ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

Выпуск 8(65). 2020. Том 10

Журнал «Вопросы национальных и федеративных отношений»
включен в перечень рецензируемых научных изданий ВАК,
в которых должны быть опубликованы
основные научные результаты на соискание ученой степени
кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук
по политическим и историческим наукам

МОСКВА, 2020

ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

**Вячеслав Александрович
МИХАЙЛОВ**

Председатель Совета, д.и.н., профессор,
зав. кафедрой национальных и федеративных
отношений РАНХ и ГС при Президенте РФ

Редакционный Совет

**Рамазан Гаджимурадович
АБДУЛАТИПОВ**

д.ф.н., постоянный представитель Российской Федерации
при Организации Исламского сотрудничества

**Любовь Федоровна
БОЛТЕНКОВА**

д.ю.н., профессор РАНХ и ГС при Президенте РФ

**Владимир Иванович
ВАСИЛЕНКО**

д.п.н., профессор Российской академии народного
хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

**Вадим Витальевич
ГАЙДУК**

д.п.н., профессор Башкирского государственного
университета

**Леокadia Михайловна
ДРОБИЖЕВА**

д.и.н., руководитель Центра исследования
межнациональных отношений Института Социологии
ФНИСЦ РАН

**Владимир Юрьевич
ЗОРИН**

д.п.н., руководитель Центра по научному взаимодействию
с общественными организациями, СМИ и органами
государственной власти ИЭА РАН

**Раушан Мухахановна
КАНАПЬЯНОВА**

д.п.н., профессор кафедры международного
культурного сотрудничества МГИК

**В. Микаэль
КАССАЕ НЫГУСИЕ**

д.и.н., профессор кафедры теории и истории
международных отношений Российского
университета дружбы народов

**Геннадий Яковлевич
КОЗЛОВ**

д.и.н., профессор Рязанского государственного
университета им. С.А. Есенина

**Игорь Георгиевич
КОСИКОВ**

д.и.н., главный научный сотрудник Института
этнологии и антропологии РАН

**Николай Павлович
МЕДВЕДЕВ**

д.п.н., профессор Российского университета
дружбы народов

**Марина Николаевна
МОСЕЙКИНА**

д.и.н. профессор, заведующая кафедрой истории России
Российского университета дружбы народов

**Дарья Вячеславовна
ПЕРКОВА**

к.п.н., ответственный редактор

**Александр Васильевич
ПОНЕДЕЛКОВ**

д.п.н., профессор, заведующий кафедрой политологии
и этнополитики Южно-Российского института
управления – филиал РАНХ и ГС при Президенте РФ

**Дмитрий Егорович
СЛИЗОВСКИЙ**

д.и.н., профессор кафедры истории России Российского
университета дружбы народов

**Шукран Саидовна
СУЛЕЙМАНОВА**

д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ

**Жибек Сапарбековна
СЫЗДЫКОВА**

д.и.н., профессор, заведующая кафедрой стран
Центральной Азии и Кавказа Института стран Азии
и Африки Московского государственного университета имени
М. В. Ломоносова, заместитель главного редактора журнала

**Вильям Владимирович
ШИМИДТ**

д.ф.н., профессор РАНХ и ГС при Президенте РФ

Редакционная коллегия

Главный редактор – СУЛЕЙМАНОВА Ш.С.,
д.п.н., профессор РАНХиГС

Члены ред. коллегии:

Медведев Н.П. (зам. главного редактора),
Сыздыкова Ж.С. (зам. главного редактора),
Перкова Д.В. (ответственный редактор),
Болтенкова Л.Ф., Дробичева Л.А.,
Слизовский Д.Е.

УЧРЕЖДЕН

ООО «Издательство
«Наука сегодня»

ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В ПЕРЕЧЕНЬ ВАК РФ

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного
наследия

Регистрационный номер
ПИ № ФС77-47487
от 25 ноября 2011 г.

Журнал издается ежемесячно

Журнал включен в базу РИНЦ
(Российский индекс научного
цитирования)

Включен в каталог
Ulrich's Periodicals Directory

Пятилетний импакт-фактор
журнала: 1,006

Адрес редакции:
115598, г. Москва, ул. Загорьевская,
д. 10, корп. 4, цокольный этаж,
помещение I, комната 7-1, офис 4

Тел.: (910) 463-53-42

www.etnopolitolog.ru

E-mail: etnopolitolog@yandex.ru

Мнение авторов может
не совпадать с мнением редакции.
При перепечатке ссылка
на журнал обязательна.

Научные статьи, публикуемые
в журнале подлежат обязательному
рецензированию.

Ответственный редактор
Перкова Д.В.

Компьютерная верстка
Анциферова А.С.

Подписано в печать 27.08.2020.

Формат 60×84/8. Объем 24,3.

Печать офсетная.
Тираж – 1000 экз.
(1-й завод – 500 экз.)
Заказ № 00000.

Отпечатано
в типографии PrintUP

117105, г. Москва,
Нагорный проезд, 12, корп. 1
Тел.: +7 (495) 925-00-06

ISSN 2226-8596 (print)

12 выпусков в год и

2 выпуска в год переводной (англ.) версии

Языки: русский, английский

<http://etnopolitolog>

Входит в перечень рецензируемых научных изданий ВАК РФ

Включен в каталог периодических изданий Ульрих (Ulrich's Periodicals Directory: <http://www.ulrichsweb.com>)

Материалы журнала размещаются на платформе РИНЦ Российской научной электронной библиотеки, Electronic Journals

Library Cyberleninka

Подписной индекс издания в каталоге агентства Роспечать 70114

Цели и тематика

Журнал *ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ* – периодическое международное рецензируемое научное издание в области политических исследований. Журнал является международным как по составу редакционного совета и редколлегии, так и по авторам и тематике публикаций.

Научный журнал издается с 2011 года в издательстве «Наука сегодня». С 2018 года издается переводная (англ.) версия журнала. С момента своего создания, журнал ориентировался на высокие научные и этические стандарты и сегодня является одним из ведущих политологических журналов России.

Цель журнала – способствовать научному обмену и сотрудничеству между российскими и зарубежными политологами.

Журнал предназначен для публикации результатов фундаментальных и прикладных научных исследований. Тематическая направленность журнала отражается в следующих постоянных рубриках: «Отечественная история, этнология и этнография», «История международных отношений и мировой политики», «История и философия политики», «Политические институты, процессы и технологии», «Политическая культура, этнополитика и идеологии», «Политические проблемы международных отношений и глобализации».

Формат публикаций: научные статьи, обзорные научные материалы, материалы круглых столов, научные рецензии, научные сообщения, посвященные исследовательским проблемам в сфере политики и политологии.

В своей деятельности редакционный совет и редколлегия журнала руководствуется принципами, определяемыми ВАК России для научных журналов, в том числе: наличие института рецензирования для экспертной оценки качества научных статей; информационная открытость издания; наличие и соблюдение правил и этических стандартов представления рукописей авторами.

Целевой аудиторией журнала являются российские и зарубежные специалисты-политологи, а также аспиранты и магистры, обучающиеся по направлениям политология, государственное и муниципальное управление и международные отношения.

Журнал строго придерживается международных стандартов публикационной этики, обозначенных в документе *COPE (Committee on Publication Ethics)* <http://publicationethics.org>

Полные сведения о журнале и его редакционной политике, требования о подготовке и публикации статей, архив (выпуски с 2011 года) и дополнительная информация размещена на сайте: <http://etnopolitolog.ru>

Электронный адрес: etnopolitolog@yandex.ru

ISSN 2226-8596 (print)

12 issues a year plus

2 issues a year of the translated (eng.) version

Languages: Russian and English

<http://etnopolitolog>

Included in the list of peer-reviewed scientific publications of the Higher Attestation Commission of the Russian Federation

Included in the Ulrich's Periodicals Directory

Materials of the journal are placed on the RSCI platform of the Russian scientific

electronic library – Electronic Journals Library Cyberleninka

Subscription index of the journal in the Rosspchat Agency catalogue is: 70114

Objectives and themes

Academic journal “*Issues of National and Federative Relations*” is an international peer-reviewed scientific periodical in the field of political studies. The journal has an international character because of the composition of its Editorial Board, its editors, its contributing authors and topics of its publications.

The scientific journal is published since 2011 at the “Publishing House “Science Today”. Translated (eng.) version of the journal is published since 2018. Since its inception, the journal was guided by high scientific and ethical standards and today it is one of the leading political science journals in Russia.

The purpose of the journal is to promote scientific exchange and cooperation between Russian and foreign political scientists.

The journal is intended for the publication of the results of fundamental and applied scientific research. Thematic focus of the journal is reflected in the following permanent headings: “Domestic history, ethnology and ethnography”, “History of international relations and world politics”, “History and philosophy of politics”, “Political institutions, processes and technologies”, “Political culture, ethnopoltics and ideologies”, “Political problems of international relations and globalization.”

Format of publications: scientific articles, reviews, scientific materials, materials of round tables, scientific reviews, scientific reports devoted to research problems in the field of politics and political science.

The Editorial Board and the editors of the journal in their activities are guided by the principles defined by VAK of Russia for scientific journals, including: presence of the institute of peer review for the expert quality assessment of scientific articles; information openness of the publications; availability and compliance with the rules and ethical standards for the submission of manuscripts by the authors.

The target audience of the journal is Russian and foreign specialists-political scientists, as well as graduate students and masters in the fields of political science, state and municipal management and international relations.

The journal strictly adheres to the international publishing standards and publication ethics identified in the *COPE (Committee on Publication Ethics)* document. <http://publicationethics.org>.

Full details of the journal and its editorial policy, requirements to the preparation and publication of articles, archive (issues since 2011) and additional information are available on the website: <http://etnopolitolog.ru>

E-mail address: etnopolitolog@yandex.ru

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ, ЭТНОЛОГИЯ И ЭТНОГРАФИЯ

Баранов В.П., Климов А.А. Применение личного состава войск НКВД СССР в борьбе с националистическим подпольем в годы Великой Отечественной войны	1952
Костриков С.П. Реакция русской прессы на события 29 мая 1903 г. в Белграде (По материалам газет «Новое Время» и «Русские Ведомости»).....	1962
Волков А.П. Опыт обеспечения безопасности дорожного движения в 1950-1970-е годы в СССР	1971
Беркутов А.С., Климов А.А. Деятельность органов НКВД СССР по обеспечению общественной безопасности в годы Великой Отечественной войны	1978
Шавлаева Т.М. Практика использования зимних пастбищ в традиционном обществе чеченцев	1988
Арапханова Л.Я., Костоев З.И. Национальная политика СССР на Северном Кавказе в 1922-1945 гг.....	1998
Безик Ю.И. Православное военное духовенство и духовенство иноверных исповеданий в русской императорской армии в период Первой мировой войны: вопросы веротерпимости	2006
Лысенко Ю.М. Большая серия о «малых» и не только... Монографии о народах Дагестана: история и опыт создания	2016
Сабирова Е.Н., Яковлева Р.П. Праздничная культура евреев Башкортостана: сохранение и трансформация	2026
Осипенко С.В. Из истории составления проекта Гражданского уложения под руководством М.М. Сперанского.....	2034
Ванькина Е.А. Финансирование мирового суда в царской России.....	2042
Глебова Т.Н. Криминогенная обстановка в Симбирской губернии в 1914-1918 гг.: причины и последствия	2048
Котельников В.В. Движение Кенесары Касымова: исторические аспекты исследования	2053
Пустырев П.В. «Кризис надежности» в советском танкостроении 1942 года (на материалах завода № 112)	2064
Евстратов М.В. Реформирование Вооруженных сил СССР и подготовка резервов Красной армии в 1921-1941 гг.: кадровые проблемы	2072
Букина Д.В. Гетто как особый тип концентрационных лагерей	2079
Павлова А.Н. Испанская праздничная кухня: сохранение традиций	2086

ТЕОРИЯ, ФИЛОСОФИЯ И ИСТОРИЯ ПОЛИТИКИ

Гаджиев К.С. Об идее «желтой опасности» и американской версии синофобии	2096
--	------

Михайленко А.Н. Теоретические и концептуальные основы развития Союзного государства России и Белоруссии.....2110

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ, ПРОЦЕССЫ И ТЕХНОЛОГИИ

Копылов И.А., Матвеев О.В., Ястремский А.М. Некоторые проблемы безопасности российской Арктики: военно-политический аспект 2125

Глимахова Л.Х. Нациестроительство для современной России: состояние вопроса и проблемы, препятствующие его решению 2137

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ГЛОБАЛИЗИРУЮЩЕГОСЯ МИРА

Лукин А.Д. Роль и место экологической безопасности в международных отношениях в Арктическом регионе 2150

Мелконян С.Г. Угрозы безопасности Израиля, исходящие из вооруженного конфликта в Сирии 2157

Бакуля И.Ю. Неинституциональные преобразования в Южно-Африканской республике в следствии пандемии COVID-19..... 2164

Лэй Шуан. Развитие и перспективы китайско-российского совместного строительства «Ледового шелкового пути» 2170

Будник А.И., Григорьева Т.В., Кан А.А. Через дискурс и тренды к точности теории международных отношений 2181

Захарова С.Ю. Символическая коммуникация в международных отношениях. Кукла как дипломатический дар 2188

ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ

Кошкарева С.Г. Русско-японские отношения на Камчатке после заключения Рыболовной конвенции 1907 г. 2194

Аргирис Тасулас. Потенциальное «яблоко раздора»: Кипр в советском внешнеполитическом анализе в 1946-1953 гг. 2202

НАШИ АВТОРЫ 2212

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ РУКОПИСЕЙ 2218

РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ КИТАЙСКО-РОССИЙСКОГО СОВМЕСТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА «ЛЕДОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Благодаря своей растущей стратегической и экономической значимости, Арктика привлекает к себе внимание все большего числа стран. В контексте открытости развития Арктики и растущей интернационализации, совместное строительство арктического «Ледового шелкового пути», очевидно, имеет значимую ценность для Китая и России, что способствует развитию стратегического партнерства и сотрудничества между двумя странами и содействует их развитию. Таким образом, всестороннее сотрудничество в арктическом регионе получило высокое внимание руководителей двух стран. Инициатива «Ледовый шелковый путь» не только способствует экономическому и социальному развитию Арктического региона и уравнивает глобальную транспортную и торговую структуру, но также имеет и положительное значение для сглаживания дисбаланса между спросом и предложением ресурсов. Китай и Россия добились больших успехов в сотрудничестве в соответствующих областях, которое также поддерживается определенной международной средой. В целом, сотрудничество между Китаем и Россией по продвижению строительства «Ледового шелкового пути» имеет достаточный потенциал развития и может привлечь к участию в будущем другие заинтересованные страны, а также сталкивается с множеством проблем и требует широкого международного консенсуса и технической поддержки.

Ключевые слова: Арктические маршруты, «Ледовый шелковый путь», «Один пояс, один путь», освоение Арктики, проект «Ямал СПГ».

LEI SHUANG

Graduate Student, Far Eastern Federal
University, Department of Political Science,
Vladivostok, Russia

DEVELOPMENT AND PROSPECTS OF THE JOINT CONSTRUCTION OF THE ICE SILK ROAD BY CHINA AND RUSSIA

The Arctic is attracting the attention of an increasing number of countries, due to its growing strategic and economic importance. In the context of the open development of the Arctic and growing internationalization, the joint construction of the Arctic “Ice Silk Road” obviously has significant value for China and Russia, which contributes to the development of strategic partnership and cooperation between the two countries. Thus, comprehensive cooperation in the Arctic region received high attention from the leaders of both countries. The Ice Silk Road Initiative not only contributes to the economic and social development of the Arctic region and balances the global transport and trade structure, but also has a positive impact on mitigating the imbalance between demand and supply of resource. China and Russia have made great strides in cooperation in their respective fields, which is also supported by a certain international environment. In general, cooperation between China and Russia to advance the construction of the Ice Silk Road has sufficient development potential and can attract other interested countries to participate in the future, and it also faces many problems and requires broad international consensus and technical support.

Key words: *Arctic routes, “Ice Silk Road”, “One belt, one way”, Development of the Arctic, “Yamal LNG Project”.*

С начала XXI века, с изменением природной среды Арктики и эволюцией международной среды, этот регион постепенно становится новым центром международной политики, и соответствующие страны становятся все более и более заинтересованными в арктических делах. Многие арктические страны и страны за ее пределами также придают большое значение положению региона на политическом уровне и последовательно выпускают свои собственные документы по арктической политике. Помимо восьми арктических стран, Европейский союз, Китай, Япония и Южная Корея также объявили о своих собственных политических документах в отношении Арктики. Страны уделяют все больше внимания арктическому вопросу в основном потому, что Арктика имеет важное стратегическое и экономическое значение.

Следует подчеркнуть, что в работах российских и китайских авторов, опубликованных в последние годы, освещается широкий спектр вопросов близких к данной предметной области [2; 3; 4; 6; 9; 11; 12. С. 92-101; 13. С. 56-60; 14. С. 102-112; 19; 22].

Однако проблему российско-китайского сотрудничества в Арктическом регионе нельзя назвать однозначно исчерпанной. В силу многих объективных обстоятельств изучение обозначенной темы продолжает сохранять высокий уровень актуальности.

В географическом определении, Арктика представляет собой обширный регион, располагающийся к северу от 66°34' северной широты (полярный круг), также известную как Арктический регион. Согласно этому определению, арктический регион включает: акватории Северного Ледовитого океана, острова и северные части Европы, Азии и Северной Америки общей площадью 21 миллион км², из которых сухопутная часть составляет 8 миллионов км². Государственные акторы в арктическом регионе включают: США, Канаду, Норвегию, Россию, Данию, Исландию, Финляндию и Швецию, также известные как Восемь арктических государств (The Eight Arctic States, A8). Первые пять стран – это прибрежные государства Северного Ледовитого океана (The Five Arctic States, A5). Исландия, Финляндия и Швеция – это только территории, входящие или близкие к Полярному кругу. В настоящее время суша, острова и прибрежные воды Арктического региона принадлежат этим восьми странам. Стратегическое положение и ценность арктического региона в основном отражаются в следующих аспектах.

Во-первых, глобальное потепление является наиболее значительным климатическим явлением за последние 100 лет. Записи наблюдений показывают, что температура в Арктическом регионе повышается с 1970-х годов, таким образом, Арктика стала регионом, наиболее пострадавшим от изменения климата в мире [24].

Тенденция глобального потепления становится все более очевидной. Изменение климата в Арктическом регионе происходит быстрее и серьезнее, чем изменение климата в других частях мира. Например, система естественной экологической среды, сельское хозяйство, лесное хозяйство, животноводство и рыболовство и даже экономика туризма Китая будут подвержены различным воздействиям из-за изменений окружающей среды и климата в арктическом регионе [10].

Еще одно важное последствие изменений климата и окружающей среды Арктики состоит в том, что после постепенного повышения средней температуры в Арктике, протяженность и толщина морского льда в Северном Ледовитом океане уменьшилась. Согласно соответствующим научным отчетам, скорость таяния морского льда в Северном Ледовитом океане имеет тенденцию к ускорению, а навигационный период в океане становится более протяженным. Образовался большой район, пригодный для передвиже-

ния летом. В ближайшее время может появиться возможность полноценной навигации по Северному Ледовитому океану в летний период. Арктический маршрут через Северный Ледовитый океан – это самый короткий маршрут, соединяющий Тихий и Атлантический океан. Из Восточной Азии в Западную Европу или Северную Америку расстояние плавания по арктическому маршруту может быть сокращено в среднем на 20-40% по сравнению с традиционным маршрутом через Индийский или Тихий океан. Теоретически существует большая выгода от транспортировки, включая сокращение времени в пути и снижение затрат на перевозку. Например, по маршруту Шанхай-Гамбург (Германия) через Северо-восточный проход Арктики составляет 7198 морских миль, а маршрут через Суэцкий канал и Малаккский пролив составляет 11479 морских миль. Первый маршрут короче второго почти на треть; Маршрут Шанхай-Нью-Йорк (США) составляет 8632 морских миль через Арктический Северо-Западный проход и 10567 морских миль через Панамский канал. Первый маршрут короче второго почти на 20% [21]. В настоящее время судоходный сезон на арктических маршрутах значительно увеличен, примерно 100-150 суток, также увеличивается размер и количество проходящих судов. По статистике, объем судоходства по северо-восточному маршруту России, с 2007 по 2016 год составил 248 раз и с каждым годом увеличивается. Это свидетельствует о том, что коммерческая ценность арктического маршрута становится все весомее.

Во-вторых, Арктика богата природными ресурсами, такими как нефть, полезные ископаемые, рыба и леса, которые привлекли внимание всех стран. Согласно статистике Геологической службы США, Арктика является крупнейшим районом накопления ресурсов, который еще не исследован и не освоен в больших масштабах. Здесь хранится 13% (90 миллиардов баррелей) неоткрытых нефтяных ресурсов и 30% природного газа. По оценкам, потенциальные эксплуатируемые ресурсы нефти в Арктике составляют около 250 миллиардов баррелей, а природный газ – от 50 до 80 триллионов кубометров, что составляет около 25% неразвитых мировых запасов нефти и газа. В то же время континентальный шельф вокруг Северного Ледовитого океана и прибрежных районов также содержат 9% мировых запасов угля [8].

Кроме того, в Арктике имеется большое количество рудников металлов, таких как медь, кобальт, никель, свинец, цинк, золото и серебро, а также таких редких элементов, как алмаз, асбест и др. Поэтому арктический регион считается второй энергетической сокровищницей в мире после Ближнего Востока. В связи с особыми географическими характеристиками и наличием природных ресурсов полярных регионов, способы управления и развития Арктики для обеспечения большего прогресса и процветания, стали в центре внимания многих стран.

Освоение Арктики имеет огромные потенциальные выгоды. Оно затрагивает всесторонние интересы стран в самом регионе и также международ-

ного сообщества и имеет глобальное значение и международное влияние. Россия имеет долгую историю освоения Арктики и после «холодной войны» ускорила его темпы. Китай является важным участником в арктических делах. Укрепление сотрудничества с Россией стало для Китая основным путем дальнейшего участия в арктических делах.

26 января 2018 года Информационное бюро Государственного совета Китая выпустило официальный документ под названием «Арктическая политика Китая», который на данный момент является первым официальным документом Китая по арктической политике. В белой книге четко указано, что Китай надеется сотрудничать со всеми сторонами в создании «Полярного Шелкового пути», путем развития арктических морских маршрутов [1].

«Один пояс, один путь» – это инициатива сотрудничества и развития, предложенная Китаем, которая направлена на укрепление и продвижение экономического сотрудничества в различных областях между Китаем и многими азиатскими, европейскими и африканскими странами, с целью реализации видения взаимовыгодного сотрудничества. Среди них Россия является важной страной-участницей. Благодаря сотрудничеству между Россией и Китаем в арктических делах и все более четкого определения и реализации арктической политики Китая, концепция «Один пояс, один путь» постепенно стала применяться и в арктическом регионе. Китай и Россия также начали приходить к консенсусу по этому вопросу и выдвинули концепцию «Ледового шелкового пути». Сотрудничество между двумя сторонами в этом контексте постоянно развивается.

«Ледовый шелковый путь» относится к механизму взаимосвязанности, который использует арктический водный путь для соединения Китая и Европы. Арктический водный путь обычно включает Северный морской путь (СМП), Северо-западный проход (СЗП) и Центральный проход. Центральный проход и СЗП в основном расположены недалеко от канадских вод в западном полушарии и имеют неудовлетворительные портовые условия по пути следования. Таким образом, текущее планирование «Ледового шелкового пути» в основном сосредоточено на стороне Российского Северного морского пути. «Ледовый шелковый путь» может значительно сократить время навигации и транспортировки между Китаем и Европой при использовании проходов Северного Ледовитого океана. Кроме того, регионы вдоль маршрута богаты энергетическими и минеральными ресурсами и имеют широкие перспективы развития, которые способствуют развитию побережья Северного Ледовитого океана.

В марте 2014 года вице-премьер России Дмитрий Рогозин на мероприятии в Архангельске, важном портовом городе на побережье Северного Ледовитого океана в России, заявил, что «Северный морской путь – супер важная тема, потому, что это огромное преимущество России – это самый быстрый путь с запада на восток, с востока на запад. Это фактически наш

«Ледовый Шелковый путь» [5]. Так Россия впервые предложила концепцию «Ледового шелкового пути».

В мае 2015 года заместитель премьер-министра России Дмитрий Rogozin и вице-премьер Китая Ван Ян присутствовали на втором Российско-Китайского ЭКСПО в Харбине. Лидеры двух стран также обсудили сотрудничество между правительствами Китая и России по арктическим маршрутам. Дмитрий Rogozin заявил, что Китай может активно участвовать в строительстве портов и инфраструктур по арктическому маршруту. Он также отметил, что проект арктического маршрута является наиболее перспективным в китайско-российском сотрудничестве. Такое сотрудничество между Китаем и Россией также может осуществляться в рамках согласованного развития проекта Евразийского экономического союза, предложенного Россией, и инициативы «Один пояс, один путь», Китай может участвовать в судостроении, технологиях континентального шельфа, морских технологиях, вспомогательных судах и пр. На пленарном заседании Международного форума 2015 года «Арктика: настоящее и будущее» Дмитрий Rogozin еще раз заявил, что Россия пригласила Китай участвовать в проектах подвоза грузов к портам Севморпути [17].

В течение последних трех лет, Китай и Россия плодотворно обсуждали строительство арктического маршрута. В июле 2017 года председатель КНР Си Цзиньпин прибыл в Россию с двухдневным официальным визитом по приглашению президента России Владимира Путина. Во время встречи с премьер-министром России Д. Медведевым Си Цзиньпин отметил, что обеим сторонам следует и дальше укреплять сотрудничество по арктическому маршруту и совместно строить «Ледовый шелковый путь». Медведев заявил о готовности расширять «сотрудничество по арктическому маршруту» между правительством России и Китаем [20].

В «Арктической политике Китая», опубликованной китайским правительством в начале 2018 года, указано, что китайское правительство готово работать со всеми сторонами для строительства Полярного Шелкового пути за счет развития арктических маршрутов. В «Белой книге» отмечалось, что: Экономический пояс «Шелковый путь» и «Морской шелковый путь 21-го века» («Один пояс, один путь») – важная инициатива сотрудничества Китая, они предоставят возможность заинтересованным сторонам совместно построить «Полярный шелковый путь» и обеспечить связь и устойчивое экономическое и социальное развитие Арктики [24].

Можно считать, что Китай и Россия достигли высокой степени консенсуса по сотрудничеству в области развития Арктики и вступили в стадию прагматического продвижения. Первоначальная цель китайской инициативы «Один пояс, один путь» состоит в том, чтобы способствовать развитию выгод путем углубления экономического сотрудничества со странами, расположенными вдоль ОПОП. В последние годы сотрудничество между Китаем и Россией в арктическом регионе постоянно развивается.

Россия обладает огромными запасами нефти и природного газа в Арктическом регионе. В силу различных геополитических и геоэкономических причин Россия взяла развитие Дальнего Востока и Арктического региона как важное направление своего будущего возрождения. Обильные запасы нефти и газа в Арктике способствуют России достичь своих целей по восстановлению национального экономического развития, расширению геополитического влияния и улучшению международной обстановки. Для Китая, с одной стороны, внутреннее социально-экономическое развитие все больше зависит от импортируемых ресурсов. С другой стороны, сотрудничество с Россией в области энергетики всегда было важной частью стратегического партнерства между двумя странами. В условиях растущей возможности разработки энергетики в Арктическом регионе углубление сотрудничества с Россией в арктических делах и энергетических областях способствует реализовать стратегию энергетической диверсификации Китая, укрепить способность противостоять рискам в сфере энергоресурсов и обеспечить энергетическую безопасность Китая в процессе развития. Как известно, в связи с особыми природно-географическими условиями и суровыми условиями в арктическом регионе, в сочетании с возрастающим значением арктических стран в защите окружающей среды Арктики, развитие арктического региона характеризуется очень высокой капиталоемкостью. В то же время освоение Арктики требует комплексной научной, экономической, правовой и социальной политики и методов для поддержки устойчивого развития Арктики. В этом отношении Китай и Россия в значительной степени дополняют друг друга. Энергетическое сотрудничество в Арктике между Китаем и Россией способствует России достичь целей развития в Арктическом регионе, особенно в области инфраструктуры; Китай может обрести потенциал развития Арктики и сотрудничества посредством сотрудничества с Россией по ключевым проектам и получить нефтегазовые ресурсы, разрабатываемые Россией в Арктике.

Проект «Ямал СПГ» считается образцом китайско-российского сотрудничества в области освоения ресурсов Арктики. «Ямал СПГ» является крупнейшим инвестиционным проектом Китая в России после выдвижения инициативы «Один пояс, один путь». Его акционерами являются «Новатэк» (50,1%), Total (20%), CNPC (20%), а также фонд «Шелкового пути» (9,9%) [7].

Согласно долгосрочному договору купли-продажи, подписанному Китаем и Россией, после ввода в эксплуатацию всех трех производственных линий проекта «Ямал СПГ» 4 млн. тонн СПГ будут поставляться в Китай по Северному морскому пути ежегодно. При строительстве Ямал СПГ более 60% китайских модулей и комплектующих было перевезено через Берингов пролив и Северо-Восточный проход Арктики. Среднее время перевозки составляет около 16 дней, что почти на 20 дней меньше, чем через Суэцкий канал [16]. Завершение проекта имеет большое значение для России в обе-

спечении энергетической безопасности и расширении экспорта энергоносителей в Азиатско-Тихоокеанский регион. Россия надеется увеличить долю СПГ с 4-5% до 15-20% мирового рынка в период до 2035 года [18]. Проект также привел к преобразованию и строительству транспортных объектов в Арктике: порт, аэропорт и железная дорога были введены в эксплуатацию, что создало десятки тысяч рабочих мест.

Китай и Россия уже имеют прочную основу для сотрудничества в области арктических водных путей. Российские официальные лица неоднократно заявляли, что Россия открыто относится к международному сотрудничеству по Северному морскому пути, а Китай является ее важным партнером. По оценкам, после ввода в эксплуатацию маршрутов Северного Ледовитого океана время навигации и транспортные расходы будут сэкономлены почти на 50%, что может одновременно открыть новые проходы для Китая, России, Дальнего Востока и европейских стран, стимулировать строительство инфраструктуры вдоль маршрута и увеличить торговлю в связанных странах. В долгосрочной перспективе, это может изменить структуру портовой торговли Китая. За последние годы 15 судов COSCO SHIPPING Group совершили 19 рейсов по Арктическому морскому маршруту. Транспортные ведомства России и Китая готовят проект Меморандума для совместного освоения и развития заполярных территорий, чтобы постоянно совершенствовать политическую и правовую основу сотрудничества в сфере развития Арктики.

7 июня 2019 года «НОВАТЭК», COSCO SHIPPING, «Совкомфлот» и Фонд Шелкового Пути подписали соглашение в отношении ООО «Морской арктический транспорт» [15]. Задача компании – создание арктического ледокольного круизного флота. В соответствии с четырехсторонним соглашением устанавливается долгосрочное партнерство для обеспечения совместной разработки, финансирования и реализации круглогодичных логистических схем для транспортировки из Арктики Российской Федерации в Азиатско-Тихоокеанский регион, а также организации грузоперевозок между Азией и Западной Европой по арктическим водным путям.

В августе 2017 года танкер «Ляньхуасун» COSCO SHIPPIN прибыл в Берингов пролив, приехал в Чукотское море через Берингов пролив и официально вошел в Северо-Восточный проход Арктики. В сентябре корабль прибыл в порт Санкт-Петербург, где танкер выгрузил три тоннелепроходческих комплекса и оборудование для производства удобрений, которые Китай впервые экспортировал в Россию.

26 марта 2018 года был официально введен в эксплуатацию первый в Китае арктический СПГ-танкер ледового класса Arc7 «Владимир Русанов», в инвестировании которого участвовала АО COSCO SHIPPING Energy Transportation [23]. Данный танкер обслуживает проект «Ямал СПГ». В сентябре 2018 года грузовое судно COSCO SHIPPING «Тяньэнь» приехало в Европу через Арктику. Сухогруз «Тяньэнь» прошел 18 520 километров

в Северо-Восточном коридоре Арктики за 33 дня с грузом на борту почти 40 000 кубометров ветроэнергетического оборудования, экспортированного в Европу.

Китайские компании принимают активное участие в строительстве портовой инфраструктуры в рамках «Ямал СПГ». В перспективе Россия планирует реализовать ряд масштабных проектов по развитию инфраструктуры в Арктическом регионе, включая строительство 850-километровой железной дороги Белое море – Коми – Урал, железной дороги Североширотного хода, Мурманского транспортного узла, Архангельского глубоководного порта и т.д. Россия сталкивается с проблемами финансирования и техническими проблемами, которые также открывают возможности для участия китайских компаний.

Инициатива «Ледовый шелковый путь», выдвинутая Россией, соответствует нынешней международной ситуации азиатско-европейского сотрудничества, совместима с инициативой Китая «Один пояс, один путь» и может играть синергетическую роль. В процессе совместного строительства «Ледового шелкового пути» китайские технологии и капитал, а также водные ресурсы России могут дополнять друг друга. Китай и Россия могут углубить сотрудничество в области технической разработки и производства тяжелых ледоколов, исследовательских судов, а также крупногабаритных машин и оборудования, подходящих для экстремальных холодов и высоких широт.

Глобальное потепление принесло огромные возможности и проблемы развитию человеческого общества. Страны мира должны работать вместе, чтобы использовать возможности, преодолевать проблемы и способствовать построению гармоничного и здорового сообщества единой судьбы. В последние годы ресурсная ценность и стратегическое положение Арктического региона стали заметными, а развитие арктических водных путей оказалось связано с эффективным освоением и эксплуатацией арктических ресурсов. В соответствии с инициативой Китая «Один пояс, один путь» совместное строительство Китаем и Россией «Ледового шелкового пути» отвечает общим интересам всех стран мира, которые в силах отложить споры и сотрудничать для построения упорядоченного «Арктического сообщества будущего».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Белая книга по Арктической политике Китая (полный текст) // Сайт Информационного бюро Госсовета КНР, Пресс-канцелярия Госсовета КНР // <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.html>.
2. *Бородин Е.А.* Перспективы международного сотрудничества в Арктике в условиях новых вызовов и конкуренции // Вопросы политологии. 2020. Т. 10. № 6 (58).

3. Буянов В.С. Арктический вектор внешней политики России // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2014. № 1-2.

4. Ворончихина Д.Н. Роль Ассоциации «Арктические муниципалитеты» при осуществлении государственной политики в арктической зоне Российской Федерации // Вопросы политологии. 2020. Т. 10. № 3 (55).

5. Дмитрий Rogozin: Центр принятия решений по развитию российской Арктики необходимо смещать на Север // <https://www.arhcity.ru/?page=0/31937,2018-09-15>.

6. Журавлев О.В. Северная Пацифика (Северо-Тихоокеанское трансграничное пространство) в системе региональной и глобальной безопасности // Вопросы политологии. 2020. Т. 10. № 7 (59).

7. Завершено строительство логистической инфраструктуры проекта «Ямал-СПГ» // Новости в России и мире – ТАСС // <https://tass.ru/transport/4154750>.

8. Исследования по Арктическим проблемам. Пекин: China Ocean Press, 2011.

9. Лукин А.Д. Северный Морской путь мост между Востоком и Западом: перспективы и реалии освоения Транс-Арктики // Вопросы политологии. 2020. Т. 10. № 5 (57).

10. Лу Цзюнюань. Геополитика Арктики и ответ Китая. Пекин: Пресса о текущих событиях, 2010.

11. Лэй Шуан. Белая книга по арктической политике Китая – современная стратегия КНР в Арктике // Вопросы политологии. 2020. Т. 10. № 5 (57).

12. Матвеев О.В. Некоторые проблемы безопасности в российской арктической зоне: история и политика // Вестник Екатеринбургского института: научный журнал. 2019. № 2 (46).

13. Матвеев О.В. Проблема освоения Арктики в XXI веке: история и политика // Вестник Екатеринбургского института. 2017. № 3 (39).

14. Матвеев О.В., Ястремский А.М. Северный морской путь как кластер Российской экономики: история и политика // Вестник Екатеринбургского института, 2019. № 2 (46).

15. «НОВАТЭК», COSCO SHIPPING, «Совкомфлот» и Фонд Шелкового Пути подписали соглашение в отношении ООО «Морской арктический транспорт» // http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3243.

16. Пэн Яо. Крупный проект китайско-российского сотрудничества в области энергетики – проект «Ямал СПГ» официально запущен в производство в России // http://www.china.com.cn/news/2017-12/10/content_41978506.html.

17. Rogozin предложил создать «холодный Шелковый путь» через Арктику // Портал новостей // <https://lenta.ru/news/2015/12/07/rogozin/>.

18. Россия займет львиную долю на мировом рынке СПГ // <https://riafan.ru/1164891-rossiya-zaimet-lvinuyu-dolyu-na-mirovom-rynke-spg>.

19. Сабитова Э.Ш. Институциональные основы обеспечения национальной безопасности в Арктике // Вопросы политологии. 2020. Т. 10. № 7 (59).

20. Си Цзиньпин встретился с премьер-министром России Медведевым // <http://cpc.people.com.cn/n1/2017/0704/c64094-29382946.html>.

21. Чжан Ся. Оценка морского потенциала арктических маршрутов и их стратегического значения для экономического развития Китая / Чжан Ся, Ту Цзинфан, Го Пэйцин и др. // Мягкая наука Китая. 2009. S2.

22. Явчуновская Р.А. Эффективность инновационного развития России в новой геополитической реальности (на примере освоения Арктического шельфа) // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2014. № 1-2.

23. COSCO SHIPPING: «Осмелиться стать первым в мире – 40 «первых мест» COSCO Shipping за 40 лет // http://www.sohu.com/a/285033329_779626.

24. Delworth T.L. Simulation of Early 20th Century Global Warming // Science. 2000. № 287 (5461).