

Современный Китай в экономическом пространстве Арктики

Куклина Е. А.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; kuklina-ea@ranepa.ru

РЕФЕРАТ

В статье представлена экспозиция вопроса по арктическому сотрудничеству России и Китая в контексте развития Евразийского экономического союза. Китай рассматривается как субъект общепринятого сегмента экономики Арктики. Российско-китайское стратегическое сотрудничество в Арктике анализируется сквозь призму сопряжения российского Северного морского пути и китайского Морского Шелкового пути XXI в. (Ледового Шелкового пути). Выявляются ключевые факторы заинтересованности двух стран в совместном развитии Северного морского пути. Определяются перспективные сферы сотрудничества в Арктическом макрорегионе (экспертно-аналитическая деятельность в форме создания российско-китайских «мозговых центров»; инвестиционная деятельность в форме прямых инвестиций в шельфовые нефтегазовые проекты).

Ключевые слова: Китай, Арктика, ЕАЭС, Северный морской путь, Ледовый Шелковый путь, сегмент экономики, инфраструктурные проекты, мозговые центры, шельф, углеводородное сырье

Для цитирования: Куклина Е. А. Современный Китай в экономическом пространстве Арктики // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 1. С. 22 – 31.

Modern China in the Arctic Economic Space

Evgenia A. Kuklina

The North-West Institute of Management of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Saint Petersburg, Russian Federation; kuklina-ea@ranepa.ru

ABSTRACT

The article presents an exposition of Arctic cooperation between Russia and China in the context of the Eurasian Economic Union development. China is viewed as a subject of the generally accepted segment of the Arctic economy. The author analyses Russian-Chinese strategic cooperation in the Arctic through the prism of the conjugation of the Russian Northern Sea Route and the Chinese Maritime Silk Road of the 21st century (Ice Silk Road). The key factors of the two countries' interest in the joint development of the Northern Sea Route are identified. The researcher Kuklina E. A. determines promising cooperation areas in the Arctic macroregion (expert and analytical activities in the form of creating Russian-Chinese "think tanks"; investment activities in the form of direct investments in offshore oil and gas projects).

Keywords: China, Arctic, EAEU, Northern Sea Route, Ice Silk Road, segment of the economy, infrastructure projects, think tanks, shelf, oil and gas

For citing: Kuklina E. A. Modern China in the Arctic Economic Space // Eurasian Integration: economic, law, politics. 2021. No. 1. Pp. 22 – 31.

Введение

В соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» необходимо завершить формирование в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) общих рынков товаров и услуг, капитала

и рабочей силы, включая «окончательное устранение барьеров, ограничений и отмену изъятий в экономическом сотрудничестве, при одновременном активном использовании механизмов совместной проектной деятельности»¹.

Логическим развитием положений этого документа на наднациональном уровне стало заключение вступившего в действие с 25 октября 2019 г. Соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР (далее — Соглашение), которое создает правовую базу торгово-экономического взаимодействия между ЕАЭС как единым субъектом и Китаем по широкому кругу вопросов². Этот факт представляется закономерным, так как КНР в настоящее время является ключевым партнером для стран ЕАЭС с долей во взаимной торговле более 20%.

Результаты сотрудничества оцениваются экспертным сообществом как многообещающие, открывающие «окна возможностей» для реализации важных транснациональных проектов посредством в том числе и евразийской реинтеграции, а также ее сопряжения с китайской инициативой «Один пояс — один путь». Углубление торгово-экономических связей как внутри ЕАЭС, так и между ЕАЭС и КНР является, безусловно, важнейшим фактором обеспечения устойчивого развития всех участников Соглашения. Собственно, ключевой идеей Большого Евразийского партнерства и является сопряжение ЕАЭС с Китаем и Европой³, чему был посвящен видеофорум «Сопряжение Евразийского экономического союза и китайской инициативы “Один пояс — один путь”», организованный ЕЭК при генеральной поддержке Делового совета ЕАЭС, РСПП и «Деловой России» в октябре прошлого года.

Особую актуальность имеют, по нашему мнению, вопросы российско-китайского стратегического партнерства в Арктическом регионе, которое по праву можно считать императивом нашего времени [7].

Целью предлагаемой статьи является исследование вопросов присутствия современного Китая в экономическом пространстве Арктики.

Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие задачи:

- дать экспозицию вопроса по арктическому сотрудничеству РФ и КНР;
- рассмотреть Китай как субъект общепринятого сегмента экономики Арктики;
- рассмотреть арктическое российско-китайское стратегическое сотрудничество в проекции сопряжения Северного морского пути (СМП) и Ледового Шелкового пути;
- выявить ключевые факторы заинтересованности двух стран в совместном развитии СМП;
- определить перспективные сферы сотрудничества РФ и КНР в Арктическом макрорегионе.

Для решения поставленных задач используются экспертно-аналитические методы исследования и системный подход.

Результаты

В результате глобализации, развития транспорта и ИКТ произошло существенное приближение Арктики к странам, далеким от «высоких широт». В течение последних лет активность там стремительно наращивает и Китай, который после многолетних усилий в мае 2013 г. получил статус государства — наблюдателя Арктического совета. Заинтересованность Китая в отношении Арктики столь существенна, что в 2009 г. в Шанхае был создан Институт полярных исследований (Polar Research of China). С 1985 г. Китай осуществил пять арктических и двадцать восемь антарктических экспедиций, в том числе с использованием первого ледокола китайского производства «Снежный дракон».

В современном мире Северный Ледовитый океан уже совсем не так далек от КНР. Великая сибирская река Иртыш берет начало на территории Китая, ее воды впадают в Северный Ледовитый океан,

¹ О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года : указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027> (дата обращения: 15.02.2021).

² Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/Pages/%D0%A1%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5-%D1%81-%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B5%D0%BC.aspx> (дата обращения: 15.02.2021).

³ Сопряжение ЕАЭС с Китаем и Европой — ключевая идея Большого Евразийского партнерства [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/27-10-2020-4.aspx> (дата обращения: 15.02.2021).

а устье расположено поблизости от морского порта Сабетта, который является ключевым элементом транспортной инфраструктуры интегрированного проекта по добыче, сжижению и поставкам природного газа «Ямал СПГ».

Актуальной темой в настоящее время является исследование специфики процесса разработки и реализации проектов в условиях «высоких широт». Мы полностью поддерживаем точку зрения, согласно которой ключевой особенностью таких проектов является их интеграционный и кооперационный характер [2]. В тематике межрегиональной интеграции¹ представлены все классические формы общественной организации производства и социальной сферы.

Экономическое пространство Арктики является неотъемлемой частью как экономики Российской Федерации, так и мировой экономики. В настоящее время экономика Арктического макрорегиона представлена тремя сегментами: общепринятая экономика; традиционная экономика; трансфертная экономика (рисунок 1).

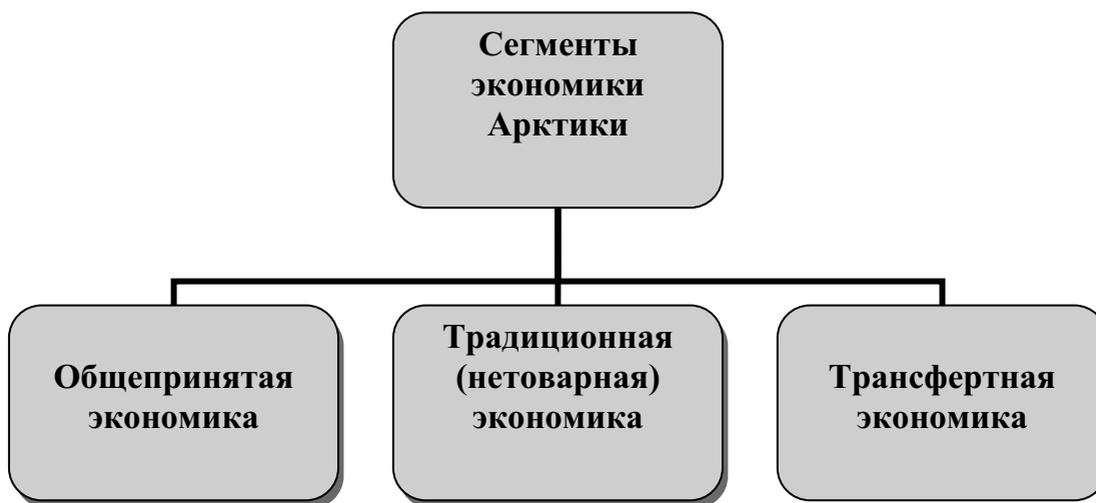


Рис. 1. Сегментирование экономики Арктики

Fig. 1. Segmentation of the Arctic economy

Общепринятая экономика Арктики функционирует в соответствии с теми же принципами и на основании тех же законов, которые являются общими для всех субъектов экономической деятельности вне зависимости от районов их базирования и осуществления хозяйственной деятельности. Вместе с тем особенностью экономики Арктического макрорегиона (как северной экономики) является тесное переплетение предпринимательских и природных рисков, а также более мягкая форма конкуренции по сравнению с присущей экономике южных широт.

Сегмент традиционной (нетоварной) экономики представлен домохозяйствами коренных и малочисленных народов Севера, среда жизнеобеспечения которых — окружающая их природа, частью которой они и являются.

Сегмент трансфертной экономики² представляет собой хозяйственную деятельность, связанную с выполнением общегосударственных функций (государственное управление, оборона, охрана границы, правопорядок и т. д.), а также предоставлением гражданам страны социальных услуг вне зависимости от места их проживания³.

¹ В соответствии с [10], интеграция трактуется как «управляемая кооперация».

² Происхождение термина «трансфертная экономика» связано с введением в научно-понятийный оборот такой категории, как «трансферт бизнес-процессов», представляющий собой полную или частичную передачу внутреннему или внешнему субъекту полномочий по выполнению полностью или части некоторого внутреннего процесса жизненного цикла продукции.

³ *Glomsrød S., Duhaime G., Aslaksen I. (eds.) (2015). The Economy of the North, Oslo-Kongsvinger [Электронный ресурс]. URL: <http://www.chaireconditionautochtone.fss.ulaval.ca/documents/pdf/ECONOR-III-publication-StatNorway.pdf> (дата обращения: 15.02.2021).*

Общеизвестно, что экономика тесно связана с политикой и является отражением политических интересов. Политические интересы Китая, согласно официальным заявлениям, можно определить как обеспечение экономических интересов государства и поддержание безопасности на евразийском пространстве. Целью китайской инициативы «Один пояс — один путь» считается выстраивание торгово-экономических отношений с партнерами таким образом, чтобы содействовать их развитию и обеспечивать политическую стабильность этих государств. Правда, многие эксперты отмечают, что официальные заявления Китая о том, что его интересы полностью совпадают с интересами партнеров, не всегда соответствуют тому, что происходит в практической плоскости [1, с. 113].

По нашему мнению, российско-китайское стратегическое сотрудничество в Арктике необходимо рассматривать сквозь призму сопряжения российского СМП и китайского Морского Шелкового пути XXI в., который получил название «Ледовый Шелковый путь» [7]. Приведем несколько исторических фактов, которые послужили точкой отсчета на временной шкале развития событий.

По состоянию на март 2015 г. в рамках программы действий КНР по продвижению совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Ледового Шелкового пути предусматривалось два морских коридора («Китай — Индийский океан — Африка — Средиземное море»; «Китай — Океания — южная часть Тихого океана»).

В июне 2017 г. в тексте опубликованной Концепции морского сотрудничества в строительстве «Пояса и Пути» к Морскому Шелковому пути—XXI был добавлен третий морской коридор — через Северный Ледовитый океан в Европу¹.

4 июля 2017 г. на встрече с премьер-министром России Д. А. Медведевым председатель Госсовета КНР Си Цзиньпин заявил, что Китай готов развернуть сотрудничество с Россией на СМП для совместного создания Ледового Шелкового пути².

Необходимо отметить, что это заявление было достаточно неожиданным, так как Россия не озвучивала никаких инициатив по совместному освоению (возрождению) СМП с участием КНР, а напротив, достаточно настороженно относилась к китайской активности в Арктике, так как ранее было совместное заявление о сотрудничестве в рамках только ЭПШП. Россия на тот момент предпочитала традиционное сотрудничество на СМП с арктическими странами, что и было отражено в «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2010 года и дальнейшую перспективу» и «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года». Причинами этого являлись начало развернутого военного строительства в Арктике и достаточность грузооборота СМП, который составлял не более 50% грузооборота советского периода, что вполне позволяло использовать имеющуюся инфраструктуру без ее расширения.

Анализируя современный уровень активности Китая в Арктике, некоторые зарубежные эксперты считают, что КНР пытается реализовать здесь постулат комбинирования применения морской силы и экономического освоения регионального пространства, что делает зону Арктики зоной возможного конфликта [11; 12]. Высказываются также серьезные опасения и российскими экспертами в отношении возможности затребования КНР для СМП статуса нейтральных вод, а также возможности применения военных рычагов в установлении стратегического контроля над транспортным коридором.

По нашему мнению, высказанные выше опасения преувеличены и демонизация Китая а priori является контрпродуктивной. Для ментальности китайцев более приоритетным (и естественным) является принцип добрососедства, нежели военная экспансия. Кроме того, в последние годы Россия осуществляет масштабное военное строительство в Арктике как в зоне «двойного назначения», что не только усиливает наш контроль над СМП, но и добавляет спокойствия и разумной взвешенности к попыткам входа «всерьез и надолго» других игроков в зону Арктики.

¹ Ван Шучунь, Еремин Владимир, Чжу Янь. Новая китайская концепция и российско-китайское сотрудничество по Северному морскому пути [Электронный ресурс]. URL: <http://svom.info/entry/785-novaya-kitajskaya-koncepciya-i-rossijsko-kitajskoe/> (дата обращения: 15.02.2021).

² Китай готов развивать Северный морской путь — председатель КНР [Электронный ресурс]. URL: <http://pro-arctic.ru/07/07/2017/news/27198> (дата обращения: 15.02.2021).

Интерес к Арктике в Китае на бытовом уровне в настоящее время достиг практически национального масштаба, и, пока правительство КНР разрабатывает стратегии, программы и планы развития макрорегиона, население страны буквально ломится в экстремальные арктические туры, чтобы увидеть полярные льды и северное сияние своими глазами; более 80% туристов на российских круизных ледоколах — китайцы [11; 12]. Так, например, каждый пятый турист, посетивший в 2017 г. национальный парк «Русская Арктика», расположенный в северной части архипелага Новая Земля, был гражданином КНР¹.

В настоящее время, несмотря на то что эксплуатация СМП существенно сложнее обычного транспортно-маршрута, а природно-климатические условия крайне суровы, у России и Китая есть заинтересованность в сотрудничестве.

Для России это обусловлено, прежде всего, растущими транзитными возможностями в условиях глобального потепления и таяния льдов, экономической эффективностью и безопасностью транзита, а также значением СМП для военных целей и обороны страны (рисунок 2).

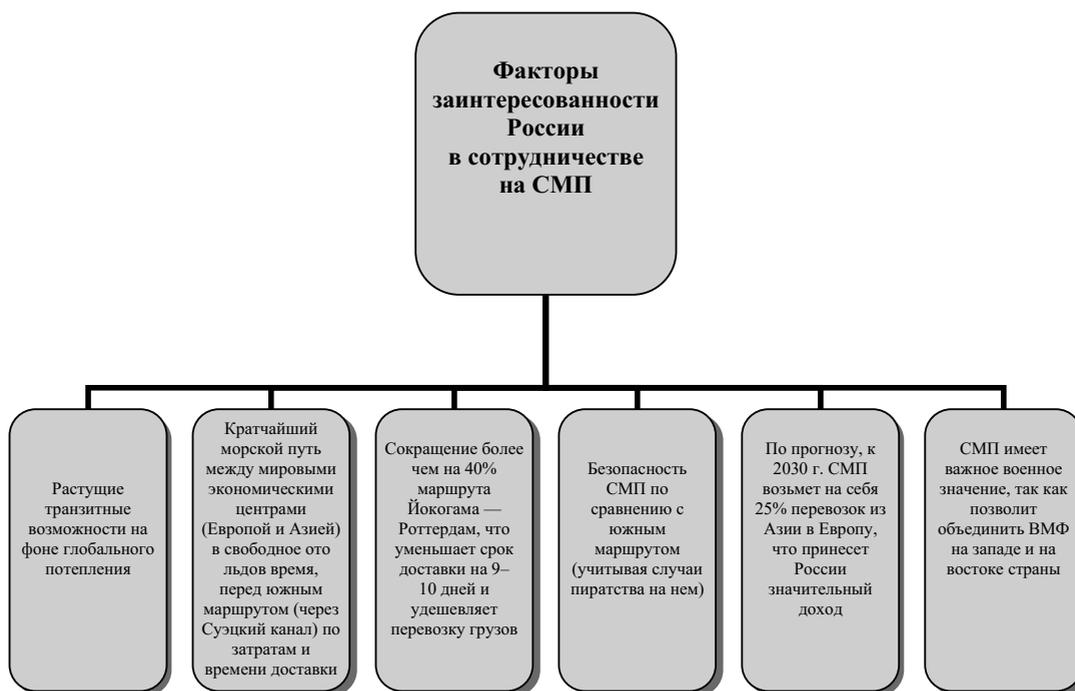


Рис. 2. Факторы заинтересованности России в сотрудничестве на СМП

Fig. 2. Factors of Russia's interest in cooperation at the NSR

Для Китая главными факторами заинтересованности являются безопасность маршрута, повышение конкурентоспособности китайских товаров, решение проблемы диверсификации транспортировки ресурсов и экспортных товаров (рисунок 3).

Использование СМП будет стимулировать производство судов ледового класса и запасных частей, что позволит КНР стать ледокольной державой, и для этого есть все основания: когда речь идет о Китае, есть полная уверенность в том, что слово «будет» не требует дополнения «возможно». Согласно планам создания собственного ледокольного флота к 2035 г. должно быть, а значит и будет, построено шесть авианесущих ледоколов.

¹ Дракон в Арктике: почему Китай стремится в Заполярье [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/788765/vladimir-dobrynin/dragon-v-arktike-pochemu-kitai-stremitsia-v-zapoliare> (дата обращения: 15.02.2021).



Рис. 3. Факторы заинтересованности Китая в сотрудничестве на СМП

Fig. 3. Factors of China's Interest in Cooperation at the NSR

В 2019 г. на верфи Jiangnan Shipyard в Шанхае был построен первый китайский гражданский ледокол стоимостью \$ 153 млн. Строительство ледокола осуществлялось по модульному принципу, что является особенностью строительных работ в КНР и сильным конкурентным преимуществом китайских строительных компаний; сначала изготовили и собрали 114 отдельных сегментов, потом из них сложили десять отсеков, добавили надстройку и соединили все это на стапеле в общую конструкцию.

Годом ранее на сайте китайской Национальной атомной корпорации CNNC был размещен тендер на строительство еще одного ледокола «Снежный дракон», заказчиком которого является компания Maritime Nuclear Power Development (совместное предприятие, созданное CNNP и Shanghai Electric); на борту ледокола должны быть размещены два реактора общей мощностью 50 МВт. Наличие своих ледоколов позволит Китаю в будущем при отправке караванов не зависеть от Росатомфлота.

В силу своей капиталоемкости возрождение СМП для нашей страны является сложной задачей, которая решается только в формате международного сотрудничества. При возрождении и дальнейшем функционировании СМП промышленные предприятия КНР, осуществляющие свою деятельность в сфере энергетики, судостроения, финансов, логистики и морской инженерии, могут оказать существенную техническую поддержку. Китайское производство выступает надежной гарантией экономической эффективности при выполнении строительных работ, о чем свидетельствует, например, сокращение срока реализации «Проекта Ямал СПГ» на четыре месяца вследствие использования подрядчиками из Поднебесной технологии модульного производства, сокращающего длительность строительного цикла.

Еще одним примером успешного российско-китайского взаимодействия является подписанное в сентябре 2015 г. соглашение о совместной реализации инфраструктурного проекта «Белкомур»¹, финансовая модель которого создавалась специально под китайскую корпорацию Poly Group.

¹ Белкомур — стратегическая железнодорожная магистраль, которая позволяет соединить Белое море — Коми — Урал в единую транспортную систему Севера России и Арктики.

В сентябре 2016 г. с одной из китайских компаний было подписано соглашение о строительстве глубоководного порта в Архангельске, совокупная мощностью терминалов которого к 2035 г. должна составить 38 млн т в год.

В марте 2017 г. на международном форуме «Арктика — территория диалога» были подписаны акционерные соглашения с пулом инвесторов концессии по строительству угольного терминала «Лавна» в рамках Мурманского транспортного узла, объем инвестиций в который составит \$ 300 млн. Проект этого современного высокотехнологичного глубоководного порта, позволяющего переваливать 18 млн т угля в год, включен в Дорожную карту по переориентации российских внешнеторговых грузов из портов Прибалтики в морские порты РФ, транспортную стратегию РФ и государственную программу «Развитие транспортной системы России».

Таким образом, можно сказать, что в значительной степени взаимодействие РФ и КНР на СМП в настоящее время реализуется в сфере создания новых транспортно-логистических объектов, т. е. имеет инфраструктурный характер.

Обсуждение

Национальными приоритетами России в Арктическом регионе являются «обеспечение суверенитета и территориальной целостности страны, сохранение Арктики как территории мира, обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения Арктики и развитие ее ресурсной базы». В цитируемом Указе Президента РФ «Об основах государственной политики в Арктической зоне до 2035 года» № 164 от 05.03.2020 развитие СМП прописывается как конкурентоспособная на мировом рынке национальная транспортная артерия¹.

Если рассматривать перспективы российско-китайских отношений в рамках взаимодействия по арктической проблематике, то, по нашему мнению, можно отметить существенный потенциал экспортно-аналитической [6] и инвестиционной деятельности (в проекты освоения запасов углеводородного сырья арктического шельфа).

Результаты исследований, проводимых интернациональным коллективом ученых РФ и КНР по актуальной арктической тематике (изменение климата, экология, экономическое развитие Арктики, шельфовые проекты, судоходство, логистика и др.), могут стать фундаментом для обоснования управленческих решений на национальном и наднациональном уровнях. «Мозговым центром», по нашему мнению, может стать Арктический и антарктический научно-исследовательский институт (ФГБУ «АНИИ» ГНЦ РФ) в Санкт-Петербурге, который в рамках научно-технического сотрудничества в настоящее время осуществляет исследования с организациями Норвегии, Финляндии, США, Канады, Японии, Швеции, Китая и др. стран. В структуру этого института целесообразно включить подразделение, выполняющее исследования по социально-экономической тематике (варианты названия: лаборатория экономики Арктики; лаборатория устойчивого развития Арктики).

В данном контексте необходимо отметить, что с 2013 г. в Шанхае функционирует международный Центр арктических исследований, созданный государствами Северной Европы и КНР². Исследовательские организации КНР представлены Центром полярных и океанических исследований Университета Тонжи, Научно-исследовательским институтом полярного права и политики Океанологического университета, Институтом международных исследований и Отделом стратегических исследований Полярного института. Актуальность научных исследований по арктической тематике для КНР подтверждают масштабы государственного финансирования; так, по данным The

¹ Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года : указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: 15.02.2021).

² В составе исследовательских коллективов стран Арктического совета специалисты Института им. Фридьофа Нансена и Полярного института (Норвегия), Арктического центра в Рованиеми (Финляндия), Секретариата полярных исследований (Швеция), Научно-исследовательского центра и Северного института азиатских исследований (Дания).

Diplomat, КНР ежегодно тратит на полярные исследования \$ 60 млн и планирует увеличить число исследователей в пять раз (до 1 тыс. чел.)¹.

Если по первому (экспертно-аналитическому) направлению возможного сотрудничества РФ и КНР все ясно и необходимо только принять на государственном уровне соответствующее решение, то по второму (инвестиционному) направлению есть проблемы.

Сам факт наличия или отсутствия природных ресурсов в стране генерирует угрозы национальной безопасности: внешние угрозы обусловлены возможной агрессией со стороны других стран; внутренние угрозы базируются на естественном конкурентном преимуществе, которое может превратиться в то, что принято называть «сырьевое проклятие» или «сырьевое влияние» [6]. Если говорить о минерально-сырьевых ресурсах как элементе природных активов, то необходимо отметить, что они в большей степени, чем другие виды природных активов, затрагивают государственные интересы; стратегическое управление недропользованием, таким образом, объективно должно рассматриваться как один из ключевых факторов обеспечения национальной безопасности [8].

Анализ тенденций и направлений развития нефтегазовых отраслей зарубежных стран показывает, что в настоящее время основными векторами развития отрасли является освоение месторождений углеводородов из нетрадиционных континентальных залежей и глубоководных акваторий морей. Особенностью промышленного комплекса российского Севера и арктической зоны РФ является высокий уровень корпоратизации: около 80% промышленного производства сконцентрировано в крупнейших компаниях, в первую очередь — в секторе добычи нефти и газа (ПАО «Газпром», ПАО «НК «Роснефть» и др.) [3]. В рамках геополитического разворота России на Восток, в немалой степени вызванного «недоброжелательным» отношением коллективного Запада, ключевые компании нефтегазового сектора ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «Газпром нефть» стали приглашать в шельфовые арктические проекты нефтяные компании из неарктических государств, в том числе и КНР. В силу известных обстоятельств Россия была вынуждена ослабить существовавшие до 2014 г. ограничения на привлечение китайских партнеров в российские энергетические проекты.

Необходимо отметить, что китайская компания PetroChina, которая, как и все китайские национальные нефтяные компании, работает по широкому спектру направлений (трудноизвлекаемые, нетрадиционные и альтернативные запасы материковой части, шельф), является лидером по объему расходов на НИОКР среди всех нефтегазовых компаний мира, что формирует ее конкурентные преимущества в плане международного взаимодействия.

ПАО «НК «Роснефть» в 2013 г., еще до введения санкций, предлагала китайской компании CNPC совместное освоение запасов Печорского и Баренцева морей. Но компания не спешила приступить к работам на российском арктическом шельфе, главным образом, вследствие высокой капиталоемкости проектов и жесткой позиции ПАО «НК «Роснефть» в отношении необходимости сохранения своего контроля над активами.

ПАО «Газпром нефть» в 2017 г. вела переговоры с китайской компанией CNOOC о совместной деятельности в северных морях, которые также не завершились конкретными договоренностями².

Представляется, что до завершения последней стадии геологоразведочных работ ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «Газпром» на арктическом шельфе (2023–2026 гг.) значимых решений по китайскому участию в освоении месторождений углеводородов ожидать не стоит. Также необходимо отметить, что для арктических проектов разработки месторождений углеводородного сырья точка безубыточности, как правило, должна находиться на уровне не ниже \$ 80 / барр. (либо добывающая компания должна иметь при текущих ценах на нефть существенные налоговые льготы).

¹ Китай расширяет свое присутствие в Арктике [Электронный ресурс]. URL: <https://pro-arctic.ru/16/12/2013/news/6101> (дата обращения: 15.02.2021).

² Петлевой В. «Газпром нефть» зовет партнеров в Арктику [Электронный ресурс] // Ведомости. 29 марта 2017 г. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/03/29/683288-gazprom-neft> (дата обращения: 15.02.2021).

Таким образом, в современных условиях действия санкций и низких ценах на нефть полномасштабная разработка арктического шельфа достаточно проблематична, в том числе и с участием китайских компаний.

Заключение

Современная экономика Арктики — живая экономика, которая трансформируется, перенастраиваясь и адаптируясь к изменениям. Все более явно проявляется тенденция использования форм и подходов, основанных на кооперации и партнерстве. В рамках сотрудничества между ЕАЭС и инициативой «Пояс и Путь» КНР (уже как стратегический, а не ситуационный партнер Российской Федерации) признает взаимодействие по проекту «Ледовый Шелковый путь» полюсом роста для прагматического сотрудничества. Для успешности этого сотрудничества необходимо решить проблемы экономической и социальной чувствительности Арктики, нейтрализовать последствия угроз вмешательства глобальной и региональной геополитики, экологических вызовов и повышенных рисков хозяйствования, что требует регулярной координации и коммуникации между всеми заинтересованными сторонами.

Литература

1. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М. : Научный эксперт, 2016. 130 с.
2. Крюков В. А., Крюков Я. В. Экономика Арктики в современной системе координат // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 5. С. 25–52.
3. Куклина Е. А. Инновационная деятельность предприятий нефтегазового сектора России как ключевой фактор реализации программы освоения Арктики // Горный журнал. № 5 (2274). 2020. С. 20–24.
4. Куклина Е. А. К вопросу развития туристической отрасли посредством реализации социально-экономического потенциала регионов России (на примере регионов зоны Арктики) // Управленческое консультирование. № 2 (134). 2020. С. 32–41.
5. Куклина Е. А. Мозговые центры в России и КНР: история создания, оценка современного состояния и перспективы сотрудничества // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. Международный научно-аналитический журнал. 2020. № 1 (31). С. 36–46.
6. Куклина Е. А. Рентное налогообложение пользователей недр и мифы сырьевой экономики / Научные труды Северо-Западного института РАНХиГС: Периодическое научное издание. Т. 6. Вып. 2 (19). СПб. : СЗИ РАНХиГС, периодическое научное издание. РАНХиГС. 2015. С. 54–57.
7. Куклина Е. А. Российско-китайское стратегическое партнерство в Арктике как императив нашего времени // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 3. Ч. 1. Материалы XIX Национальной научной конференции с международным участием «Модернизация России: приоритеты, проблемы, решения». Ч. 2 / РАН ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2020. 958 с. С. 195–198.
8. Куклина Е. А. Стратегическое управление недропользованием как фактор обеспечения экономической безопасности России // Горный журнал. № 12 (2269). 2019. С. 4–8.
9. Ли Гуаньцзюнь. Стратегия «Нитки жемчуга» в контексте морской политики КНР // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 4. С. 162–173.
10. Минакир П. А., Демьяненко А. Н. Очерки по пространственной экономике / отв. ред. В. М. Полтерович. Хабаровск : ИЭИ ДВО РАН, 2014. 272 с.
11. Keil K. Spreading Conflict? Institutions Regulating Arctic Oil and Gas Activities // The International Spectator, 2015. Vol. 50. No. 1. Pp. 85–110.
12. Keil K. The Arctic: A New Region of Conflict? The Case of Oil and Gas // Cooperation & Conflict. 2014. Vol. 49. No. 2. Pp. 162–190.

Об авторе:

Куклина Евгения Анатольевна, доктор экономических наук, профессор кафедры бизнес-информатики
СЗИУ РАНХиГС при Президенте РФ (Санкт-Петербург, Российская Федерация);
kuklina-ea@ranepa.ru

References

1. Kitaiskii global'nyi proekt dlya Evrazii: postanovka zadachi (analiticheskii doklad). M. : Nauchnyi ekspert, 2016. 130 s.
2. Kryukov V. A., Kryukov Ya. V. Ekonomika Arktiki v sovremennoi sisteme koordinat // Kontury global'nykh transformatsii: politika, ekonomika, pravo. 2019. T. 12. № 5. S. 25–52.
3. Kuklina E. A. Innovatsionnaya deyatel'nost' predpriyatii neftegazovogo sektora Rossii kak klyuchevoi faktor realizatsii programmy osvoiniya Arktiki // Gornyi zhurnal. № 5 (2274). 2020. S. 20–24.
4. Kuklina E. A. K voprosu razvitiya turisticheckoi otrasli posredstvom realizatsii sotsial'no-ekonomicheskogo potentsiala regionov Rossii (na primere regionov zony Arktiki) // Upravlencheskoe konsul'tirovanie. № 2 (134). 2020. S. 32–41.
5. Kuklina E. A. Mozgovye tsentry v Rossii i KNR: istoriya sozdaniya, otsenka sovremennogo sostoyaniya i perspektivy sotrudnichestva // Evraziiskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika. Mezhdunarodnyi nauchno-analiticheskii zhurnal. 2020. № 1 (31). S. 36–46.
6. Kuklina E. A. Rentnoe nalogooblozhenie pol'zovatelei nedr i mify syr'evoi ekonomiki / Nauchnye trudy Severo-Zapadnogo instituta RANKhiGS: Periodicheskoe nauchnoe izdanie. T. 6. Vyp. 2 (19). SPb. : SZI RANKhiGS, periodicheskoe nauchnoe izdanie. RANKhiGS. 2015. S. 54–57.
7. Kuklina E. A. Rossiisko-kitaiskoe strategicheskoe partnerstvo v Arktike kak imperativ nashego vremeni // Bol'shaya Evraziya: razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo. Ezhegodnik. Vyp. 3. Ch. 1. Materialy XIX Natsional'noi nauchnoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem «Modernizatsiya Rossii: priority, problemy, resheniya». Ch. 2 / RAN INION. Otd. nauch. sotrudnichestva; otv. red. V. I. Gerasimov. M., 2020. 958 s. S. 195–198.
8. Kuklina E. A. Strategicheskoe upravlenie nedropol'zovaniem kak faktor obespecheniya ekonomicheskoi bezopasnosti Rossii // Gornyi zhurnal. № 12 (2269). 2019. S. 4–8.
9. Li Guan'tsyun'. Strategiya «Nitki zhemchuga» v kontekste morskoi politiki KNR // Vestn. Mosk. un-ta. Ser. 25. Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika. 2011. № 4. S. 162–173.
10. Minakir P. A., Dem'yanenko A. N. Ocherki po prostranstvennoi ekonomike / otv. red. V. M. Polterovich. Khabarovsk : IEI DVO RAN, 2014. 272 s.
11. Keil K. Spreading Conflict? Institutions Regulating Arctic Oil and Gas Activities // The International Spectator, 2015. Vol. 50. No. 1. Pp. 85–110.
12. Keil K. The Arctic: A New Region of Conflict? The Case of Oil and Gas // Cooperation & Conflict. 2014. Vol. 49. No. 2. Pp. 162–190.

About the author:

Evgenia A. Kuklina, Doctor of Science (Economics), Professor of the Business Informatics Department of North-West Institute of Management of RANEPА (Saint Petersburg, Russian Federation),
kuklina-ea@ranepa.ru