

УДК 339.9:656.61

А.Л. Вороненко,

старший научный сотрудник Центра изучения ШОС и АТР
Хабаровского государственного университета экономики и права

ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ КОММЕРЧЕСКОГО ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В статье проанализированы основные перспективы и проблемы организации российско-китайского сотрудничества в области коммерческого использования Северного морского пути. Богатый российский опыт, мультиплицированный китайским финансовым, технологическим и научным потенциалом придаст импульс развитию коммерческого судоходства в полярных водах для всех заинтересованных сторон.

Ключевые слова: Северный морской путь, Китай, Россия, Ямал-СПГ, Арктика, Конвенция ООН по морскому праву, сотрудничество в области освоения Северного морского пути, судоходство.

The article analyzes the main prospects and problems of the organization of Russian-Chinese cooperation in the field of commercial use of the Northern sea route. The rich Russian experience, multiplied by China's financial, technological and scientific potential, will impulse the development of commercial shipping in polar waters for all interested parties.

Keywords: Northern sea route, China, Russia, Yamal-LNG, Arctic, UN Convention on the law of the sea, cooperation in the development of the Northern sea route, shipping.

Введение. Сегодня Северный морской путь (СМП) привлекает всё больше и больше внимания во всём мире. Всё больше и больше государств и судоходных компаний, особенно расположенных в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Северо-Восточной Азии, проявляют заинтересованность в изучении возможностей арктической акватории для организации коммерческой транспортировки грузов. Количество проводимых исследований в данной области за последние несколько лет увеличилось в разы. Ни один крупный арктический форум, включая Китайско-скандинавский симпозиум по сотрудничеству в Арктике, Арктические рубежи, мероприятия Арктического совета и Арктического круга, не проходит

без обсуждения проблем использования СМП. Растёт количество пилотных коммерческих рейсов по арктическому маршруту со стороны крупнейших азиатских судоходных компаний.

В данной статье мы не будем обсуждать преимущества и недостатки СМП, таких как более короткое расстояние, экономия топлива и времени на плавание, большая стоимость ледокольной проводки, короткий период навигации, безопасность и т.д. В прессе и научном сообществе достаточно рассуждений по данному вопросу. Однако отметим, что мало кто может оспорить наличие существенного потенциала у СМП. Об этом свидетельствует и рост интереса к маршруту, в том числе со стороны азиатских государств.

Для формирования на базе СМП

рентабельного морского транспортного коридора мирового значения необходимо приложить немало средств и усилий. Для повышения экономической состоятельности и привлекательности маршрута в первую очередь необходимы модернизация и создание сопутствующей инфраструктуры (транспортной, портовой, навигационной, а также объектов безопасности, поиска и спасения). Это потребует вложения значительного количества ресурсов, инвестиций, внедрения новых технологий и передового опыта, что будет проблематично осуществить российской стороне самостоятельно. Наиболее перспективным в данной области может стать российско-китайское сотрудничество. Имеющийся российский опыт, умноженный на китайские технологии, научный и инвестиционный потенциал, даст необходимый импульс развитию коммерческого судоходства в высоких широтах, послужит примером международного сотрудничества в области организации арктических морских перевозок и его стимулом.

Значение СМП для КНР и России. В первую очередь следует определить значение и, как следствие, необходимость освоения данного маршрута для каждой из сторон. Для Китая как для ведущего торгового партнёра Европейского союза и США данный маршрут представляет собой отличную альтернативу и дополнение традиционным путям доставки продукции на крупнейшие мировые рынки. Его использование позволит диверсифицировать и повысить надёжность китайских поставок, не

говоря о возможном экономическом эффекте за счёт сокращения транспортных издержек, однако рентабельность предоставим считать транспортным компаниям. Не будет лишним отметить, что КНР сегодня ищет новые пути сообщения между Азией и Европой, в частности на решение данной задачи направлен проект «Один пояс – один путь». Одним из таких новых маршрутов и может стать СМП, особенно в сопряжении с Шёлковым путем.

Кроме того, для Китая СМП является практически безальтернативным способом доставки в страну арктических ресурсов, в первую очередь в рамках проекта «Ямал-СПГ», в котором китайская сторона принимает активное участие.

Для России значение СМП трудно переоценить. Именно он является национальной морской транспортной магистралью России в Арктике. От его функционирования во многом зависит жизнеобеспечение полярных регионов Российской Федерации. Через него обеспечивается значительная часть грузоперевозок между европейской частью России и Дальним Востоком. Расширение использования СМП даст стимул экономическому развитию северных территорий РФ. Также не стоит забывать о доходах от проводки иностранных судов по данному маршруту. Кроме того СМП играет важную роль в рамках организации транспортировки ресурсов арктических месторождений.

О значимости СМП как национальной транспортной магистрали говорит тот

факт, что к началу 1990-х гг. по нему перевозилось 6,6 млн т нетранзитных российских грузов в год. Однако к 1999 г. данный показатель из-за распада Советского Союза и кризисных явлений в российской экономике сократился более чем в 4 раза и составил всего 1,5 млн тонн. В настоящее время грузооборот постепенно восстанавливается. В 2016 г. он достиг 6,9 млн т и, по планам российского Правительства, к 2020 г. должен составить 50 млн т в год [1]. Конечно, основной вклад в рост грузооборота вносят и будут вносить добывающие проекты в российской Арктике, в первую очередь «Ямал СПГ». В частности, основными грузами СМП в ближайшие десятилетия будут сырьевые ресурсы, а также машины и оборудования для добывающей сферы.

Из вышеизложенного видно, что Китай и Россия заинтересованы в развитии указанного маршрута. Соответственно на данном направлении можно выстроить взаимовыгодное сотрудничество между странами. Конечно, необходимо признать, что в позициях России и Китая есть разногласия в отношении регулирования судоходства по СМП, а именно различия в трактовке ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву, на основании которой РФ реализует юрисдикцию над указанным маршрутом и ввела особый режим плавания в акватории СМП. Однако следует отметить, что Китай не оспаривает указанное право как явление, а лишь считает «избыточными» требования, установленные Россией в рамках особого режима плавания в акватории СМП. В частности, во всех

случаях, когда китайские суда совершали проход по СМП, они строго следовали всем предписаниям российского законодательства [2].

Это свидетельствует о том, что существующие различия не являются отражением непреодолимых глубинных противоречий, а носят вполне конкретный характер и могут быть разрешены в двустороннем порядке посредством достижения консенсуса в рамках существующих норм международного морского права. При этом в мировой практике имеются примеры заключения подобных договоренностей. В частности, США и Канада, сохраняя различные правовые позиции, урегулировали разногласия по вопросу плавания по Северо-Западному проходу на основе двустороннего Соглашения о сотрудничестве в Арктике 1988 года. В российской практике также есть факты подобного сотрудничества. В частности, в ноябре 2012 г. между корпорацией «Росатом» и компанией «Новатэк» был подписан долгосрочный контракт о проводке судов по СМП.

На этом фоне с точки зрения развития взаимовыгодного сотрудничества России и Китая в области освоения и использования СМП следует рассмотреть возможность формирования правового механизма работы в данном направлении, который бы удовлетворял интересам обоих государств. Это может быть создание консорциума либо заключение долгосрочного соглашения об инвестиционном сотрудничестве по развитию СМП. Сторонами подобных договоренностей могут стать

администрация СМП, корпорация «Росатом» и китайские судоходные, логистические и судостроительные компании, гарантами – правительства двух стран. Соглашение должно соответствовать Конвенции ООН по морскому праву, Правилам плавания в акватории СМП, Федеральному закону РФ «О Северном морском пути» и предусматривать специальные льготные (привилегированные) права использования СМП для китайских судоходных компаний при условии регулярного транзита и участия Китая (инвестиции, внедрение технологий и т.д.) в развитии маршрута, в том числе в строительстве и поддержании инфраструктуры [3].

Основные направления российско-китайского сотрудничества. Первое – это сотрудничество в области создания инфраструктуры, обеспечивающей безопасность судоходства в регионе, включая навигационные, метеорологические объекты, а также объекты поиска и спасения вдоль СМП. На сегодняшний день российская сторона уже активно занимается данным вопросом, в том числе в рамках исполнения соглашения Арктического совета по поиску и спасению в Арктике. Министерство чрезвычайных ситуаций РФ в период с 2013 г. по 2015 г. создало

10 центров по поиску и спасению в арктическом регионе. Подобные центры были открыты в Архангельске, Нарьян-Маре (Ненецкий автономный округ), Мурманске, Тикси (Республика Саха (Якутия)), Анадыре, Певеке, бухте Проведения (все три расположены в Чукотском автономном округе), Дудинке (Красноярский край), Надыме (Ямало-ненецкий автономный округ) и Воркуте (Республика Коми). Они обеспечивают режим постоянной готовности и немедленного реагирования на любые возможные чрезвычайные ситуации в акватории СМП. Общая численность персонала указанных поисково-спасательных центров составляет 974 человека. Центры оснащены 14 воздушными судами различного класса, 37 спасательными кораблями, 54 вездеходами и другим спасательным и противопожарным оборудованием. Кроме того, отработан механизм использования атомных ледоколов госкорпорации «Росатом» в проведении поисково-спасательных операций [4]. Принятые меры позволят эффективно реагировать на происшествия и чрезвычайные ситуации, связанные с морским транспортом, поиском и спасением на воде в арктических условиях.



Рисунок 1 – Поисково-спасательные центры вдоль СМП

Одновременно уделяется внимание формированию навигационной системы, системы мониторинга и контроля ледовой обстановки и системы прогнозирования чрезвычайных ситуаций. В частности, вдоль побережья СМП разворачиваются навигационные станции спутниковых систем глобального позиционирования ГЛОНАС и GPS. Уже находятся в эксплуатации три станции на Оленьем острове в Карском море, мысе Стерлигова и на острове в устье реки Индигирки (Республика Саха (Якутия)). Ещё несколько объектов на островах Столбовой, Андрея и Каменка в море Лаптевых находятся на завершающей стадии строительства. К концу 2020 г. сеть подобных навигационных станций будет развёрнута вдоль всех трасс СМП. Также в настоящее время идёт внедрение космической системы «Арктика» по предупреждению чрезвычайных ситуаций

на маршруте СМП.

Китай с имеющимися у него информационными технологиями и ресурсами может активно включиться в данный процесс и совместно с Россией способствовать повышению безопасности Севморпути, а следовательно, развитию коммерческого судоходства по маршруту, что, как уже было сказано выше, отвечает национальным интересам КНР.

Серьёзной отрицательной чертой арктических маршрутов является отсутствие возможностей для сопутствующей торговли. Ни один корабль не идёт напрямую по маршруту. Для оптимизации груза и повышения рентабельности плавания грузовые суда заходят в промежуточные порты по пути следования для загрузки и разгрузки товаров. В Арктике же подобные возможности весьма ограничены. Поэтому одним из важнейших элементов

конкурентоспособности и экономической привлекательности СМП является развитие его портовой инфраструктуры.

На этом фоне Россия уже сейчас ведёт работы по модернизации и строительству новых портов вдоль арктического маршрута. В частности, идёт строительство порта Сабетта с пограничным переходом на полуострове Ямал. Ведётся модернизация портов Тикси (Республика Саха (Якутия)), Певек (Чукотская автономная область), Варандей (Ненецкий автономный округ), Хатанга, Дудинка и Диксон (все три расположены в Красноярском крае). Запланировано строительство новых портовых мощностей в поселках

Харасавей (Ямало-ненецкая автономная область) и Индига (Ненецкий автономный округ), а также реконструкция глубоководных портов в Архангельске и Мурманске. Развитие портовой инфраструктуры реализуется в рамках федеральной целевой программы. В результате к концу 2020 г. в российской арктической зоне вдоль СМП будет развернуто 11 современных портов, способных принимать любые классы судов. Символично, что китайская корпорация «Poly Group Co.» намерена принять участие в реконструкции Архангельского глубоководного порта, кроме того, китайские компании проявляют интерес к порту Сабетта [5].

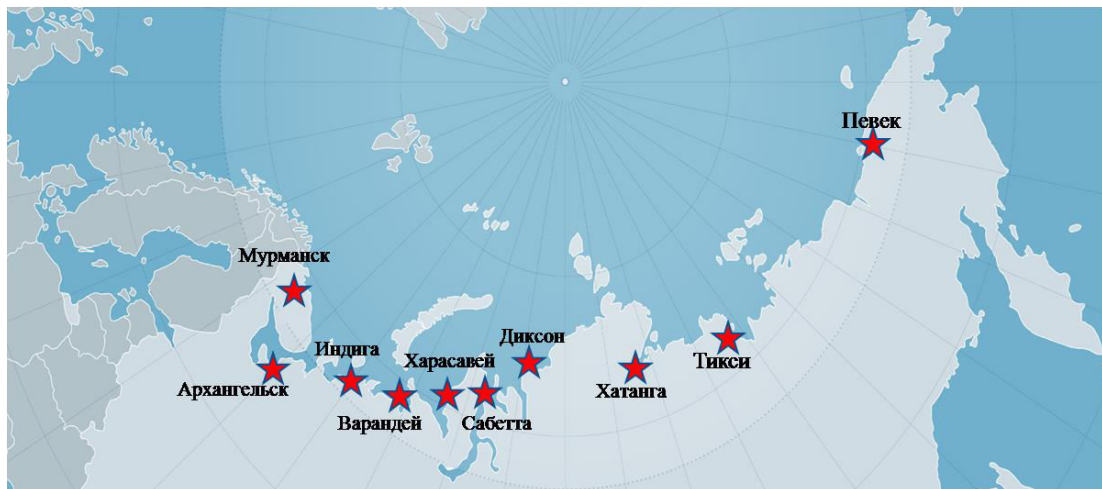


Рисунок 2 – Создание портовой инфраструктуры вдоль СМП

В то же время реализация указанных выше планов как в области строительства и модернизации портов, так и в области создания поисково-спасательной и навигационной инфраструктуры требует значительного объёма финансирования и применения новейших технологий. В

рамках различных правительственных программных документов, в том числе федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы РФ до 2020 года» и «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года»,

предполагается выделить 10 млрд дол. США из федерального бюджета РФ и привлечь 20 млрд частных инвестиций в проекты по освоению СМП [6]. Сотрудничество с КНР в данной области может существенно ускорить процесс создания необходимой инфраструктуры и стимулировать развитие коммерческого судоходства в арктических широтах тем более, что ряд китайских компаний проявляет заинтересованность в инвестировании в российские инфраструктурные проекты на Крайнем Севере.

Для развития коммерческого судоходства по СМП требуются модернизация и расширение арктического флота, в том числе ледокольного. Так, по оценкам администрации СМП России к 2019–2020 гг. потребность ледовых проводок по маршруту увеличится до 170–180, к 2030 г. потребность в ледокольных проводках будет уже более 200 в год. В результате к 2020 г. круглогодичную работу маршрута, а также обслуживание портов смогут надёжным образом обеспечить 5–6 атомных ледоколов мощностью 60–110 МВт, 6–8 неатомных ледоколов мощностью 25–30 МВт и 8–10 неатомных ледоколов мощностью 16–18 МВт [7]. В настоящее время у РФ имеется достаточный флот, и до 2020 г. будет построено ещё 3 атомных ледокола класса ЛК-60Я с переменной осадкой (от 8,5 до 10,8 м). Первый из них, как ожидается, будет введён в эксплуатацию 30 декабря 2017 года. Конечно, не всё идёт гладко, и сроки сдачи их в эксплуатацию, скорее всего, будут сдвинуты на более поздний

период, ведь после распада СССР в России не строились атомные ледоколы. Но процесс идёт, будет доведён до конца, технология строительства будет отлажена и накоплен определённый опыт, что в последующем позволит реализовывать подобные проекты без значительных трудностей. В частности, строительство 2-го и третьего ледокола идёт в соответствии со сроками.

В то же время ледокольному флоту требуются постоянное обслуживание и ремонт, а также необходимо строительство соответствующих судов ледового класса. В результате, учитывая, что Китай в настоящее время является одной из ведущих стран в области судостроения, вырисовывается ещё одна область сотрудничества РФ и КНР в рамках освоения СМП и Арктики в целом. Свой вклад в развитие судоходства по СМП могут также внести китайский ледокол «Снежный Дракон» и два судна, строящихся на верфях в КНР и Финляндии.

Для расширения судоходства по СМП важно сокращение издержек транспортировки грузов, которое можно добиться путём снижения стоимости проводки каждого отдельного судна за счёт формирования из них караванов. Посредством формирования караванов можно также добиться и снижения стоимости страховки грузов за счёт объёма. Для создания данного механизма необходимо оформить долгосрочные договорные отношения с судоходными компаниями, на основе которых заранее формировать караваны несколько раз в год, в зависимости от потребностей. Здесь

Китай за счёт наличия развитой портовой инфраструктуры на своём северо-восточном побережье может сыграть главную роль. В частности, хабом арктического маршрута, где будут формироваться арктические караваны судов со всего Северо-Азиатского региона, может стать порт Даляня, который имеет для этого соответствующую инфраструктуру, климатические условия и местоположение.

Примечательно, что о необходимости создания хаба для развития Севморпути говорят и японские исследователи. По их мнению, требуемым для хаба условиям в наибольшей степени отвечает порт Томакомаи на острове Хоккайдо. В подобном случае ведущую роль в арктическом коммерческом судоходстве станут играть японские судоходные компании [8].

Помимо этого, есть ряд менее значительных направлений российско-китайского сотрудничества в области освоения СМП, в том числе:

1. Российская сторона может организовать обучение китайских экипажей, в том числе ледоколов, плаванию в арктических широтах. Данный шаг, помимо прочего, будет направлен на выполнение условий Полярного кодекса, который не устанавливает требования не только для

судов, но и для экипажей, совершающих рейсы в Арктике. За время использования Севморпути Россия накопила богатый, уникальный опыт навигации в районах Крайнего Севера, в том числе в области ликвидации и предотвращения нештатных ситуаций. Китайским судоходным компаниям, планирующим ходить данным маршрутом, такой опыт просто необходим.

2. В рамках сотрудничества по СМП использовать возможности внутренних водных артерий РФ. В частности, реки Обь, Иртыш и Лена позволяют соединить СМП со странами Центрально-Азиатского региона и экономическим поясом Шелкового пути. Так, в 2016 г. южнокорейские компании «SLK Kubko» и «Pan Ocean» организовали доставку крупногабаритного многотоннажного оборудования в Казахстан по маршруту *СМП – река Обь – река Иртыш* [9]. В советский период по маршруту *река Лена – Севморпуть* Япония осуществляла поставки древесины с Дальнего Востока России (юг Якутии и Амурская область). Кроме того, внутренние водные артерии РФ представляют отличную возможность для снабжения постоянно испытывающих дефицит энергоресурсов стран Центрально-Азиатского региона с арктических месторождений.



Рисунок 3 – Возможности внутрироссийских водных артерий

3. Привлекать к проектам по развитию СМП третьи страны Северо-Восточной Азии. Интерес к судоходству по указанному маршруту проявляют Япония, Республика Корея и Сингапур. В частности, японские компании инвестируют в российский проект «Арктик СПГ-2», прорабатывают с российской стороны вопросы о возможности получения разрешения на проведение научных исследований в районе прохождения СМП с целью определения возможностей его использования.

Представители корейских компаний, осуществивших проводку судов в 2016 г., высоко оценивают перспективы маршрута и намерены продолжать его использование. При этом корейские корпорации «HYUNDAI», «POSCO DAEWOO», «CS CONSTRUCTION», «HANJIN SHIPPING», а также государственные «ЭКСИМБАНК» и Корейский банк развития проявляют интерес к проектам модернизации инфраструктуры Севморпути. В частности, изучается целесообразность

подключения компаний из Республики Кореи к строительству объектов морского терминала в поселке Сабетта на Ямале, созданию судоходного канала в Обской губе, возведению глубоководных морских портов в Архангельске и Индиге (Ненецкий автономный округ) [10].

Таким образом, российско-китайское сотрудничество в области развития СМП может послужить толчком к организации многостороннего сотрудничества в данном вопросе.

Заключение. Подводя итог, хотелось бы сказать, что существует много мнений о том, что китайская навигация по СМП несёт угрозу интересам России. В частности, что Китай, построив свои ледоколы, не будет нуждаться в российских услугах и выдавит Россию с арктических маршрутов. Однако я полагаю, что это не так. Китайское присутствие на СМП означает его оживление, развитие. А какая же страна может препятствовать развитию своего национального транспортного коридора, коридора жизни для своих северных

территорий. Ведь освоение Северного Морского пути, помимо прочего, будет способствовать социально-экономическому развитию арктической зоны РФ, а это одна из заявленных стратегических целей Правительства РФ. Поэтому СМП – это не вопрос конфронтации между Россией и Китаем, это вопрос взаимовыгодного сотрудничества.

Список использованных источников

- 1 Рукша В. В. Проблемы Северного морского пути / В. В. Рукша, А. А. Смирнов, С. А. Головинский // Арктика : экология и экономика. № 1. 2013. С. 81–82.
- 2 Сюй Гуанмяо. Интересы и политика Китая в Арктике : история, правовые основы и реализация / Гуанмяо Сюй // Мировая экономика и международные отношения. № 2. 2016. С. 52–62.
- 3 Bai Jiayu, Voronenko A. Lessons and prospects of Sino-Russian Arctic cooperation // Advances in Polar Science - № 3 – 2016. – p. 185-192.
- 4 Ивакина М. Открытие Арктического поисково-спасательного центра в Нарьян-Маре / М. Ивакина // [http:// www.nmar.ru/news/5465-20-avgusta-2013-goda-v-naryan-mare-sostoitsya.html/](http://www.nmar.ru/news/5465-20-avgusta-2013-goda-v-naryan-mare-sostoitsya.html/) - 2013; Кондрашев В. Министерство чрезвычайных ситуаций РФ создаёт Арктические поисково-спасательные центры / В. Кондрашев // <http://pro-arctic.ru/25/03/2014/news/7390/> - 2014; Булаков М. Россия задействует атомный флот в спасательных операциях в Арктике / М. Булаков // <http://ria.ru/defensesafety/20140604/1010648777.html#ixzz34vImbH00>
- 5 Бондарь Е. Правительство РФ обозначило границы порта Сабетта / Е. Бондарь // <https://regnum.ru/news/1791017.html/> - 2014.
- 6 Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года : гос. программа Российской Федерации, утв. Постановлением Правительства РФ от 21.04.2014 г. № 366; Развитие транспортной системы РФ до 2020 года : федер. целевая программа, утв. постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 г. № 848.
- 7 Половинкин В. Сколько ледоколов нужно России? / В. Половинкин // Военно-промышленный курьер. 2013. 26 июня.
- 8 Zhuravel V. China, Republic of Korea and Japan in the Arctic: politics, economy, security. Arctic and North, 2016(26): 99-126.
- 9 Го Пейцин. Проект «Обь – Иртыш» : один из возможных путей Евразийской интеграции / Пейцин Го, Чуньцай Мэй // http://sco-khv.org/ru/publication_169/, - 2017; Вороненко А. О проекте «Обь – Иртыш» / А. Вороненко // http://sco-khv.org/ru/publication_158/, - 2017.
- 10 More South Korean shipping lines eye Northern Sea Route. <http://fairplay.ihs.com/commerce/article/4271961/more-south-korean-shipping-lines-eye-northern-sea-route>, 2016.