

Online First

Вестник международных организаций. 2025. Т. 20. № 1. С.

Научная статья

УДК

JEL: F50; L90; Q54

doi:10.17323/1996-7845-2025-01-03

Китайско-российское сотрудничество в развитии Северного морского пути¹²

Ч. Ин, Ю. Ву, В. Чжан, Ш. Цзигээр, Ц. Чжан, Х. Ю

Чу Ин – Соискатель степени PhD, Школа социальных наук, Университет Цинхуа; 313 Mingzhai, Haidian District, Beijing, 100084, China; gy-huang21@mails.tsinghua.edu.cn; ORCID: 0000-0002-3444-0931

Юхэ Ву – Соискатель степени PhD, Институт региональных исследований, Пекинский Университет; No.5 Yiheyuan Road, Haidian District, Beijing, 100871, China; mollywu0805@pku.edu.cn; ORCID: 0009-0006-6941-3315

Вэньжуй Чжан – Соискатель степени PhD, Факультет мировой экономики и мировой политики, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; ул. Малая Ордынка, д. 17, Москва, Россия, 119017; wenrui.zhang@aliyun.com; ORCID: 0000-0001-7059-3866

Шауя Цзигээр – Соискатель степени PhD, Институт промышленного менеджмента, экономики и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого; ул. Политехническая, д. 29, Санкт-Петербург, Россия, 195251; shauya.ts@edu.spbstu.ru; ORCID: 0000-0003-3610-0460

Цзиньхань Чжан – магистрант, Школа политических наук и международных отношений, Восточно-Китайский Нормальный Университет; 3663 North Zhongshan, Putuo District, Shanghai, 200062, China; 51266000044@stu.ecnu.edu.cn; ORCID: 0009-0002-9687-5727

Хайюэ Ю – магистрант, Школа международных отношений, Университет Нанджунга; 163 Xianlin Road, Qixia District, Nanjing, Jiangsu Province, 210023, China; 502023090040@smail.nju.edu.cn; ORCID: 0009-0008-1731-3122

Аннотация

По мере таяния арктических льдов, вызванного глобальным потеплением, экономический потенциал и стратегическая значимость Северного морского пути (СМП) как нового маршрута, соединяющего Азию и Европу, становятся все более очевидными. В этом контексте сотрудничество между Китаем и Россией в Арктике становится одним из ключевых направлений экономического и стратегического партнерства двух стран. В статье применена модель SWOT-анализа для всестороннего изучения текущего состояния и перспектив экономического сотрудничества Китая и России на арктическом маршруте. Основное внимание уделено экономическому потенциалу и стратегической важности СМП в связи с

¹ Статья поступила 22.07.2024.

² Перевод статьи выполнен П.А. Дорониным, научным сотрудником Центра исследований международных институтов ИПЭИ Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС).

изменением ледовой обстановки в Арктике и геополитическими сдвигами. В качестве значимого фонового фактора рассмотрены политические позиции обеих стран, с выделением общих интересов и существующих вызовов. В статье анализируются данные и конкретные кейсы для оценки возможностей и потенциальных рисков сотрудничества. На основании официальных данных о судоходстве рассматриваются совместные усилия Китая и России по развитию СМП как жизнеспособного морского коридора, подчеркивая, что Китай является ключевым игроком в развитии СМП. Посредством детального рассмотрения кейсов методом *pre-mortem*-анализа [метод, применяемый в планировании для заблаговременного учета возможных рисков; по аналогии с “*post-mortem*” (лат., «после смерти» – заключение о причинах смерти) методом, объясняющим причины неудачи проекта по факту их свершения – прим. перев.] выявляются потенциальные риски для сотрудничества, такие как риски зависимости, принуждения и угрозы кибербезопасности. Исходя из текущего состояния и перспектив сотрудничества, предлагается долгосрочная стратегия совместного развития [проектов в рамках СМП – прим. перев.] на период от десяти до двадцати лет, сфокусированная на укреплении доверия, проведении совместных исследований для подготовки технико-экономических обоснования проектов и их поэтапной реализации. Основная цель такой стратегии заключается в создании устойчивого и взаимовыгодного партнерства, в рамках которого будет достигнут баланс между вопросами безопасности и экономического развития в Арктике. Успешное сотрудничество Китая и России в данном регионе может позиционироваться как модель для других стран, заинтересованных в использовании СМП, демонстрируя потенциал для международного взаимодействия в области арктической логистики и развития инфраструктуры.

Ключевые слова: арктическое судоходство, *pre-mortem* – анализ, перспективный анализ, Полярный Шелковый Путь, развитие инфраструктуры

Благодарности: Публикация была подготовлена в рамках XI Российско-Китайской летней школы по международным отношениям в Высшей школе экономики.

Мы благодарны анонимным рецензентам за их конструктивные предложения

Для цитирования: Ин Ч., Ву Ю., Чжан В., Цзигээр Ш., Чжан Ц., Юй Х. Китайско-российское сотрудничество в развитии Северного морского пути // Вестник международных организаций. 2024. Т. 20. № 1. С. (на русском и английском языках). doi:10.17323/1996-7845-2025-01-03

Введение

Арктический регион играет важнейшую геополитическую роль благодаря своим обширным запасам нефти и газа, а также стратегическому положению с военной и транспортной точек зрения. Среди арктических транспортных маршрутов Северный морской путь (СМП) обладает наибольшим потенциалом, представляя собой кратчайший маршрут, связывающий Европу и Азию. По мере того, как глобальное потепление повышает доступность СМП, этот морской коридор привлекает все большее внимание мирового сообщества, включая Китай и Россию.

Цель данной статьи – оценить перспективы и риски, связанные с сотрудничеством Китая и России в области развития логистики в Арктике. В статье обосновывается тезис о том, что экономический потенциал арктического судоходства через СМП и наличие политической воли к развитию этого маршрута служат катализатором сотрудничества Китая и России в регионе. Дополнительно показывается, что построение доверительных отношений является ключевым фактором для создания долгосрочного партнерства, способного выдержать испытание временем.

В первой части статьи анализируются перспективы арктического судоходства на основе текущих наблюдаемых тенденций и существующих политик, направленных на развитие СМП. Далее приводится обзор официальных позиций и интересов России и Китая в отношении Арктики, изложенных в их политических документах. Этот анализ выявляет общие интересы и различия, а также существующие проблемы, затрудняющие сотрудничество России и Китая в развитии арктической связности. Затем на основе анализа конкретных кейсов проводится *pre-mortem*-анализ для выявления потенциальных рисков и уязвимостей в российско-китайском сотрудничестве в интересах строительства арктических портов. В заключительной части предлагаются рекомендации для долгосрочной стратегии совместного развития Россией и Китаем проектов в Арктике сроком на десять – двадцать лет. Основная цель этой стратегии – получение Россией и Китаем взаимной выгоды от устойчивого развития, которое будет основано на доверии и сможет выдержать проверку временем. Дополнительная цель – продемонстрировать, что достижение баланса в вопросах безопасности и экономического развития в рамках сотрудничества в Арктике является возможным. Успешное сотрудничество между Китаем и Россией в Арктике станет примером для других стран, заинтересованных в использовании СМП, и стимулом для международного участия в его развитии.

Возможности: перспективы судоходства по СМП

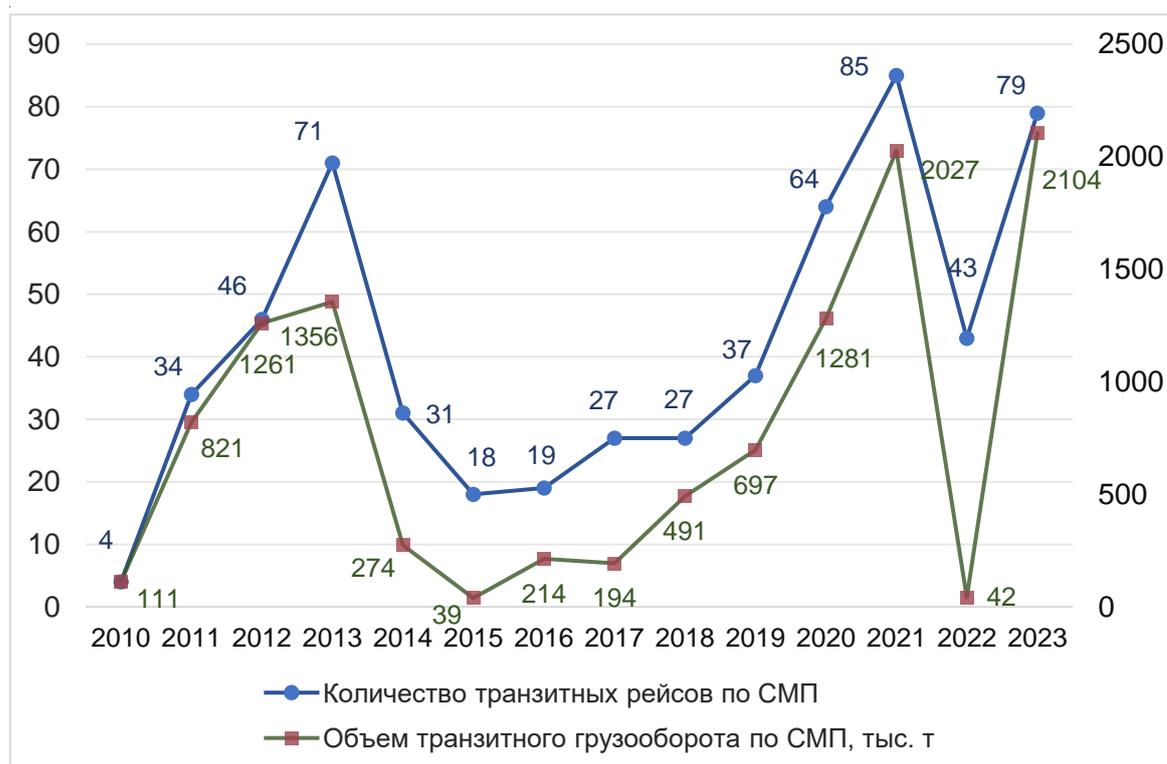
В этом разделе рассматриваются возможности китайско-российского сотрудничества в Арктике, с акцентом на перспективах развития Северного морского пути (СМП). Для оценки потенциала развития СМП анализируются такие ключевые показатели, как количество транзитных рейсов, объем транзитных грузов и прогнозируемое количество дней навигации. В исследовании используются данные из различных источников со строгой проверкой их достоверности, а также применяются методы мета-анализа и передовые статистические модели, что позволяет сделать корректные и всесторонние выводы. Политическая воля к развитию СМП четко выражена в арктической стратегии России, в то время как участие других стран в развитии и эксплуатации СМП, а также озвученные планы по реконструкции портов и морских систем в период до введения санкций дополнительно подтверждают высокий экономический потенциал этого маршрута.

СМП становится перспективной альтернативой для обеспечения глобальной морской логистики. Он привлекает все большее внимание благодаря двум ключевым факторам. Во-первых, изменение климата улучшает ледовую обстановку в Арктике, делая маршрут более доступным для судоходства. Во-вторых, на фоне обостряющейся напряженности на Ближнем Востоке растут риски для традиционных морских маршрутов. В результате СМП становится потенциально более безопасным и эффективным вариантом для международных перевозок, особенно для торговли между Азией и Европой.

Несмотря на то что нынешние объемы транзита по СМП составляют лишь малую часть мировых морских грузоперевозок вследствие короткого сезона навигации, перспективы маршрута представляются многообещающими. Изменение климата постепенно увеличивает продолжительность навигационного периода, а достижения в области развития морских технологий повышают возможности судов для работы в арктических условиях. Ожидается, что эти факторы позволят увеличить годовую продолжительность сезона навигации, что может привести к значительному росту грузоперевозок по СМП. Таким образом, несмотря на текущие скромные показатели грузового транзита, СМП имеет все шансы на усиление своей роли в глобальной морской логистике в ближайшие годы [Bensassi et al., 2016].

Количество транзитных рейсов и объем грузового транзита по СМП с 2010 по 2023 годы показаны на рисунке 1. Общий объем грузов, перевозимых по СМП, резко увеличился в период с 2017 по 2019 годы, и в среднем составлял 33,3 млн тонн с 2019 по 2022 годы [Centre for High North Logistics, 2023]. Несмотря на общий наблюдаемый тренд роста по обоим показателям (за исключением 2014 и 2022 годов), их абсолютные значения остаются низкими.

Рисунок 1. Количество транзитных рейсов и объем транзитного грузооборота по СМП (2010-2023)



Источник: составлено авторами [Centre for High North Logistics, 2023; NSR General Administration, n.d.].

В статье также прогнозируется, что количество навигационных дней по СМП увеличится с 67 в 2020 году до 135 в 2080 году для навигации без ледокольной поддержки и со 140 до 320 дней для навигации с ледокольной поддержкой (см. рисунок 2 далее). Таким образом, количество доступных для навигации по СМП дней продолжит увеличиваться, и в будущем маршрут может стать важным каналом морского сообщения.

Данные, представленные в статье, подтверждают тезис о том, что текущий уровень развития СМП остается недостаточным, но имеет огромный потенциал. В то же время необходимо учитывать, что объемы судоходства по СМП подвержены влиянию геополитики и санкций. Усиление санкций и реализуемая рядом стран стратегия изоляции России являются значимыми факторами, препятствующими развитию СМП.

Перспективы арктического судоходства, безусловно, имеют важное значение для России, учитывая огромный экономический потенциал СМП, большая часть которого проходит вдоль российской береговой линии, что позволяет более эффективно обслуживать арктические города страны. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2021 года № 996-р «Об утверждении единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» служит правовой основой и подтверждает приверженность государства социально-экономическому развитию Арктики, включая развитие инфраструктуры СМП [Government of the Russian Federation, 2021; Nevskaya, 2022]. Что касается конкретных оценок роста грузоперевозок по СМП, Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 года № 3120-р «Об утверждении Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года» прогнозируется значительный рост судоходства и объемов грузов, проходящих по СМП [Government of the Russian Federation, 2019].

Комплексный анализ долей грузового транзита среди ключевых стейкхолдеров Арктического региона демонстрирует изменяющуюся динамику транзита грузов по СМП с их участием в период с 2018 по 2023 годы (см. Таблицу 1). Это долговременное сравнение позволяет выявить изменения в паттернах участия ключевых заинтересованных в судоходстве по СМП и рост влияния отдельных стран в арктической морской деятельности. Представленные данные не только количественно оценивают вклад различных стран, но и дают представление о геополитических и экономических тенденциях, которые определяют использование этого стратегического маршрута.

С учетом различий в доступности данных для проведения сравнительной оценки активности транзита по СМП между 2018 и 2023 годами были использованы различные методы сбора данных. Для 2018 года детализированные данные о транзите были недоступны в открытых источниках, поэтому авторами был вручную собран набор данных, включающий названия судов, их владельцев, типы судов, валовую регистровую вместимость, информацию о пунктах отправления и прибытия, а также детали маршрутов прохождения по СМП для каждого судна. На этой основе была разработана методика оценки типов и веса грузов на основании характеристик судов и их маршрутов. Для 2023 года были использованы данные, предоставленные Центром логистики Крайнего Севера, который стал первоисточником информации для исследования. Таблица 1 представляет собой сравнение агрегированных оценок за 2018 год с данными 2023 года, что позволяет выявить изменения в использовании СМП за пятилетний период и лучше понять эволюцию трендов в арктическом судоходстве.

Таблица 1. Грузовой транзит по СМП между странами в 2018 и 2023 годах

Страновое направление	2023			2018			
	Кол-во рейсов	Грузооборот (тонн)	%	Страновое направление	Кол-во рейсов	Грузооборот (тонн)	%
Россия – Китай	23	1957910	93.05%	Республика Корея – Нидерланды	2	77703	15.83%
– Сырая нефть	14	1465924	69.67%	– Сырая нефть	1	57286	11.67%
– Железная руда	2	324500	15.42%	– Тяжелые грузы	1	20417	4.16%
– Уголь	1	72320	3.44%	Канада – Россия	2	72494	14.76%
– СПГ	1	71500	3.40%	– Тяжелые грузы	2	72494	14.76%
– Контейнеры	1	13171	0.63%	Россия – Россия	9	45836	9.34%

– Генеральные грузы	1	10494	0.50%	– Сырая нефть	2	27920	5.69%
– Балласт	3	0	0.00%	– Генеральные грузы	1	9274	1.89%
Россия – Россия	36	58661	2.79%	– Рыболовецкие суда	3	8642	1.76%
– Контейнеры	6	38203	1.82%	– Буксиры	2	0	0.00%
– Рыба	8	11771	0.56%	– Ледоколы	1	0	0.00%
– Генеральные грузы	2	8687	0.41%	Китай – Швеция	2	37364	7.61%
– Балласт	20	0	0.00%	– Генеральные грузы	2	37364	7.61%
Китай – Россия	12	46056	2.19%	Гонконг (Китай) – Соединенное Королевство	1	33645	6.85%
– Генеральные грузы	2	23249	1.10%	– Генеральные грузы	1	33645	6.85%
– Контейнеры	2	22807	1.08%	Республика Корея – Германия	1	30785	6.27%
– Балласт	8	0	0.00%	– Контейнеры	1	30785	6.27%
Республика Корея – Россия	5	41574	1.98%	Норвегия – Китай	1	23641	4.81%
– Генеральные грузы	3	37082	1.76%	– Генеральные грузы	1	23641	4.81%
– Контейнеры	1	4492	0.21%	Республика Корея – Швеция	1	23641	4.81%
– Балласт	1	0	0.00%	– Генеральные грузы	1	23641	4.81%
Россия – Республика Корея	3	0	0.00%	Республика Корея – Франция	1	23641	4.81%
– Балласт	3	0	0.00%	– Генеральные грузы	1	23641	4.81%
				Германия – Япония	1	23641	4.81%
				– Генеральные грузы	1	23641	4.81%
				Дания – Китай	1	23626	4.81%
				– Тяжелые грузы	1	23626	4.81%
				Финляндия – Китай	1	23626	4.81%
				– Генеральные грузы	1	23626	4.81%
				Япония – Швеция	1	17611	3.59%
				– Генеральные грузы	1	17611	3.59%
				Япония – Норвегия	1	17611	3.59%
				– Генеральные грузы	1	17611	3.59%
				Китай – Нидерланды	1	13723	2.79%
				– Тяжелые грузы	1	13723	2.79%
				Исландия – Япония	1	2410	0.49%
				Паллеты	1	2410	0.49%
Total	79	2104201	100%	Total	27	490998	100%

Источник: рассчитано и составлено авторами [Centre for High North Logistics, 2019; Centre for High North Logistics, 2024; NSR General Administration, n.d.].

Тренды в использовании СМП и геополитический ландшафт значительно изменились в период с 2018 по 2023 годы. До 2022 года маршрут вызывал широкий международный интерес. В 2019 году китайская государственная судоходная компания COSCO объявила о планах запустить 14 коммерческих контейнеровозов

водоизмещением от 28 000 до 34 000 тонн через СМП [Fedorov et al., 2020]. Это стало примером растущего международного интереса к маршруту, особенно со стороны азиатских стран. До введения масштабных санкций против России в 2022 году несколько компаний из Японии, Китая и Южной Кореи активно участвовали в развитии, эксплуатации, а также в планировании развития портов и морских систем вдоль СМП.

Однако введенные в 2022 году санкции привели к радикальной смене этой траектории. Сравнительный анализ данных за 2018 и 2023 годы показывает одновременно и рост, и значительные изменения в использовании СМП. Количество судов, прошедших по СМП в 2023 году, увеличилось в 2,93 раза по сравнению с 2018 годом, а общий вес перевезенных грузов вырос в 4,29 раза. Вместе с тем, произошло заметное сужение географии стран-участников судоходства по СМП. Этот геополитический сдвиг особенно очевиден ввиду резко возросшей роли Китая в Арктике. В 2018 году на долю Китая приходилось 31,68% общего объема транзитных грузов по СМП, тогда как к 2023 году этот показатель вырос до 95,24%. Такое резкое увеличение доли Китая, наряду с сокращением участия других стран из-за санкций, свидетельствует о том, что Китай стал ключевым игроком в эксплуатации и будущем развитии СМП.

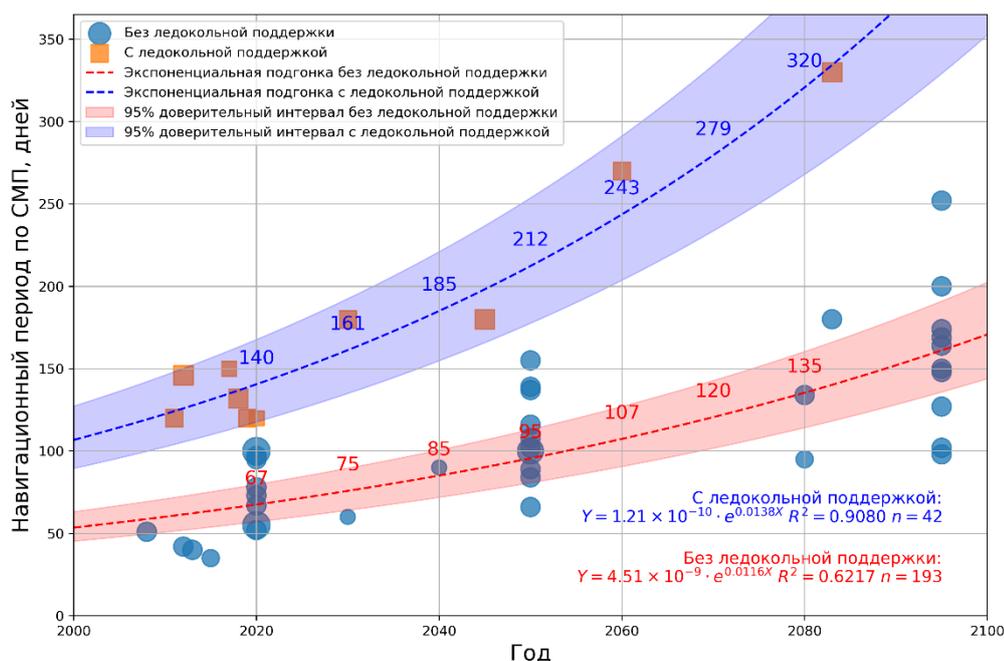
Эти тенденции указывают на сложное соотношение между геополитическими факторами и экономическими возможностями арктического судоходства. Несмотря на общий рост использования, международный интерес к СМП снизился, и Китай стал доминирующим игроком в арктическом судоходстве. Этот сдвиг ставит важные вопросы о будущем развитии и управлении СМП в условиях изменяющегося глобального морского ландшафта.

Еще одним фактором, сдерживающим рост масштабов эксплуатации СМП, остается ограниченное количество доступных для навигации дней. С другой стороны, ученые прогнозируют их существенное увеличение в будущем вследствие глобального потепления [Chen et al., 2022; Khon et al., 2010; Khon, Mokhov, Semenov, 2017]. Прогнозный тренд (см. рисунок 2), выявленный на основе применения различных технических методов для расчета количества навигационных дней на СМП с использованием и без использования ледокольной поддержки в период с 2020 по 2080 годы, подтверждает этот важный вывод.

Для проектирования тренда мы, во-первых, проводим мета-анализ научной литературы, содержащей сделанные учеными на различных временных этапах прогнозы количества дней навигации по СМП, и используем эти данные в качестве базовой информации. Во-вторых, мы оцениваем надежность источников. Для этого распределяем их по пяти уровням надежности и присваиваем веса в зависимости от типа источника, авторов и учреждений, методологии и другой информации. Используется следующая классификация надежности источников: низкая надежность (0), относительно низкая (1), средняя (3), относительно высокая (4) и высокая (5). Источники с низким и относительно низким уровнем надежности исключаются из анализа. Их вес приравнивается к 0 по следующим причинам: принадлежность к обзорам литературы, а не оригинальным исследованиям; наличие противоречивых утверждений; отсутствие рецензирования; непрозрачность методологии. В-третьих, мы анализируем прогнозные значения, найденные в литературе. Для диапазонов значений, а не конкретных чисел, мы применяем метод скользящего среднего для сглаживания данных во времени. Это позволяет нам получить ключевые прогнозные значения на определенные временные точки, которые используются в качестве ориентиров и отображены на Рисунке 2 в виде желтых кругов и красных квадратов. Присвоенные на втором этапе веса используются оценки частотности этих ориентиров, что также отражено в размерах кругов и квадратов.

На финальном этапе мы применяем экспоненциальные модели к контрольным точкам, чтобы построить общие прогнозные кривые с помощью нашей собственной программы, написанной на языке программирования Python. Экспоненциальная модель отлично подходит для моделирования нелинейных зависимостей, характерных для реальных процессов, однако параметры такой модели сложно оценить напрямую. Однако экспоненциальная модель вида $Y = \alpha \cdot e^{\beta X}$ (где Y – это зависимая переменная (количество дней навигации), X – это независимая переменная (год), а α и β – это параметры) может быть линеаризована для упрощения оценки параметров посредством взятия натурального логарифма от Y , что приводит нас к модели вида $\ln(Y) = \ln(\alpha) + \beta X$. Подобная трансформация позволяет использовать метод наименьших квадратов для оценки параметров $\alpha' = \ln(\alpha)$ и β . Посредством обратной трансформации α' , мы получаем значение $\alpha = e^{\alpha'}$. Такой подход упрощает вычисления, повышает устойчивость модели и находит широкое применение в таких областях, как экономика и экология. На графике мы приводим уравнение для модели, коэффициент детерминации (R в квадрате), размер выборки и 95%-й доверительный интервал.

Рисунок 2. Количество дней навигации по СМП с ледокольной поддержкой и без ледокольной поддержки



Источник: анализ авторов.

В заключение важно отметить, что с учетом малочисленности населения Арктического региона внедрение передовых технологий для автоматизации и цифровизации работы портовых объектов, а также совершенствование телекоммуникационной инфраструктуры потенциально представляют собой важные коммерческие решения для повышения эффективности и безопасности СМП [Zoidov, Medkov, Dadabayeva, 2022]. Это подтверждает значительный экономический потенциал СМП не только в части самого судоходства, но и в развитии логистической инфраструктуры, обслуживающей маршрут. К сожалению, эти тренды в развитии СМП были поставлены на паузу в связи с геополитической напряженностью в Восточной Европе. Несмотря на сближение и растущее сотрудничество между

Россией и Китаем, их взаимодействие в Арктическом регионе остается затрудненным вследствие ряда вызовов.

Позиции, интересы и вызовы

Ставки в Арктике для России имеют экзистенциальное значение, тогда как для Китая этот регион может стать жизненно важным в отдаленной перспективе, если соперничество великих держав приведет к ограничениям морских коммуникаций в Индо-Тихоокеанском регионе. Анализ политических документов обеих стран показывает, что Россия и Китай заинтересованы в развитии СМП, однако их сотрудничество испытывает влияние со стороны геополитики и вызовов в сфере безопасности. Россия заявляет о своем суверенитете над обширной частью Арктики, и любое присутствие иностранных акторов воспринимается с подозрением – как потенциальная угроза безопасности ее северных территорий. В свою очередь, Китай, расположенный на удалении от Арктического региона и ставший активным участником процессов в Арктике лишь с 2013 года, рассматривается всеми арктическими державами как угроза безопасности. В частности, в 2018 году Китай объявил о запуске Полярного Шелкового Пути как важного дополнения к «Шести экономическим коридорам» в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Неудивительно, что стратегия Китая в Арктике вызывает обеспокоенность и у России. В этом разделе изложены позиции и интересы России и Китая в Арктике, а также основные вызовы для их двустороннего сотрудничества. Понимание текущей ситуации и связанных с ней проблем послужит основой для выработки рекомендаций в данной работе.

Позиция и интересы России

Российская Арктика – это огромная территория, простирающаяся на 24 150 километров, при этом на долю России приходится 53% береговой линии Северного Ледовитого океана. Для России Арктика традиционно является зоной особого стратегического интереса. Как отметил президент Владимир Путин, *«Арктика – это концентрация практически всех аспектов национальной безопасности: военной, политической, экономической, технологической, экологической и ресурсной»* [President of Russia, 2014].

Военная инфраструктура, созданная в Арктике Советским Союзом во времена холодной войны, продолжает играть ключевую роль в обеспечении национальной безопасности России. Россия восстановила советские военные базы и укрепила возможности Северного флота. Россия стремится усилить свою военную мощь в Арктике для повышения обороноспособности и обеспечения экономического будущего страны, включая привлечение международных инвестиций [Franiok, 2020]. Арктика является богатым ресурсами регионом, приносящим значительную долю национального дохода. Российская экономика в значительной степени зависит от доходов от экспорта нефти и газа: по крайней мере 50% федерального бюджета формируется за счет экспорта энергетических ресурсов. Россия – один из крупнейших в мире производителей нефти и второй по величине производитель сухого природного газа. Хотя основная часть нефте- и газодобычи в России до сих пор сосредоточена в традиционных районах Западной Сибири, истощение этих ресурсов за последние десять лет привело к смещению добычи в новые регионы, включая Арктику [Grigoryev et al., 2016]. Кроме того, в Арктике проходит СМП – кратчайший морской путь между западной частью Евразии и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Этот маршрут становится новой стратегической возможностью для освоения и монетизации обширных запасов нефти и газа в Арктике. Россия делает ставку на расширение своих судостроительных мощностей для строительства танкеров арктического класса и создания нового поколения атомных ледоколов, что рассматривается в качестве

важного драйвера экономического роста и создания рабочих мест [Yermakov, Yermakova, 2021].

Позиция и интересы Китая

В период пребывания у власти Председателя Си Цзиньпина вовлеченность Китая в процессы в Арктическом регионе значительно повысилась. Сначала Китай получил статус наблюдателя в Арктическом совете, а затем, в 2014 году, включил упоминание полярных регионов в свою Комплексную концепцию национальной безопасности, закрепив их в рамках концепции национальной безопасности страны. Более того, инициатива о запуске Полярного Шелкового пути в рамках проекта «Один пояс, один путь» обозначила экономические интересы Китая в полярных регионах. Самое четкое определение позиции и интересов Китая в Арктике содержится в «Белой книге по Арктической политике» от 2018 года, в которой Китай определяет себя как «околоарктическое государство» и «значимого стейкхолдера в арктических делах» [State Council Information Office of China, 2018]. В документе также в явном виде подчеркивается, что Китай уважает суверенитет арктических государств и намерен строго соблюдать существующие международные законы, регулирующие взаимоотношения государств в Арктике. «Белая книга» устанавливает четыре основные задачи Китая в Арктике: «изучать, защищать, развивать и участвовать в управлении Арктикой» на основе действующих международных законов и соглашений [State Council Information Office of China, 2018]. Первые два направления сосредоточены на научных исследованиях последствий изменения климата и защите экологии Арктики. В документе выражается обеспокоенность Китая последствиями изменения климата и потенциальными экологическими проблемами в Арктике, однако причины этой обеспокоенности не раскрываются. Чэнь [Chen, 2023] отмечает, что экологические изменения в Арктике могут вызвать каскадные эффекты для Китая и «оказывать косвенное влияние на его экономические интересы в таких секторах, как сельское хозяйство, лесное хозяйство, рыболовство, морская промышленность и другие».

В части развития «Белая книга» сосредоточена на использовании арктических морских путей и природных ресурсов. Китай стремится создать Полярный Шелковый путь, который будет включать судоходные маршруты через Северо-Восточный, Северо-Западный и Центральный проходы. Ожидается, что создание инфраструктуры вдоль этих маршрутов улучшит навигацию и безопасность, а также расширит логистические возможности.

Полярный Шелковый путь рассматривается как важный компонент инициативы «Один пояс, один путь» и важное дополнение к «Шести экономическим коридорам». Мы провели анализ «Шести коридоров» и Полярного Шелкового пути, оценив уровни геополитических рисков и сложности в практической реализации проектов по шкале от 1 (самый низкий) до 5 (самый высокий) (см. таблицу 2). Из анализа видно, что Северо-Восточный проход (СМП, как его называет Россия) является наиболее перспективным направлением Полярного Шелкового пути, который будет служить новым маршрутом, дополняющим «Шесть экономических коридоров».

Таблица 2. Анализ «Шести экономических коридоров» и Полярного Шелкового Пути

Проекты	Коридоры или проходы	Вовлеченные страны	Геополитические риски		Сложности в практической реализации	
Шесть экономических коридоров	Экономический коридор «Новый евразийский сухопутный мост»	Россия, Беларусь, Казахстан, Польша, Германия и др.	4	Политическая напряженность, особенно между Россией и ЕС, а также нестабильность в связи со Специальной	3	Существующая инфраструктура нуждается в модернизации, и создание сопряженной инфраструктуры в регионах с разными

				военной операцией на Украине.	климатическими условиями и в разных странах представляет собой сложную задачу.
	Экономический коридор «Китай – Монголия – Россия»	Россия, Монголия	2	Относительно стабильный маршрут, но подверженный влиянию стратегической динамики между Китаем и Россией. Монголия вряд ли вступит в военные действия с двумя соседними сверхдержавами.	3 Инфраструктура подвержена воздействию сурового климата. Монголия не обладает финансовыми возможностями для осуществления масштабных инвестиций.
	Экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия»	Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Турция, Ирак, Саудовская Аравия и др.	4	Проект затрагивает слишком много стран, что затрудняет достижение консенсуса и делает строительство и эксплуатацию уязвимыми с точки зрения влияния различных сил. Кроме того, в некоторых частях Центральной и Западной Азии наблюдается политическая нестабильность.	4 Многие страны вдоль маршрута имеют слабую инфраструктуру и недостаточные экономические ресурсы для продвижения строительства. Разнообразный и часто сложный рельеф также усложняет строительство инфраструктуры.
	Экономический коридор «Китай – Индокитайский полуостров»	Вьетнам, Лаос, Камбоджа, Таиланд, Малайзия, Сингапур и др.	3	Относительно стабильный маршрут, однако историческая напряженность между странами создает определенные риски.	3 Тропический климат и качество инфраструктуры варьируются.
	Экономический коридор «Китай – Пакистан»	Пакистан	4	Несмотря на дружественные отношения между Китаем и Пакистаном, существует высокий уровень рисков безопасности, вызванных региональными конфликтами и терроризмом.	4 Рельеф местности сложный, а инфраструктура уязвима к разрушениям в связи с активностью террористов или деятельностью враждебных государств.
	Экономический коридор «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма»	Бангладеш, Индия, Мьянма	4	Политическая ситуация в Мьянме нестабильна, а отношения между Китаем и Индией напряженные.	4 Рельеф разнообразен, а инфраструктура слабо развита.
Полярный Шелковый Путь	Северо-восточный проход (включает СМП)	Россия	2	Несмотря на то что масштабные санкции против России затруднили развитие СМП, это может представлять собой возможность для Китая, учитывая нынешнее стабильное политическое партнерство и экономическое сотрудничество	4 Этот маршрут наиболее вероятно будет развиваться в ближайшем будущем. (1) Он предоставляет самые значительные экономические преимущества за счет сокращения времени и стоимости доставки. (2) Существенные инвестиции России в

				между Китаем и Россией.	инфраструктуру и ледокольные мощности делают этот маршрут наиболее легко реализуемым.
	Северо-западный проход	Канада	4	Между Китаем и Канадой существует политическое противостояние. Претензии Канады на воды Северо-Западного прохода не признаны повсеместно, что может привести к правовым и геополитическим проблемам.	У этого маршрута есть потенциал, особенно если лед продолжит отступать, но его развитие, вероятно, будет медленным из-за инфраструктурных проблем.
	Центральный проход	Международные воды	1	Несмотря на сопротивление Арктического совета деятельности Китая, данный регион можно считать наиболее свободным в плане судоходства.	Этот маршрут с наименьшей вероятностью получит развитие в ближайшее время из-за экстремальных ледовых условий и отсутствия необходимой инфраструктуры.

Источник: Составлено авторами.

Кроме того, Китай заявляет, что сообщество Арктических государств выиграет от социально-экономического развития, возникающего в результате освоения энергетических и минеральных ресурсов, сохранения рыбных ресурсов и создания стандартов арктического туризма. Понимая необходимость тесного сотрудничества для реализации своих устремлений в Арктике, Китай стремится активно участвовать в двусторонних и многосторонних диалогах и механизмах, закрепляя свою роль как стейкхолдера в управлении Арктикой.

Вызовы для сотрудничества в Арктике

В Арктическом регионе действуют различные институты, созданные арктическими и неарктическими государствами, а также негосударственными акторами для обсуждения и регулирования региональных вопросов. Из-за различий в арктической идентичности и интересах взгляды ключевых акторов на сотрудничество в области устойчивого развития Арктики существенно различаются. К сожалению, специальная военная операция на Украине и санкции, введенные ЕС и США против России, осложнили межгосударственное взаимодействие по линии арктических многосторонних институтов. Получившие широкое распространение попытки исключить Россию из арктических процессов не только приостановили совместные инициативы в регионе, но и несколько ограничили способность России отстаивать свои интересы через диалог. Важным событием стало заявление стран «Арктической семерки» (США, Канада, Дания, Финляндия, Швеция, Норвегия и Исландия) от 3 марта 2022 года, в котором они объявили о приостановке сотрудничества с Россией в рамках Арктического совета [Buchanan, 2022]. Вслед за этим последовала быстрая отмена множества совместных инициатив с Россией в Арктике. Так, Совет Министров Северных Стран объявил о приостановке регионального сотрудничества с Россией; Гренландия прекратила обмен квотами на вылов рыбы с Россией; а Норвегия, следуя примеру Совета Европы, присоединилась к санкциям против России. Позиция «Арктической семерки» по отношению к России оказала влияние и на другие арктические организации. Крупные региональные структуры, такие как Баренцев Евро-Арктический Совет, Совет Министров Северных Стран и Совет Государств

Балтийского Моря, последовательно заявили о приостановке сотрудничества с Россией в любых формах [Diplomatic Service of the European Union, 2022]. Эти события произошли менее чем за год до того, как председательство в Арктическом совете должно было перейти от Исландии к России.

С юридической точки зрения позиция России относительно суверенитета над СМП оспариваются рядом стран, в первую очередь – США. Россия традиционно настаивает на том, что СМП является ее внутренними водами и должен регулироваться как внутренние морские территории. В *Концепции внешней политики Российской Федерации*, опубликованной Министерством иностранных дел Российской Федерации в 2023 году, особо подчеркивается важность Арктического региона и задача обеспечения «неизменности исторически сложившегося международно-правового режима внутренних морских вод Российской Федерации» [Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, 2023]. Однако США считают, что арктический маршрут относится к нейтральным водам и оспаривают правовые претензии России. В декабре 2023 года для перехвата стратегической инициативы и закрепления своей юрисдикции в Арктике США в одностороннем порядке заявили о своих суверенных правах на континентальный шельф за пределами семи регионов, включая Арктику и Берингово море [U.S. Department of State, 2023]. Конкуренция между Россией и США за юридическое право отнесения арктического маршрута к своей юрисдикции продолжила усиливаться.

Позиция Китая по вопросу о юридических притязаниях России на СМП в явном виде демонстрируется его признанием Администрации Северного морского пути как уполномоченной организации для направления предмаршрутных деклараций о транзите китайских судов по СМП. Данное признание может трактоваться как в позитивном, так и в негативном ключе, в зависимости от восприятия арктическими государствами угрозы со стороны Китая. Позитивно это можно расценить как признание суверенитета России над маршрутом, что укрепляет правовую основу претензий России на СМП. Это также сигнализирует о приверженности Китая соблюдению международных и национальных законов в Арктике. Однако, с другой стороны, возрастающий интерес Китая к региону вызывает вопросы о том, как долго он будет следовать существующим правилам, а также порождает подозрения относительно его истинных намерений в Арктике.

С геополитической точки зрения, милитаризация Арктики становится все более очевидной: регион превращается в потенциальное поле геополитического противостояния. Разногласия между Россией и США по правовым претензиям на Арктику де-факто никогда не были разрешены, и в условиях новой международной обстановки тенденция к милитаризации Арктического региона стала еще более очевидной. В июле 2022 года в обновленной версии *Морской доктрины Российской Федерации* отмечается, что деятельность США, их союзников и НАТО, связанная с «доминированием в Мировом океане» являются «основными вызовами и угрозами национальной безопасности» России [President of Russia, 2022]. Кроме того, в октябре 2022 года США выпустили обновленную версию «*Национальной стратегии в Арктическом регионе*», в которой особенно подчеркивалась «*усиливающаяся стратегическая конкуренция в Арктическом регионе*» [White House, 2022]. Дания, к которой недавно перешло от Швеции председательство в Североевропейском оборонном сотрудничестве (NORDEF), также заявляла, что увеличение военной активности сделает безопасность в Арктическом регионе менее стабильной.

В то же время наращивание присутствия Китая в Арктике вызывает опасения относительно его истинных намерений и связанных с ними угроз безопасности для

арктических государств. Китай неоднократно заявлял о своем уважении суверенитета арктических государств и приверженности соблюдению международных законов и региональных договоров. Однако возвышение Китая вкупе с предпринимаемыми им действиями порождают подозрения в отношении «благих намерений» Китая. Это особенно заметно в таких областях, как судоходство, разработка ресурсов и развитие инфраструктуры. В 2018 году арктические государства обратили внимание на то, что Китай начал укреплять свой подводный флот и переоборудовать некоторые надводные корабли для работы в Арктике, одновременно осуществляя строительство своего ледокола [Grady, 2018]. Кроме того, гидрографические данные, собранные в ходе научных исследований, могут быть использованы военными в целях осуществления навигации и проведения подводных операций. В свете амбиций Китая по созданию военно-морского флота дальнего радиуса действия и вооруженных сил мирового класса эти наблюдения усиливают опасения относительно возможного военного присутствия Китая в Арктике в будущем [Kossa, 2024].

Уникальность для Китая в ситуации сотрудничества с Россией в Арктике по сравнению с другими арктическими странами заключается в обилии международных санкций, наложенных на крупнейшее арктическое государство. Несмотря на более тесные политические отношения между Китаем и Россией после начала специальной военной операции на Украине, Китай сталкивается с повышенным риском вторичных санкций со стороны западных институтов. Как сообщалось, в 2022 году компания Sinopec приостановила переговоры о строительстве газохимического завода стоимостью 500 миллионов долларов с российской компанией «Сибур», крупнейшим производителем нефтехимической продукции в России [Chen, Zhu, Xu, 2022]. Это произошло после того, как Министерство иностранных дел Китая рекомендовало крупнейшим энергетическим компаниям страны – Sinopec, China National Petroleum Corp (CNPC) и China National Offshore Oil Corp (CNOOC) – пересмотреть свои деловые отношения с Россией на фоне международных санкций. Аналогично, компания COSCO, которая с 2013 года планомерно увеличивала свой транзит через СМП, в 2022 году не осуществила ни одного рейса [Information Analytical and Statistical Center of the Rosmorrechflot, n.d.]. Внезапное прекращение рейсов совпало с введением международных санкций против России после начала специальной военной операции, что позволяет предположить, что санкционные риски сыграли свою роль в этом решении. Несмотря на периодические заявления о важности Арктического региона в контексте российско-китайского сотрудничества, взаимодействие между Россией и Китаем в Арктике с тех пор, как Китай стал наблюдателем в Арктическом совете в 2013 году, носило ограниченный характер. А риски, связанные со вторичными санкциями, сдерживают и без того ограниченное сотрудничество.

Инвестиции в освоение ресурсов и развитие инфраструктуры в Арктике также затруднены вследствие суровых климатических условий региона, что ведет к высоким операционным издержкам. Соответственно, при проведении технико-экономических обоснований китайскими компаниями возникают вопросы о прибыльности и устойчивости таких проектов. Например, для выхода на соглашение по проекту «Сила Сибири» между «Газпромом» и CNPC в 2014 году потребовалось 10 лет переговоров. Однако нехватку газа на Чайядинском месторождении в Якутии придется компенсировать за счет другого месторождения, расположенного в 800 км к югу, в Иркутской области, где отсутствует необходимая инфраструктура и которое еще не подключено к трубопроводу «Сила Сибири» [Krutikhin, 2019]. Условия привязки цен на газ к ценам на нефть также считались неблагоприятными для России, и Сбербанк СИБ оценил чистую приведенную стоимость проекта как отрицательную [Podobedova, Dzyadko, 2018].

Premortem: риски для арктических портовых проектов

Участие Китая в строительстве российских арктических портов характеризуется комплексом потенциальных рисков, требующих внимательного анализа. Порты – это не просто места стоянки судов; они играют ключевую роль в импорте, экспорте и международной торговле страны, а само развитие портовой инфраструктуры тесно связано с развитием судостроения, наземного транспорта, энергосетей и иной инфраструктуры, а также с экономической политикой. За последние два десятилетия Китай значительно нарастил инвестиции в зарубежную морскую инфраструктуру, укрепляя свои глобальные портовые возможности через покупку и строительство портов, оказание содействия развитию и лизинг оборудования.

В данном разделе при помощи pre-mortem-анализа проводится оценка рисков, связанных с присутствием Китая в проектах по развитию инфраструктуры морского транспорта в Арктике. Анализ направлен на получение глубокого понимания потенциальных угроз и выявление возможных проблемных точек. Рассмотрение уже имеющихся кейсов осуществления Китаем инвестиций в зарубежную морскую инфраструктуру с точки зрения национальных интересов России поможет сделать двустороннее сотрудничество взаимовыгодным и способным пройти проверку временем. Выявление потенциальных рисков позволит принять меры по их снижению на ранних стадиях сотрудничества.

Для анализа рисков, связанных с китайскими инвестициями в морскую инфраструктуру Арктики, была разработана структура для оценки влияния и вероятности угроз по ключевым направлениям [Ghiretti et al., 2023]. Для иллюстрации различных факторов риска были выбраны четыре противоречивых примера осуществления Китаем инвестиций в развитие зарубежной морской инфраструктуры: порт Хамбантога в Шри-Ланке, порт Чанкай в Перу, порт Гамбург в Германии и порт Пирей в Греции. Каждый из этих случаев был проанализирован для раскрытия одного из значимых аспектов потенциальных угроз: риска зависимости, риска принуждения/влияния, киберрисков и угроз в сфере жесткой безопасности. В заключение мы вернемся к рассмотрению российско-китайского сотрудничества в области инфраструктурного развития вдоль СМП и проанализируем риски с точки зрения интересов России, используя два ключевых индикатора – острота последствий и вероятность реализации риска.

Риск зависимости: «долговая ловушка» в порте Хамбантога, Шри-Ланка

При анализе риска зависимости необходимо оценить, насколько сильно страна-реципиент (Россия) может стать зависимой от китайских инвестиций в морскую инфраструктуру. Проект порта Хамбантога в Шри-Ланке стал знаковым примером попадания страны-реципиента в китайскую «долговую ловушку», что является причиной озабоченности с точки зрения риска зависимости при реализации инфраструктурных проектов в странах с низким уровнем дохода. Механизм «долговой ловушки» запускается путем предоставления крупных кредитов для реализации стратегически значимых инфраструктурных проектов [Himmer, Rod, 2022]. В итоге страна-реципиент становится экономически зависимой и попадает под влияние страны-кредитора. Если страна-реципиент не способна погашать долг, страна-кредитор получает контроль над ее активами – инфраструктурой и природными ресурсами – для реструктуризации долга.

Не имея возможности погасить свои долги, Шри-Ланка передала Китаю контрольный пакет акций порта Хамбантога и заключила соглашение об аренде порта на 99 лет в декабре 2017 года [Hillman, 2018]. Стоит отметить, что Китай был не первым кредитором, к которому обратилась Шри-Ланка после завершения работ по подготовке технико-экономического обоснования порта [Brautigam, Rithmire, 2021]. Когда Шри-Ланка не смогла обслуживать кредиты, полученные от западных банков и

других кредиторов, китайские банки согласились на реструктуризацию долга [Roy-Chaudhury, 2019]. Что касается непосредственно управления портовыми операциями, Шри-Ланка обратилась к одной из лишь двух китайских компаний, работающих в данной сфере деятельности, – компании China Merchants Group, которая уже управляла другими портами в стране. Экономическая целесообразность финансовой поддержки Китаем коммерческого функционирования порта Хамбантота вызывает сомнения, что усиливает опасения относительно возможного военного использования порта. Считается, что успех инфраструктурного проекта, финансируемого Китаем, зависит от способности государства достигать успеха в переговорах по стратегическим вопросам и соблюдения сторонами контрактных обязательств.

Остается дискуссионным вопрос о том, прибегнул ли Китай намеренно к механизму «долговой ловушки» для получения контроля над стратегическими активами в Шри-Ланке, как об этом заявляют официальные лица в США. Нет прямых доказательств, указывающих на то, что получение права аренды порта на 99 лет было спланировано китайской стороной с самого начала участия в проекте. Напротив, анализ показывает, что причиной этой ситуации стал ряд ошибочных финансовых решений и управленческих ошибок правительства Шри-Ланки. Долг, связанный с портом, был лишь небольшой частью совокупного государственного долга Шри-Ланки, однако принятое политическое решение ускорить строительство порта ради краткосрочных выгод, несмотря на финансовую нестабильность, сыграло решающую роль в полученном исходе. Таким образом, кейс порта Хамбантота нельзя рассматривать только с позиций реализации Китаем стратегического замысла, поскольку в нем значительную роль сыграли внутренние управленческие просчеты правительства Шри-Ланки в сочетании с внешним финансовым давлением.

Риск принуждения/влияния: геополитические последствия в Чанкае, Перу

Говоря о риске принуждения/влияния, мы оцениваем, могут ли инвестиции повысить вероятность усиления Китаем политического давления на страну-реципиента (Россию). Порт Чанкай в Перу является значимым примером того, как китайские инвестиции в морскую инфраструктуру за рубежом повысили уязвимость страны-реципиента перед возможным политическим принуждением. Порт Чанкай был спроектирован как альтернатива для разгрузки мощностей основного порта Перу – Кальяо, а также для создания прямого маршрута между западным побережьем Южной Америки и промышленными центрами Азии [United World International, 2024]. Это первый китайский портовый проект в Латинской Америке в рамках инициативы «Один пояс, один путь» [Tiwari, 2024]. В 2019 году компания COSCO Shipping приобрела 60% акций порта за 225 миллионов долларов, что стало важным шагом в реализации проекта [United World International, 2024]. В 2021 году Национальная портовая администрация Перу (APN) и COSCO подписали соглашение, согласно которому COSCO получила эксклюзивные права на эксплуатацию будущего порта.

Несмотря на в целом позитивное общественное мнение по вопросу о строительстве порта Чанкай, возник ряд опасений в связи с возможными геостратегическими последствиями реализации проекта с точки зрения его влияния на политику Перу. После подписания соглашения APN изменила свою позицию относительно эксклюзивных прав COSCO, заявив, что у администрации не было юридических оснований для их предоставления [Deza, 2024]. Только 30 мая 2024 года Конгресс Перу принял поправки к Закону о национальной портовой системе, устранив правовые противоречия, связанные с получением Китаем прав на эксплуатацию порта. США выражали обеспокоенность по поводу инвестиций Китая в столь стратегически важный сектор, критикуя правительство Перу за недостаточный учет рисков [Deza, 2024.]. Кроме того, соседние страны, такие как Чили, также заявили о своих опасениях по поводу возможного негативного влияния проекта на загрузку их портовых мощностей и логистические связи с Атлантикой [United World International,

2024]. Подобные примеры геополитических трений подчеркивают сложность вопросов, связанных с осуществлением Китаем инвестиций в стратегические инфраструктурные проекты в Латинской Америке.

Тем не менее, утверждения о значительных рисках влияния/принуждения могут быть поставлены под сомнение, если рассмотреть специфические характеристики проекта порта Чанкай. Нет убедительных доказательств того, что китайское участие в проекте изначально преследовало цель оказания политического давления или получения права контроля над стратегическими активами. Напротив, вызовы, возникшие в рамках проекта, были в основном обусловлены неурегулированными внутренними правовыми и административными вопросами. Инвестиции COSCO были необходимым элементом экономического партнерства, которые привели к значительным финансовым вложениям в стратегически важный инфраструктурный проект. Более того, внесение Конгрессом Перу поправок в Закон о национальной портовой системе разрешило правовые коллизии, связанные с предоставлением эксклюзивных прав на управление портом, и продемонстрировало кооперативный подход к минимизации рисков для успешной реализации проекта. Данная ситуация иллюстрирует как эффективность стратегических маневров Китая, так и сделанный властями Перу ряд существенных административных и юридических просчетов.

Киберриски/угрозы в сфере защиты данных: споры о «критической инфраструктуре» в Гамбурге, Германия

С точки зрения киберрисков и защиты данных инвестиционные проекты оцениваются на предмет того, создают ли они новые угрозы для критической инфраструктуры или повышают ли риски утечки данных и нарушения конфиденциальности. Китайские инвестиции в морскую инфраструктуру могут вызывать у страны-реципиента обеспокоенность в части кибербезопасности и защиты данных, как это видно на примере кейса порта Гамбург. Порт Гамбург – крупнейший в Германии и третий по величине в Европе контейнерный порт, играющий важную распределительную роль в глобальных логистических цепочках контейнерных грузов. В 2021 году COSCO заключила сделку с Hamburger Hafen und Logistic (HHLA) по приобретению 35% акций контейнерного терминала Тольерорт (СТТ) [Rinke, Schwartz, 2022]. Однако это соглашение вызвало протесты внутри правящей коалиции Германии, что привело к пересмотру вопроса о статусе терминала как «критической инфраструктуры» [Si, 2023]. В порт Гамбург регулярно заходят корабли НАТО, в то время как у COSCO уже имеются два офиса в этом городе. Таким образом, деятельность COSCO потенциально может стать платформой для проведения кибератак и шпионажа в отношении Германии и военной тайны НАТО. В условиях растущей геополитической напряженности между Китаем и Европой подобная сделка может представлять угрозу для безопасности страны-реципиента, поскольку Китай получает доступ к стратегически важным объектам инфраструктуры Германии и Европы и потенциально сможет использовать эти инвестиции для оказания политического давления через контроль над критически важными объектами.

Киберриски, связанные с присутствием Китая в Арктике, вероятно, будут постепенно увеличиваться вне зависимости от изложенного выше. Действительно, крупные инфраструктурные проекты обычно уязвимы к изменениям в глобальной политической обстановке, что может повлиять на финансирование, передачу технологий или операционные аспекты проектов по развитию портов [Firstpost, 2024]. С другой стороны, стратегическое партнерство между Россией и Китаем демонстрирует их приверженность взаимному экономическому росту и региональной стабильности. Готовность России к участию в крупных торговых и инвестиционных проектах с Китаем, включая такие важные секторы, как энергетика и технологии, свидетельствует о том, что риски шпионажа или кибератак могут считаться контролируруемыми. Кроме того, уже осуществленные Китаем инвестиции в

российские порты, такие как Зарубино, не вызвали значительных опасений относительно возможных угроз безопасности или использования инфраструктуры в политических целях [Chu, 2023]. Напротив, эти проекты способствовали повышению эффективности региональной торговли и развитию экономики.

Риски жесткой безопасности: опасения по поводу «двойного назначения» в Пирее, Греция

При анализе рисков жесткой безопасности мы оцениваем, создают ли инвестиции новые угрозы для национальной безопасности в ее традиционном понимании, в основном связанные с использованием военной силы Китая. Инвестиции Китая в порты могут вызывать опасения относительно их «двойного назначения», особенно в свете возможного усиления военного присутствия в регионе.

Порт Пирей в Греции часто называют «Головой дракона» китайской инициативы «Один пояс, один путь» [Calatayud, 2023]. С тех пор как COSCO приобрела долю в порту в 2008 году, компания также получила контроль над его операционной деятельностью, став мажоритарным владельцем администрации порта. Некоторые исследователи отмечают, что присутствие COSCO по соседству с критически важной гражданской и военной инфраструктурой вызывает серьезные опасения в части как мягкой, так и жесткой безопасности. Китайские военные корабли посещали Пирей несколько раз, начиная с 2002 года; последний их визит состоялся в октябре 2017 года, когда военно-морские силы Китая и Греции провели однодневные совместные учения. Эти заходы китайских военных кораблей усилили дискуссии о возможном «двойном назначении» инвестиций COSCO в порт Пирей. По сообщению агентства France-Presse от июня 2015 года, новые китайские гражданские суда должны соответствовать национальным оборонным и техническим стандартам, что позволяет Китаю трансформировать значительную часть своего обширного гражданского флота в военный потенциал для обеспечения морской поддержки [Agence France-Presse, 2015]. При этом китайское правительство категорически отвергло такое толкование введения указанных требований в отношении гражданских судов.

Понятие «двойного назначения» зачастую чрезмерно упрощает сложные геополитические реалии. В своем отчете для SIPRI Гиаси и Чжоу утверждают, что «коммерческие порты редко пригодны для прямого военного использования без значительных модификаций» [Ghiasy, Zhou, 2017]. Кроме того, присутствие китайских военных кораблей в Пирее можно рассматривать как пример обычного для военно-морской дипломатии мероприятия, а не как свидетельство милитаризации. Аналогичным образом в случае с сотрудничеством Китая и России в Арктике восприятие китайских инвестиций в Арктику как инвестиций, потенциально имеющих своей целью создание военных объектов, может быть слишком упрощенным в сложной и характеризующейся определенными нюансами системе российско-китайских отношений. В своем анализе Королев отметил, что стратегическое партнерство Китая и России движимо, прежде всего, экономическими интересами, а не военными амбициями [Korolev, 2019]. Важно рассматривать эти инвестиции в более широком контексте глобальной торговли и экономического сотрудничества, а не только через призму возможных угроз безопасности.

В заключение подытожим, что к числу основных рисков, связанных с двусторонним сотрудничеством в области инфраструктурного развития СМП, относятся риски зависимости, принуждения, а также киберугрозы и риски в области жесткой безопасности. Оценка данных рисков с точки зрения вероятности и последствий их реализации позволяет проанализировать их более точно, что повышает надежность процесса принятия решений.

Риск зависимости: Несмотря на опасения по поводу «долговой ловушки», экономика и финансовая устойчивость России значительно выше по сравнению с государствами, ранее оказавшимися в сильной зависимости от Китая. Однако нельзя исключать воздействия внешних факторов, таких как пандемии, природные катастрофы, валютные колебания или нехватка альтернативных партнеров, которые могут привести к чрезмерной зависимости России от Китая или дестабилизировать ее финансовую систему. Тем не менее, если исходить из допущений о стратегическом значении Арктики и эффективности государственного управления в России, можно предположить, что при разработке моделей сотрудничества и схем финансирования проектов в Арктике будет проявлена должная осмотрительность. Таким образом, несмотря на наличие определенного экономического неравенства между Россией и Китаем, стратегическое значение Арктики для России и грамотное управление существенно снижают вероятность реализации риска зависимости.

Риск принуждения/влияния: Стратегический характер партнерства между Россией и Китаем, а также уникальный для Арктики геополитический контекст снижают вероятность взаимного политического давления. Однако вовлечение в дела Арктики третьих сторон, таких как США, может усложнить ситуацию через введение санкций, дипломатическое давление на международные и региональные организации или мобилизацию мирового общественного мнения против Китая и России. Стратегическое российско-китайское партнерство предполагает низкую вероятность реализации риска политического принуждения, однако, учитывая геополитическую чувствительность процессов в Арктике, необходимо внимательно отслеживать этот фактор риска и его возможные последствия для сотрудничества России и Китая в Арктике.

Киберриски/угрозы в сфере защиты данных: Уровень цифровизации арктической инфраструктуры и текущее состояние технологического сотрудничества между Россией и Китаем подчеркивают важность кибербезопасности и необходимость создания надежных механизмов обмена данными и их защиты. Исходя из продолжающейся цифровизации инфраструктуры в Арктике и увеличения числа кибератак, можно ожидать, что как вероятность, так и острота последствий киберугроз и угроз в сфере защиты данных будут постепенно нарастать.

Риск жесткой безопасности: Хотя в Арктике существуют потенциальные объекты двойного назначения, текущее состояние военного сотрудничества между Россией и Китаем, а также уникальное географическое расположение арктических портов требуют пересмотра традиционных рисков военной безопасности с учетом новых реалий. Вероятность возникновения таких рисков остается низкой, однако в случае их реализации последствия могут быть значительными.

Эффективное снижение рисков в двустороннем арктическом сотрудничестве возможно через улучшение правовой и институциональной базы, установление механизмов прозрачности и обмена информацией, а также продвижение многостороннего сотрудничества и международного контроля. В краткосрочной перспективе важно сосредоточиться на должном управлении рисками, а в средне- и долгосрочной перспективе – на поддержании баланса между совместными проектами развития и вопросами безопасности.

Таблица 3. Матрица рисков для сотрудничества по вопросам развития Арктической инфраструктуры и портов

		Воздействие				
		Незначительное	Минимальное	Умеренное	Значительное	Катастрофическое
Вероятность	Редко			Риск зависимости:	Риск жесткой безопасности:	

				Китайские портовые и судоходные компании увеличивают свою долю на местном рынке	Китайские портовые и судоходные компании могут быть использованы в военных целях	
	Мало-вероятно				Риск принуждения/влияния: Китайские портовые и судоходные компании могут угрожать сокращением трафика по СМП, чтобы повлиять на политику России	
	Возможно					
	Вероятно		Риск кибербезопасности/ утечки данных: Китайские портовые и судоходные компании незначительно увеличивают риск кибератак и утечки данных			
	Почти гарантированно					

Источник: анализ авторов [Smit-Jacobs, 2023].

Политические рекомендации: стадии сотрудничества

Для России ключевыми ставками в Арктике являются безопасность и суверенитет ее северных территорий, а также в последнее время – развитие Арктики как критически важный проект в рамках стратегии «поворота на Восток». Для Китая Арктика представляет основной интерес как альтернативный маршрут для морских перевозок через СМП и как источник неразведанных природных ресурсов. Если сравнивать значение Арктики для России и для Китая, интересы России в Арктике носят экзистенциальный характер. Этот дисбаланс интересов и длительность циклов развития проектов в Арктике делают стратегическое доверие необходимым условием для сотрудничества между Россией и Китаем в условиях возможной нестабильности. Иными словами, в отсутствие стратегического доверия как основы сотрудничества неопределенность в двусторонних отношениях станет основным фактором риска для реализации арктических проектов и российской стратегии «поворота на Восток».

С учетом установившегося режима международных санкций против России и усиливающегося партнерства между Россией и Китаем представляется, что в настоящий момент сложилась благоприятная ситуация для активизации сотрудничества двух стран в Арктике. Предлагается разделить процесс развития сотрудничества на ближайшие 10-20 лет на три стадии: укрепление доверия;

переговорный процесс и выработка технико-экономического обоснования; и реализация проектов. Есть две основные причины, по которым в данной работе предлагается очертить для развития сотрудничества указанный временной диапазон в 10-20 лет. Во-первых, природные условия в Арктике крайне суровы. В качестве примера можно привести недавнее строительство первой очереди порта Туас в Сингапуре, которое заняло три года без учета мелиоративных работ. Завершение всех очередей строительства порта общей площадью 1337 га планируется на 2040-е годы. По сравнению с тропической зоной строительство в Арктике значительно сложнее вследствие погодных условий и состояния грунта. Кроме того, транспортировка строительных материалов и рабочей силы будет занимать больше времени по сравнению со схожими проектами на других морских маршрутах из-за неразвитой транспортной инфраструктуры в малонаселенных регионах. Во-вторых, создание взаимного доверия требует времени. Учитывая серьезность вопросов безопасности в Арктике для России и наличие сомнений по поводу истинных намерений Китая в регионе, процесс укрепления доверия между двумя странами будет без сомнения длительным и трудоемким.

Первой стадией развития сотрудничества является укрепление доверия, с тем чтобы заложить фундамент для стратегического взаимодействия на основе взаимопонимания. Традиционно работа над укреплением доверия ведется в международных отношениях по вопросам безопасности, особенно в регионах с высоким риском конфликтов. На данный момент и Россия, и Китай на высшем уровне подтвердили свое желание сотрудничать в Арктике. Диалог по вопросам арктического сотрудничества в рамках двусторонних отношений уже пришел к консенсусу. В 2023 году президент России Владимир Путин совместно с председателем КНР Си Цзиньпином заявили о намерении *«активно развивать международные транспортно-логистические коридоры», «интенсивнее задействовать потенциал Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, Северного морского пути, многополосных трансазиатских автодорог»*. Лидеры двух стран подтвердили стремление *«совместно гарантировать их стабильное функционирование, повышать эффективность перевозок грузов и пассажиров»* [President of Russia, 2023]. Это четкий сигнал о том, что вопросы транспортной связности между странами становятся приоритетными на повестке двусторонних отношений. В мае 2024 года сотрудничество получило более конкретное наполнение и охватило широкий спектр сфер. Главы государств договорились *«создать в рамках Российско-Китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств Подкомиссию по развитию Северного морского пути, развивать взаимовыгодное сотрудничество в освоении и использовании Арктики, обеспечивая сохранение и сбережение экологической системы региона. Продвигать использование Северного морского пути в качестве важного международного транспортного коридора, стимулировать компании двух стран к укреплению сотрудничества в таких сферах, как рост грузоперевозок по Северному морскому пути и строительство логистической инфраструктуры. Углублять взаимодействие в сфере арктического судостроения, включая технологическую кооперацию», а также выразили «заинтересованность в сохранении Арктики в качестве территории мира, низкой военно-политической напряженности и стабильности, а также развитию в этом регионе конструктивного диалога и взаимовыгодного сотрудничества»* [President of Russia, 2024].

Тем не менее, только лишь саммита лидеров и консенсуса на высшем уровне недостаточно. Несмотря на схожий консенсус, достигнутый в прошлом, сотрудничество России и Китая в Арктике не имело значительного прогресса. Одним из объясняющих данный факт наблюдений является то, что местные органы власти, ответственные за реализацию политики центрального правительства, ограничены

требованиями экологического законодательства и реалиями развития на местах [Zhang, Hu, 2020]. Поэтому, помимо укрепления доверия на уровне центральных властей для решения вопросов безопасности, необходимы совместные усилия на местном уровне, которые должны быть сосредоточены на совместном решении экологических проблем и соблюдении национального законодательства в рамках реализации проектов. Регулярный диалог между китайскими чиновниками, занимающимися арктическими вопросами, и местными властями в России с целью достижения взаимопонимания является простым, но эффективным шагом на пути развития сотрудничества. Параллельно развитие диалога по неофициальным каналам, а также диалога с участием представителей как государственного, так и негосударственного сектора повысит открытость дискуссии и позволит уделять более пристальное внимание нерешенным аспектам спорных вопросов. Стадия укрепления доверия, вероятно, будет продолжаться, в том числе, и в ходе реализации совместных проектов. Окончательный тест на установившееся доверие между двумя странами и взаимопонимание на местном уровне, который станет также индикатором готовности к переходу на следующий этап, будет пройден в случае достигнутого согласия по повестке двусторонних переговоров.

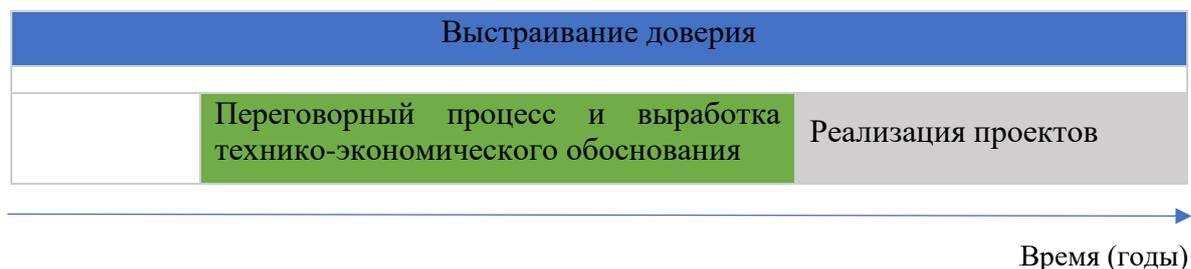
Вторая стадия развития сотрудничества – это переговорный процесс и выработка технико-экономического обоснования по проектам. Представляется, что подготовка технико-экономического обоснования должна вестись совместно, что предотвратит постановку его результатов под сомнение и, самое главное, исключит необоснованное сокрытие важной информации. В качестве альтернативы можно привлечь доверенную третью сторону для проведения исследования с предоставлением ей доступа ко всей необходимой информации. Также страны могут рассмотреть возможность создания многостороннего механизма. Для России это станет способом укрепить международное сотрудничество и противодействовать санкциям. Для Китая развитие международных отношений через многосторонние механизмы является предпочтительным дипломатическим принципом. В ходе двусторонних переговоров важно обеспечить равную заинтересованность обеих стран в сотрудничестве и его успешном исходе. Четырьмя ключевыми вопросами при проработке портовых проектов, требующими консенсуса, являются следующие.

- а) Каким будет видение развития и назначение порта? Должен ли он быть полностью автоматизированным и функционирующим на основе цифровых технологий, как другие международные порты?
- б) Развитие порта будет происходить в формате совместного предприятия или с использованием китайских кредитов?
- в) Если это совместное предприятие, каковы будут доли участия или условия эксплуатации и использования?
- г) Если проект финансируется посредством китайских кредитных ресурсов, каковы будут условия предоставления этих кредитов?

Третья стадия сотрудничества, которая является результатом проведенных переговоров, – это реализация проектов. Окончание этой стадии не означает завершения сотрудничества. Напротив, стадия реализации привлечет наибольшее внимание международного сообщества и станет возможностью продемонстрировать силу партнерства двух стран и готовность Китая и России к дальнейшему сотрудничеству. Это также станет важным доказательством того, что достижение баланса между вопросами безопасности и сотрудничеством в интересах развития Арктики является возможным. Успешное сотрудничество между Китаем и Россией в Арктике станет своего рода приглашением для других стран, заинтересованных в использовании СМП, присоединиться к проектам по его развитию. Условием для перехода к этой стадии станет снятие международных санкций, которые в данный

момент являются внешним барьером. Кроме того, важно продолжать укреплять доверие между странами и в процессе совместной реализации проектов, чтобы укрепить основу двустороннего сотрудничества.

Рисунок 3. Стадии сотрудничества



Источник: составлено авторами.

Заключение

В заключение необходимо отметить, что СМП, как показано в статье, характеризуется значительными экономическими возможностями и наличием сильной политической воли к его развитию. Более того, по мере прогресса в развитии морских технологий и вследствие глобального потепления количество доступных для навигации по СМП дней и скорость прохождения маршрута увеличиваются, хотя это и сопряжено с потенциальными экологическими проблемами. Сотрудничество между Китаем и Россией может способствовать достижению в данном регионе одной из целей устойчивого развития (ЦУР № 9 «Индустриализация, инновации и инфраструктура»), хотя этот аспект и не рассматривается подробно в данной статье. Дополнительно необходимо признать, что вследствие ограниченных сроков и отсутствия полевых исследований вопросы эксплуатации и управления портами, а также перспективы деятельности судоходных компаний не находят в статье подробного изучения. В этой связи предложить конкретные и реалистичные временные рамки для сформулированных рекомендаций по политическим мерам не представляется возможным.

Проблемы безопасности и действующие международные санкции стали серьезным препятствием для двустороннего российско-китайского сотрудничества по вопросам развития СМП. В рамках предложенного методом pre-mortem-анализа прогноза были выявлены несколько потенциальных слабых мест и рисков в отношениях России и Китая в Арктике. Тем не менее, систематическое укрепление доверия между двумя странами как на национальном, так и на местном уровне, а также достижение четко сформулированного консенсуса, способны смягчить остроту вопросов безопасности и способствовать укреплению долгосрочного сотрудничества. Помимо этого, необходимо проявить терпение в процессе развития сотрудничества, который может занять от десяти до двадцати лет, прежде чем принесет ощутимые результаты. Успешное партнерство между Россией и Китаем станет доказательством того, что достижение баланса между вопросами безопасности и экономическим развитием в Арктике является возможным, а также будет способствовать вовлечению других стран в проекты по развитию инфраструктуры СМП. Совместное создание Россией и Китаем многостороннего механизма сотрудничества может стать основой для реализации долгосрочной стратегии по развитию Арктики.

Список литературы (References)

- Agence France-Presse (2015) Report: China Orders Civilian Ships Adapted For Military Use. 18 June. Available at: <https://www.defensenews.com/global/asia-pacific/2015/06/18/report-china-orders-civilian-ships-adapted-for-military-use/> (accessed 13 July 2024).
- Bensassi S., Stroeve J. C., Martínez-Zarzoso I., Barrett A.P. (2016) Melting Ice, Growing Trade? *Elementa: Science of the Anthropocene*, vol. 4, 000107. Available at: <https://doi.org/10.12952/journal.elementa.000107>
- Brautigam D., Rithmire M. (2021) The Chinese “Debt Trap” Is a Myth. *The Atlantic*, 6 February. Available at: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2021/02/china-debt-trap-diplomacy/617953/> (accessed 13 July 2024).
- Buchanan E. (2022) The Ukraine War and the Future of the Arctic. RUSI, 18 March. Available at: <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/ukraine-war-and-future-arctic> (accessed 13 July 2024).
- Calatayud L. C. (2023) What Can Be Learnt From China’s Investment in Europe? Kings College London Forward Thinking Series, 26 April. Available at: <https://www.kcl.ac.uk/what-can-be-learnt-from-chinas-investment-in-europe> (accessed 13 July 2024).
- Centre for High North Logistics (CHNL) (2019) Transit Statistics 2018. Available at: <https://chnl.no/statistics/transit-statistics-2018/> (accessed 12 July 2024).
- Centre for High North Logistics (CHNL) (2023) Shipping Traffic at the NSR in 2022. 6 June. Available at: <https://arctic-lio.com/nsr-2022-short-report/> (accessed 12 July 2024).
- Centre for High North Logistics (2024) Northern Sea Route (NSR) Transit Voyages in 2023. Available at: Chen A., Zhu J., Xu M. (2022) China’s Sinopec Pauses Russia Projects, Beijing Wary of Sanctions -Sources. 28 March. Available at: <https://www.reuters.com/article/business/chinas-sinopec-pauses-russia-projects-beijing-wary-of-sanctions-sources-idUSKCN2LM18D/> (accessed 13 July 2024).
- Chen S., Kern S., Li X., Hui F., Ye Y., Cheng X. (2022) Navigability of the Northern Sea Route for Arc7 Ice-Class Vessels During Winter and Spring Sea-Ice Conditions. *Advances in Climate Change Research*, vol. 13, no 5, pp. 676–87. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.accre.2022.09.005>
- Chen Y. (2023) China’s Arctic Policy and Engagement: Review and Prospects. *Asia Policy*, vol. 18, no 1, pp. 29–38. Available at: <https://doi.org/10.1353/asp.2023.0005>
- Chu D. (2023) Milestone for Russia’s Zarubino Port as Ship With 10,000 Tons of Corn Leaves for China. *Global Times*, 6 February. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202302/1284926.shtml> (accessed 13 July 2024).
- Deza S. H. (2024) Port of Chancay: The Great Opportunity for Peruvian Trade or a Threat to National Security? *América Economía*, 24 May. Available at: <https://www.americaeconomia.com/en/negocios-e-industrias/port-chancay-great-opportunity-peruvian-trade-or-threat-national-security> (accessed 13 July 2024).
- Diplomatic Service of the European Union (2022) Russia/Belarus: Members Suspend Russia and Belarus From Council of the Baltic Sea States. 5 March. Available at: https://www.eeas.europa.eu/eeas/russiabelarus-members-suspend-russia-and-belarus-council-baltic-sea-states_en (accessed 13 July 2024).
- Fedorov V. P., Zhuravel V. P., Grinyaev S. N., Medvedev D. A. (2020) The Northern Sea Route: Problems and Prospects of Development of Transport Route in the Arctic. *IOP*

Conference Series: Earth and Environmental Science, vol. 434, 012007. Available at: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/434/1/012007>

Firstpost (2024) Explained: Peru's Trouble Over "Exclusivity Clause" for Mega Chancay Port Built by China. 30 April. Available at: <https://www.firstpost.com/explainers/peru-china-chancay-port-exclusivity-clause-13765278.html> (accessed 13 July 2024).

Franiok N. (2020) Russian Arctic Military Bases. American Security Project (ASP), 22 April. Available at: <https://www.americansecurityproject.org/russian-arctic-military-bases/> (accessed 13 July 2024).

Ghiassy R., Zhou J. (2017) The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU–China Cooperation Prospects. Stockholm: Stockholm International Peace Research Institute. Available at: <https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf> (accessed 13 July 2024).

Ghiretti F., Gökten M., Gunter J., Pindyuk O., Sebastian G., Tonchev P., Zavorská Z. (2023) Research for TRAN Committee: Chinese Investments in European Maritime Infrastructure. European Parliament Think Tank. Available at: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2023\)747278](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2023)747278) (accessed 13 July 2024).

Government of the Russian Federation (2019) Rasporyazheniye Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 21.12.2019 № 3120-r [Decree of the Government of the Russian Federation dated 21 December 2019 No 3120-r "On Approval of the Plan for the Development of the Infrastructure of the Northern Sea Route for the Period up to 2035"]. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201912300038> (accessed 18 July 2024) (in Russian).

Government of the Russian Federation (2021) Rasporyazheniye Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 15.04.2021 № 996-r [Decree of the Government of the Russian Federation of 15 April 2021 No 996-r "On Approval of a Unified Action Plan for the Implementation of the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period up to 2035 and the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period up to 2035"]. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104200007> (accessed 18 July 2024) (in Russian).

Grady J. (2018) Panel: China Investing in Infrastructure Near the Arctic. USNI News, 27 April. Available at: <https://news.usni.org/2018/04/27/panel-china-investing-infrastructure-near-arctic> (accessed 13 July 2024).

Grigoryev L., Gimadi V., Kurdin A., Kolobov O., Pominova I., Amiragyan A., Martynyuk A., Veselkova D., Kulpina V., Golyashev A. (2016) Razvitiye transportirovki nefi [Development of Oil Transportation]. Energy Bulletin No 36. Available at: <https://web.archive.org/web/20220124194933/https://ac.gov.ru/files/publication/a/9072.pdf> (accessed 13 July 2024).

Hillman J. (2018) Game of Loans: How China Bought Hambantota. CSIS Briefs, 2 April. Available at: <https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota> (accessed 13 July 2024).

Himmer M., Rod Z. (2022) Chinese Debt Trap Diplomacy: Reality or Myth? *Journal of the Indian Ocean Region*, vol. 18, no 3, pp. 250–75. Available at: <https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280>

Information Analytical and Statistical Center of the Rosmorrechflot (n.d.) Permissions for Navigation in the Water Area of the Northern Sea Route. Available at:

http://www.nsra.ru/en/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html?year=2022 (accessed 13 July 2024).

Khon V. C., Mokhov I. I., Latif M., Semenov V. A., Park W. (2010) Perspectives of Northern Sea Route and Northwest Passage in the Twenty-First Century. *Climatic Change*, vol. 100, pp. 757–68. Available at: <https://doi.org/10.1007/s10584-009-9683-2>

Khon V. C., Mokhov I. I., Semenov V. A. (2017) Transit Navigation Through Northern Sea Route From Satellite Data and CMIP5 Simulations. *Environmental Research Letters*, vol. 12, no 2, 024010. Available at: <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aa5841>

Korolev A. (2019) On the Verge of an Alliance: Contemporary China-Russia Military Cooperation. *Asian Security*, vol. 15, issue 3, pp. 233–52. Available at: <https://doi.org/10.1080/14799855.2018.1463991>

Kossa M. (2024) *The Arctic in China's National Strategy: Science, Security, and Governance*. 1st ed. London: Routledge. Available at: <https://doi.org/10.4324/9781003295112>

Krutikhin M. (2019) Power of Siberia or Power of China? Aljazeera, 19 December. Available at: <https://www.aljazeera.com/opinions/2019/12/19/power-of-siberia-or-power-of-china> (accessed 13 July 2024).

Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (2023) The Concept of Foreign Policy of the Russian Federation (Unofficial Translation). Available at: https://mid.ru/en/foreign_policy/fundamental_documents/1860586/ (accessed 13 July 2024).

Nevskaya N. A. (2022) Northern Sea Route and the New Energy Agenda. *Energy of the Russian Arctic* (V. I. Salygin (ed)). Singapore: Palgrave Macmillan, pp. 299–317. Available at: https://doi.org/10.1007/978-981-19-2817-8_15

NSR General Administration (n.d.) Information About Movements of the Vessels Which Are Nearby the Water Area and in the Water Area of the Northern Sea Route. Available at: <https://nsr.rosatom.ru/en/current-information/information-about-movements-of-the-vessels-which-are-nearby-the-water-area-and-in-the-water-area-of/> (accessed 12 July 2024).

Podobedova L., Dzyadko T. (2018) Pribyl' dlya podryadchikov: skol'ko aktsionery «Gazproma» teryayut na stroykakh [Profit for Contractors: How Much Gazprom Shareholders Lose on Construction Sites]. RBC, 21 May. Available at: <https://www.rbc.ru/business/21/05/2018/5afc50979a79471ce133d69a> (accessed 13 July 2024) (in Russian).

President of Russia (2014) Zasedaniye Soveta Bezopasnosti po voprosu realizatsii gosudarstvennoy politiki v Arktike [Meeting of the Security Council on the Implementation of State Policy in the Arctic]. 22 April. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/20845> (accessed 13 July 2024) (in Russian).

President of Russia (2022) Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 31.07.2022 g. № 512 [Decree of the President of the Russian Federation of 31 July 2022 No 512 "On Approval of the Marine Doctrine of the Russian Federation"]. Available at: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/48215> (accessed 13 July 2024) (in Russian).

President of Russia (2023) Prezident Rossii i Predsedatel' KNR sdelali zayavleniya dlya pressy [The President of Russia and the President of the People's Republic of China Made Statements for the Press]. 21 March. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/70750> (accessed 13 July 2024) (in Russian).

President of Russia (2024) Sovmestnoye zayavleniye Rossiyskoy Federatsii i Kitayskoy Narodnoy Respubliki ob uglublenii otnosheniy vseob"yemlyushchego partnerstva i strategicheskogo vzaimodeystviya, vstupayushchikh v novuyu epokhu, v kontekste 75-letiya ustanovleniya diplomaticheskikh otnosheniy mezhdv dvumya stranami [Joint Statement by the Russian Federation and the People's Republic of China on Deepening Relations of Comprehensive Partnership and Strategic Cooperation, Entering a New Era, in the Context of the 75th Anniversary of the Establishment of Diplomatic Relations Between the Two Countries]. 16 May. Available at: <http://kremlin.ru/supplement/6132> (accessed 13 July 2024).

Rinke A., Schwartz J. (2022) German Go-Ahead for China's Cosco Stake in Hamburg Port Unleashes Protest. Reuters, 26 October. Available at: <https://www.reuters.com/markets/deals/german-cabinet-approves-investment-by-chinas-cosco-hamburg-port-terminal-sources-2022-10-26/> (accessed 13 July 2024).

Roy-Chaudhury S. (2019) China, the Belt and Road Initiative, and the Hambantota Port Project. *St Antony's International Review*, vol. 15, no 1, pp. 153–64. Available at: <https://www.jstor.org/stable/27027759> (accessed 13 July 2024).

Si K. (2023) Germany Reexamines Cosco Shipping's Investment in Hamburg Port. *Seatrade Maritime News*, 16 April. Available at: <https://www.seatrade-maritime.com/ports/germany-reexamines-cosco-shippings-investment-hamburg-port> (accessed 13 July 2024).

Smit-Jacobs K. (2023) Chinese Strategic Interests in European Ports. European Parliament Think Tank. Available at: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_ATA\(2023\)739367](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_ATA(2023)739367) (accessed 13 July 2024).

State Council Information Office of China (2018) China's Arctic Policy. 1st ed. Available at: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed 13 July 2024).

Tiwari P. (2024) China's Megaport in South America Could Spark Resource War With US: Report. *NDTV World*, 14 June. Available at: <https://www.ndtv.com/world-news/chinas-new-port-in-south-america-in-peru-chancay-may-further-dent-relations-with-us-5886326> (accessed 13 July 2024).

U.S. Department of State (2023) Announcement of U.S. Extended Continental Shelf Outer Limits. Available at: <https://web.archive.org/web/20240502072114/https://www.state.gov/announcement-of-u-s-extended-continental-shelf-outer-limits-2/> (4 February 2024).

United World International (2024) The Port of Chancay in Peru: Reason for a New War of the Pacific? 29 April. Available at: <https://unitedworldint.com/34369-the-port-of-chancay-in-peru-reason-for-a-new-war-of-the-pacific/> (accessed 1 July 2024).

White House (2022) National Strategy for the Arctic Region. Available at: <https://web.archive.org/web/20240704061136/https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf> (accessed 4 February 2025).

Yermakov V., Yermakova A. (2021) The Northern Sea Route: A State Priority in Russia's Strategy of Delivering Arctic Hydrocarbons to Global Markets. *Energy Insight No 105*, Oxford Institute for Energy Studies. Available at: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2021/11/Insight-105-The-Northern-Sea-Route.pdf> (accessed 13 July 2024).

Zhang H., Xu M. (2020) E luo si "bei ji fa zhan zhi cheng qu" jian she yu zhong e he zuo xin si lu [Construction of "Arctic Development Support Zone" in Russia and New Thoughts on Sino-Russia Cooperation]. *Asia-Pacific Economic Review*, issue 3, pp. 5–11+149. Available at: <https://lib.cqvip.com/Qikan/Article/Detail?id=7101912594> (accessed 13 July 2024) (in Chinese).

Zoidov K. K., Medkov A. A., Dadabayeva Z. A. (2022) Energy Development of the Russian Arctic Within the Framework of the Belt and Road Initiative and Greater Eurasia: A View From China and India. *Energy of the Russian Arctic* (V. I. Salygin (ed)). Singapore: Palgrave Macmillan, pp. 319–47. Available at: https://doi.org/10.1007/978-981-19-2817-8_16

China-Russia Cooperation in the Northern Sea Route Development³

C. Yee Ng, Y. Wu, W. Zhang, S. Jigeer, J. Zhang, H. Yu

Chew Yee Ng—PhD Candidate, School of Social Sciences, Tsinghua University; 313 Mingzhai, Haidian District, Beijing, 100084, China; qy-huang21@mails.tsinghua.edu.cn; ORCID: 0000-0002-3444-0931

Yuhe Wu—PhD Candidate, Institute of Area Studies, Peking University; No.5 Yiheyuan Road, Haidian District, Beijing, 100871, China; mollywu0805@pku.edu.cn; ORCID: 0009-0006-6941-3315

Wenrui Zhang—PhD Candidate, Faculty of World Economy and International Affairs, HSE University; 17 Malaya Ordynka Ulitsa, Moscow, 119017, Russia; wenrui.zhang@aliyun.com; ORCID: 0000-0001-7059-3866

Shawuya Jigeer—PhD Candidate, Institute of Industrial Management, Economics and Trade, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University; 29 Polytechnicheskaya, St. Petersburg, 195251, Russia; shauya.ts@edu.spbstu.ru; ORCID: 0000-0003-3610-0460

Jinghan Zhang—Master Student, School of Politics and International Relations, East China Normal University; 3663 North Zhongshan, Putuo District, Shanghai, 200062, China; 51266000044@stu.ecnu.edu.cn; ORCID: 0009-0002-9687-5727

Haiyue Yu—Master Student, School of Foreign Studies, Nanjing University; 163 Xianlin Road, Qixia District, Nanjing, Jiangsu Province, 210023, China; 502023090040@smail.nju.edu.cn; ORCID: 0009-0008-1731-3122

Abstract

As global warming leads to the melting of Arctic sea ice, the economic potential and strategic importance of the Northern Sea Route (NSR) as a new sea route connecting Asia and Europe are becoming increasingly prominent. In this context, China-Russia cooperation on the Arctic route has become a crucial component of their economic and strategic partnership. The paper basically follows the SWOT analysis model to conduct a comprehensive analysis of the current status and prospects of China-Russia economic cooperation on the Arctic route. It emphasizes the economic potential and strategic importance of the NSR due to changing Arctic ice conditions and geopolitical shifts. As an important background reference, the paper reviews the policy positions of both countries, identifying common interests and challenges. It also uses data analysis and case studies to analyze the opportunities and potential risks of cooperation. According to official shipping data, it examines the collaborative efforts between China and Russia to develop the NSR as a viable maritime corridor, emphasising that China is an indispensable force in the development of

³ This article was submitted 22.07.2024.

the NSR. Through detailed case studies, the paper conducts a pre-mortem analysis to identify potential risks in the cooperation, such as dependency, coercion, and cybersecurity threats. In light of the current status and prospects of cooperation between the two sides, we propose a long-term co-development strategy spanning ten to twenty years, focusing on confidence-building, joint feasibility studies, and phased execution. The goal is to establish a sustainable and mutually beneficial partnership that balances security and economic development in the Arctic. The successful cooperation between China and Russia in this region is positioned as a model for other countries with interests in the NSR, highlighting the potential for international collaboration in Arctic logistics and infrastructure development.

Keywords: Arctic shipping, pre-mortem analysis, prospect analysis, Polar Silk Road, infrastructure development

Acknowledgments: The publication was prepared within the framework of the XI Russian-Chinese Summer School on International Relations at HSE University. We are grateful to the anonymous reviewers for their constructive suggestions.

For citation: Yee Ng C., Wu Y., Zhang W., Jigeer S., Zhang J., Yu H. (2024) China-Russia Cooperation in the Northern Sea Route Development. *International Organisations Research Journal*, vol. 20, no 1, pp. (in English). doi:10.17323/1996-7845-2025-01-03