

Российско-китайское сотрудничество в Арктике и безопасность морской деятельности

Митко В. Б.*, Минина М. В.

Арктическая общественная академия наук, Арктический совет Ассамблеи народов Евразии, Санкт-Петербург, Российская Федерация; * vmitko@yandex.ru

РЕФЕРАТ

Рассматриваются современное состояние, проблемы и перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике применительно к проблемам сопряжения Евроазиатского партнерства с инициативой «Один пояс, один путь», выдвинутой руководством Китая и поддержанной рядом государств Европы и Азии.

Ключевые слова: Евразийское партнерство, «Один пояс, один путь», Белая книга Китая, транспортно-коммуникационная система, научные исследования в Арктике, проблемы геополитики и безопасности

Russian Chinese Cooperation in the Arctic and Maritime Security

Valeriy B. Mitko *, Marina V. Minina

Arctic Public Academy of Sciences, Arctic Council of the Eurasia Peoples Assembly, Saint Petersburg, Russian Federation; * vmitko@yandex.ru

ABSTRACT

The current state, problems and prospects of cooperation between Russia and China in the Arctic are considered in relation to the problems of connecting the Eurasian partnership with the “One Belt, One Way” initiative put forward by the leadership of China and supported by a number of European and Asian states.

Keywords: Eurasian Partnership, “One Belt, One Road”, China White Paper, transport and communication system, research in the Arctic, geopolitics and security issues

Введение

Трансформация геополитического пространства Евразии создает предпосылки многостороннего сотрудничества, и хотя известна традиционная приверженность Китая к двухсторонним отношениям, естественным становится появление новых проектов — китайской интеграционной концепции «Один пояс, один путь», а формат российско-китайских отношений обновляется и трансформируется, обусловленный активизацией обеих сторон на международной арене. Прежде всего, это Экономический пояс Великого Шелкового пути (ЭПШП), а также идея сопряжения Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и ЭПШП.

Сотрудничество по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути представляется значимым событием в истории российско-китайских отношений. Оно позволяет объединить усилия государств — членов ЕАЭС и Китая в высокотехнологической сфере, в сфере транспорта, инфраструктуры, сельского хозяйства, финансов и предполагает конкретные проекты, механизмы взаимной защиты инвестиций в евразийском пространстве, включая Арктический регион. В этих условиях ШОС предстает как гибкий многосторонний инструмент для решения вопросов евразийского развития, экономического объединения и партнерства государств Евразии. Для предотвращения взаимодействия с Китаем по двусторонним направлениям

объединение возможно эффективно осуществлять в формате ЕАЭС — Китай, основой которого должен стать соответствующий международный документ — Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, подписанное 17.05.2018 в рамках Астанинского экономического форума. Далее на созданной основе будет возможен выход на формирование зоны свободной торговли (ЗСТ). Эксперты поддерживают инициативу и считают, что идея по созданию ЗСТ на базе ШОС к 2020–2025 гг. представляется плодотворной. Отмечается также, что на данной основе возможно создание новой формы евразийской интеграции.

Белая книга Китая — аналог Арктической доктрины России

Управление информации Государственного Совета КНР в январе 2018 г. опубликовало официальный документ об Арктической политике Китая [11], так называемую Белую книгу Китая, которую в известном смысле можно назвать Арктической доктриной Китая, поскольку в ней четко и недвусмысленно провозглашены основные положения, определяющие «политические цели и основные принципы Китая в отношении Арктики», а также «активное участие в управлении Арктикой и международном сотрудничестве». Этим Китай подчеркивает, что будущее Арктики касается интересов арктических государств, благополучия неарктических государств и человечества в целом. Управление в Арктике требует участия и вклада всех заинтересованных сторон. На основе принципов «уважения, сотрудничества, бесприоритетного результата и устойчивости» Китай, как ответственная крупная страна, готова сотрудничать со всеми соответствующими сторонами, чтобы воспользоваться этой исторической возможностью для развития Арктики, для решения проблем не только евразийского масштаба, но и глобального.

Приближенным аналогом Белой книги Китая могла бы стать Арктическая доктрина России, концентрирующая в одном документе все основные положения, излагаемые в большом количестве источников, фактически отражающих дух Арктической доктрины и соответствующих современному легитимному утверждению Арктической миссии России. Проект такого документа был разработан Арктической общественной академией наук еще в 2003 г., но официально не принят, хотя многие его положения реализованы в многочисленных документах (эксперты указывают на цифру около 500), определяющих арктическую политику России [7]. Достаточно сказать, что до сих пор не принят многократно предлагаемый и корректируемый закон об Арктической зоне России, который, на наш взгляд, должен именно быть основан на Арктической доктрине. Это усложняет сотрудничество с зарубежными государствами, в первую очередь с Китаем, особенно в сфере обеспечения всех видов безопасности, включая морскую деятельность в Арктике [9].

Области сотрудничества России и Китая в Арктике

Несмотря на сложности, вытекающие из-за несовершенной законодательной базы, сотрудничество с зарубежными странами, включая Китай, интенсивно развивается. Примером этому является открытие завода по производству сжиженного газа «Ямал-СПГ» стоимостью в 19 млрд фунтов стерлингов. «Ямал-СПГ» был построен «Новатэк», крупнейшим частным производителем газа в России, который занял средства у государственных банков (2,8 млрд фунтов стерлингов), Фонда национального благосостояния России (1,6 млрд фунтов стерлингов) и, что важнее всего, 8,5 млрд фунтов стерлингов у китайских банков. «Новатэк» принадлежит 50,1% «Ямал-СПГ». Французскому нефтяному гиганту «Тоталь» и Китайской национальной нефтегазовой корпорации принадлежат по 20%, а подконтрольному китайским властям Фонду Шелкового пути — доля в 9,9%. Идентичный «Ямалу» завод, «Арктик СПГ-2», начнет работу в 2023 г. — Россия стремится занять лидирующие позиции в качестве крупнейшего экспортера сжиженного природного газа менее чем за десятилетие. В августе 2017 г. принадлежащий России танкер «Кристоф де Маржери», первый газовоз-ледокол в мире, установил мировой рекорд, пройдя из Норвегии в Южную Корею всего за 19 дней по Северному морскому коридору (вдоль арктического побережья России, тянущегося от Мурманска до Берингова пролива). По сравнению с переходом по Суэцкому каналу время сократилось примерно на десять дней.

Россия строит 15 новых супертанкеров-газовозов, каждый из которых также является ледоколом, — они пополнят уже существующий флот из 40 ледоколов. В XXI в. разворачивается гонка за Арктику, последний из природных заповедников, где газ, нефть, рыба и контроль над зарождающимися судоходными путями Крайнего Севера. На повестке дня Арктика возникла, прежде всего, потому, что она никому не принадлежит. В отличие от Антарктики, которая с 1959 г. управляется согласно До-

говору об Антарктике, превратившему континент в научный заповедник и запретившему военную деятельность, северный полярный регион — одно из самых свободных от регуляций мест в мире. Даже в космосе действует больше законов. Все арктические государства соревнуются за место в регионе, пока тот освобождается ото льда. Влияния там добиваются и другие страны, удаленные от Арктики, что наглядно демонстрирует Пекин, который стал источником денег и стратегического видения. Это также говорит о необходимости принятия Арктической доктрины России [10].

Здесь уместно процитировать: «В рамках арктической стратегии, официально сформулированной в документе под заголовком “Полярный шелковый путь” 26.01.2018, Пекин избегал непосредственных столкновений с США». Однако Америка — как под властью Трампа, так и при Обаме — не проявляла особого интереса к этому региону, даже в том, что касается строительства ледоколов, что уж говорить о долгосрочной стратегии. В настоящий момент союз между Китаем и Москвой выглядит взаимовыгодным. Арктику называли «последним рубежом» планеты, «последним белым пятном на карте». Теперь его начали закрашивать. Пока меняется климат, арктические льды превращаются в моря. А регион, ранее не принадлежавший никому, будет разделен — полюбовно или агрессивно, а возможно, и так и так. Именно здесь формируется то, что может превратиться в новую многополярную систему международных отношений, куда Китай и Россия бросают вызов американской гегемонии, по их мнению, слишком длительной. Как Москва, так и Пекин мыслят масштабно. Сочетание видения, денег и изощренности — то, что совершенно отсутствует на Западе, в особенности этого не хватает в Вашингтоне. Что же касается Британии после Брексита, желавшей перейти в новую глобальную эпоху, то пока что ей едва удастся отвлечься от внутренней политической борьбы, хотя недавно там официально был издан документ, напоминающий арктическую доктрину. Имеется в виду опубликованная британским Министерством иностранных дел 04.04.2018 новая редакция доклада “Beyond the Ice: UK Policy Towards the Arctic” («За границами льда: политика Соединенного Королевства по отношению к Арктике»). В этом документе указывается, что Британия согласна с привилегиями арктических стран (Россия, США, Финляндия, Норвегия, Канада, Швеция, Исландия и Дания), но намерена занять лидирующие позиции среди стран — наблюдателей Арктического совета: «Великобритания не является арктическим государством, но мы — ближайший сосед для Арктики. Мы всегда были мировым лидером в области полярной науки, разведки, дипломатии, бизнеса и защиты окружающей среды», — сказано в докладе. К этому следует добавить, что вопросами участия Британии в арктических проблемах занимается Департамент полярных регионов британского МИД, глава которого Алан Дункан так сформулировал основные положения новой редакции «арктического» доклада: «Этот отчет демонстрирует нашу постоянную заинтересованность в регионе и наше желание поделиться опытом и знаниями в Арктике. В Арктике может быть реализовано лучшее, что может предложить “Глобальная Британия” (концепция внешней политики Великобритании на ближайшие годы. — прим. ред.), от ведущих мировых научных и деловых инвестиций до нашей приверженности защите окружающей среды, международному сотрудничеству и системе на основе правил»¹.



Рис. 1. Маршрут Полярного Шелкового пути

¹ [Электронный ресурс] URL: <http://politinform.su/politika/89254-pervobytnyy-imperializm-britaniya-mechtaet-ob-arktike-bez-rossii.html> (дата обращения: 12.04.2019).

Планы Китая по созданию Полярного Шелкового пути в рамках его амбициозной многомиллиардной инициативы «Пояс и путь» включают в себя разработку арктических морских маршрутов, инвестиции в реализацию проекта транспортировки сжиженного природного газа из порта Сабетта и софинансирование порядка 70 других совместных проектов в Арктическом регионе. Но интерес Китая к Арктике выходит за чисто экономические рамки и предполагает свое участие в управлении процессами освоения ее природных богатств и транспортными коммуникациями. Подход Китая к управлению в Арктике предлагает интересный лакмусовый тест на то, как далеко Китай намерен развернуть международное право, чтобы заявить о себе по вопросам управления со значительными глобальными экономическими, экологическими последствиями и последствиями для безопасности, наряду с тем, в какой степени он будет восприниматься, действуя в общих интересах в этом регионе.

Сотрудничество в области научных исследований

На протяжении последних лет Пекин проводит целенаправленную, последовательную и системную политику в Арктическом регионе. В механизмах ее реализации Китай делает акцент на развитие двусторонних отношений, предпочитая иметь дело напрямую с арктическими странами, одновременно с этим закрепляя свое присутствие в различных инициативах арктических стран. Так, с 2013 г. Китай имеет статус наблюдателя в Арктическом совете. Стоит отметить, что в своих стремлениях присоединиться к Арктическому совету в качестве постоянного наблюдателя Пекин преувеличил его роль. Хотя совет является главным форумом (площадкой для переговоров) по арктическим вопросам, он не является директивным органом. Вместе с тем «арктические» амбиции Китая становятся предметом серьезной озабоченности для членов Арктического совета. Тот факт, что Белая книга доступна на английском языке, означает, что китайское правительство не только ожидает, что она будет широко прочитана и распространена: как мировая держава, Китай, в отличие от России, официально определяет для всего мира свой взгляд на освоение Арктики.

Инициативу Си Цзиньпина «Пояс и путь» можно назвать магистральной линией, по которой Пекин выстраивает свои отношения с соседями, интегрируя их в свои масштабные геополитические планы. Для Китая ледовый маршрут «Северный морской путь» является частью более глобальной системы «Шелковый путь», в таком же плане необходимо рассматривать обеспечение безопасности морской деятельности в регионе.

По оценкам китайских экспертов, существует четыре ключевых направления развития Арктики: судоходные маршруты, нефть и минеральные ресурсы, рыболовство и туризм.



Рис 2. Северный и Южный морские пути в Европу

Безусловно, расширение присутствия Китая в Арктике невозможно без поддержки и содействия Москвы. Россия является ключевым игроком в Арктике, заслуженно считая свое положение там привилегированным. Москва располагает в регионе как ресурсной «сокровищницей», так и мощной военной компонентой (*данный элемент является фактически единственной аргументацией, воспринимаемой западными «партнерами» в качестве подтверждения суверенитета России над этой «сокровищницей»*).

По оценкам американских экспертов, Кремль проводит «двойную» политику в отношении присутствия Китая в Арктике. С одной стороны, арктический фокус России чувствителен к вопросу национальной безопасности и вопросам суверенитета, которые в определенной степени на данный момент препятствуют возможностям расширения присутствия Китая в регионе. С другой стороны, Москва стремится привлечь китайские инвестиции, интегрировать Пекин в стратегию коммерческого продвижения и развития региона, в первую очередь в альтернативный глобальный транспортный проект. Специалисты сходятся во мнении, что в среднесрочной перспективе присутствие Китая в российской Арктике значительно возрастет, этому способствуют как изменение общей ледовой обстановки в регионе, рост цен на ресурсы, так и обострение обстановки вокруг Китая в целом (существующий тренд на разрастание торговых противоречий между Китаем и США).

Помогая Китаю войти в Арктику, Москва выступает с конструктивной позиции в отношении китайских экономических интересов там, поскольку она хочет извлечь выгоду из более широких двусторонних отношений, что открывает возможности для роста китайской активности, инвестиций и сотрудничества в Арктике. Вместе с этим в выстраивании арктической линии Москва — Пекин Кремлю следует учитывать ту возможность, что в определенных условиях (по мере наращивания присутствия Китая в регионе и роста прямой зависимости в его развитии от успехов освоения Арктики) это может подтолкнуть Пекин к решению (*требованиям*) о перераспределении долей «арктического пирога». Экономический подъем Китая может в конечном итоге дать Пекину рычаги влияния на Россию в арктических вопросах, поскольку Москва, возможно, станет более зависимой от китайского капитала в вопросах развития региона. В целом же на настоящий момент подход России к Китаю в первую очередь прагматичен. Россия нуждается в помощи для развития Арктики, и диверсификация на Восток является благоприятной как для политической поддержки Москвы со стороны Пекина в международных вопросах, так и для роста экономических возможностей страны в целом.

Таким образом, в политике России в отношении Китая в Арктике существует двойственность между ограничениями, связанными с соображениями безопасности, и открытостью, обусловленной коммерческими интересами, с которыми Москве необходимо разобраться, прежде чем вступать в надлежащие стратегические отношения с Китаем в Арктике. России в ответ на обозначенные планы Китая развивать Арктику в первую очередь необходимо предлагать собственные инициативы и твердо отстаивать национальные интересы.

Транспортно-коммуникационные системы в Арктике

В повестке дня экспертного заседания, организованного посольством Республики Казахстан в Российской Федерации совместно с Евразийским экспертным клубом, вопрос взаимоотношений Казахстана с Россией и Китаем в контексте сопряжения процесса евразийской интеграции с мега-проектом Китая стал одним из центральных. Следует отметить, что на протяжении последних двух лет эта тема активно дискутируется и в России, и в Казахстане. Однако, несмотря на то, что каждая из стран пытается реализовывать сотрудничество с Пекином в двустороннем формате, на сегодня внятной стратегии действий с позиций общих интересов Евразийского экономического союза не выработано. Даже если продвижение проектов в рамках глобальной китайской инициативы идет в двустороннем формате, это, естественно, влияет на все государства ЕАЭС. Однако пока координация между Казахстаном и Россией неудовлетворительна, национальный эгоизм преобладает, и возникает ощущение конкуренции за китайские инвестиции, чего быть не должно, констатировал эксперт. При этом нужно подчеркнуть, что сопряжение казахстанских программ развития и китайской инициативы «Один пояс — один путь», вернее, одной из ее составляющих, именуемой «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), характеризуется большей динамикой: пока в России идет осознание возможностей сопряжения, в Казахстане оно уже воплощается в конкретные проекты. Говоря об этом, руководитель China center обратил внимание на ошибочность восприятия проектов ЭПШП исключительно с позиций развития транспортной инфраструктуры. По его убеждению, китайская инициатива есть не что иное, как реакция КНР на формирование новой

экономической реальности в связи с созданием на евразийском пространстве Таможенного, а затем Евразийского экономического союза.

По мнению Сергея Глазьева, советника президента России [2], нужно задействовать те механизмы сопряжения, которые есть, и по Межгосбанку СНГ, в онлайн-платежных расчетах. Во-вторых, нам нужно делать ставку на совместное предприятие. Создание таких совместных предприятий имеет гигантские перспективы, это касается не только сырьевых отраслей, лесопереработки и прочего, что развивается само собой, потому что это то, что Китаю нужно, — наша сырьевая база, но нам-то нужен китайский огромный рынок. Например, наши авиалайнеры Ту-1204 и Ил-96, на которых летает российское правительство, вполне могут быть реализованы в коммерческих масштабах совместно с Китаем, если мы создадим идею нового совместного самолета, загрузив те производственные мощности, которые у нас сегодня стоят. Загрузка в авиапроме — порядка 10%, которые могли быть загружены с перспективой китайского рынка, если мы создадим объединенный авиационный консорциум. Не просто совместный самолет, где мы свою часть проектируем, а они — свою. Потому что кончится тем, что они сами его будут производить — наш совместный самолет. Нужно совместное предприятие, где мы производим свою часть, комплектуем ее китайскими частями, эксплуатируем вместе и так далее. Что касается крупных инвестиционных консорциумов типа трансконтинентальных железных дорог, то с учетом нестыковки наших кредитно-денежных механизмов единственный способ обеспечить жизнеспособность таким крупным проектам — это создание больших инвестиционных международных консорциумов.

Безопасность морской деятельности в Арктике

Неожиданно для всего мирового сообщества, возможно, даже для самого Китая, страна попала в эпицентр надвигающегося геополитического шторма. В России за последние 10 лет уже привыкли к гибридным войнам: торговым санкциям, пропагандистским кампаниям и другим формам сдерживания со стороны Запада во главе с Америкой [3]. Китай, хотя и вызывал растущее недовольство своим быстрым ростом, был слишком важен для Запада как источник дешевой и качественной продукции, которая помогала поддерживать благосостояние населения (в 2015 г. каждая американская семья сэкономила по 750 долл. за счет дешевизны китайской продукции), смягчать мировой финансовый кризис. 1,2 трлн долл., которые Китай накопил в американском казначействе, поддерживают на плаву империю доллара, стабилизируют мировую систему. Недовольство, а затем и страх перед мягким возвышением Китая нарастал подспудно и проявился впервые в 2009 г., когда президент США Барак Обама предложил председателю Ху Цзиньтао править миром сообщая по формуле G-2, причем США были бы старшим партнером, а Китай — младшим. В ответ на предсказуемый отказ Пекина Вашингтон провозгласил доктрину «Поворот к Азии» и начал концентрировать по периметру китайских границ все новые вооруженные силы. Одновременно Штаты стали сколачивать антикитайский торговый блок «Транстихоокеанское торговое партнерство». Но все это было только прелюдией к гибридной войне против Китая, которая разворачивается в наше время.

Уже введенные санкции на 50 млрд долл., обещанный на ближайшее время новый пакет на 200 млрд долл. и даже перспектива введения запретительных пошлин на весь китайский экспорт (375 млрд долл. в 2017 г.) явно не являются полным сценарием антикитайских действий. Речь идет именно о многосторонней, гибридной войне, в которой торговые-экономические меры являются только частью арсенала. Уже налицо попытки воздействовать на внутреннюю политику Китая, ослабить позиции компартии. Концентрируя санкции на высокотехнологичные отрасли, Вашингтон стремится разжечь недовольство в приморских провинциях Китая, где сосредоточено их производство. Надеясь на возможность развертывания санкционного фронта до масштабов антироссийских, проведения точечных ударов по зарубежным счетам и имуществу китайской «офшорной» элиты, США надеются таким образом противопоставить партийному руководству немалую и влиятельную прослойку людей, обогатившихся за последние десятилетия.

Никто не собирается отменять и традиционные военно-стратегические формы сдерживания. Вместо отмененного Трампом Транстихоокеанского партнерства создается Индо-Тихоокеанская региональная группировка (США, Япония, Австралия и Индия). Ускоряется перевооружение баз в Японии, Южной Корее, там размещаются системы ПРО, призванные обезопасить китайский ракетно-ядерный потенциал. Корабли и самолеты 7-го флота США демонстративно входят в китайские территориальные воды вокруг островов Южно-Китайского моря. Повышается температура в многолетнем очаге напряженности — на Тайване. Американские власти подстрекают сепаратистски настроенное руководство острова к открытому провозглашению «независимости»: повышается уровень не-

официального представительства США в Тайбэе, «президента» Тайваня Цай Инвэнь во время неофициальной поездки минувшим летом по нескольким городам США встречали с подчеркнутым почтением. Вооруженные силы Тайваня получают американские самолеты и подводные лодки, другую военную технику.

Россия и Китай до последнего времени неспешно сближались, исходя из собственных национальных интересов, не во всем и не всегда совпадающих. Они определили в равной степени устраивающий Москву и Пекин формат «всеобъемлющего стратегического взаимодействия и партнерства», подчеркивали неготовность перехода на следующий, качественно иной уровень — военно-политический союз. Однако США провозгласили Москву и Пекин своими стратегическими соперниками. К гибридной войне против России добавили такую же войну против Китая. С учетом вышесказанного можно привести один из примеров сотрудничества в этой области учреждений России и Китая — информацию о сотрудничестве между Академией военных наук России о симпозиуме, организованном Центром изучения Китайско-Российского регионального сотрудничества Цзилиньского Университета, Чанчунь, 5–6 декабря 2017 г.

Главное содержание симпозиума: Китайско-Российское сотрудничество в Арктике, совместное развитие и использование арктической транспортной системы для продвижения Международных транспортных коридоров России (Приморские № 1 и № 2) и их связь с рекой Тюмень-Зян Китая на морском пути, развитие Международного сотрудничества в районах Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая. В симпозиуме принимали участие представители российской Академии военных наук и Цзилиньского университета, а также приглашенные представители Санкт-Петербургской Арктической академии наук, различных организаций России и Китая, всего более 80 чел. С российской стороны с докладом выступил адмирал Игорь Хмельнов — руководитель морского направления Академии военных наук (Москва). В докладе «Безопасность морской деятельности в Арктике» он дал исчерпывающую характеристику проблемам обеспечения безопасности в Арктике и факторам, влияющим на их решение. Основные положения доклада «Безопасность морской деятельности в Арктике»:

1. Оценка использования СМП как транспортного маршрута при рассмотрении в комплексе с вопросами состояния и использования других транспортных маршрутов, состояния и развития других направлений хозяйственной деятельности в Арктике, использования ресурсов глобальных и региональных систем; военной безопасности и военно-морской деятельности.
2. При комплексном использовании СМП и других маршрутов необходимо в полном объеме учитывать мультипликативный эффект совместного использования, рассматривать СМП совместно с Транссибом, центральноазиатскими ж.-д., Южным морским путем, маршрутом «Север-Юг», другими маршрутами, при этом считать СМП важнейшим фактором устойчивости и резервом всей транспортной системы, кроме сезонной зависимости маршрутов выявлять и учитывать другие их особенности (например, крупные партии — СМП, остальное — ж.-д., и др.).
3. Для транспортных маршрутов со сложными условиями (СМП, Транссиб) характерны во многом решающее взаимное влияние эффективности их использования и уровней экономического и социального развития транзитных регионов (с учетом их природных особенностей), для поддержания и повышения этих уровней — необходимость постоянного инвестирования, технологического и кадрового обеспечения, высокие требования к организации всех видов деятельности в регионах, охвату и качеству контроля их состояния, высокая эффективность реализуемых совместных проектов (Ямал-СПГ и др.).
4. Учет уникальных условий Арктики при использовании и развитии систем обеспечения, необходимость постоянных комплексных исследований природы этих условий, их влияния и обоснования необходимого комплекса мер.
5. Задачи и особенности обеспечения безопасности мореплавания в Арктике.
6. Направленность, характер и особенности военно-морской деятельности в Арктике, возможности стран региона и других стран, России с учетом задач, определенных новыми основами, полученные результаты, ближайшие задачи и стратегические перспективы (со сравнительными примерами и ссылками на прошлогодние материалы).
7. Новая редакция Госпрограммы «Арктика».
8. Состав и содержание комплекса задач развития единого евразийского проекта (и СМП как его составной части) показывает необходимость создания уникальной системы управления с учетом опыта и особенностей успешного решения задач разработки и реализации масштабных государственных проектов России и КНР, современных системных представлений и технологий, задач развития цифровой экономики и ожидаемого эффекта.

9. Кратко о текущем и прогнозируемом влиянии основных геополитических факторов на реализацию глобальных транспортных проектов, основные риски.
10. Кратко о результатах работы общественных организаций (на примере Центра «Цзилиньский университет — АВН») и перспективных направлениях совместной работы по тематике форума.
11. Цель — надежность СМП как компонента глобальной экономической системы, обладающего уникальными особенностями, для этого необходимо решение комплекса первоочередных задач, которые рассмотрены в содокладе и выступлениях.

Содоклад президента Арктической общественной академии наук, председателя Арктического Совета Ассамблеи народов Евразии, д. т. н., профессора Валерия Митько (Санкт-Петербург) «Проблемы и перспективы развития “Ледового Шелкового пути” в единой Евразийской транспортно-коммуникационной системе» включал актуальные вопросы (особенности) управления развитием арктической транспортной системы. В частности, рассматривались следующие вопросы:

- существующая организация управления развитием СМП и пути ее совершенствования с учетом функций и особенностей деятельности органов межгосударственного взаимодействия с полномочиями, касающимися развития СМП, в первую очередь, Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая и ее подкомиссий, федеральных органов исполнительной власти, региональных Морских советов (на примере Санкт-Петербурга), научных организаций;
- направления взаимодействия научных организаций по вопросам форума, в том числе общественных организаций (Арктическая академия наук, АВН) и целесообразный механизм взаимодействия;
- методологические вопросы разработки цифровых моделей управления на различных уровнях, включая межнациональный, федеральный, региональный и корпоративный, интересных для рассматриваемых вопросов; реальные возможности будущего взаимодействия по созданию средств прогнозирования развития и обоснования оперативных и перспективных решений;
- принципы формирования единого экономического каркаса и инфокоммуникационного каркаса арктического региона, обеспечивающие эффективную деятельность, взаимодействие в Арктике и обеспечение национальной безопасности.

Заключение

Объективная оценка геополитической ситуации и реальных процессов позволяют сделать вывод, что российско-китайское сотрудничество в Арктике является важнейшим фактором устойчивого развития региона и обеспечения национальной, региональной и глобальной безопасности. Руководствуясь решениями глав государств и правительств Китайской Народной Республики и Российской Федерации о перспективных проектах в рамках сопряжения концепции «Один пояс, один путь» и Евразийского экономического союза, а также учитывая необходимость сотрудничества в области совместного освоения и использования Северного морского пути и разработки концепции «Ледовой трассы Шелкового пути», других направлений российско-китайского сотрудничества, в том числе в сфере взаимодействия по вопросам развития Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая, Морской форум, проведенный в Цзилиньском университете, отмечает:

- высокую значимость такого сотрудничества в развитии и использовании Северного морского пути, проведении исследований по арктическому судоходству, применению современных инновационных технологий управления перевозками, спутниковой навигации для реализации масштабных задач по сопряжению интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза и проекта Китая по созданию «Экономического пояса Шелкового пути»;
- уникальные условия использования и развития Северного морского пути, новизну и особенности проблем организации его использования в рамках единой международной логистической системы, создания принципиально новой транспортной конфигурации Евразийского континента, развития и совместного использования его инфраструктуры;
- актуальность и необходимость скорейшей разработки концепции «Ледовой трассы Шелкового пути», учитывающей нормативные правовые аспекты функционирования Северного морского пути и его совместного использования.

Морской форум считает необходимым:

- сформировать совместный Российско-Китайский научный центр при Цзилиньском университете и Академии военных наук РФ (далее — Научный центр) по вопросам разработки и реализации концепции «Ледовой трассы Шелкового пути» и вопросам трансграничных перевозок, определить в его составе рабочие группы, установить регламент их работы и механизм взаимодействия;
- разработать и утвердить программу работы Научного центра по вопросам разработки и реализации концепции «Ледовой трассы Шелкового пути» и вопросам трансграничных перевозок;
- использовать возможности Научного центра по его взаимодействию с другими научными и общественными организациями в ходе исследований по указанным направлениям;
- учредить Российско-Китайский фонд развития «Ледовой трассы Шелкового пути» для финансовой поддержки проводимых мероприятий и деятельности рабочих групп Научного центра.

Морской форум предлагает обратиться к органам государственной власти Российской Федерации и Китайской Народной Республики с обоснованными предложениями по проведению исследований с участием Научного центра по направлениям:

- a) безопасности мореплавания в Арктике и другим вопросам организации и особенностям обеспечения арктического судоходства применительно к реализации концепции «Ледовой трассы Шелкового пути»;
- b) применения современных инновационных технологий управления перевозками, включая использование технологий спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и «Бейдоу»;
- c) навигационно-информационного обеспечения трансграничных перевозок Россия — Китай, включая создание и проведение опытной эксплуатации пилотной зоны;
- d) использования результатов совместной российско-китайской экспедиционной деятельности и развертывания систем мониторинга в Арктическом регионе;
- e) проведения системных исследований и разработки системных проектов международных транспортных коридоров;
- f) совместного участия в молодежных программах морской направленности России и Китая, разработки предложений по их совершенствованию.

Подготовлены документы для заключения соглашений между Санкт-Петербургской Арктической общественной академией наук, Академией военных наук (Москва) и Центром изучения Китайско-Российского регионального сотрудничества Цзилиньского университета (Чанчунь) о сотрудничестве по совместному выполнению проектов и программ, включая арктические.

Литература

1. Белл Д. Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования. М. : Academia, 2009.
2. Глазьев С. Ю. Евразийская экономическая интеграция в широком геополитическом контексте // Евразийская интеграция: истоки, проблемы, перспективы: коллективная монография. Т. 1. СПб. 2017. С. 9–28.
3. Минина М. В., Митько А. В. Безопасность Арктики. Neftegaz.RU, № 9, 2018, с. 83–86.
4. Минина М. В., Митько А. В., Митько В. Б. Современные геополитические проблемы освоения Арктики. Арктика: история и современность: Труды международной научной конференции. 20–21.04.2016. Санкт-Петербург /отв. ред. д. истор. н., проф. С. В. Кулик. М. : Издательский дом «Наука», 2016. С. 40–51.
5. Минина М. В., Федотовских А. В. Брендинг малых и средних городов для формирования агломераций Российского севера и Сибири. Вестник ГПА. № 2 (19). 2014. С. 27–37.
6. Минина М. В., Щитинский В. А. Проблемы управления социально-экономическим развитием Арктической зоны Российской Федерации. Управленческое консультирование. № 6 (114). 2018. С. 77–88.
7. Митько В. Б. Арктическая доктрина России и проблемы безопасности в Арктике. Доклад на всероссийской конференции «Актуальные проблемы безопасности». СПб. РАН. 2018. С. 25–36.
8. Митько В. Б., Минина М. В. Доклад «Геополитические факторы, определяющие устойчивое развитие Арктики в 21 в.». Труды межд. Научно-практ. конф. «Наука и техника для устойчивого разв. сев. регионов». СПб. 2003.
9. Хмельнов И. Н. Безопасность транспортных коридоров в Арктике. СПб Арктические чтения // Материалы международной научной конференции. СПб. : Изд-во СПбГЭТУ «ЛЭТИ», 2019. С. 143–151.
10. Циркунов И. Б. Новая научная парадигма и Арктическая доктрина России. Вестник МГОУ. № 2. 2009. С. 142–150.
11. China's Arctic Policy. Full text: Chinas text paper // Chinadaily, 26.1.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.chinadailyasia.com/articles/188/159/234/.html> (дата обращения: 20.5.2018).

Об авторах:

Митько Валерий Брониславович, профессор, президент Арктической общественной академии наук, академик-секретарь СПб отделения секции Геополитики и безопасности РАЕН, председатель Арктического совета Ассамблеи народов Евразии, д. т. н., профессор; vmitko@yandex.ru

Минина Марина Виссарионовна, член-кор. РАЕН, к. т. н., доцент РАНХиГС при Президенте РФ, вице-президент, ученый секретарь Арктической общественной академии наук, ответственный секретарь Арктического совета Ассамблеи народов Евразии; m-minina@yandex.ru

About the authors:

Valeriy B. Mitko, Professor, President of Arctic Public Academy of Sciences, Academician-secretary of St. Petersburg Department of Section of Geopolitics and Security of RANS, Head of Arctic Council of the Eurasia People Assembly, Doctor in Technical Sciences, Professor; vmitko@yandex.ru

Marina V. Minina, Corresponding Member of RANS, PhD in Technical Science, Associate Professor of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation, Vice-President, Scientific Secretary of the Arctic Public Academy of Sciences, Executive Secretary of the Arctic Council of the Eurasia People Assembly; m-minina@yandex.ru