



**Помощь студентам
онлайн! Без посредников!
Без предоплаты!
<http://diplomstudent.net/>**

Тема: «Арктическая составляющая внешней политики КНР в период с 2013 по 2024 гг.»

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Нормативно-правовая база и инициативы КНР в отношении Арктики	7
1.1.Инициатива «Один пояс, один путь»	7
1.2. «Ледовый путь» как составляющая инициативы «Один пояс, один путь»	14
1.3.Правовые основы международного сотрудничества КНР в Арктике	24
1.4. Участие КНР в деятельности Арктического совета	30
Глава 2. Международное сотрудничество КНР в Арктике.....	37
2.1. Сотрудничество КНР с арктическими государствами, представляющими «коллективный Запад».....	37
2.2. Анализ арктических доктрин	37
2.3. Сотрудничество КНР с Российской Федерацией	37
2.4. Перспективы и вызовы	37
Глава 3. Военно-стратегическое измерение арктической политики Китая	37
Заключение	37
Список использованных источников	37
Приложения	37

Введение

Актуальность темы исследования. Столкнувшись с проблемой достижения внутренних пределов развития, в последние годы Китай активно занялся обновлением внешнеполитического курса. Крайне перспективным для КНР в этой связи направлением представляется арктический вектор, поскольку он позволяет Поднебесной не только решить некоторые тактические задачи, но и значительно укрепить свою роль в глобальной политике. Однако среди арктических наций китайские региональные амбиции приветствуются далеко не всеми, поэтому вместе с новыми возможностями включение Китая в региональную политику порождает серьезные риски, что между тем определяет политический облик арктического региона в современной мировой политике.

Китайская экономика достигла таких масштабов, что ей становится тесно внутри национальных границ. Растущая промышленность требует расширения ресурсной и энергетической базы и открытия новых рынков сбыта. Вопреки более ранним прогнозам внутреннего китайского потенциала ни для первой, ни тем более для второй задачи оказалось недостаточно. Поэтому для того, чтобы сохранить китайское «экономическое чудо» правительству КНР пришлось отказаться от частичной самоизоляции и начать активнее включаться в мировую политику. Широко известны намерения Китая распространить свое влияние и закрепиться в Африке, Юго-Восточной Азии, на Ближнем Востоке, в Центральной Азии и Восточной Европе. В последние же годы одним из важнейших направлений китайской внешней политики становится арктический вектор.

Арктика или арктический регион относительно недавно оказалась в активе мировой политики. Потепление климата и отступление ледников сделало регион более доступным для экономического освоения. По подсчетам Геологической службы США в «последней кладовой Земли» содержится 30,0% (47 трлн. куб. м) мировых запасов природного газа, 13,0% нефти (90

млрд. баррелей), 9,0% угля, а также существенные объемы металлов (уран, медь, титан, серебро, золото) и других редких минералов (бриллианты, графит). При этом, не считая ресурсного потенциала, который еще только предстоит уточнить, Арктика открывает новые возможности в транспортной сфере. Так, морской путь из Азии в Европу через арктическую акваторию в среднем короче используемого сейчас маршрута через Суэцкий канал в 2 раза. Комбинация указанных факторов, ресурсного и транспортного потенциала Арктики, сыграла решающую роль в формировании китайской политики по отношению к арктическому региону¹.

Арктическая составляющая внешней политики КНР в период с 2013 по 2024 годы характеризуется следующими основными событиями: Получение в 2013 году статуса наблюдателя в Арктическом совете; публикация в 2018 году «Белой книги по Арктике»; ввод в эксплуатацию в 2019 году ледокола «Сюэлун-2». Сегодня Китай в содружестве с арктическими странами расширяет свое политическое присутствие в регионе, для чего стремится подстраивать арктическую политику под общую систему собственных масштабных политико-экономических инициатив, постоянно ищет наиболее выгодные пути судоходства, расширяет собственный научно-исследовательский фонд, занимается разработкой месторождений природных энергоресурсов для укрепления экономики страны, а также проводит совместные природоохранные мероприятия с другими государствами, присутствующими в регионе. Можно сказать, что это в свое время стало одной из основ нового политического курса КНР после прихода к власти Си Цзиньпина и вступления Китая в Арктический совет в качестве наблюдателя. Арктический регион не только определил новый вектор внешней политики КНР, но и дал Китаю возможность для осуществления собственных политико-экономических иници-

¹ Политика Китая в Арктике и ее влияние на регион. URL: <https://nic-pnb.ru/analytics/politika-kitaya-v-arktike-i-ee-vliyanie-na-region/> (дата обращения 08.02.2025)

циатив и стратегических целей и достижения геополитических преимуществ².

На основании выше изложенной актуальности темы исследования, целью работы является: выявить специфику и особенности внешней политики Китайской Народной Республики в Арктике.

Достижение указанной цели, планируется достигнуть путем решения следующих задач: описать нормативно-правовую базу и инициативы КНР в отношении Арктики; изучить международное сотрудничество КНР в Арктическом регионе с различными государствами; рассмотреть военно-стратегическое измерение арктической политики Китая.

Объектом исследования является– внешняя политика КНР в современных международных процессах.

Предмет исследования – Арктическая составляющая внешней политики КНР.

Хронологические рамки исследования: 2013- 2024 гг. Нижняя граница связана с получением КНР статуса наблюдателя в Арктическом совете. Верхняя граница, позволяет увидеть последние изменения и действия Китайской Народной Республики в Арктическом регионе.

Информационной базой исследования послужили различные доклады, статьи, монографии по внешней политике Китая в Арктическом регионе; материалы и документы китайского политического руководства; исследования российских и западных аналитиков; а также нормативно-правовое регулирование китайской политики в Арктике.

Структура работы. Магистерская диссертация состоит из введения, основной части, заключения, библиографического списка и приложений. Основная часть работы состоит из трех глав. В первой главе описана сущность

² Российско-китайское сотрудничество в Арктике URL: <https://katehon.com/ru/article/rossiysko-kitayskoe-sotrudnichestvo-v-arktike>(дата обращения 10.02.2025)

инициативы «Один пояс, один путь», изучены особенности ледового пути как составляющая инициативы «Один пояс, один путь»; рассмотрены правовые основы международного сотрудничества КНР в Арктике; раскрыты особенности участия КНР в деятельности Арктического совета. Во второй главе диссертационного исследования – описаны особенности сотрудничества КНР с арктическими государствами, представляющими «коллективный Запад»; проведен анализ арктических доктрин; охарактеризовано сотрудничество КНР с Российской Федерацией; представлены перспективы и вызовы. В третьей главе дана характеристика военно-стратегического измерения арктической политики Китая.

Методами исследования явились следующие: описание, классификация, обобщение, абстрагирование, синтез, анализ, индукция, дедукция, конкретизация и прочие.

Практическая значимость магистерской диссертации заключается в предоставлении анализа внешнеполитических стратегий Китая в Арктическом регионе, что способствует лучшему пониманию китайской внешней политики и её влияния на международные отношения.

Глава 1. Нормативно-правовая база и инициативы КНР в отношении Арктики

1.1. Инициатива «Один пояс, один путь»

Инициативу «Один пояс - один путь» в сентябре 2013 года выдвинул председатель КНР Си Цзиньпин. Он предложил объединить сухопутный и морской торговые пути, чтобы быстро и недорого доставлять товары в страны Юго-Восточной Азии, Африку, на Ближний Восток и в Европу. Для этого предлагается соединить два проекта - «Экономический пояс Шелкового пути», включающий несколько экономических коридоров, и «Морской Шелковый путь XXI века». На данный момент уже более 150 стран подписали с Китаем соглашения о сотрудничестве в рамках программы³. «Экономический пояс Шелкового пути»- проект назван в честь древнего Шелкового пути - караванного маршрута, соединявшего Китай и Европу через Центральную Азию. В рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» планируется создать несколько экономических коридоров: Евразийский, Китай-Монголия-Россия, Западно-Азиатский, Китай-Пакистан, Китай-Индия, Китай-Юго-Восточная Азия. Ориентировочные сроки реализации проекта - 30 лет. Рассмотрим подробнее инициативу «Один пояс - один путь».

Начиная с 2013 года, инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» системно продвигается вперед и уже достигла заметных успехов в таких областях, как стимулирование политической координации, взаимосвязи инфраструктуры, бесперебойной торговли, свободного движения капитала и сближения народов. Появился ряд ранних показательных и образцовых результатов. Страны-участницы получили реальную пользу, благодаря чему у них укрепилось чувство идентичности и понимание реального уровня включенности в данную инициативу.

³ «Один пояс - один путь»: что нужно знать о проекте. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6282836>(дата обращения 10.02.2025)

1. Политическая координация. Политическая координация является важной гарантией эффективного совместного строительства «Одного пояса, одного пути» и важной предпосылкой для реализации различных мероприятий по взаимодействию и сотрудничеству. За прошедшие годы на основе полноценной связи и координации, между Китаем и соответствующими странами и международными организациями было достигнуто общее понимание необходимости налаживания широкого международного сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

1.1) Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» внесена в ряд важных документов различных международных организаций. Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути» и главные ее идеи были включены в соответствующие документы ООН, «Большой двадцатки», Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества и других региональных организаций.

1.2) Число стран и международных организаций, подписавших межправительственные документы о сотрудничестве в целях совместного строительства «Одного пояса, одного пути», растет с каждым годом. Все страны и международные организации, участвующие в строительстве «Одного пояса, одного пути», придерживаясь принципа «стремления к общности при сохранении различий», поддерживают полноценные широкие контакты по вопросам социально-экономического планирования и политики, посредством консультаций разрабатывают программы и меры по экономическому сотрудничеству.

1.3) Упорядоченно и системно продвигается стыковка и сотрудничество в профильных областях в рамках совместного строительства «Одного пояса, одного пути». Строительство «Цифрового Шелкового пути» уже стало важной составной частью проекта совместного строительства «Одного пояса, одного пути». Китай вместе с Египтом, Лаосом, Саудовской Аравией, Сербией, Таиландом, Турцией и ОАЭ выступили с инициативой международного сотрудничества в области цифровой экономики. С 16 странами подписаны

документы об укреплении сотрудничества в области строительства «Цифрового Шелкового пути». Китай опубликовал «План действий по унификации и объединению стандартов стран, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути» (2018–2020 гг.)», и подписал 85 соглашений о сотрудничестве в области стандартизации с 49 странами и регионами. С каждым днем все более зрелым и реальным становится формирующийся механизм долговременного налогового сотрудничества. Китай организовал и провел Конференцию по налоговому сотрудничеству в рамках инициативы «Один пояс, один путь», опубликовал «Астанинскую инициативу по налоговому сотрудничеству в рамках инициативы «Один пояс, один путь», сеть сотрудничества в рамках налоговых соглашений расширена до 111 стран и регионов. Китай и 49 стран, расположенных вдоль «Пояса и пути» опубликовали «Совместное заявление о дальнейшем продвижении практического сотрудничества в области интеллектуальной собственности в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Китай организовал и провел Международный форум по правовому сотрудничеству в рамках инициативы «Один пояс, один путь», опубликовал по итогам мероприятия «Совместное заявление председателей форума». Также КНР организовал и провел заседание министров энергетики стран, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути», 18 стран объявили о создании партнерских отношений в области энергетического сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Китай опубликовал «Видение и действия, направленные на содействие сельскохозяйственному сотрудничеству в рамках инициативы «Один пояс, один путь», «Концепцию сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и т. д. Кроме этого, КНР выступила с инициативой создания международного коммерческого суда и диверсифицированного механизма разрешения международных коммерческих споров по принципу «единого окна».

2. Взаимосвязь инфраструктуры. Взаимосвязь инфраструктуры является приоритетным направлением совместного строительства «Одного пояса, одного пути». На основе уважения интересов и озабоченностей соответ-

вующих стран по поводу собственного суверенитета и безопасности, благодаря общим усилиям всех заинтересованных стран, ускоренными темпами формируется многовекторная, многоуровневая и комплексная инфраструктурная сеть, которая, главным образом, охватывает сеть железных дорог, автодорог, водные перевозки, авиалинии, трубопроводы и конвергентные информационные сети. Заметно снизилась себестоимость обмена товарами, капиталом, информацией и техникой в регионах, что позитивно стимулировало упорядочение потоков и оптимизированное распределение ресурсов и возможностей между регионами. Было налажено взаимовыгодное и обоюдовыигрышное сотрудничество в целях совместного развития. Более подробно Взаимосвязь инфраструктуры «Одного пояса, одного пути» описана в Приложении 1.

3. Бесперебойная торговля. Бесперебойная торговля является важным аспектом совместного строительства «Одного пояса, одного пути», которое, в свою очередь, способствовало либерализации и упрощению процедур торговли и инвестиций в странах и регионах, расположенных вдоль указанного маршрута, снизило операционные и прочие затраты на заключение и обслуживание сделок и ведение хозяйствования, высвободило потенциал развития, позволяя всем заинтересованным странам на более широком и более глубоком уровне участвовать в процессе экономической глобализации. Благодаря проекту «Один пояс- Один путь»: непрерывно повышается уровень либерализации и удобства в области торговли и инвестиций; постоянно расширяются масштабы торговли; ускоряются темпы внедрения и масштабы инновационных и новых форм торговли(Приложение 1).

4. Свободное движение капитала. Свободное движение капитала является важнейшей основой совместного строительства «Одного пояса, одного пути». Международные многосторонние финансовые учреждения и многие коммерческие банки непрерывно изыскивают и внедряют новые модели инвестирования и финансирования, активно расширяют диверсифицированные каналы финансирования, предоставляя стабильную, прозрачную и высокока-

чественную финансовую поддержку для совместного строительства «Одного пояса, одного пути». Свободное движение капитала включает в себя: поиск новых моделей международного инвестирования и финансирования; многостороннее финансовое сотрудничество; уровень сотрудничества между финансовыми учреждениями непрерывно повышается; постоянно совершенствуется рыночная финансовая система; Взаимосвязанность в области финансов постоянно углубляется (Приложение 1).

5. Сближение народов. Сближение народов является гуманитарной основой совместного строительства «Одного пояса, одного пути». Жить в мире, спокойствии и достатке, более прекрасной жизнью – это общие чаяния народов всех стран. За прошедшие годы все страны провели множество разнообразных мероприятий в сфере общественной дипломатии и культурных обменов, укрепили взаимопонимание и взаимное признание, что заложило прочную основу для формирования доверия со стороны общественного мнения в вопросах совместного строительства «Одного пояса, одного пути». Для сближения народов осуществляются: разнообразные мероприятия по культурным обменам; различные достижения в области учебы и образования, обменов и подготовки специалистов; постепенно расширяется сотрудничество в области туризма; непрерывно углубляется сотрудничество в области здравоохранения; постоянно интенсифицируется помощь, оказываемая при ликвидации последствий стихийных бедствий и в ходе ликвидации бедности (Приложение 1).

6. Производственное сотрудничество. «Один пояс, один путь» поддерживает диверсифицированные формы инвестиций, поощряет совместную деятельность на рынках третьих стран, стимулирует формирование производственной цепочки, цепочки поставок, цепочки услуг и стоимостной цепочки, которые полезны для взаимовыгодного и общедоступного развития, плодами которого могут воспользоваться все страны-участницы инициативы. Это помогает придать новую движущую энергию для ускоренного развития всех стран, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути». Производст-

венное сотрудничество способствует возрастанию прямых инвестиций Китая в страны, расположенные вдоль «Одного пояса, одного пути»; продвижению международного сотрудничества в области производственных мощностей и сотрудничества на рынках третьих стран; развитию различных парков и зон сотрудничества (Приложение 1).

Вклад в проект «Один пояс, один путь». Инициатива по совместному строительству «Одного пояса, одного пути» направлена на создание сообщества единой судьбы человечества, строится на основе принципов «совместных консультаций, совместного строительства и совместного пользования плодами», вносит вклад Китая в содействие реформированию глобальной системы управления и экономической глобализации (Приложение 2).

Перспективы проекта «Один пояс, один путь». В настоящее время мир переживает период быстрого развития, структурных изменений и крупномасштабных преобразований. Мир, развитие и сотрудничество остаются главными тенденциями и стремлениями эпохи. Глядя в будущее, необходимо признать, что инициативу совместного строительства «Одного пояса, одного пути» ждет множество проблем и вызовов. Но вместе с тем, открываются небывалые возможности и перспективы развития. Это инициатива, касающаяся интересов множества сторон, она нуждается в совместных усилиях; это инициатива, от которой зависит общее будущее, она нуждается в неустанных усилиях и непрерывной работе; это инициатива на благо всего человечества, ее нужно всячески пестовать и развивать. Китай уверен, что со временем и благодаря общим усилиям всех сторон, инициатива «Один пояс, один путь» непременно углубится, станет более основательной, сможет развиваться стабильно и поступательно. Она станет дорогой к миру и процветанию, она станет открытым путем и «зеленой волной», который приведет к инновациям, цивилизованности и неподкупности, а также стимулирует экономическую

глобализацию в направлении открытого, инклюзивного, общедоступного, сбалансированного и обоюдовыигрышного развития⁴. (Приложение 3).

За десять лет инициатива «Пояс и путь» привлекла инвестиции почти в 1 трлн. долл. США, что привело к созданию более 3 тыс. совместных проектов. По словам президента РФ Владимира Путина, страны Евразийского экономического союза в рамках инициативы «Один пояс - один путь» обеспечили проект инвестициями в сумме 24 млрд. долл. США. Китай уже увеличил товарооборот со странами вдоль маршрута пути с 1,04 трлн. долл. до 2,07 трлн.долл. Население стран, участвующих в проекте, составляет 63,0% населения Земли, а ВВП этих стран превышает 21 трлн.долл. США. По прогнозу Всемирного банка, развитие инициативы «Один пояс - один путь» к 2030 году обеспечит 420 тыс. рабочих мест в странах, расположенных вдоль маршрута.

Таким образом, «Один пояс - один путь» -это международная стратегическая концепция Китая, которая объединяет проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». Цель инициативы - развитие транспортной инфраструктуры, совершенствование существующих и создание новых экономических и транспортных коридоров, торговых путей и развитие торговых отношений между Китаем и странами Центральной Азии, Европы и Африки.

В рамках проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» планируется создать несколько экономических коридоров: Евразийский, Китай-Монголия-Россия, Западно-Азиатский, Китай-Пакистан, Китай-Индия, Китай-Юго-Восточная Азия. Для реализации проекта планируется построить ряд транспортно-инфраструктурных объектов - скоростных железных дорог, автомагистралей, портов, нефте- и газопроводов. Проект «Морской Шёлковый путь XXI века» включает в себя создание двух морских маршрутов из морских портов Китая через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океа-

⁴ Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути». Прогресс, Вклад и Перспективы. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/p/87094.html>(дата обращения 20.02.2025)

на и в Индийский океан до Европы. Инициативу выдвинул председатель КНР Си Цзиньпин в сентябре 2013 года. На данный момент уже более 150 стран подписали с Китаем соглашения о сотрудничестве в рамках программы. Не менее важным в проекте «Один пояс - один путь» является инициатива Ледового Шелкового Пути. Для того, чтобы подробнее рассмотреть эту часть вопроса, перейдем к следующему параграфу диссертационного исследования.

1.2. «Ледовый путь» как составляющая инициативы «Один пояс, один путь»

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). 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 океана⁵. 2013 г. символично назван рубежом перехода от «эпохи научного осмысления Арктики к эпохе ее экономического освоения».

В конце 2000-х гг. китайские эксперты выдвинули первые оценки ресурсов Арктики. Определяющую роль в формировании представлений о за-

⁵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 (дата обращения 10.03.2025)

пасах природных ресурсов сыграли доклад Геологической службы США⁶ и рост мировых цен на сырье, который страны, испытывающие сырьевой дефицит, восприняли в качестве угрозы национальной безопасности. В конце 2010-х гг. Пекин стал воспринимать ресурсы Арктики как «один важнейших ресурсных запасов мира, значение которых продолжает возрастать».

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. В середине 2000-х гг. в среде китайских исследователей получил развитие тезис о перспективах коммерческой эксплуатации арктических морских путей среди прочего для перевозки энерго-ресурсов в Китай. 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.

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. В

⁶ 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 10.03.2025)

начале 2010-х гг. выдвигались разные подходы к участию Китая в развитии арктических морских путей, в т. ч. «позиция за их интернационализацию». 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 судоходства⁷.

Опишем текущую версию 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.

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». Эта договоренность, по словам посла Китая в России Ли Хуэя, положила начало формированию инициативы ЛШП⁸. 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 Запад-

⁷ Промежуточные итоги развития европейского вектора китайской инициативы «Ледовый шелковый путь». Современная Европа 2024 г. № 3, стр. 196.

⁸ 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/ztbd/zentjln/t1510487.htm> (дата обращения 10.03.2025)

ной 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». 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.

ЛШП необходим, с точки зрения Пекина, для создания нового механизма регионального управления на основе идеи «Сообщество судьбы Арктики». Эта позиция закреплена в документах КНР. Для обеспечения связности реализации этих инициатив в Китае организовываются научно-экспертные мероприятия. Наиболее масштабным является ежегодный форум «Северный морской путь». Формирование идейно-концептуальной основы «Сообщества судьбы Арктики» сопровождается спорами. В частности, отсутствует консенсус вокруг подходов к ее осуществлению.

Опишем основные факторы продвижения инициативы «Ледовый Шелковый путь». 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.⁹;

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 океанов¹⁰. 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.

⁹ «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 10.03.2025)

¹⁰ Глава Российского государства выступил на церемонии открытия третьего Международного форума «Один пояс, один путь». Сайт Президента РФ. 18.10.2023 г. URL: <http://krem-lin.ru/events/president/news/72528> (дата обращения 10.03.2025)

Рассмотрим 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 гг.) представил инициативу ЛШП как «новый драйвер развития международного сотрудничества в Арктике» и призвал заинтересованные страны присоединиться к реализации.

В мае 2019 г. концепция ЛШП стала основной тематикой девятого форума в Шанхае (четвертого – в неарктической стране) под лозунгом «Китай и Арктика». Бывший президент Исландии Оулавюр Рагнар Гримссон (1996–2016 гг.) высоко оценил организацию форума и назвал его «историческим и самым масштабным арктическим мероприятием». 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».

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 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.

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 «Сьюэлун» 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.

Рассмотрим реакцию «арктической семерки» на реализацию инициативы «Ледового Шелкового пути»¹¹. 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 (2018–2021гг.) с осуждением китайской активности в регионе заложило основу формирования антикитайской повестки арктической политики

¹¹ Промежуточные итоги развития европейского вектора китайской инициативы «Ледовый шелковый путь». Современная Европа 2024 г. № 3, стр. 202.

Вашингтона. Одним из первых шагов стала фактическая заморозка США вопроса участия китайских госкорпораций в проекте «Аляска СПГ».

Главный итог усилий администрации президента США Д. Трампа (2017–2021 гг.) – 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 американско-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.

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. 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. Визит в августе 2022 г. спикера Палаты представителей США Нэнси Пелоси (2019–2023 гг.) 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 проблематика 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 используется¹².

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.

¹² Совместное заявление РФ и КНР об углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху. Сайт Президента РФ. 21.03.2023 г. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5920> (дата обращения 10.03.2025)

В ходе московских переговоров в марте 2023 г. В.В. Путин предложил Си Цзиньпину создать рабочую группу по СМП¹³, 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 МТК¹⁴. На региональном уровне поступательно развивается дальневосточный транспортный коридор¹⁵.

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. На осуществление 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.

Итак, 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 взаимоотно-

¹³ Российско-китайские переговоры. Сайт Президента РФ. 21.03.2023 г. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/70748> (дата обращения 10.03.2025)

¹⁴ 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 (дата обращения 10.03.2025)

¹⁵ Власти Якутии: мост Джалинда-Мохе сократит расстояние грузоперевозок в КНР. РИА Но-вosti. 18.10.2023. URL: <https://ria.ru/20231018/gruzoperevozki-1903686341.html> (дата обращения 10.03.2025)

шений 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. В продолжении темы и согласно структуры работы не менее важным являются правовые основы международного сотрудничества КНР в Арктике, перейдем к следующему параграфу для изучения этого вопроса.

1.3. Правовые основы международного сотрудничества КНР в Арктике

Интересами Китая в Арктике являются: понимать, защищать, развивать регион и участвовать в его управлении для обеспечения общих интересов международного сообщества в устойчивом развитии Арктики, таблица 1.1 (Приложение 4).

Направлениями Китайской политики в Арктике являются: углубление изучения Арктического региона, защита окружающей среды и борьба с изменением климата в Арктике, рациональное использование арктических ресурсов в соответствии с международным правом, активное участие в управлении Арктикой и международном сотрудничестве, содействие миру и стабильности в Арктике. Стоит отметить, что Китай принимает активное участие международных структурах, занимающихся вопросами Арктики, таблица 1.2.

Таблица 1.2

Участие Китая в международных структурах, занимающихся вопросами Арктики¹⁶

Название организации	Год создания	Правовой статус и сферы деятельности	Участники	Год вступления Китая и его статус
Международный Арктический научный комитет	1990	Негосударственная; научные исследования	18 стран-участниц	1996; участник
Арктический совет	1996	Межправительственный форум; устойчивое развитие в Арктике и охрана ее окружающей среды	8 стран-членов; Постоянные участники 12 наблюдателей	2007 – временный наблюдатель; 2013 – наблюдатель
Северный форум	1991	Негосударственная; социально-экономическое развитие Арктики	16 регионов семи стран	1991; участник (провинция Хэйлунцзян)
Научный совет по исследованию Северного Ледовитого океана	1984	Негосударственная; научные исследования Северного Ледовитого океана	Научно-исследовательские учреждения 16 стран	1996
Тихоокеанская арктическая группа	2005	Негосударственная; научные исследования Северного Ледовитого океана и северной части Тихого океана	13 научно-исследовательских учреждений шести стран	2005; Страна вице-председатель
Форум арктических научных операторов	1998	Межгосударственная; оптимизация логистики и операционная поддержка научных исследований	Не более 30 операторов из разных стран	2003

При этом, правовые основы арктической политики Китая включают нормы международного права, в том числе положения ряда международных конвенций и договоров. Основные из них:

¹⁶ Интересы и политика Китая в Арктике: история, правовые основы и реализация. Мировая экономика и международные отношения, 2016 г. том 60, № 2, с. 52–62
https://www.imemo.ru/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/02_2016/52-62_Suyi-Guanmtau_.pdf(дата обращения 12.03.2025)

1) Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Китай признал её основным правовым инструментом, регулирующим международное сотрудничество в Арктике.

2) Договор о Шпицбергене 1920 года. Присоединение к этому договору дало Китаю право заниматься хозяйственной и научно-исследовательской деятельностью на архипелаге.

3) Международные природоохранные соглашения. Например, Китай участвует в Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях 2001 года.

4) Международные двусторонние договоры. Как правило, они касаются вопросов охраны окружающей среды, научных исследований и судоходства в Северном Ледовитом океане.

5) Белая книга по «Арктической политике Китая» (2018 г.). В ней отражены основные цели и направления политики Китая в Арктике, а также позиция страны по арктическим вопросам.

Рассмотрим подробнее правовые основы арктической политики Китая.

В Арктике действуют нормы общего международного права, основным источником которого применительно к морским пространствам является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. В том, что касается судоходства и мореплавания, в ст. 17–19 предусмотрено право мирного прохода через территориальное море, ст. 38 предусматривает право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, а ст. 87 – свободу судоходства и полетов в открытом море. Если говорить о правах на проведение и содействие проведению морских научных исследований в морской Арктике, то они предусмотрены в ст. 87, 240, 245 и 246, а ст. 87 определяет право на научные исследования в открытом море. В ст. 240 установлены общие принципы проведения морских научных исследований и прописано, что они проводятся исключительно в мирных целях и с соблюдением правил, принятых Конвенцией, включая положения о защите и сохранении морской среды. В соответствии со ст. 245 «прибрежные государства в осуществление

своего суверенитета имеют исключительное право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своем территориальном море. Морские научные исследования в территориальном море проводятся только с определенно выраженного согласия прибрежного государства и на установленных им условиях», а ст. 246 определяет права на морские научные исследования в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. В Конвенции также определены права и ответственность стран-участниц в отношении защиты и сохранения морской среды. В ч. XII подробно рассматриваются общие обязательства, вопросы предотвращения и сокращения загрязнения морской среды и ее сохранения; сотрудничество на всемирной и региональной основе; планы чрезвычайных мер на случай загрязнения; проведение научных исследований, обмен информацией и данными; научные критерии для разработки правил; мониторинг риска и последствий загрязнения и т. д. В ст. 234 говорится о том, что прибрежные государства могут принимать законы и правила с целью предотвращения и сокращения загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны. Все эти положения составляют основу для участия Китая в исследовании и защите морской среды в Северном Ледовитом океане.

Что касается ресурсов морской Арктики, согласно Конвенции, суверенные права на их разведку и разработку на континентальном шельфе принадлежат прибрежным странам. По этой причине участие КНР в их освоении возможно только на основе сотрудничества с приарктическими странами. В то же время в ст. 136 и 137 Конвенции определены права заинтересованных стран на разработку минеральных и энергетических ресурсов, расположенных за границами континентального шельфа, – в районе морского дна, которое является «общим наследием человечества».

Существуют и другие международные договоры и режимы, регулирующие деятельность заинтересованных стран в Арктике. В частности, особая важность принадлежит Договору о Шпицбергене 1920 г., значение кото-

рого, с точки зрения Запада, преувеличивается в Китае. В 1925 г. Китай присоединился к Парижскому договору 1920 г. о Шпицбергене. Он предусматривает «полный и абсолютный суверенитет Норвегии над архипелагом Шпицберген», при этом предоставляя гражданам государств-участников равные с норвежцами права.

По Договору граждане и организации Китая, наряду с гражданами и организациями государств-участников, вправе осуществлять коммерческую, хозяйственную и научно-исследовательскую деятельность на архипелаге, а также в его территориальных водах на равных условиях, без каких-либо препятствий и с обязательным соблюдением местных законов. Аналогичные равные права также касаются судоходства в морских районах вокруг архипелага.

В рамках реализации прав КНР по Договору о Шпицбергене в 2004 г. Китайский институт полярных исследований открыл на архипелаге собственную научно-исследовательскую станцию «Хуанхэ». За несколько лет китайские ученые провели на Шпицбергене десятки важнейших исследований климатических изменений в Арктике. Вышеупомянутая станция также использовалась китайской стороной в качестве плацдарма для проведения межправительственных встреч с арктическими государствами, прежде всего с Норвегией. Собственная исследовательская станция позволяет Китаю не только осуществлять научную деятельность на архипелаге, но и демонстрировать свое постоянное присутствие в Арктике.

С 2009 г. между КНР и Норвегией ведется двусторонний диалог по проблемам Арктики. Важную роль в поддержании научной активности играет Государственный фонд общественных наук Китая, который вкладывает средства в изучение актуальных арктических вопросов, в том числе формирующихся механизмов правового регулирования в Арктике и возможностей полярного судоходства.

В 2014–2015 гг. В ИМО был принят Полярный кодекс, в разработке которого участвовали и китайские эксперты. Обязательные требования Ко-

декса направлены на предотвращение загрязнения морской среды с судов и обеспечение безопасности судоходства.

Важнейшим нормативно-правовым актом арктической политики Китая является- Белая книга. Основная идея Белой книги состоит в том, что ситуация в Арктике претерпевает глубокие изменения. Это ставит перед Китаем новые задачи: стремиться к тому, чтобы обеспечить участие всех заинтересованных сторон в управлении Арктикой, а также чтобы соответствующие ведомства и организации КНР совместно с международным сообществом отстаивали и поддерживали мир, стабильность и устойчивое развитие в регионе.

Белая книга является программным документом, определяющим участие Китая в арктических делах в настоящее время и в будущем. В ней описываются текущая ситуация и изменения в Арктике, разъясняются цели и основные принципы арктической политики страны, перечисляются меры, принимаемые китайским правительством в регионе.

Белая книга представляет собой важный политический документ, определяющий арктическую политику Китая в настоящее время и на перспективу. Она повышает уровень стандартизации и политического руководства над деятельностью Китая в Арктике; способствует лучшему пониманию международным сообществом политики и позиций Китая; содействует развитию прагматичного сотрудничества между Китаем и соответствующими сторонами; способствует миру, стабильности и устойчивому развитию в Арктике (Приложение 4).

Таким образом, как первый нормативный документ по арктической политике Китая, Белая книга обобщает новые аспекты, позиции и содержание политики страны по многим вопросам. При этом следует выделить три главных момента. В документе речь идет о: 1) новой эре формирования сообщества общей судьбы человечества; 2) новых возможностях (меняющаяся обстановка в Арктике); 3) новой деятельности («Ледяной Шелковый путь»).

Как китайский проект по управлению Арктикой, Белая книга отражает позицию, политику и ответственность КНР за активное участие в управлении регионом и совместное реагирование на глобальные проблемы. Во внутригосударственном плане этот документ позволяет более эффективно координировать и осуществлять руководство деятельностью в Арктике различными ведомствами, организациями, отраслями и частными лицами Китая, привлечь интерес молодого поколения к Арктике и происходящим здесь процессам, повысить уровень осведомленности китайского общества и бизнеса о задачах сохранения Земли. Белая книга будет способствовать реализации китайских интересов и прав в Арктике, укреплять взаимовыгодное сотрудничество с арктическими странами и другими заинтересованными сторонами, а также содействовать созданию сообщества общей судьбы человечества.

Стоит отметить, что правовые основы сотрудничества Китая с различными странами имеют некоторые особенности (Приложение 5). Основу нормативно-правового регулирования деятельности Китая в Арктике составляют: Конвенция ООН по морскому праву 1982 года; Договор о Шпицбергене 1920 года; Международные природоохранные соглашения; Белая книга по «Арктической политике Китая»(2018г.). Для того, чтобы подробнее описать участие КНР в деятельности Арктического совета, перейдем к следующему параграфу диссертационного исследования.

1.4. Участие КНР в деятельности Арктического совета

Арктический совет («АС») учрежден в 1996 г. восемью государствами, территория которых пересекается параллелью 66 градусов 33 минуты северной широты (Северным полярным кругом), в качестве межгосударственного регионального «форума высокого уровня». Согласно «Декларации об учреждении Арктического совета (Declaration on the Establishment of the Arctic Council)», подписанной в Оттаве в 1996 г., членами Арктического совета являются восемь государств, территория которых пересекается Северным по-

лярным кругом: Дания (о. Гренландия), Исландия, Канада, Норвегия, Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки (п-ов Аляска), Финляндия и Швеция. Решения АС принимаются его членами на основе консенсуса. «Постоянными участниками» АС являются «арктические организации коренных народов», обозначенные согласованно Арктическим советом. В соответствии с Оттавской декларацией 1996 г. Арктический совет не вправе заниматься вопросами военной безопасности в Арктике.

В настоящее время АС обрел юридические атрибуты межправительственной международной организации: работает секретариат АС в г. Тромсе, Норвегия; государства – члены согласованно осуществляют регулярные взносы на его функционирование.

Согласно учредительному документу АС – Оттавской декларации 1996 г. – восемь арктических государств обозначили главными целями данного форума сотрудничество между ними «по вопросам Арктики, представляющим общий интерес», особенно «по вопросам устойчивого развития и защиты арктической окружающей среды» (пункт 1а Декларации 1996 г.)¹⁷.

Структура Арктического совета (АС) включает следующие элементы:

1) Страны-члены. В совет входят восемь государств, имеющих выход к Арктике: Россия, Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия и Швеция.

2) Постоянные участники. Это организации коренных народов Севера, которые участвуют в подготовке документов и решений совета. К ним относятся, например, Арктический совет атабасков, Международная ассоциация алеутов, Международный совет гвичинов, Циркумполярный совет инуитов, Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации и Совет саамов.

3) Наблюдатели. Статус наблюдателя могут получить неарктические страны, межправительственные и межпарламентские организации, а также

¹⁷ Вылегжанин, А.Н. Арктический совет: статус и деятельность. Доклад №67/2021 / А.Н. Вылегжанин; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2021.

неправительственные организации. Наблюдатели участвуют в деятельности совета на уровне рабочих групп и могут вносить научный и финансовый вклад во все проекты организации.

4)Рабочие группы. В АС шесть тематических рабочих групп, каждая действует на основании специального мандата и состоит из председателя, правления или руководящего комитета и секретариата. Группы занимаются различными проектами и разрабатывают документы по вопросам, отнесённым к их ведению. Некоторые из рабочих групп: по реализации Программы арктического мониторинга и оценки; по предупреждению, готовности и реагированию на чрезвычайные ситуации; по сохранению арктической флоры и фауны; по реализации Программы защиты арктической морской среды; по устойчивому развитию; по Программе действий по устранению загрязнения в Арктике. Основные проекты арктического совета представлены в таблице 1.3. (Приложение 6).

Входящие в АС государства можно разделить на 3 группы:

1)Арктические государства, побережья которых непосредственно выходят к Северному Ледовитому океану (Россия, Канада, Норвегия, США и Дания (включая Гренландию и Фарерские острова) – постоянные члены АС (их также называют «арктической пятеркой»), обладают территориями в Арктике, имеют право осваивать шельф и использовать ресурсы региона по своему усмотрению, согласно конвенции ООН по морскому праву.

2)Арктические государства, побережья которых не выходят к Северному Ледовитому океану, но официально признанные «арктическими нациями», поскольку часть их территории находится выше Северного полярного круга (Финляндия, Швеция, Исландия) – также являются постоянными членами АС.

3)Неарктические государства, рассматривающие Арктику как сферу своих интересов (Китай, Корея, Япония, Сингапур, Индия, Германия, Франция и другие) – входят в АС как наблюдатели с временным или постоянным статусом.

В 2013 году КНР стала наблюдателем в Арктическом совете (АС) – главной международной организации по делам региона. Статус наблюдателя позволяет Китаю представлять свою точку зрения, но не голосовать.

Рассмотрим политико-правовые оценки деятельности наблюдателей в Арктическом совете. Анализ текстов Оттавской Декларации об учреждении Арктического совета 1996 г. и Правил процедуры Арктического совета 1998 г. позволяет констатировать, что статус наблюдателя в АС может получить при соответствии критериям, обозначенным Арктическим советом, всякое неарктическое государство, а также межправительственная или неправительственная организация, как универсальная, так и региональная или местная.

Роль наблюдателя в АС заключается не только в обзоре работы этого форума, но и во внесении своего позитивного вклада в деятельность АС, прежде всего, путём участия в его работе на уровне рабочих групп, в реализации конкретных проектов. Наблюдатель в АС может делать заявления после выступлений представителей арктических государств – членов АС и Постоянных участников, с материалом на заседаниях вспомогательного органа АС, куда он приглашен, даже предложить к рассмотрению свой проект в соответствии с пунктом 38 Правил процедуры АС.

Критерии для получения статуса наблюдателя предметно не обозначены в Оттавской декларации 1996 г., но они определены в пункте 6 Приложения II к Правилам процедуры АС. В частности, кандидат в наблюдатели: принимает и поддерживает цели Арктического совета, определённые в Оттавской декларации; признает суверенитет, суверенные права и юрисдикцию арктических государств в Арктике; признает, что на Северный Ледовитый океан распространяется обширная правовая база, включая, прежде всего, морское право, и что данная база составляет прочную основу для ответственного управления этим океаном; уважает ценности, интересы, культуру и традиции коренных народов и других жителей Арктики; демонстрирует политическое волеизъявление, а также финансовую способность вносить вклад в работу Постоянных участников и других коренных народов Арктики; демонст-

рирует свои интересы к Арктике и квалификацию, имеющую отношение к работе Арктического совета; демонстрирует наличие конкретного интереса и способности содействовать работе Арктического совета, в том числе через партнерства с государствами – членами и Постоянными участниками, представляя арктические проблемы в организациях, принимающих решения на универсальном уровне.

В число 13 государств-наблюдателей в АС в настоящее время входят Великобритания, Германия, Нидерланды, Франция, Италия, Япония, КНР, Польша, Индия, Корея, Сингапур, Испания, Швейцария. Государства-наблюдатели в АС, как правило, активно поддерживая полярные исследования, еще и на индивидуальной основе сотрудничают с арктическими государствами. В это сотрудничество вовлекаются часто и другие неарктические государства в рамках осуществления многочисленных программ и проектов рабочих групп, реализуемых в целях, обозначенных АС.

За рядом исключений наблюдатель участвует как минимум в одной из инициатив, проводимых Рабочей группой по устранению загрязнения Арктики (Arctic Contaminants Action Program, АСАР) или Рабочей группой по защите арктической морской среды (Protection of the Arctic Marine Environment, РАМЕ).

В 2018 году, в рамках издания Белой книги, КНР заявила о себе как о «приарктическом» или «почти арктическом» государстве (近北极国家), одной из стран, наиболее близких к Полярному кругу на суше, находящихся под непосредственным влиянием природных условий и изменений в Арктике, что напрямую связано с интересами Китая как минимум в сфере экологической и продовольственной (а значит и экономической) безопасности.

Приоритетный интерес Китая в Арктике, как обычно, экономический. Согласно оценкам, Арктика содержит около одной четверти мировых запасов

нефти и природного газа, а использование ее морских путей может сократить перевозку товаров морем на дни, если не недели¹⁸.

Присутствием в Арктике Китай расширяет для себя доступ к природным ресурсам, развивает транспортные маршруты, снижая зависимость от долгих и дорогостоящих транспортных маршрутов через Южно-Китайское море и Тихий океан.

Хотя Китай имеет статус наблюдателя в АС, это не дает ему право решающего голоса, а только совещательного – главным образом на уровне рабочих групп. Наблюдатели «могут выступать с проектными предложениями» через арктическое государство или постоянного участника и «могут, по усмотрению Председателя, выступать с заявлениями» после арктических государств и постоянных участников, представлять «письменные заявления, документы, имеющие отношение к делу, и высказывать свои точки зрения по поводу обсуждаемых вопросов», а также «представлять письменные заявления на Министерских сессиях». Таким образом, Китай получает возможность принимать участие в управлении и регулировании арктической деятельности, особенно в областях, связанных с сотрудничеством.

КНР рассматривает Арктический совет в качестве самой влиятельной международной организации с точки зрения развития арктического управления и сотрудничества и приветствует открытую позицию АС по вопросу об участии в его работе внерегиональных заинтересованных государств. Китай придает большое значение своему статусу наблюдателя в Совете и желает внести свой вклад в укрепление мира и безопасности в регионе, найти здесь общие интересы в сотрудничестве с другими странами.

Итак, Китай не имеет официальной арктической стратегии, но считает себя приарктической державой. Страна рассматривает Арктику как геополитически важный регион, который в долгосрочной перспективе будет приобретать всё большее значение. Основными аспектами арктического сотруд-

¹⁸ Шелковый путь на льду: Китай и его геостратегические амбиции в Арктике. URL: <https://a-b-i.ru/2023/11/china-in-arctic/>(дата обращения 17.03.2025)

ничества Китая являются: участие в Арктическом совете, исследования Арктики, инвестиции в арктические проекты, сотрудничества с различными странами и др.

На международном уровне Китай будет придерживаться существующих рамок международного права, включая Устав ООН, Конвенцию ООН по морскому праву, договоры об изменении климата и окружающей среде и соответствующие правила Международной морской организации. Внутри страны, Китай регулирует и управляет арктическими делами и деятельностью в рамках своей юрисдикции в соответствии с законом.

Китай будет совместно с разными странами прилагать усилия к тому, чтобы построить сообщество с единой судьбой для человечества в арктическом регионе. Преследуя свои собственные интересы, Китай будет уделять должное внимание интересам других стран и общим интересам международного сообщества, сочетать защиту и развитие Арктики, а также соблюдать надлежащий баланс текущих и долгосрочных интересов, с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию Арктики. Для того, чтобы подробнее рассмотреть особенности международного сотрудничества КНР в Арктике, перейдем к следующей главе диссертационного исследования.

Глава 2. Международное сотрудничество КНР в Арктике

2.1. Сотрудничество КНР с арктическими государствами, представляющими «коллективный Запад»

2.2. Анализ арктических доктрин

2.3. Сотрудничество КНР с Российской Федерацией

2.4. Перспективы и вызовы

Глава 3. Военно-стратегическое измерение арктической политики Китая

Заключение

Список использованных источников

Приложения