

УДК 330(98)+330(510)+551.501

К. Н. Гребенщикова*Уральский федеральный университет,
Екатеринбург, Россия***K. N. Grebenschikova***Ural Federal University,
Ekaterinburg, Russia*

Арктические интересы Китая

China's Arctic Interests

В статье рассматриваются экономические перспективы Арктики и процессы, происходящие в Арктическом регионе в настоящее время. Для многих стран Арктика и ее ресурсы имеют стратегическое значение. К этим странам относится и Китай, для которого Арктика служит источником энергоресурсов и транспортным коридором в Европу.

Ключевые слова: арктические интересы, Арктика, Китай, изменение климата, процесс глобализации, Северный морской путь.

Economic prospects and processes occurring in Arctic region now are examined in this article. Arctic and its resources is a strategic value for many countries, such as China, for which the Arctic serves as a source of energy and transport corridors in Europe.

Keywords: arctic interests, Arctic, China, climate change, globalization, the Northern Sea Route.

Арктический пояс — один из самых отдаленных и сложных регионов на планете Земля. Однако это не помешало Арктике привлечь к себе взоры мировых держав. Долгое время Арктика оставалась «белым пятном» на карте экономики и геополитики, но появление новых технологий и гонка за новыми источниками полезных ископаемых превратили «край белого безмолвия» в один из самых перспективных регионов мира. Многие аналитики считают, что через 50 лет Арктика может стать одним из основных источников энергоресурсов и ключевым транспортным узлом планеты.

В настоящее время арктический морской лед переживает глубокую трансформацию (истончение и уменьшение площади), которая влияет на навигацию и открывает доступ к отдаленным территориям. Вечная мерзлота тает, и освобождение метана (парникового газа) может привести к дополнительному потеплению атмосферы.

Кроме ресурсов Заполярья, всё более привлекательной становится арктическая транспортная система. В этом направлении перспективными становятся Северный морской путь и Северо-западный проход. Эти маршруты будут стимулировать арктический экономический рост, так как они могут сократить время транзита между Востоком и Западом до 40 %, а также уменьшить расход топлива и выбросы углерода. За последние годы арктические морские пути уже испытали существенное увеличение трафика движения судов. Трафик Северного морского пути переживает рост в 53 %. Эта тенденция сохранится, так как арктические государства и коммерческие компании продолжают спонсировать арктическое судоходство и строительство ледоколов [1, р. 32].

Вместе с изменением климата начинается процесс глобализации Арктики. До недавнего времени здесь пересекались интересы стран Запада, Европы и России. Сейчас к ним начинают присоединяться новые страны, в частности азиатские. Они также заинтересованы перспективами Арктики и имеют желание внести свою лепту в освоение и развитие северных территорий. Наиболее активное участие в этом вопросе принимают Китай, Япония, Южная Корея, Индия и Сингапур. Однако попасть в Арктический регион не просто, данная территория поделена между арктическими странами, которые не заинтересованы в глобализации региона. Неарктические страны ограничены в правах и могут принимать участие в арктической деятельности только через Арктический совет. В данную организацию входят восемь арктических стран, страны-наблюдатели, международные и неправительственные организации со статусом наблюдателей.

В 2013 г. была подписана Кирунская декларация. В Арктический совет были приглашены новые государства-наблюдатели: Китай, Индия, Япония, Республика Корея и Сингапур.

Китай ведет свою арктическую деятельность с середины XX в. К 2012 г. Китай провел пять арктических исследовательских экспедиций. Первая экспедиция была совершена летом 1951 г.: команда

из университета геодезии и картографии г. Ухань посетила северный магнитный полюс и провела там исследования. Это был первый научный опыт Китая в Арктике. Затем в течение 1990-х гг. китайские ученые несколько раз принимали участие в арктических экспедициях других стран, а в 1999 г. Китай запустил первую национальную арктическую экспедицию. В 2003 г. на Шпицбергене была открыта первая китайская научно-исследовательская станция Хуанхэ. С тех пор арктическое влияние Китая неуклонно увеличивается. В настоящие дни в Китае существуют ведущие государственные органы по реализации полярной науки: Китайская арктическая и антарктическая администрация в Пекине и Полярный научно-исследовательский институт в Шанхае. Они занимаются организацией и осуществлением национальных полярных исследований, стратегий и планов, кроме того, контролируют и координируют китайские полярные экспедиции и другую научно-исследовательскую деятельность. Четвертая арктическая экспедиция была проведена летом 2010 г. и продолжалась 82 дня. За это время исследовательская группа научно-исследовательского ледокольного судна *Xuelong* дошла до Берингова и Чукотского моря и Канадской котловины. Во время экспедиции китайские ученые получили рекордное количество биологических образцов морских глубин ниже 3 тыс. м. Пятая экспедиция длилась 85 дней, она была совершена летом 2012 г. [2, р. 5, 6].

Интерес Китая к Арктике значительно вырос за последние десятилетия. Это связано с растущим осознанием перспективных ресурсных и транспортных возможностей Арктического региона. С одной стороны, Арктика, открывающая свои моря, особенно в летние месяцы, может предложить Китаю короткие судоходные маршруты и быстрый доступ к рынкам Европы и, возможно, даже Северной Америки. Также Китаю представляется доступ к минеральным и энергетическим ресурсам, которые хранит дно Северного Ледовитого океана. С другой стороны, климатические изменения, вызванные таянием арктических льдов, повлекли за собой экстремальные климатические изменения в самом Китае, что отрицательно сказалось на сельском хозяйстве в некоторых частях страны.

В настоящее время перед правительством Китая стоит два вопроса: как Китай может извлечь выгоду из новых экономических возможностей, предлагаемых потеплением Арктики, и как уменьшить

негативное влияние потепления на экономику страны. Китайские чиновники и ученые признают, что в следующие десятилетия Арктика будет предлагать возможности для многих отраслей промышленности, судоходства, рыболовства и ресурсного сектора. Что касается побочных эффектов, ученые хотят понять, как изменение климата в Арктике будет влиять на сельское хозяйство Китая, другими словами, на продовольственное обеспечение. Например, изменения климата Арктики представляют прямую угрозу наводнений в китайских прибрежных городах. Исследования ученого арктической экспедиции 2012 г. Ма Дуи показывают, что усиление таяния льда в сентябре 2007 г., объемы которого оказались рекордными, вызвало шторм в южном Китае с заморозками в начале 2008 г. [3, p. 10].

До сих пор в Китае не опубликовано ни одной официальной арктической стратегии. Напротив, китайское правительство всегда оговаривается, что оно не имеет никакой официальной стратегии. Пекин придерживается очень осторожного подхода и отрицает свое желание участвовать в арктическом судоходстве или разработке природных ресурсов. Например, Цюй Тяньчжоу, директор Китайской администрации Арктики и Антарктики, говорит, что «Китай не претендует на нефтяные и газовые ресурсы в Арктике и не имеет возможности добычи нефти и газа там». Китайское правительство объясняет свою растущую заинтересованность и присутствие в Арктике необходимостью выполнения исследований климатических изменений, происходящих в регионе. Поток арктического воздуха может быть основной причиной возникновения погодных аномалий в Китае. Таким образом, Арктический регион напрямую влияет на экономическое и социальное развитие Китая [4, p. 84].

Китай первый в мире по количеству населения, его экономика растет в среднем на 10 % в год. Для того чтобы сохранить нынешний темп экономического роста, Китай должен обеспечить себе постоянные поставки энергоносителей. Потребление энергии в стране растет не по дням, а по часам. С 2000 по 2005 г. потребление энергии в Китае выросло на 60 %, что составляет почти половину роста от мировых показателей. Нет признаков того, что рост потребления энергии в Китае замедлился; напротив, он будет неуклонно усиливаться. Ресурсы Арктики имеют большое значение для Китая в будущем, когда страна будет становиться более зависимой от импорта нефти. Для

достижения цели — стать полностью развитой страной — к 2049 г. Китай должен использовать все имеющиеся источники топлива, в том числе вкладывать инвестиции в возобновляемые источники энергии. Ожидается, что импорт нефти и природного газа в Китай будет увеличиваться с постоянной скоростью [5, p. 54].

В настоящее время Китай во многом зависит от стран Персидского залива. Однако там Китай испытывает конкуренцию с США. В Малаккском проливе китайские суда находятся под угрозой пиратства. Эти энергетические и морские проблемы безопасности являются основой для зарождающихся арктических интересов Китая. Страна имеет экспортноориентированную экономику с растущим спросом на энергию. Любое ограничение доступа к зарубежным ресурсам и морским судоходным путям будет иметь негативное влияние на китайский рост экономики.

Таким образом, хоть официальный Пекин и подчеркивает, что китайские арктические интересы носят лишь научный характер, нет сомнений, что использование ресурсов Арктики и перспективных арктических морских путей представляет интерес для Китая, так как это имеет большое значение для экономического роста страны. В настоящее время китайское правительство придерживается осторожной арктической политики в целях уменьшения напряженности в Арктическом регионе.

1. *Heather A. Conley*. Arctic Destination and Trans-Shipping // Arctic Economics in the 21st Century. Rowman & Littlefield Publ., 2014. P. 74.

2. *Stensdal I.* Asian Arctic Research 2005–2012: Harder, Better, Faster, Stronger, 2013. P. 39.

3. *Jakobson L., Peng Jingchao*. China's Arctic Aspirations, 2012 // SIPRI Policy Paper. № 34. P. 36.

4. *Alexeeva O., Lasserre F.* China and the Arctic // Arctic Yearbook. 2012. P. 81–91.

5. *Li Xing, Bertelsen R. G.* The Drivers of Chinese Arctic Interests: Political Stability and Energy and Transportation Security // Arctic Yearbook 2013. Akureyri, Iceland : Northen Research Forum. P. 53–68.