

*Юй Тао**,
*С.Л. Сазонов***

**Россия и Китай должны вместе осваивать
«Ледовый Шёлковый путь» в Арктике*****

АННОТАЦИЯ: Сегодня активно развивается сотрудничество между Россией и Китаем в освоении Арктики, поскольку обе страны заинтересованы в развитии судоходства по Северному морскому пути и добыче углеводородов в регионе. РФ заинтересована в привлечении китайских инвестиций и технологий и может обеспечить доступ КНР к ресурсам и северной транспортной артерии. В совместных исследованиях Арктики помощь окажут имеющиеся у РФ научно-исследовательские суда и арктические станции. А КНР в сотрудничестве с РФ может расширить свою роль в Арктическом совете, развивая национальную арктическую политику.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Россия, Китай, Арктика, сотрудничество РФ и КНР, освоение природных ресурсов, Северный морской путь, судоходство, инвестиции, ледоколы, углеводороды, транзит, Европа, Юго-восточная Азия.

* Юй Тао 于涛, ведущий научный сотрудник Харбинского инженерного университета, стажёр ИДВ РАН, Москва, Россия; E-mail: yutao0655@hrbeu.edu.cn

** Сазонов Сергей Леонидович, к.э.н., в.н.с. ИДВ РАН, Москва, Россия; E-mail: sazonovch@mail.ru

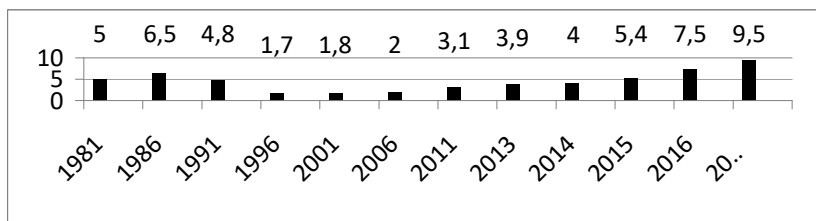
*** Статья подготовлена в рамках научного проекта № 16BMZ127, поддержанного национальным фондом социальных наук КНР, и научного проекта № HEUCFW171303, поддержанного центральным университетским фондом Харбинского инженерного университета.

В последние годы беспокойная обстановка в Аденском заливе и Малаккском проливе, политическая нестабильность в ряде стран создают угрозу безопасности межконтинентального судоходства и повышают себестоимость морской перевозки. На этом фоне северные морские пути (Восточный — вдоль российских берегов, и Западный — вдоль канадского побережья) представляют собой безопасную зону для мореплавания и обеспечивают примерно 40% экономии времени по сравнению с традиционными маршрутами транспортировки грузов из Европы в Азию и Северную Америку.

Китайские морские компании проявляют больший интерес к российскому Северному морскому пути (СМП), нежели к другому арктическому морскому пути — Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяжённость, что и СМП, характерна более тяжёлая ледовая обстановка. Кроме того, по размеру ледокольного флота Канада уступает России в 14 раз, и поэтому канадский Северо-Западный проход в обозримом будущем не станет конкурентом российскому СМП. Использование СМП позволяет судам сократить расстояние транспортировки на 40–50% по сравнению с традиционными маршрутами перевозок грузов из китайских портов восточного побережья в порты Западной Европы, Северного и Балтийского морей. СМП обеспечивает, в основном, северный завоз. Транзит по СМП (7,6 тыс. морских миль) значительно короче, чем морской евразийский транзит через Суэцкий канал (15,7 тыс. миль) и вокруг Африки (18,3 тыс. миль), но более половины его маршрута — сплошные льды. В благоприятный для полярных перевозок 1987 год по СМП было перевезено 6,58 млн т грузов, затем объём перевозок по северному широтному ходу резко сократился в 1990-х и лишь сейчас он восстанавливается, достигнув 7,5 млн т в 2016 г. (причём лишь небольшую часть перевозки составляют транзитные грузы). Объёмы перевозок по СМП несопоставимы с объёмами транспортировки транзитных грузов через Суэцкий канал, через который в 2013 г. было пропущено 915 млн т транзитных грузов, в 2016 г. — 998,7 млн т, а в 2017 г. — более 1 млрд т¹.

¹ Скорлыгина Н., Скоробогатько Д., Дзагуто В. Северный морской трест. Государство создаёт ещё один институт развития // URL: <http://www.kommer sant.ru/doc/3256860> (дата обращения 30.03.2017).

Объёмы перевозок грузов по СМП в 1981–2017 гг. (млн т)



Источник: Скорлыгина Н., Скоробогатько Д., Дзагито В. Северный морской трест. Государство создаёт ещё один институт развития // URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3256860>; Веденева А. «Избыточный бюджет развращает». Глава Росморречфлота Виктор Олерский об угольной пыли и высоких широтах // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3475590>

Среднегодовые температуры в акватории СМП составляют от -9°C до -12°C (средняя зимняя температура колеблется от -29°C до -32°C), что явно не подходит для транспортировки электроники, компьютерной техники, другой высокотехнологичной продукции. При этом надо иметь в виду, что согласно Конвенции ООН по морскому праву, никаких ограничений судоходства для других стран не существует², а российская сторона обязана бесплатно обеспечивать суда иностранных перевозчиков связью, предоставлять данные метеорологических и гидрографических служб, при необходимости обеспечивать спасательные операции. Иностранные судоходные компании должны оплачивать лишь услуги по лоцманскому и ледокольному сопровождению судов и пользование береговой инфраструктурой.

Интерес к проводке караванов грузовых судов через СМП проявляют порты Дандун, Инкоу, Циньхуандао, Тяньцзинь, Шанхай и, в особенности, порты СВК³. При этом они отмечают значительные трудности, возникающие при проходе по СМП, связанные с недостаточностью количества современных судов арктического флота (как транспортных судов, так и мощных атомных ледоколов), нераз-

² Конвенция ООН по морскому праву, подписанная в 1982 г. всеми околополярными государствами (но не ратифицированная в США), никак не препятствует международному судоходству в акватории Северного Ледовитого океана.

³ *Zhong Nan (China Daily)*. Arctic trade route opens // URL: http://usa.china-daily.com.cn/business/2016-08/10/content_16884426.htm

витостью российской береговой инфраструктуры и низким качеством логистики северных портов РФ⁴.

Будущее СМП зависит от решения двух задач: наличия грузов на маршруте и возможности круглогодичной ледокольной проводки в Восточной Арктике. Западная часть СМП, от устья Енисея до Мурманска, с более лёгкой ледовой обстановкой освоена ещё во времена СССР. Но Восточная Арктика проходима лишь несколько месяцев в году, летом и в начале осени; в остальное время для обеспечения навигации недостаточно имеющихся четырёх атомных ледоколов Федерального государственного унитарного предприятия (ФГУП) «Атомфлот» и менее мощных дизельных ледоколов «Росморпорта», а навигация по СМП длится всего 2–4 месяца, зависит от погоды и требует дорогостоящего ледокольного обеспечения. Кроме того, в мире нет крупных контейнеровозов с усиленным корпусом для работы в Арктике, отсутствуют попутные порты погрузки-выгрузки. Крупнейший в мире морской перевозчик «Maersk» в 2019 г. введёт в эксплуатацию семь контейнеровозов ледового класса вместимостью 3,6 тыс. контейнеров для торговли с Россией (лишь один из них может использоваться на СМП). Основным драйвером грузопотоков по СМП пока считается сжиженный природный газ компании «НОВАТЭК», а также нефть и уголь других грузоперевозчиков. По базовому сценарию компании НОВАТЭК к 2020 г. грузопоток по СМП достигнет 25 млн т в год, а с учётом лицензионных обязательств и планов компаний — 40 млн т. В 2025 г. эти прогнозы составляют 37 млн и 67 млн т, в 2030 г. — 41 млн и 72 млн т соответственно.

Китайские специалисты полагают, что нынешняя Россия не сможет самостоятельно создать нормальные условия для освоения СМП и отмечают, что заинтересованность РФ в поиске партнёров открывает новые возможности для КНР⁵. Китай, сталкиваясь с трудностями при проведении морских судов по северному широтному ходу, заинтересован в изучении российского опыта судоходства в высоких широтах и развитии сотрудничества с РФ в освоении арктических путей СМП, которые в КНР называют «Ледовым/Холодным Шёлковым путём». КНР активно финансирует развитие северо-корейского порта Раджин, расширяет к нему транспортный коридор от китайской границы. Этот порт даёт Китаю более короткий выход к Северному Ледовитому океану. В конце 2013 г. торго-

⁴ Northeast Asian countries eye Arctic seaway // URL: http://en.ce.cn/Industries/Transport/201609/11/t20130911_1468353.shtml

⁵ Zhao Lei. China to release its first guidebook on Arctic shipping shortcut // URL: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2016-06/20/content_17602556.htm

вое судно «Юншэн» китайской компании COSCO Shipping водоизмещением 19,5 т за 33 дня совершило первый проход протяжённостью около 2936 морских миль по СМП из порта Далянь (пров. Ляонин) через Берингов пролив в порт Роттердама. 11 сентября 2017 г. китайское торговое судно «Тяньцзянь», миновав Берингов пролив, вышло на трассу Северного морского пути, 19 сентября оказалось в водах Баренцева моря, а 24 сентября 2017 г. успешно прибыло в датский порт Эсбьерг, а затем судно также посетило российский город Санкт-Петербург. Согласно расчётам транспортной компании «COSCO», к которой приписано судно «Тяньцзянь», протяжённость пути от порта Ляньюньган провинции Цзянсу до Эсбьерга составляет 6280 морских миль, что на 4779 морских миль меньше, чем по маршруту через Суэцкий канал. Таким образом, китайское судно сэкономило 15,3 дней и около 383 т топлива. Судно «Тяньцзянь» стало третьим китайским торговым судном, прибывшим в европейский порт через СМП с начала 2017 г. До этого грузовые суда «Пэнхуасун» и «Даань», прибывшие из Китая в Европу по Северному морскому пути, успешно выполнили все задачи в рамках своих походов через Арктику⁶. Китай обладает широкими возможностями по созданию арктического флота для сотрудничества с РФ в транспортировке СПГ из Арктической зоны. 4 государственные китайские верфи входят в число 13 верфей в мире, которые способны производить танкеры для перевозки СПГ, причём те модели, которые позволяют перевозить СПГ в условиях экстремально низких температур. Стоимость подобных танкеров в зависимости от размера составляет от 250 млн. долл. до 450 млн. долл. До 2015 г. китайские верфи спустили на воду 10 танкеров и в настоящее время их пакет заказов на изготовление новых танкеров вместимостью 174 тыс. куб. м каждый составляет 14 ед. В 2016 г. японская корпорация «Kawasaki Heavy Industries Ltd» запланировала совместно с корпорацией COSCO организовать на верфях провинции Цзянсу производство танкеров для транспортировки СПГ и в 2019 г. планирует спустить на воду 2 современных супертанкера⁷.

Развитие российского и китайского ледокольного и транспортного флотов, модернизация северных портов, обеспечение безопасности мореплавания по Северному морскому пути должны обеспечить пол-

⁶ Китайское торговое судно «Тяньцзянь» успешно прибыло в Европу по Северному морскому пути // URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/0925/c31519-9273060.html>

⁷ China bank loans \$400m for LNG carrier project // URL: http://en.ce.cn/Industries/Financial-services/201607/04/t20160704_3096803.shtml

ноценную эксплуатацию СМП с опорой на быстро развивающийся порт Сабетта. Это позволит обеспечить дальнейшую интеграцию арктических регионов Дальнего Востока РФ в экономическое пространство КНР и стран ЮВА (вывоз СПГ из порта Сабетта в порты СВК и страны ЮВА)⁸. В 2015 г. были проведены российско-китайские переговоры о создании совместного российско-китайского пароходства, которое будет осваивать Северный морской путь и перевозить по нему коммерческие грузы. При этом восточный маршрут СМП — в Китай и страны Юго-Восточной Азии — считается премиальным для СПГ, а доставка грузов с Ямала в Японию составляет всего 16 дней, что в два раза быстрее, чем через Суэцкий канал. По оценке «Атомфлота», при круглогодичной загрузке восточной части СМП транспортные расходы при поставке СПГ в Японию (по сравнению с маршрутом через Суэц) будут на 30 долл. на 1 т ниже. Добавляет перспектив маршруту и намерение компании «НОВАТЭК» построить терминал для перегрузки СПГ на Камчатке с возможным созданием там хаба для спотовых продаж СПГ в страны Юго-Восточной Азии. В 2017 г. китайская компания «China Poly Group Corp.» выразила желание инвестировать 300 млн долл. в развитие мощностей российского порта Мурманск, который может стать базой для приёма и обслуживания китайских судов⁹.

В 2017 г. объём перевозок через СМП составил рекордные 9,5 млн т, а драйверами роста стали крупные проекты — «Ямал СПГ», Новопортовское месторождение и другие. Согласно прогнозам, в 2030 г. грузопоток в акватории СМП может превысить 80 млн т, однако давать оценки довольно сложно, поскольку большинство проектов в Арктике не имеют аналогов в силу уникальности региона, находящегося в зоне высокого риска. Можно строить прогнозы на базе мощностей новых предприятий, например, только «Ямал СПГ» ежегодно будет производить 16,5 млн т СПГ. В начале 2000-х гг. эксперты утверждали, что к 2015 г. объёмы перевозки по СМП составят 10 млн т в год, а сегодня мы понимаем, что прогнозы для региона в 2030 г. являются чрезвычайно длинным горизонтом планирования. В ближайшей перспективе в структуре грузопотока по СМП будут доминировать углеводороды, грузы для строительства инфраструктуры, развития арктических территорий, повышения уровня жизни населения, обеспечения заявок Министерства обороны РФ. Развитие кон-

⁸ China, Russia to cooperate on marine high tech to serve Belt and Road Initiative // URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/09/content_28487070.htm

⁹ *Hu Weijia*. Northern Sea Route offers opportunity for stronger Sino-Russian relationship // URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1037596.shtml>

тейнерных перевозок становится делом далёкого будущего, поскольку сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за погодных ограничений. Следует понимать, что контейнерная линия не сможет работать стабильно в климате российского Севера — сложная ледовая обстановка делает сроки доставки непрогнозируемыми, а для большинства грузов в контейнерах низкие температуры неприемлемы. В итоге из-за высоких рисков страховщики зачастую отказываются работать с контейнерными перевозчиками в регионе, а грузовладельцы предпочитают более длинный, но более безопасный маршрут через Суэцкий канал. Следовательно, переключение части китайского морского евразийского транзита на СМП можно ожидать примерно через 10 лет, а сегодня с уверенностью можно рассматривать совместное российско-китайское освоение СМП в плане развития транспортировки углеводородов региона в КНР, страны ЮВА и Европы. Согласно расчётам Института полярных исследований КНР, объём внешнеторгового оборота Китая в 2030 г. может составить около 10 трлн долл. Поскольку более 90% внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, то стоимость 5% внешнеторговых грузов, перевезённых китайскими морскими компаниями по СМП в 2030 г., может составить около 500 млрд долл. Тесное российско-китайское взаимодействие в освоении СМП и растущие объёмы торговли КНР с европейскими странами, могут кардинально изменить структуру и маршруты морских евроазиатских перевозок. Большой интерес к совместному с Россией освоению углеводородных ресурсов в арктических районах РФ проявляют крупнейшая в КНР нефтегазовая корпорация «КННК» и компания «PetroChina», занимающая 3-е место среди Топ 50 крупнейших мировых нефтегазовых компаний (в 2015 г. стоимость активов «PetroChina» составляла 2,3 трлн юаней (380 млрд долл.)¹⁰.

Сегодня Россия и Китай обладают уникальным потенциалом для развития двустороннего сотрудничества в области освоения и Арктического региона, а отношения стратегического партнёрства между двумя странами создают прочную основу для взаимодействия в Арктике. В настоящее время осуществляется ряд российско-китайских научно-исследовательских проектов по изучению Арктического региона. В частности, с 2012 г. проводится ежегодная российско-китайская конференция по сотрудничеству в Арктике; в

¹⁰ China's energy giant willing to cooperate in Arctic resources extraction // URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/21/t20150121_4396935.shtml; CNPC eyes Arctic oil collaboration // URL: <http://en.ce.cn/main/latest/201601/21/t201601214396290.shtml>

2014 г. Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ) совместно с Шанхайским университетом транспорта основали Институт окраинных морей и арктических исследований; на базе ДВФУ с 2015 г. при участии китайских специалистов проводится «Ледовая школа». С 2016 г. ДВФУ, Санкт-Петербургский государственный университет, Шанхайский океанический и Шанхайский транспортный университеты издадут совместный журнал по проблемам освоения Арктики, идёт подготовка первой совместной российско-китайской экспедиции по Северному Ледовитому океану¹¹. Подключение китайских научных центров и крупнейших государственных корпораций КНР к изучению, модернизации и совместно освоению СМП для транспортировки углеводородов в Китай, страны Европы и ЮВА будет способствовать повышению пропускной способности российского северного широтного хода.

Yu Tao, S.L. Sazonov***

Russia and China should work together to develop “Ice Silk Road” in the Arctic region

ABSTRACT: Today the cooperation between Russia and China in the field of Arctic exploration expands rapidly because both countries are interested in the development of the navigation along the Northern sea route and extraction of hydrocarbons in the region. Russia is interested in attracting of the Chinese investments and technology and Russia may provide China access to the resources and Northern traffic artery. In the field of Arctic’ research the Russian research vessels and Arctic stations will play significant assistance. In its turn China in cooperation with Russia could expand its role in the Arctic Council, elaborating its national Arctic policies.

KEYWORDS: Russia, China, the Arctic, cooperation of Russia and China, natural resources’ exploitation, Northern sea route, shipping, investments, icebreakers, hydrocarbons, transit, Europe, South-East Asia.

* Yu Tao 于涛, Leading Researcher of Harbin Engineering University, probationer at the IFES RAS, Moscow, Russia; E-mail: yutao0655@hrbeu.edu.cn

** Sazonov Sergei Leonidovich, PhD (Economics), Leading Researcher of IFES RAS, Moscow, Russia; E-mail: sazonovch@mail.ru

¹¹ Вороненко А., Бай Цзяюй. Перспективы развития российско-китайского сотрудничества в Арктике // URL: <http://fp-expert.ru/ekspertnye-otsenki/432.html> (дата обращения: 21.11.2017).