

Экономика

О стратегии сотрудничества Китая и России на северном маршруте Морского Шелкового пути XXI века

© 2016

Ли Цзиньюй, Чжан Чэньяо

В феврале 2014 г. председатель КНР Си Цзиньпин высказался на переговорах с В.В. Путиным в Сочи за взаимодействие Китая и России при формировании Нового Шелкового пути. Мировые СМИ акцентировали внимание на сухопутном и на водном (через Южно-Китайское море, Индийский океан, Суэцкий канал) вариантах. В КНР большой интерес проявляется и к «короткому» морскому маршруту: вдоль Северного Ледовитого океана. Статья содержит соображения китайских ученых на сей счет.

Ключевые слова: Новый Шелковый путь, стратегическое партнерство Китая и России, СМП (Северный морской путь), приарктические страны, глобальная приморская урбанизация

Идея Нового Шелкового пути¹ способствует обновлению платформы всестороннего китайско-российского стратегического партнерства. Нашим странам предстоит проанализировать существующие проблемы и разработать политику продвижения этой идеи, налаживая взаимодействие приморских регионов, с учетом экономической глобализации и свободы судоходства активно сотрудничать в совершенствовании прибрежной инфраструктуры Северного морского пути. Для решения финансовых вопросов следует совместно учредить Банк развития северо-восточного направления Морского Шелкового пути. Тем самым будет внесен исторический вклад в экономическое процветание Евразии.

Исторический фон китайско-российского сотрудничества в создании Морского Шелкового пути

Геополитическая ситуация в Арктике вызывает интерес во многих странах. Китай, у которого 90% внешнеторгового оборота зависят от морских перевозок, вышел на важный этап экономической перестройки и рассчитывает на долговременную пользу от освоения океана. Северо-восточный маршрут благоприятен для связи с мировыми рынками, он может улучшить ситуацию в морских перевозках за счет снижения нагрузки на транспорт в Тихом и Индийском океанах. Надлежит изучить тенденции, определить по-

Ли Цзиньюй, профессор НИИ морского развития при Ляонинском педагогическом университете. E-mail: kyc@lnnu.edu.cn;

Чжан Чэньяо, научный сотрудник НИИ морского развития при Ляонинском педагогическом университете. E-mail: kyc@lnnu.edu.cn.

Статья подготовлена при поддержке Государственного фонда общественных наук (ООВТУ116) и Государственного фонда программного обеспечения океанологии (OSS201112), (OSS201218) Китайской Народной Республики.

зицию, решить технические проблемы, усилить сотрудничество с Россией на Севере, сообщая формируя и стабильно используя Морской Шелковый путь XXI века.

1. Мировой климат потеплел, навигация на северо-восточной морской трассе облегчилась. Эта трасса, представляющая собой один из наиболее привлекательных коридоров между Азией и Европой, осложнена неблагоприятными климатическими и навигационными условиями, период навигации весьма короток. Но потепление климата облегчило условия судоходства. Метеорологические данные, полученные в лабораториях США, свидетельствуют: в 1970-е годы среднегодовая температура на Северном полюсе составляла минус 10°C, а в начале XXI в. повысилась до минус 8°C.

Повышение температуры вызывает интенсивное таяние льдов. Согласно данным японской космической разведки, к августу 2012 г. площадь ледовых полей в Северном Ледовитом океане сократилась до 4,21 млн кв. км, рекордно низкого показателя за все время наблюдений². Хотя в зимний период ледовые поля в основном восстанавливаются, ежегодное их сокращение достигает 7,8%, и эта тенденция с каждым годом усиливается³. Таяние льдов особенно заметно в морях южной части Северного Ледовитого океана: в Чукотском, Восточно-Сибирском и море Лаптевых сокращение ледяного покрова в летне-осенние периоды составляло в среднем по 10–15% за десятилетие⁴.

Период навигации удлиняется. Будучи самым экономичным маршрутом между Азией и Европой, северо-восточный путь, судя по всему, обретет со временем репутацию «золотого пути».

2. Акватория дорожает, борьба за Арктику ужесточается. Океан — это сокровищница ресурсов и важное стратегическое пространство для грядущего развития. Еще в 1960 г. президент Франции де Голль выдвинул лозунг «вторжения в океаны». Год спустя американский президент провозгласил: «Соединенным Штатам надлежит осваивать океаны». Не желая отставать, СССР, Япония, Великобритания вели активную политику, разрабатывая стратегию освоения океана⁵.

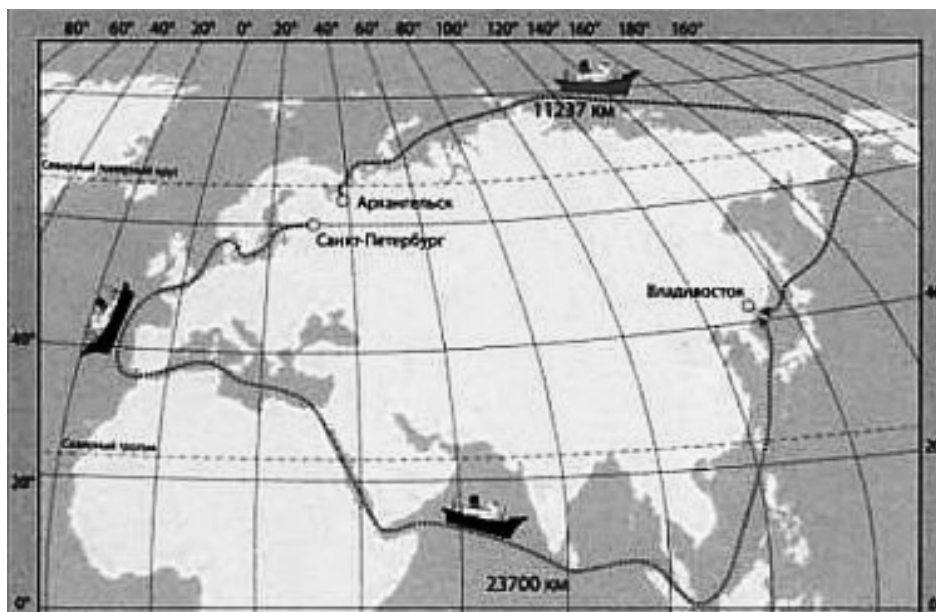


Рисунок 1. Северный морской путь и путь с Дальнего Востока в Европу через Суэцкий канал

Арктику называют «последней кладовой планеты». А поскольку технический прогресс сулит снизить себестоимость освоения, она превратилась в эпицентр международной конкуренции. Пять прибрежных арктических стран развернули борьбу за Арктику, ссылаясь на морское право. Однако Северный полюс есть полюс всей нашей планеты, поэтому многие страны участвуют в освоении мирового океана. Идет ли речь о нефтяных и газовых ресурсах или о международных транспортных коммуникациях, недопустимо, чтобы их монополизировали большие державы. Остается надеяться, что чрезмер-

ная монополия больших держав поменяется и в Арктике наступит эра многостороннего международного сотрудничества⁶.

3. Благодаря растущему вниманию разных сторон к северо-восточному пути эра его освоения не за горами. Как только навигация по удобнейшей трассе между Азией и Европой станет регулярной, коренным образом преобразится мировая логистика, влияние на мировую экономику и торговлю будет огромным.

Летом 2009 г. из корейского порта Пусан вышли два германских судна, которые успешно миновали Северо-восточный морской путь и достигли Голландии, как бы «прорубив окно» для торгового судоходства,

В августе 2010 г. российский танкер благополучно доставил в китайский порт Нинбо 70 тыс. т сырой нефти. В сентябре того же года датское судно переправило в китайский порт Циндао 40 тыс. т железной руды⁷. В августе 2011 г. российский ледокол с грузом на борту достиг за семь с половиной суток Берингова пролива, установив рекорд по скорости прохождения Северо-восточного морского пути.

Число судов из Европы и России, прошедших по этому пути на российский Дальний Восток, в Восточную и Юго-восточную Азию росло. По данным ряда СМИ, в 2010 г. Севморпутем прошло 4 судна, в 2011— 34 судна, в 2012 — 45. Летом 2012 г. 5-я китайская арктическая экспедиция на ледоколе «Сюзун» положила начало судоходству КНР по Северному Ледовитому океану⁸. Итак, этап экспериментов позади, наступила эра коммерческого освоения.

4. Следуя правильным тенденциям, Китай и Россия должны создать Морской Шелковый путь. Выдвинутая Китаем стратегическая концепция Морского Шелкового пути получила в России положительный отклик. В научных кругах и в компетентных ведомствах, включая сотрудников МИД, складывается мнение, что эта идея стратегически верна. Тем более, что перед этим США приступили к осуществлению трансатлантических инвестиций и новых торговых соглашений, вызвавших настороженность Москвы. США потворствуют действиям Японии и Филиппин, оказывают давление на Китай на море. Предложенные Си Цзиньпином идеи Экономического пояса Шелкового пути представляют собой реакцию на американские планы. Как говорится, каждый исходит из своих потребностей и возможностей. Россия это понимает и поддерживает, мы можем сообща продвигаться вперед. Следует отметить сдержанное отношение к Путину на саммите G-20 и на форуме в формате АТЭС, разногласия углубил украинский кризис. В этих условиях Китай и Россия должны действовать сообща. Совместно создавая Морской Шелковый путь, мы сможем открыть новую страницу в наших взаимоотношениях всестороннего стратегического партнерства.

Анализ актуальных проблем китайско-российского партнерства в создании Морского Шелкового пути

Поскольку Северный морской путь имеет очевидные преимущества перед другими маршрутами, это неизбежно порождает в мире конкуренцию. Соответственно и реализация интересов КНР в этом регионе сталкивается с неблагоприятными факторами.

1. Гуманитарная обстановка сложна, что тормозит прокладку Морского Шелкового пути. С 1970-х годов, по мере роста населения и ухудшения экологии, усилилась охота за ресурсами. В связи с обострением социально-экономических противоречий различные страны столкнулись с трудностями. Многие из них, особенно индустриально развитые, обратили взоры к океану — к его неисчислимым ресурсам.

Важное стратегическое положение Северного Ледовитого океана пробудило интерес к его освоению — особенно у таких граничащих с Арктикой стран, как США, Канада, Россия, Дания. У каждой из них налицо стремление к созданию военных баз, претензии на морской шельф, попытки контролировать морские пути, планы будущего освоения. Канада еще в 2001 г. начала наращивать в Арктике вооруженные силы. Борьба за ресурсы между Канадой и Данией проявилась в претензиях на остров Ганса. Тогда же Россия выдвинула претензии на территорию Северного полюса, после чего повела на основе своей государст-

венной стратегии масштабные исследования морского дна в Северном Ледовитом океане, что свидетельствовало о серьезности ее намерений по освоению Арктики.

Что касается США, то они еще в период холодной войны создали в Исландии и Норвегии военные базы и РЛС, что можно расценивать как претензию на освоение арктических ресурсов. Географическое преимущество приарктических стран оборачивается, в определенном смысле, союзническими отношениями, позволяющими разрешать взаимные противоречия, отстраняя страны, не примыкающие к Арктике (что проявилось в подписании «Илулисатской декларации»). Китай, к числу приарктических стран не относящийся, явно подвергается бойкоту. То, как успешно он развивается, пробуждает у приарктических стран опасения перед «алчностью» Китая в отношении Арктики — следовательно, он столкнется при освоении «северного» пути в Европу с ограничениями разного рода.

2. Сложные конфликты интересов чреваты угрозой для прокладки Морского Шелкового пути. Кладовая ледников, накапливавшихся миллионы лет, Арктика раскрывает свои тайны по мере прогресса человечества. По предварительным данным, там сосредоточено 15% мировых неразведанных запасов нефти, 30% газа, 25% угля, 10% алмазов. Арктические льды — это важный источник пресной воды. Экономический транспортный коридор позволяет вдвое сократить время прохождения грузов. Ожесточенная борьба развернулась за контроль над регионом, за распределение ресурсов, за преимущества транспортного сообщения между двумя краями мира. Уже давно идут споры за суверенные права. В первую очередь споры идут о шельфе Аляски, о принадлежности острова Ганса и хребта Ломоносова. Эти споры бросают вызов «Конвенции ООН по морскому праву», которая отвергает принадлежность Арктики какой-либо стране⁹.

Страны, претендующие на Арктику, покушаются на права всего человечества. Борьба за нее зарождалась еще во времена холодной войны. Военно-стратегические преимущества Арктики заключаются в наличии господствующих высот, в скрытности и удобстве использования подводного флота и других видов оружия. Возникают новые аспекты арктической стратегии. Так, США, рассматривая Арктику как свой форпост, наращивают свои силы по наблюдению и контролю в Северном Ледовитом океане. В «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» подчеркнута стратегическая важность региона как ресурсной базы. Канада, Дания, Норвегия, Швеция для защиты своих интересов в Арктике наращивают военное присутствие.

3. Специфика природных условий препятствует прокладке северной ветки Морского Шелкового пути. Особенности арктического климата предопределили недостатки навигации вдоль этой трассы. Во-первых, сравнительно коротка навигация, на которую непосредственно влияет смена теплых и холодных периодов (последние иногда затягиваются на десятилетия). Во-вторых, проход судов зачастую блокируют льды, а площадь ледяных полей велика. Нормальное судоходство возможно лишь с июля по октябрь¹⁰. В августе—сентябре температура повышается и лед тает, но не настолько, чтобы перестать быть препятствием. Суда вынуждены искать проходы между льдинами, требуется проводка ледоколами, высока степень риска. В-третьих, мешает туман. Летом температура повышается, но из-за отсутствия ветра туман редко рассеивается и видимость низка. В Восточно-Сибирском и Чукотском морях на лето приходится до 20 туманных дней, из-за чего опасность плавания возрастает¹¹. В-четвертых, маршрут проходит вблизи российского континентального шельфа в зоне юрисдикции России, а она взимает плату за провод ледоколами. К тому же, данная акватория неблагоприятна для крупных судов, ибо изобилует подводными хребтами, айсбергами.

4. Средства поддержания навигации слабы, что затрудняет формирование Морского Шелкового пути. Китай сравнительно поздно осознал выгоды арктического маршрута, он отстает от ряда стран в исследовании Арктики, не обладает системными познаниями о ней. Он испытывает дефицит в соответствующих навигационных материалах, в арктических разработках и не обладает достаточными ресурсами и персоналом для

арктической навигации. К тому же, для плавания по северному пути необходима надежная навигационная поддержка.

Северо-восточный маршрут проходит вдоль российского Дальнего Востока, где территория обширна, людей мало, климат неблагоприятен, инфраструктура не развита, строительство контрольно-измерительных станций сопряжено с большими трудностями. Тяжелый климат выдвигает к оборудованию повышенные требования. Для своевременного оповещения о ледовой и метеорологической обстановке необходимы соответствующее оборудование и персонал.

На маршруте часто возникают помехи. Магнитное поле Северного полюса может неблагоприятно воздействовать на работу навигационных приборов¹². В белом безмолвии Арктики нет ориентиров, трудно определять местоположение. Навигационное оборудование на судах и оборудование в российских портах устарело, не отвечает требованиям ремонта и обслуживания крупных судов, ледоколов не хватает¹³. Российские порты имеют удачное географическое положение, и потребность в северных перевозках с каждым годом возрастает, однако от потребностей развития заметно отстают портовая инфраструктура¹⁴.

После первой китайской арктической экспедиции минуло 30 лет. С 1984 г. Китаем было послано 30 экспедиций в Антарктиду и 6 — в Арктику. Им достигнуты большие успехи в изучении поглощения двуокиси углерода и эволюции плазмы в атмосфере Арктики. Китай имеет ряд научных станций: «Чанчэн», «Чжуншань», «Куньлунь», «Тайшань» в Антарктиде и «Хуанхэ» в Арктике¹⁵.

Хотя информации и оборудования у Китая пока недостаточно, его совокупный научный потенциал приумножается, тыловая поддержка нарастает. Необходимо продолжать усилия, чтобы обеспечить интересы Китая в освоении Арктики.

Предложения по совершенствованию китайско-российского сотрудничества по прокладке Морского Шелкового пути

Чтобы выполнить грандиозную задачу прокладки Китаем и Россией Морского шелкового пути по северо-восточному маршруту, надлежит выработать комплексную программу, включая расписание и дорожную карту. Необходимо единое планирование, координация действий и разделение труда всех заинтересованных организаций обеих стран. Необходимо усилить всестороннее сотрудничество на море, воплотить в жизнь отношения стратегического сотрудничества; опираясь на взаимодействие приморских регионов сообща формировать базу освоения.

1. Воплотить в жизнь содержание двустороннего стратегического партнерства. Отношения стратегического партнерства Китая и России имеют богатое содержание и воплощены в различных сферах двусторонних отношений, включая намерение взаимодействовать на морях. Свидетельством тому — упомянутое выше соглашение о сотрудничестве в морской сфере, подписанное правительствами двух стран в мае 2003 г. (этот документ пока что, к сожалению, не нашел реального воплощения). В новой обстановке важно вспомнить о нем и приступить к его выполнению, поскольку в современном мире борьба в морской сфере становится все более ожесточенной. Возглавляемые Соединенными Штатами страны Запада ведут целенаправленное наступление на морях, неблагоприятно влияя как на Китай, так и на Россию. Все это дает основания утверждать, что китайско-российское сотрудничество в морской сфере есть необходимый выбор.

Действенное претворение в жизнь подписанного ранее соглашения отвечало бы потребностям всестороннего углубления и развития отношений двустороннего стратегического партнерства. Си Цзиньпин подчеркнул это в ходе переговоров с В.В. Путиными, и сотрудничество в морской сфере вошло в повестку дня. Будучи благоприятно для защиты морского суверенитета и коренных интересов двух стран, такое сотрудничество будет способствовать развитию экономического взаимодействия в морской сфере, повысит уровень торгово-экономических связей и поможет реализации ранее определенных стратегических целей. Оно будет способствовать усилению совместной защиты окружающей

среды в море, повышению научно-технического уровня использования морских ресурсов и безопасности морского транспорта.

Российская сторона обратила внимание на то, что Си Цзиньпин высказал предложения о сотрудничестве в морской сфере по ходу визита в апреле 2014 г. в четыре европейские страны (Нидерланды, Францию, Германию и Бельгию). В мае на переговорах В. Путина с руководством Китая в Пекине прозвучали и вопросы морского взаимодействия. Стоит отметить, что после визита в Китай министра обороны РФ С. Шойгу активное развитие получило военно-морское сотрудничество, были составлены планы ежегодных военных учений. Это благоприятствует укреплению безопасности и защите морских путей.

2. *Опираясь на сопряженные акватории, сообща прокладывает Морской Шелковый путь.* Кроме древних континентальных шелковых путей, проложенных на запад и на юг от Китая, существовало северное направление — в Центральную Азию и далее, в Россию. Ныне следует создать на основе имевшегося шелкового пути экономический пояс, что благоприятствовало бы дальнейшему освобождению китайского экономического потенциала, позволило бы странам, расположенным вдоль шелкового пути использовать шансы быстрого развития Китая. Этот экономический пояс должен будет перейти из России в Восточную, Центральную и Западную Европу. Тем самым Экономический пояс Нового Шелкового пути сможет привести к весомым коммерческим выгодам, породить серьезный народнохозяйственный и политический эффект. Поэтому и премьер Госсовета КНР Ли Кэцян при посещениях ряда стран Восточной и Центральной Европы подал по ходу встреч с компетентными лицами сигнал о стремлении к сотрудничеству. В дальнейшем представители этих стран посетили Китай, были тепло приняты председателем КНР Си Цзиньпином. Это способствовало дальнейшему укреплению сотрудничества, что благоприятствовало интересам России и было воспринято ею положительно.

В России известно, что китайское предложение Морского Шелкового пути XXI века есть новое стратегическое направление, продолжающее традицию из времен династии Мин, когда китайский мореплаватель Чжэн Хэ проложил морской шелковый путь через Тихий и Индийский океаны. Однако проект Морского Шелкового пути XXI века, провозглашенный Си Цзиньпином, не ограничится Тихим и Индийским океанами, им, как известно, предусмотрено новое, через Северный ледовитый океан направление, создаваемое Китаем совместно Россией.

Начиная с порта Ляньюнган¹⁶, маршрут пройдет вдоль восточного побережья Китая, затем по морям российского Дальнего Востока — вплоть до европейского рынка. Так предусмотрено маршрутной картой, разработанной в Китае. У России нет опасений, что северо-восточный маршрут Морского Шелкового пути таит что-либо невыгодное для нее. Там видят в нем важную меру по реализации отношений всестороннего стратегического партнерства, активный стратегический шаг торгово-экономического сотрудничества, выдвинутого лидерами двух стран. Там понимают китайское присловье: «хочешь разбогатеть — строй дорогу». Внутри Китая уже прошла проверку эта тактика, способствующая межрегиональному взаимодействию и постепенно ведущая к достижению цели общего благосостояния. Российская сторона верит, что базирующаяся на этом опыте прокладка северного маршрута Морского шелкового пути послужит во благо общему благосостоянию приморских районов обеих наших стран.

3. *С учетом свободы судоходства и экономической глобализации надлежит сообща создать прибрежную инфраструктуру.* Чтобы успешно проложить северный маршрут Морского Шелкового пути, эффективно осуществить экономическую глобализацию и региональную интеграцию, обе стороны должны ускоренно создать береговую инфраструктуру, продвигать экономическое развитие приморских городов, осуществлять цели экономического сотрудничества.

В экономически отсталых прибрежных городах надлежит сосредоточить усилия на инфраструктуре. Обе стороны должны разработать стратегические программы и методику, увеличить инвестиции в прибрежные города и регионы, поднять на новый уровень торгово-экономическое сотрудничество. Необходимо использовать преимущества порто-

вых и логистических структур, скоординировать региональные транспортные связи, обеспечить стыковку, снизить себестоимость. Следует и далее развивать богатый опыт, накопленный в инфраструктурном строительстве Китая, активно участвовать в прокладке линий связи, железных и автомобильных дорог, трубопроводов и пр. Необходимо усовершенствовать взаимодействие портовых контрольных и таможенных органов, облегчить таможенный контроль.

4. *Для разрешения финансовых проблем Морского Шелкового пути нужен Банк освоения океана.* Китайско-российское сотрудничество в прокладке Морского Шелкового пути немыслимо без финансового обеспечения. По мере постепенного наращивания регионального и морского сотрудничества двух стран все очевидней необходимость учреждения на государственном уровне китайского банка сотрудничества в освоении океана, который финансово поддержал бы китайско-российское сотрудничество в создании Морского Шелкового пути, а также стремительно развивающуюся морскую экономику Китая.

Создание такого банка — дело не простое. Анализ морской экономики показывает, что проектов с высокой добавленной стоимостью и высокой эффективностью сравнительно мало, а риски высоки. Часты стихийные бедствия, производство не стабильно. Добыча морских ресурсов на начальном этапе требует больших затрат, финансовым структурам нелегко овладеть ситуацией, требуются высокие технологии. Что касается морского туризма и вложений в недвижимость, здесь можно добиться благосклонности финансовых структур, однако возможны экологические проблемы, из-за которых сложность освоения возрастает.

Исходя из государственной стратегии и реальной практики, для создания Китайского банка освоения моря необходимо: осуществление финансовой политики привилегий морской экономике на основе континентальной экономики; дальнейшее углубление реформы финансовых структур; совершенствование организационной системы экономики освоения моря; оздоровление механизмов прямого инвестирования; совершенствование финансового рынка морской экономики; постепенное увеличение масштабов региональной экономики; улучшение структуры морской экономики; повышение внешней открытости и использования зарубежных капиталов; стабилизация политики финансовой поддержки освоения моря; увеличение пространства единого планирования континентальной и морской экономик, совершенствование финансовой системы единого развития.

В процессе создания Банка освоения моря нужно искать новое развитие, опираясь в процессе сотрудничества по созданию Морского шелкового пути на международные прецеденты, соблюдая международный финансовый порядок, оказывать финансовую поддержку инфраструктурному строительству прибрежных стран.

5. *Сообща закладывая основы Морского шелкового пути, акцентировать внимание на научных разработках.* Разработка северного маршрута шелкового пути есть нелегкое дело, требующее решения множества научных и технических проблем. Особого внимания требуют природно-климатические трудности. Весь этот маршрут, протянувшийся на несколько тысяч километров¹⁷, испытывает воздействие арктического климата, недостает навигационного оборудования, что имеет непосредственное отношение к прибрежным странам. Россия испытывает экономические трудности, и ее инвестиции в северный путь ограничены. Инфраструктура вдоль этого маршрута отсталая, навигационная поддержка слаба. Поэтому Китаю необходимо активизировать сотрудничество с Россией, произвести инвестиции в строительство портов и навигационной инфраструктуры; привлечь капиталы, технологии, специалистов.

При освоении северо-восточного направления Морского Шелкового пути необходимы арктические знания, но навыков самостоятельного исследования в этом направлении у Китая пока недостаточно. Поэтому необходимо сотрудничество со странами, обладающими достаточным опытом, в первую очередь с Россией. Хотя исследовательское судно «Сюэлу» в 2013 г. впервые успешно прошло по северо-восточному участку, оно не обошлось без помощи российского ледокола. В настоящее время северо-восточный

участок находится под контролем России, исследованиями в этом районе занимаются в основном европейские, американские и российские ученые, достигнуты определенные успехи в исследовании природной среды¹⁸. Китай может влиться в мощный поток исследования Арктики, получить материалы для картографии¹⁹. Путем установления механизма сотрудничества можно будет подготовить специалистов по арктической навигации, повысить знания и уровень навигационных технологий относительно северо-восточного направления и преодолеть риски.

б. Создать платформу стратегического сотрудничества на Морском Шелковом пути, учредить штаб глобальной приморской урбанизации. Право голоса Китая как мировой державы становится все заметнее. Это требует дальнейшего упрочения в международном сообществе образа ответственной страны. Стратегическая концепция китайско-российского сотрудничества в создании Морского Шелкового пути есть реальное содержание отношений стратегического партнерства, усилия двух стран способствуют открытию нового пространства для сотрудничества в морской сфере. Поэтому Китаю необходимо первым создать штаб глобальной урбанизации, сотрудничать в создании Морского Шелкового пути, построить общую глобальную или региональную платформу сотрудничества в морской сфере, стать участником и созидателем в процессе формирования мирового порядка²⁰.

Для того чтобы проложить Морской Шелковый путь, необходимы заблаговременное планирование, инициативное участие, контакты с прибрежными странами при предоставлении им полного комплекса услуг и углублении торгово-экономического взаимодействия внутренних районов Китая с прибрежными странами.

Можно предположить, что штаб глобальной прибрежной урбанизации будет способствовать ее гармоничному развитию, и это даст положительный социальный и экономический эффект для регионов. Китай, как крупная держава, обладающая второй по объему экономикой мира, может взять на себя ответственность за создание такого штаба. Поэтому Китай должен взять курс на формирование образа морской державы. Опираясь на китайско-российское сотрудничество, используя опыт Кремниевой долины и Уолл-стрита, необходимо ускорить упорядочение и развитие рыночных функций такого штаба. Общими усилиями прибрежных стран и городов превратить северо-восточное направление Морского Шелкового пути XXI века в образец международного и межрегионального сотрудничества в освоении и развитии морской сферы.

Перевел Б.Я. Надточенко

1. История зарождения «старого», караванного Великого шелкового пути из Китая — в Среднюю Азию (и далее — в Европу) восходит к II в. до н.э. — *Прим. ред.*
2. Бэйбинъян хайбин мяньци дао гуаньцешу илай цзуйсяо цзилу: [Рекорд минимальной площади ледовых полей за все время наблюдений]. URL: [http://news.xinhuanet.com/2012-08-01\(05\)](http://news.xinhuanet.com/2012-08-01(05))
3. *Stroeve J.C., Serreze M.C., Fetterer F. et al.* Tracking the Arctic's shrinking ice cover: another extreme minimum in 2004 // *Geophysical Research Letters*. 2005. Vol. 32(4).
4. Цюй Цзин. «Сюэлун» хао чуаньюэ бэйци дунбэй хандао: [«Сюэлун» (Снежный дракон) проходит по северо-восточному пути Арктики] // Чжунго шуйюньбао. 2012. 8 Jan. (5).
5. По большинству параметров приоритет в прокладке Северного морского пути принадлежит России:
 - Впервые за одну навигацию его прошла экспедиция О. Шмидта в 1932 г. на ледоколе «А. Сибиряков».
 - Первое сквозное плавание за одну навигацию прошло в 1934 г. на ледорезе «Фёдор Литке».
 - Первое сквозное грузовое плавание из Ленинграда во Владивосток свершили лесовозы «Ванцетти» и «Искра» (с 8 июля по 9 октября 1935 г.)
 - В Великую Отечественную войну по Севморпути прошли сотни судов, перевезшие более 4 млн т грузов.

- С 1960 г. в состав арктического флота СССР вошёл атомный ледокол «Ленин» (первый в мире). За 30 лет эксплуатации он прошел 654 тыс. миль, проведя через льды тысячи судов с грузами. — *Прим. ред.*
6. С Арктикой граничат Россия, Канада, США, Норвегия и Дания. Общая протяженность их арктического побережья — 38700 км (из них 22600 км — у России). — *Прим. ред.*
 7. Ли Чэньфу, Сунь Цзяньпин. Бэйцзи хансянь диюань чжэнчжидэ гуйфань бои цзичжи фэньси: [Анализ механизма правил геополитической игры на арктических путях] // Шицзе дили яньцзю. 2011. № 1.
 8. Научно-исследовательское судно ледового класса «Сюэлун», выйдя в начале июля 2012 г. из порта Циндао, 2 августа завершило плавание по Северному морскому пути. На борту была команда из 120 человек, включая ученых из Франции, Японии, Дании, Финляндии, Южной Кореи, Исландии и Тайваня. «Сюэлун» построен в 1993 г. на херсонских верфях, длина— 167 м, ширина — 22,6 м, дедвейт — 10,5 тыс. т. — *Прим. ред.*
 9. Правовой статус Арктики регулируется нормами международного права, национальным законодательством арктических государств и двусторонними соглашениями. Согласно Конвенции ООН по морскому праву, принятой в 1982 г., территория государства включает лишь шельф, а внешельфовая зона объявляется международной. Статья 76 Конвенции определяет границы шельфа в 200 морских миль, но предоставляет государству право претендовать на шельф, простирающийся за эту границу. Для реализации этого права стране необходимо подать заявку в специальный международный орган — Комиссию ООН по границам континентального шельфа. — *Прим. ред.*
 10. В 1978 г. благодаря вступлению в строй нового атомного ледокола «Сибирь» в Арктике временно открылась круглогодичная навигация — *Прим. ред.*
 11. Ли Чэньфу, Ли На и др. Бэйцзи хандао тунхан хуаньцзин фэньси: [Анализ условий навигации на северо-восточном пути] // Ганкоу цзинцзи. 2012. № 1. Р. 3.
 12. Гу Вэйго, Чжан Цюжун и др. Бэйян бинцзюй хансинде чуаньбо цаоцзун: [Управление судами в Арктике]. Ханхай цзишу. 2011. № 1. Р. 10–14.
 13. В 2013 г. Минфин РФ изыскал в соответствии с распоряжением президента Путина 100 млрд руб. на строительство трех новых атомных ледоколов для СМП (первый уже начали строить на Балтийском заводе в 2012 г.) Кстати, Россия — единственная страна, которая строит атомные ледоколы. — *Прим. ред.*
 14. Го Пэйцин, Гуан Цинлэй. Дунбэй хандаодэ лишн юй сянь чжуан: [История и современное состояние северо-восточного пути] // Хайян шицзе. 2008. № 12. Р. 67–72.
 15. Вого цзиди кэкао цзоуго 30 нянь: [30 лет полярных исследований Китая] // Хунань жибао. 2014. 17 окт.
 16. Хайшан сычочужилу фачжань лишншан букэцзюэде минчжу Ляньюньган: [Необходимая жемчужина Морского шелкового пути — Ляньюньган] // Чжунго жибао. 2014. 21 авг.
 17. Расстояние, проходимое судами из Мурманска в Йокогаму (Япония) Северным морским путем составляет 5770 морских миль (через Суэцкий канал — 12 840 морских миль) — *Прим. ред.*
 18. Хэ Цзяньфэн и др. Бэйцзи хандао сянгвань хайюй кэсюэ каоча яньцзю цзиньчжан: [Океанологические исследования морских путей в Арктике]. 2012. № 2.
 19. Ли Чэньфу. Чжунго цаньюй бэйцзи хансянь гоцзи цзичжиде чжаньай цзи дуйцэ: [Препятствия на пути участия Китая в международных исследованиях арктических путей и их преодоление] // Чжунго ханхай. 2009. № 2.
 20. Россия продвигается «встречным» курсом. В декабре 2015 г. Д. Медведев подписал комплексный проект развития Севморпути (о намерении довести за 15 лет перевозки грузов с нынешних 4 млн т в год до 80 млн т.) «Эта цель должна быть обязательна, — прокомментировал премьер-министр. — Это позволит превысить объемы перевозок, существовавшие во времена СССР». Китай — не приарктическая страна, его ледовый опыт невелик, но искушен в логистике, в строительстве портов, имеет инвестиционный потенциал. Двусторонняя кооперация РФ и КНР в Арктике взаимовыгодна. — *Прим. ред.*