арктического круга», однако в постковидный период актуальными становится вопрос участия Китая в региональном управлении в Арктике.

Запуск трансарктического вектора ЛШП невозможен в силу того, что маршрут покрыт многолетними льдами, североамериканского – из-за протеста Оттавы после несанкционированного пересечения ледоколом «Сюэлун» Северо-Западного прохода в 2017 г. и усиления американо-китайского противоборства в Индо-Тихоокеанском регионе. Канадские эксперты утверждают, что углубление российско-китайского сотрудничества в Арктике и рост противоречий КНР и США негативно влияют на Канаду и весь регион<sup>2</sup>.

### ***Реакция «арктической семерки» на реализацию инициативы «Ледового Шелкового пути»***

В конце 2010-х гг. произошли структурные изменения в международно-политических условиях развития китайской политики в Арктике. Выступление в мае 2019 г. госсекретаря США Майка Помпео (2018–2021) с осуждением китайской активности в регионе<sup>3</sup> заложило основу формирования антикитайской повестки арктической политики Вашингтона. Одним из первых шагов стала фактическая заморозка США вопроса участия китайских госкорпораций в проекте «Аляска СПГ».

---

<sup>1</sup> China and the Arctic: Engaging After the Global Pandemic. Arctic Circle's Channel on Youtube. 28.10.2022. URL: [https://www.youtube.com/watch?v=qTtSOpKJ55A&list=PLI0a77tmNMvQ7sPBb\\_CvYfpg7IubafC1W&index=41](https://www.youtube.com/watch?v=qTtSOpKJ55A&list=PLI0a77tmNMvQ7sPBb_CvYfpg7IubafC1W&index=41) (дата обращения: 15.11.2022).

<sup>2</sup> NAADSN 2019-2022. North American and Arctic Defence and Security Network. 05.2023. URL: <https://www.naadsn.ca/wp-content/uploads/2023/05/NAADSNreport2019-22.pdf> (дата обращения: 10.08.2023).

<sup>3</sup> Looking North: Sharpening America's Arctic Focus, Remarks, Michael R. Pompeo, Secretary of State, Rovaniemi, Finland, May 6, 2019. U.S. Department of State. URL: <https://www.state.gov/looking-north-sharpening-americas-arctic-focus/> (дата обращения: 05.02.2020).

Главный итог усилий администрации президента США Д. Трампа (2017–2021) – коллективная политика Запада по сдерживанию китайской активности в Арктике. В этом важную роль играют 6 западных арктических партнеров Вашингтона. Арктические партнеры Пекина (Исландия, Финляндия и Гренландия) воздержались от поддержки ЛШП. В итоге из числа арктических государств в рамках реализации Ледового Шелкового пути с Китаем взаимодействует только Россия, которая официально не признала инициативу.

Пик усиления американо-китайских споров по Арктике в начале 2020 г. совпал с пандемией *COVID-19* и началом президентства Дж. Байдена. При нем в 2021–2023 гг. прежний политический курс администрации Д. Трампа по усилению сдерживания китайской активности в Арктике был продолжен с акцентом на совершенствование нормативной базы и укрепление солидарности Вашингтона с партнерами и союзниками по НАТО. В национальной стратегии США по Арктике 2022 г. Вашингтон подтвердил озабоченность растущей экономической, политико-дипломатической, научной и военной активностью Китая в регионе и выразил обеспокоенность его амбициями<sup>1</sup>.

В 2020-е гг. может возобновиться сотрудничество с Китаем по проекту «Аляска СПГ». В апреле 2023 г. администрация Дж. Байдена одобрила Корпорации развития газопроводов Аляски (*Alaska Gasline Development Corporation*) экспорт продукции СПГ в те страны, с которыми Соединенные Штаты не имеют соглашений о свободной торговле<sup>2</sup>. К ним относятся тихоокеанские соседи США, а именно: страны Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (кроме Сингапура), Япония и Китай. Вероятно, что часть экспорта будет направлена в Китай, если будет достигнута соответствующая договоренность. Такое развитие событий может стать основой запуска североамериканского вектора ЛШП.

В период пандемии арктическая тематика в американо-китайских противоречиях замещается более приоритетными вопросами, такими как происхождение коронавируса и ситуации вокруг Гонконга и Тайваня. К середине 2020 г. с завершением острой фазы борьбы с *COVID-19* и началом восстановления экономики Китая происходит изменение соотношения приоритетности важнейших проблем развития. На первый план выходят протесты в Гонконге и американо-китайские отношения [Михеев, Луконин, 2021: 70]. Визит в августе 2022 г. спикера Палаты представителей США Нэнси Пелоси (2019–2023) в Тайбэй повысил значение тайваньского фактора.

В современных условиях Пекин вынужден был пойти на изменение соотношения приоритетности вопросов в китайской арктической повестке. Акцент смещен на вопросы участия и дискурсивной силы Китая в региональном управлении, а про-

<sup>1</sup> National Strategy for the Arctic Region. The White House. Washington. October 2022. P. 6. URL: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf> (дата обращения: 18.12.2022).

<sup>2</sup> Department of Energy [Docket No. 14–96–LNG] Alaska LNG Project LLC; Order Affirming and Amending DOE/FE Order No. 3643–A Following Partial Grant of Rehearing. Office of Fossil Energy and Carbon Management, Department of Energy. Signed in Washington, DC, on April 26, 2023. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2023-05-01/pdf/2023-09159.pdf> (дата обращения: 03.08.2023).

блематика расширения экономического присутствия, в т. ч. продвижение ЛШП, отходят на менее приоритетные роли. Это подтверждается вовлеченностью Китая в международные арктические мероприятия начала 2020-х гг. и отражено в совместном заявлении РФ и КНР 21 марта 2023 г. Формулировка «развитие и эксплуатация арктических маршрутов», включаемая в российско-китайские коммюнике 2021 и 2022 гг., в документе не используется<sup>1</sup>.

### ***О новых тенденциях в российско-китайском взаимодействии по инициативе «Ледовый Шелковый путь»***

В условиях пандемии *COVID-19* Китай сконцентрировался на углублении партнерства с Россией в Арктике. В 2020–2023 гг. углубление партнерства сводилось к развитию полярных морских перевозок через СМП и реализации крупных проектов по газодобыче в Арктической зоне России.

В ходе московских переговоров в марте 2023 г. В.В. Путин предложил Си Цзиньпину создать рабочую группу по СМП<sup>2</sup>, в октябре этого же года в Пекине – призвал заинтересованные страны к совместному освоению транзитного потенциала.

Тезисы из пекинской речи о создании МТК «Север-Юг» наметили перспективы развития российско-китайского диалога по ЛШП. Российские предложения призваны связать европейскую, сибирскую и дальневосточную части СМП с портами на побережье Персидского залива и Индийского океана. В своей речи на форуме «Пояс и путь» Си Цзиньпин заявил о заинтересованности в создании логистических коридоров в Евразии и создании МТК<sup>3</sup>. На региональном уровне поступательно развивается дальневосточный транспортный коридор<sup>4</sup>.

Россия и Китай сотрудничают по проектам «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2». Последние играют важную роль в оживлении арктических транзитных перевозок. В китайском дискурсе успех реализации ЛШП связывают с этими проектами<sup>5</sup>. На осу-

<sup>1</sup> Совместное заявление РФ и КНР об углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху. Сайт Президента РФ. 21.03.2023 г. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5920> (дата обращения: 02.11.2023).

<sup>2</sup> Российско-китайские переговоры. Сайт Президента РФ. 21.03.2023 г. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/70748> (дата обращения: 02.11.2023).

<sup>3</sup> 习近平在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的主旨演讲（全文） [Полный текст программного выступления Си Цзиньпина на церемонии открытия 3-го Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках “Пояса и пути”]. URL: [https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202310/content\\_6909882.htm](https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202310/content_6909882.htm) (дата обращения: 02.11.2023).

<sup>4</sup> Власти Якутии: мост Джалинда-Мохе сократит расстояние грузоперевозок в КНР. РИА Новости. 18.10.2023. URL: <https://ria.ru/20231018/gruzoperevozki-1903686341.html> (дата обращения: 02.11.2023).

<sup>5</sup> 在北极圈感受“冰上丝绸之路”建设热度 [«Строительство «Ледового Шелкового пути» вызвало энтузиазм в Арктике». 新华网. 17.10.2023. URL: [http://www.news.cn/world/2023-10/17/c\\_1129921112.htm](http://www.news.cn/world/2023-10/17/c_1129921112.htm) (дата обращения: 02.11.2023).

ществование инициативы также влияет конфликт в секторе Газа. К одному из результатов реализации ЛШП следует отнести расширение партнерского состава, который дополнился Японией, Индией, Ю. Кореей, Сингапуром, Францией и ОАЭ.

### **Выводы**

В текущей версии ЛШП больше заинтересованы внерегиональные (неарктические) игроки, чем арктические государства, от которых зависит успех проекта. Тем не менее вероятны корректировки содержательной части инициативы с учетом неблагоприятных условий развития взаимоотношений Китая с западными арктическими государствами. Продолжаются попытки связать проект с инициативой «Сообщество судьбы Арктики», которая встречает противодействие и критику со стороны коллективного Запада.

Пик усиления конфронтационных тенденций в американо-китайских отношениях приходится на 2019–2021 гг., период, который совпал с началом пандемии. Характер взаимоотношений Китая с «арктической семеркой» и политика «нулевой терпимости» к *COVID-19* вынудили Пекин сделать паузу в развитии европейского вектора ЛШП. В результате к 2023 г. наблюдаются замедление темпов продвижения инициативы и ее закрепление в рамках российско-китайского формата.

Успех развития европейского вектора инициативы будет зависеть от сотрудничества по созданию МТК, связывающих европейскую, сибирскую и дальневосточную части СМП с югом Евразии. В этом случае расширение партнерского состава инициативы может стать дополнительным подспорьем для развития обозначенных МТК. В 2020–2023 гг. в китайском дискурсе сохраняется оптимизм по поводу перспектив реализации ЛШП, что связано с углублением российско-китайского партнерства в Арктике. В 2022–2023 гг. произошло смещение акцента в китайской арктической повестке с продвижения Ледового Шелкового пути к повышению дискурсивной силы и уровня участия Китая в региональном управлении.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

Боровский Ю.В. (2010) Проблемы доступа к энергетическим и иным сырьевым ресурсам. *Современные глобальные проблемы*. Отв. ред. В.Г. Барановский, А.Д. Богатуров. Аспект Пресс, Москва. С. 209–228.

Михеев В.В., Луконин С.А. (2021) Болевые точки Пекина. *Мировая экономика и международные отношения*. Т. 65. № 1. С. 70–81. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-1-70-81>

Luedtke V. (2013) An ice-free Arctic Ocean: History, science, and scepticism. *Polar Record*. No. 51(2). P. 130–139. DOI: 10.1017/S0032247413000636

Diebold F.X., Rudebusch G.D. (2022) Probability assessments of an ice-free Arctic: Comparing statistical and climate model projections. *Journal of Econometrics*. Vol. 231. Issue 2. P. 520–534. DOI: 10.1016/j.jeconom.2020.12.007

孙凯, 张佳佳 (2017) 北极“开发时代”的企业参与及对中国的启示 [Сунь Кай, Чжан Цзяцзя. Деятельность компаний в эпоху экономического освоения Арктики и урок для Китая]. *中国海洋大学学报(社会科学版)*. No. 2. P. 71–77. DOI: 10.16497/j.cnki.1672-335x.2017.02.013

孙凯, 郭培清 (2012) 北极治理机制变迁及中国的参与战略研究. [Сунь Кай, Гу Пэйцин. Изучение стратегического участия Китая в эволюции механизмов регулирования Арктики]. *世界经济与政治论坛*. No. 2. P. 118–128.

董利民 (2017) 中国“北极利益攸关者”身份建构—理论与实践 [Дун Лимин. Теория и практика формирования идентичности Китая как «заинтересованного государства-участника»]. *太平洋学报*. Vol. 25. No. 6. P. 65–77. DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2017.6.006

李振福, 李香栋, 彭琰, 鲍琦 (2019) “冰上丝绸之路”与北极命运共同体构建研究 [Ли Чжэнфу, Ли Сяндун, Пэн Ян, Бао Ци. Изучение «Ледового Шелкового пути» и строительства «сообществу судьбы Арктики»]. *社会科学前沿*. No. 8(8). P. 1417–1427. DOI: 10.12677/ass.2019.88194.

刘惠荣, 李浩梅 (2015) 北极航线的价值和意义: “一带一路”战略下的解读 [Лю Хуэйжун, Ли Хаомэй. «Значение и ценность арктических морских путей: с точки зрения стратегии «Пояса и Пути»]. *中国海商法研究*. No. 26(2). P. 3–10. DOI: 2096-028X(2015)02-0003-08.

张侠, 屠景芳, 郭培清, 孙凯, 凌晓良 (2009). 北极航线的海运经济潜力评估及其对我国经济发展的战略意义 [Ту Цзинфан, Го Пэйцин, Сунь Кай, Лин Сяолян. Оценка экономических перспектив морского судоходства в арктических путях и их стратегического значения для экономического развития Китая]. *中国软科学*. No. S2. P. 86–93.

李振福, 李漪 (2014) 北极航线的世界航运网络格局影响分析 [Ли Чжэнфу, Ли И. «Анализ влияния арктических морских путей на систему мирового судоходства»]. *世界地理研究*. No. 23(1). DOI: 10.3969/j.issn.1004-9479.2014.01.001

李振福, 李诗悦 (2020) 中国北极问题研究: 发展脉络、支撑体系和学科发展 [Ли Чжэнфу, Ли Шиюэ. Китайские исследования арктических проблем: общий контекст развития, механизмы поддержки и развитие отраслей знаний]. *俄罗斯东欧中亚研究*. 第5期. P. 113–132.

钱宗旗 (2015) 俄罗斯北极能源发展前景和中俄北极能源合作展望 [Цянь Цзунци. Перспектива развития арктических энергоресурсов России и российско-китайское сотрудничество взглядом в будущее]. *山东工商学院学报*. 第5期. URL: <https://www.sjis.org.cn/lw/573.jhtml> (дата обращения: 02.11.2023).

李振福, 王文雅, 朱静 (2015) 北极航线在我国“一带一路”建设中的作用研究 [Ли Чжэнфу, Ван Вэнья, Чжу Цзинь. Исследование влияния арктических морских путей на продвигаемую Китаем инициативу «Один пояс – один путь»]. *亚太经济*. 第3期. P. 34–39.

李振福, 姚丽丽, 黄蕴青, 李漪 (2015) 简析北极航线战略作用范围下的中国海洋强国建设 [Ли Чжэнфу, Яо Лили, Хуан Вэньцин, Ли И. Обзорное изучение влияния стратегической значимости арктических морских путей на «становление Китая как сильной морской державы»]. *海洋开发与管理*. 第3期. DOI: 1005-9857(2015)03-0001-06

杨振姣, 王梅, 郑泽飞 (2019) 北极航道开发与“冰上丝绸之路”建设的关系及影响 [Янь Чжэнсяо, Ван Мэй, Чжэнь Цзефэй. Влияние и связь освоения арктической навигации и «строительства Ледового Шелкового пути»]. *中国海洋经济*. 第2期.

## Preliminary Results of the Development of the European Direction of China's "Polar Silk Road" Initiative<sup>1</sup>

N.A. Nikolaev

Junior Research Fellow

Primakov National Research Institute of World Economy  
and International Relations, Russian Academy of Sciences, (IMEMO RAS)

23, Profsoyuznaya Str., Moscow, Russia, 117997

**E-mail:** nikolaev.science1993@gmail.com

**Abstract.** The article discusses the results achieved by China in promoting the "Polar Silk Road" (PSR) Initiative in the Arctic. The preconditions for the development of the ideological and conceptual basis of the PSR Initiative consisted of the growing alarmism in the late 2000s around the forecasts of climate change and the volume of Arctic resources. Under these conditions, the Western thesis of an Ice-Free Arctic (*wubin beiji*) was developed in China's expert community. China's leadership changes in 2012 and Xi Jinping's promotion of new foreign policy ideas of "Belt and Road" and "community of humanity's destiny" revitalised the expert discourse, reorienting it to form within a new conceptual framework. Under these conditions in 2017 the PSR Initiative was launched. As a result of the West's counteraction, and narrowing of China's investment opportunities, the prospects for expanding the partnership within the framework of the PSR Initiative, which is still not recognized by any Arctic state, including Russia, are decreasing. Thus, Beijing's desire to focus on the implementation of two directions of China's policy in the Arctic is analysed: deepening Russia-China cooperation in the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring participation in dealing with issues related to the central part of the Arctic Ocean.

**Key words:** "Polar Silk Road" Initiative, expert discourse, Arctic Destiny Community, Russia, the Russian Northern Sea Route, Iceland, Greenland

**DOI:** 10.31857/S0201708324030161

### REFERENCES

- Borovsky Y.V. (2010) Problemy dostupa k ehnergeticheskim I inym syrevym resursam [Problems of access to energy and other raw material resources energy and other raw material resources], in Baranovsky V.G. (ed.) *Modern Global Problems*, Aspect Press, Moscow, Russia, pp. 209–218. (In Russian).
- Mikheev V., Lukonin S. (2021) Beijing's Pain Points – 2 (Glance from mid-2020), *World Economy and International Relations*, 65(1), pp. 70–81. DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-1-70-81> (In Russian).
- Luedtke B. (2013) An ice-free Arctic Ocean: History, science, and scepticism, *Polar Record*, 51(2), pp. 130–139. DOI: 10.1017/S0032247413000636.
- Francis X. Diebold, Glenn D. Rudebusch (2022) Probability assessments of an ice-free Arctic: Comparing statistical and climate model projections, *Journal of Econometrics*, 231(2), pp. 520–534, DOI: 10.1016/j.jeconom.2020.12.007.

<sup>1</sup> This article was prepared with the support of a grant from the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation for major scientific projects in priority areas of scientific and technological development No. 075-15-2024-551 "Global and regional centers of power in the emerging world order".

孙凯, 张佳佳 (2017) 北极“开发时代”的企业参与及对中国的启示 [Sun Kai, Zhang Jiajia. Corporate Participation in the Arctic “Development Era” and Implications for China], *中国海洋大学学报(社会科学版)*, 2, pp. 71–77. DOI: 10.16497/j.cnki.1672-335x.2017.02.013 (In Chinese).

孙凯, 郭培清 (2012) 北极治理机制变迁及中国的参与战略研究 [Sun Kai, Guo Peiqing, "Examining China's strategic involvement in the evolution of Arctic regulatory mechanisms"], *世界经济与政治论坛*, 2, pp. 118–128. (In Chinese).

董利民 (2017) 中国“北极利益攸关者 身份建构 – 理论与实践 [Dun Limin, Theory and practice of shaping China's identity as an “interested party state”], *太平洋学报*, 25(6), pp. 65–77. DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2017.6.006 (In Chinese).

李振福, 李香栋, 彭琰, 鲍琦 (2019) “冰上丝绸之路”与北极命运共同体构建研究 [Li Zhenfu, Li Xiangdong, Peng Yan, Bao Qi, Research on "Silk Road on Ice" and the Construction of Arctic Community of Destiny], *社会科学前沿*, 8(8), pp. 1417–1427. DOI: 10.12677/ass.2019.88194 (In Chinese).

刘惠荣, 李浩梅 (2015) 北极航线的价值和意义: “一带一路”战略下的解读 [Liu Huirong, Li Haomei "The Value and Significance of Arctic Route: Interpretation under the "Belt and Road" Strategy"], *中国海商法研究*, 26(2), pp. 3–10. DOI: 2096-028X(2015)02-0003-08 (In Chinese).

张侠, 屠景芳, 郭培清, 孙凯, 凌晓良 (2009). 北极航线的海运经济潜力评估及其对我国经济发展的战略意义 [Zhang Man, Tu Jingfang, Guo Peiqing, Sun Kai, Ling Xiaoliang "Assessment of Maritime Economic Potential of the Arctic Route and Its Strategic Significance to China's Economic Development"], *中国软科学*, S2, pp. 86–93. (In Chinese).

李振福, 李漪 (2014) 北极航线的世界航运网络格局影响分析 [Li Zhenfu, Li Yi "An Analysis of the Impact of the Arctic Shipping Route on the Pattern of World Shipping Networks"]. *世界地理研究*, 23(1). DOI: 10.3969/j.issn.1004-9479.2014.01.001 (In Chinese).

李振福, 李诗悦 (2020) 中国北极问题研究: 发展脉络、支撑体系和学科发展 [Li Zhenfu, Li Shiyue, China's Arctic Research: General Development Context, Support Mechanisms and Development of Knowledge Industries], *俄罗斯东欧中亚研究*, 第5期, pp. 113–132. (In Chinese).

钱宗旗 (2015) 俄罗斯北极能源发展前景和中俄北极能源合作展望 [Qian Zongqi, Prospects for Russian Arctic Energy Development and Prospects for Sino-Russian Arctic Energy Cooperation], *山东工商学院学报*, 第5期. URL: <https://www.siiis.org.cn/lw/573.jhtml> (дата обращения: 02.11.2023). (In Chinese).

李振福, 王文雅, 朱静 (2015) 北极航线在我国“一带一路”建设中的作用研究 [Li Zhenfu, Wang Wenya, Zhu Jing, A Study on the Role of the Arctic Shipping Route in Chi-na's "One Belt, One Road" Construction], *亚太经济*, 第3期. P. 34–39. (In Chinese).

李振福, 姚丽丽, 黄蕴青, 李漪 (2015) 简析北极航线战略作用范围下的中国海洋强国建设 [Li Zhenfu, Yao Lili, Huang Yunqing, Li Yi, A Brief Analysis of China's Construction of a Maritime Power in the Scope of the Strategic Role of the Arctic Route], *海洋开发与管理*, 第3期, DOI: 1005-9857(2015)03-0001-06 (In Chinese).

杨振姣, 王梅, 郑泽飞 (2019) 北极航道开发与“冰上丝绸之路”建设的关系及影响 [Yang Zhenjiao, Wang Mei, Zheng Zefei, The Relationship and Impacts of Arctic Shipping Route Development and the Construction of the Silk Road on Ice], *中国海洋经济*, 第2期. (In Chinese).