

Согласование экономической и оборонной деятельности в Тихоокеанском регионе¹

Козьменко С. Ю.

ФИЦ «Кольский научный центр РАН», Апатиты, Российская Федерация; fregat22@mail.ru

РЕФЕРАТ

Европа — Евразия — Азия. Каждому континенту огромного материка соответствует доминирующая континентальная держава, соответственно Германия — Россия — Китай; в одной из них (в Китае), в зоне сопряжения евразийской и азиатской континентальных цивилизаций, то есть в российско-китайском приграничье, зарождается и развивается новое региональное образование с атрибутикой морской цивилизации.

Цель. Целью исследования является решение научной проблемы сопряжения национальных интересов двух стран в пределах этого регионального морского пространства.

Задачи. Для достижения цели исследования решаются следующие задачи: обосновать структуру выделенного геополитического образования и выявить направления взаимодействия двух стран на основе согласования экономической и оборонной деятельности в Тихоокеанском регионе.

Методология. В настоящей работе применяется методологический инструментарий пространственной экономики и теории новой экономической географии, позволяющий совместить на локализованном пространстве геополитические и экономические (геоэкономические) императивы при согласовании совместной деятельности.

Ядром этого образования являются три прилежащих к территории Китая моря Тихоокеанского бассейна. Однако стратегические интересы Китая распространяются и дальше, на север, в акваторию минимум двух российских морей. Тем самым и Россия вовлекается в совместную морскую деятельность в пределах Тихоокеанского региона.

Результаты. В результате так создается пространство общих национальных интересов, которое охватывает акваторию пяти морей и прилегающие территории. Региональное ядро этого образования имеет тенденцию к расширению на север, восток и юг, а также далее, на запад, в акваторию Индийского океана.

Выводы. Выводы исследования состоят в том, что морская (точнее, военно-морская) деятельность двух континентальных держав становится, по существу, основой сотрудничества и кооперации России и Китая, поскольку способствовать реализации обширным национальным интересам Китая Россия может только в оборонной сфере, оказывая, кроме того, существенную политическую поддержку этой стране.

Что касается экономической деятельности, прежде всего при удовлетворении растущего спроса китайской экономики на энергетические ресурсы (нефть, газ и уголь), то перспективы в этом направлении лежат за пределами актуальных горизонтов планирования (до 2035 г.) при реализации крупных арктических газовых проектов в акватории Обской губы «Арктик СПГ 1, 2, 3».

Ключевые слова: геополитика, Арктическая зона Российской Федерации, Тихоокеанский регион, Морской Шелковый путь, «Один пояс — один путь»

Для цитирования: Козьменко С. Ю. Согласование экономической и оборонной деятельности в Тихоокеанском регионе // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. Т. 15. № 4. С. 40–48.

¹ Работа выполнена в рамках темы № 0226-2019-0028 ИЭП «Взаимодействие глобальных, национальных и региональных факторов в экономическом развитии Севера и Арктической зоны Российской Федерации» по государственному заданию ФИЦ КНЦ РАН.

Coordination of Economic and Defense Activities in the Pacific Region

Sergey Yu. Kozmenko

Institute of Economic Problems n. a. G. P. Luzin Federal Research Center “Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences”, Apatity, Russian Federation; fregat22@mail.ru

ABSTRACT

Europe — Eurasia — Asia. Each continent of the vast continent corresponds to a dominant continental power, respectively Germany — Russia — China; in one of them (China), in the zone of conjugation of the Eurasian and Asian continental civilizations, that is, in the Russian-Chinese borderland, a new regional entity is emerging and developing with the attributes of a maritime civilization.

Aim. The aim of the study is to solve the scientific problem of matching the national interests of the two countries within this regional maritime space.

Tasks. To achieve the goal of the study, the following tasks are being solved: to substantiate the structure of the allocated geopolitical entity and to identify the directions of interaction between the two countries on the basis of coordinating economic and defense activities in the Pacific region.

Methods. In this work, the methodological tools of spatial economics and the theory of new economic geography are used, which make it possible to combine geopolitical and economic (gocioeconomic) imperatives in a localized space when coordinating joint activities. The core of this formation is the three seas of the Pacific basin adjacent to the territory of China. However, China’s strategic interests extend further, to the north, into the water area of at least two Russian seas. Thus, Russia is also involved in joint maritime activities within the Pacific region.

Results. As a result, this creates a space of common national interests, which covers the waters of the five seas and adjacent territories. The regional core of this formation tends to expand, north, east and south, and further west, into the Indian Ocean.

Conclusion. The conclusions of the study are that the maritime (more precisely, naval) activities of the two continental powers are essentially becoming the basis of cooperation and cooperation between Russia and China, since Russia can contribute to the implementation of China’s vast national interests only in the defense sphere, providing, in addition, significant, political support for China. As for economic activity, first of all, while meeting the growing demand of the Chinese economy for energy resources (oil, gas and coal), the prospects in this direction lie outside the current planning horizons (until 2035) when implementing large Arctic gas projects. in the water area of the Gulf of Ob “Arctic LNG 1, 2, 3”.

Keywords: geopolitics, Arctic zone of the Russian Federation, Pacific region, Maritime Silk Road, One Belt — One Road

For citing: Kozmenko S. Yu. Coordination of Economic and Defense Activities in the Pacific Region // Eurasian Integration: Economics, Law, and Politics. 2021. Vol. 15. No. 4. P. 40–48.

В начале XXI в. отмечаются глобальные изменения позиций мировых держав на геополитическом атласе современного мира. Это связано с бурным развитием новой морской цивилизации в Тихоокеанском регионе на основе интенсификации морской деятельности в Китае.

Поскольку при построении геополитических конструкций считается очевидным тот факт, что источником глобального развития является непреодолимое противоречие двух мировых цивилизаций — морской (талассократической) и континентальной (теллурукратической) — и противостояние последних в борьбе за мировое влияние во всех сферах жизнедеятельности, то эти цивилизации в совокупности создают современную картину мира, дополняя друг друга до системного целого.

В таком контексте для России, локализованной в Heartland, сердцевинной земле, то есть в Центральной Евразии [13], значимо зарождение и развитие в пограничном Китае, одном из центров азиатской континентальной цивилизации [5, с. 12–25], морского мировоззрения, причем теоретические

воззрения *Sea power* [8; 9, с. 575, 605] (Теории морской мощи) в Китае зримо реализуются на практике, подтверждая тем самым универсальность максимы [8, с. 636]: «сила на море решает судьбу истории» и «кто владеет морем, владеет всем». Эта максима основывается на концепции «свободного моря» Гроция (Гроция Гуго де Гроота), к основным принципам которой [11, р. 173] относится свобода мореплавания и морской торговли.

При этом следует подчеркнуть, что для успешности экономической морской деятельности важно не столько право собственности (владения) на морские акватории, земли и ресурсы [7, с. 708–736], сколько гарантированный доступ к последним, и особенно к морским коммуникациям, то есть реализация права распоряжения, использования и пользования. Так формировалась [10, с. 36–42] концепция экономического обладания морем как составляющая состояния господства (доминирования) на море.

До конца XIX в. обладание Средиземным морем, в акватории которого концентрировался основной мировой торговый коммерческий грузопоток, действительно решало «судьбу истории». С открытием Суэцкого канала (1869 г.) эта роль постепенно перешла к Северной Атлантике, а далее на рубеже XX и XXI вв. на волне морской экспансии Китая — к северным акваториям Индийского океана по направлению Южного Шелкового пути.

Экспансия Китая в акватории Мирового океана, главным образом за пределами прилежащих морей, в направлении Суэцкого канала началась в конце XX в. С этого времени (1976 г.) военные корабли стали впервые выходить за пределы ближней морской зоны, а в дальнейшем и сегодня Китай обеспечивает военно-морское присутствие для демонстрации силы и флага практически во всех значимых районах Мирового океана.

Наибольшей активности на море военно-морская и экономическая (коммерческая) деятельность китайского флота достигла с принятием (2013 г.) масштабной глобальной инициативы «Один пояс — один путь», в рамках которой морской деятельности Китая придается немислимое ранее глобальное значение.

Проект «Морской Шелковый путь XXI», который геополитически и экономически существенно, прежде всего, качественно превосходит существующие сухопутные инфраструктурные проекты с китайским участием (например, «Новый шелковый путь» — транспортировка товаров из Китая в Европу по территории России, или «Шелковый ветер» — доставка товара по маршруту Китай — Казахстан — Стамбул), является основой и краеугольным камнем выдвинутой инициативы.

Поскольку Россия занимает особое (центральное) место в развитии евразийской цивилизации [5, с. 12–15], а Китай является крупнейшей азиатской державой, то многостороннее согласование интересов России и Китая осуществляется не столько по линии соприкосновения двух стран, сколько в зоне сопряжения двух континентов — Евразии и Азии. То же происходит и на западе при сопряжении Европы и Евразии по линии соприкосновения ведущих континентальных держав — Германии и России.

Основой экономической интеграции как стран, так и континентов является мировая торговля. Важнейшим направлением торговой экспансии Китая стали создание и строительство по всему миру инфраструктурных объектов. В частности, создание южной дуги морских портов с китайским участием (рис. 1). Среди двадцати крупнейших портов мира по объему перевалки грузов четырнадцать являются китайскими, также девять из двадцати крупнейших контейнерных терминалов располагаются в Китае [3, с. 45–52].

Амбициозные планы инициативы «Один пояс — один путь» определили увеличение потребления энергетических ресурсов, главным образом нефти и нефтепродуктов. В этом смысле согласование экономической деятельности Китая и России могло бы фокусироваться в энергетической сфере, поскольку Россия является второй в рейтинге поставщиков сырой нефти (с экспортом в 260 млн т) после Саудовской Аравии (349,1 млн т) и нефтепродуктов (с показателем экспорта в 106,8 млн т) после США (240,2 млн т)¹. В Китае импорт нефти и нефтепродуктов в 2020 г. составил 640 млн т при потреблении в 760 млн т.

¹ BP Statistical Review of World Energy 2021. 70-th edition. P. 32.

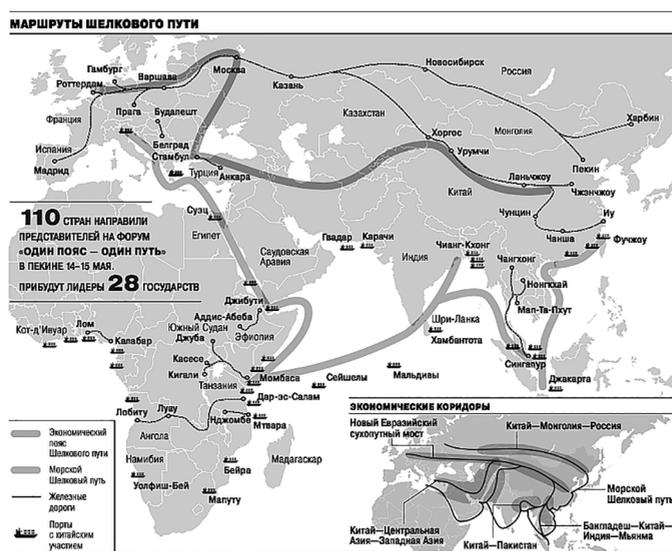


Рис. Шелковый путь и морские порты с китайским участием

Fig. Silk Road and Seaports with Chinese Participation

Источник: [Электронный ресурс]. URL: <https://stanradar.com/news/full/25016-skoryj-pojas-moskvapekin-otnoshenija-mezhdu-rossiej-i-kitaem-stanut-kak-shelkovye.html?page=65> (дата обращения: 15.10.2021)

Основная часть импорта нефти (порядка 470 млн т) обеспечивается морской транспортировкой преимущественно южным маршрутом через Индийский океан и Малаккский пролив. В этом морском сегменте основными экспортёрами являются страны Ближнего Востока (Саудовская Аравия — 88,2 млн т; Ирак — 60,4 млн т; ОАЭ — 36,5 млн т; Кувейт — 28,9 млн т; остальные страны этого региона, включая Иран, — 60,3 млн т), Африки (79,0 млн т) и Европы (18,8 млн т) — всего 372,1 млн т¹, а через Тихий океан — чуть более 100 млн т (США и Бразилия — 28,4 и 73,3 млн т соответственно). Импорт трубопроводной нефти и нефтепродуктов из России и стран СНГ составляет 86,4 и 6,3 млн т соответственно. Экспорт нефтепродуктов из Китая осуществлялся тем же морским путем через Малаккский пролив в объеме около 66 млн т.

Такая зависимость от безопасности морской транспортировки нефти Малаккским проливом, имеющим минимальную ширину в 2,5 км (ширина канала Филиппс у побережья Сингапура, самое узкое место морских коммуникаций транспортировки нефти), является критичной для Китая, поскольку такая узость может быть легко перекрыта в случае возникновения локального конфликта с США.

Китай усиливает свое военно-морское присутствие в этом регионе. Однако, учитывая значительное качественное и количественное превосходство ВМС США, китайский флот не может гарантировать вполне безопасной транспортировки нефти этим путем. В этих условиях надежность поставок нефти может быть гарантирована использованием сухопутных коммуникаций, надежно защищенных от ударов с моря.

К категории таких безопасных поставок относится сырая нефть, импортируемая из России. Российские поставки составляют порядка 15% (83,4 млн т в 2021 г.) китайского нефтяного импорта, большая часть сырой нефти (67,0 млн т) поставляется по нефтепроводу «ESPO — Восточная Сибирь — Тихий океан» (по отводу Сковородино — Махэ) и через порт Козьмино (27,0 млн т), а также по нефтепроводу «Граница РФ — Казахстан — КНР» (10 млн т). Остальные поставки (до 20 млн т) осуществляются морским и железнодорожным транспортом.

В целом по объему экспорта нефти и нефтепродуктов в Китай Россия незначительно уступает только Саудовской Аравии — в 2020 г. 86,4 и 88,2 млн т соответственно. Китай является вторым по значимости

¹ BP Statistical Review of World Energy 2021. 70-th edition. P. 62.

потребителем российской нефти, первенство уверенно остается за Европой (138,2 млн т в 2020 г.), несмотря на то что население Китая превышает европейское практически в два раза — порядка 1400 и 750 млн чел. на 1 января 2021 г. соответственно. Для России значимы оба рынка — и растущий китайский, и устоявшийся европейский с примерно равными объемами импорта — 640 и 623 млн т. Китай импортирует на 81,3 млн т больше сырой нефти, чем страны Европы, и примерно на столько же — 65,8 млн т — меньше нефтепродуктов. Но растянутый с запада на восток на почти 10 тыс. км российский рынок с населением в 146,0 млн чел. не представляет особого интереса для Китая и считается по китайским меркам малонаселенным. Привлекательным для Китая является рынок Европы и США.

Наращивание добычи нефти для увеличения экспорта в Китай даже до уровня 100 млн т в год без сокращения поставок в Европу сталкивается с дефицитом добычных мощностей традиционных месторождений Западной и Восточной Сибири и Республики Саха (Якутия) ввиду значительной выработанности последних.

Сырая нефть и нефтепродукты являются основной статьей экспорта России в Китай и составляют порядка 60% последнего (июль 2020 — июнь 2021 г.) в 52,8 млрд долл. США. Однако острая нехватка добычных мощностей, а также ограничение мощности нефтепровода ESPO уровнем 80 млн т и порта Козьмино до 30 млн т являются существенными препятствиями для наращивания экспорта нефти в Китай.

Поэтому в пределах актуальных горизонтов планирования¹ прогнозируется ожидаемый плавный «неизбежный спад добычи из традиционных месторождений» от базового уровня 2018 г. (567,9 млн т) до 490,0–555,0 в 2035 г. Реально уровень добычи нефти в России составляет (2020 г.) 524,4 млн т. Остальные статьи экспорта России, включая природный газ и уголь, не существенны, за исключением «закрытой» статьи, объем которой в 2020 г. составил всего лишь порядка 4 млрд долл. США. Речь идет о сотрудничестве и взаимодействии двух стран в сфере оборонной деятельности.

Таким образом, уровень экономической конъюнктуры российских энергетических ресурсов (нефти, природного газа и угля) на китайском рынке весьма незначителен. Проблема модернизации морских коммуникаций и средств транспортировки энергетических ресурсов актуальна уже более десяти лет [4]. Китай обладает практически самым крупным в мире стратегическим резервом нефти. Базы хранения нефти размещены, насколько это возможно с позиций военной безопасности, ближе к китайско-российской границе в провинциях Чжецзян (население 64,6 млн чел.) на побережье Восточно-Китайского моря и двух северных (Шаньдун и Ляонин) на побережье Желтого моря с населением порядка 40,0–42,0 млн чел. каждая. Это по китайским понятиям малонаселенные провинции. Для сравнения: население приграничных российских территорий значительно меньше — 17,0 и 8,1 млн чел. в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах соответственно.

Суммарный объем стратегического резерва составляет порядка 80 млн т (в США — 96 млн т), в том числе около 80% — это государственный резерв, а порядка 20% — коммерческий. Такой резерв обеспечивает 90 суток национального потребления нефти. Прибрежные нефтяные базы стратегического резерва отдалены от конфликтного района Южно-Китайского моря, но все же находятся в зоне досягаемости крылатых ракет, размещенных на о. Тайвань² и на островах Рюкю.

Для развития Китая как морской державы актуальным является обустройство проекта «Морского Шелкового пути XXI века», в рамках которого китайская версия мировой системы морских коммуникаций по существу формируется в акватории и на побережье двух морей — Восточно-Китайского и Южно-Китайского с включением Желтого моря в качестве операционной зоны Северного флота КНР. Образуется веер коммуникаций по трем стратегическим направлениям: двум — через Малаккский пролив в южную часть Тихого океана и через Индийский океан в Европу и обратно, и третьему — на север с разветвлением у полуострова Камчатка на восток (к США и Канаде) и в перспективе на север, в Европу,

¹ Об утверждении Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 г.: распоряжение Правительства РФ № 1523-р, 9 июня 2020 г. С. 35, 50 [Электронный ресурс] // Доступ из СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_354840 (дата обращения: 22.10.2021).

² Chang A. Analysis: China's Fuel Oil Reserves [Электронный ресурс] // United Press International. 21 December 2007. URL: <https://www.upi.com/Defense-News/2007/12/21/Analysis-Chinas-fuel-oil-reserves/37151198253797/> (дата обращения: 15.10.2021).

через Берингов пролив и Северный морской путь, то есть по маршруту, названному по древнекитайской традиции Полярным Шелковым путем. Для создания и развития Полярного Шелкового пути Китай все активнее включается в арктическую проблематику, приняв (2013 г.) «Арктическую политику Китая», которая определяет страну как «околоарктическое» государство.

Научные исследования по арктической тематике начались в Китае в 1999 г. За этот период выполнено десять арктических экспедиций. Все экспедиции, за исключением десятой, были выполнены первым китайским судном (купленным у Украины и достроенным в Китае) усиленного ледового класса Arc5 «Снежный Дракон», десятая (2019 г.) — экспедиционным судном «Сяньянхун-01». В 2020–2021 гг. арктические экспедиции временно не проводились в связи с пандемией COVID-19. Проведение десяти арктических и 22 антарктических экспедиций позволило создать отработанную китайскую команду ледовых капитанов и лоцманов. В 2019 г. введен в эксплуатацию ледокол собственно китайской постройки «Снежный Дракон — 2», в дальнейшем планируется построить еще два ледокола — компаниями Rainbowfish Ocean Technology (первая в Китае частная компания, которая приступит к эксплуатации собственного ледокола) и Damen Group (Нидерланды) [6, с. 66–67].

Кроме хозяйственного значения, акватории этих морей играют важнейшую роль в системе национальной безопасности Китая как основа первого стратегического рубежа противодействия проникновению авианосных объединений (АУГ — авианосных ударных групп) США в зону нанесения авиаудара по территории Китая, в том числе и провинциям Чжецзян, Шаньдун и Ляонин, где размещены стратегические резервы нефти. Здесь создается китайская «зона запрета доступа» (A2/AD). Учитывая значительное количество военных баз США, дислоцированных на основных Японских островах и островах Рюкю в Восточно-Китайском море (всего более 90 объектов), геополитические вызовы и угрозы в этом районе могут быть направлены на оба приморских государства — Россию и Китай. Китай определяет границы первого стратегического рубежа противодействия, включая акватории двух прилежащих к территории России морей — Японского и Охотского, в пространстве пяти морей, ограниченных с севера и юга полуостровами Камчатка и Малакка, с запада — территорией России и Китая, с востока — Курильской грядой, Японскими островами, островами Рюкю и островом Тайвань, а также Филиппинскими островами (часть Малайского архипелага) и островом Борнео на юго-востоке.

Возможная оборона районов хранения нефти в случае возникновения террористической или иной угрозы является одной из скрытых задач российско-китайского морского взаимодействия. Привлечение России как мировой ядерной державы имеет не столько военное, сколько геополитическое значение, которое состоит в совместном обеспечении безопасности этого пространства, которое представляет собой Тихоокеанский регион согласования оборонной деятельности двух стран при проведении учений в формате «Морское взаимодействие», которое утвердилось как формат учений Военно-морского флота России и Военно-морских сил Китая в процессе отработки совместных действий в зонах национальных интересов на море двух стран в течение восьми лет с 2012 по 2019 г. Пандемия COVID-19 временно в 2020 г. прервала сложившуюся традицию ежегодного проведения этого морского форума. В 2021 г. учения продолжились.

Впервые учения в таком формате состоялись в апреле 2012 г. в акватории Желтого моря в операционной зоне деятельности Северного флота КНР. При определенном допуске и соответствующей информационной поддержке СМИ это учение может быть квалифицировано как отработка модели поддержки сил ВМС Китая кораблями и судами ТОФ России в целях предотвращения вероятной атаки на китайский стратегический резерв, размещенный вблизи побережья Желтого моря, силами авианосной группы вероятного противника. Кроме обычных задач конвоирования судов и взаимодействия на морских коммуникациях, при противодействии терроризму и пиратству в этом учении показательно отрабатывались действия совместной АУГ (авианосной ударной группировки) по прикрытию собственных китайских авианосцев. Первый китайский авианосец Китая «Ляонин» — в прошлом советский (российский, украинский) ТАВКР (тяжелый авианесущий крейсер) «Варяг» (при закладке — «Рига») был куплен Китаем в 1998 г. По окончании достройки и модернизации в 2012 г. после учений «Морское взаимодействие — 2012» вошел в состав ВМС КНР [1, с. 41].

Следующее учение в июле 2013 г. проводилось в операционной зоне Тихоокеанского флота России в заливе Петра Великого. В дальнейшем учения проводились поочередно в акватории каждой стороны. Следует отметить [1, с. 42], что учения «Морское взаимодействие — 2012 и 2013» проводились в период обострения территориального спора между Китаем и Японией за острова Сенкаку в Восточно-Китайском море, поэтому переход китайских кораблей по легенде учений в Охотское море вслед за отрядом кораблей ТОФ был оценен японцами как «отработка варианта усиления сил ТОФ китайскими кораблями для действий в районе Курильских островов». Учения 2014 г. проводились с 20 по 26 мая в акватории Восточно-Китайского моря [Там же, с. 42–43]. В этом учении участвовали две китайские дизельные подводные лодки проекта 636.3М и 877 российской постройки.

В тематику учений ежегодно включаются эпизоды по конвоированию кораблей и судов, досмотру и сопровождению подозрительных морских объектов, поскольку еще с 2009 г. обе стороны осуществляют боевое дежурство в Индийском океане, а в начале 2014 г. синхронно конвоировали вывоз из Сирии химического оружия [Там же, с. 42–43]. К 2014 г. эскортная деятельность была существенно дополнена боевой составляющей, что значительно расширило поле морского взаимодействия. В 2015 г. «Морское взаимодействие» проводилось в два этапа — в операционной зоне ТОФ России в заливе Петра Великого 20–28 августа, а также на европейском театре, что свидетельствует о расширении морского пространства российско-китайского взаимодействия на море и подтверждает готовность Китая защищать свои национальные интересы во всех районах Мирового океана. В этом году была отработана высадка совместного воздушно-морского десанта под прикрытием сил армии, авиации и флота.

Очередное морское учение проводилось в сентябре 2016 г. в акватории Южно-Китайского моря у побережья китайской провинции Гуандун с основной задачей развития взаимодействия флотов при противодействии вызовам и угрозам с морских и океанских направлений в Азиатско-Тихоокеанском регионе. При этом были отработаны различные варианты высадки воздушно-морского десанта (на о. Дашудао) при совместной воздушной и морской поддержке. В два этапа, как и в 2015 г., проходило «Морское взаимодействие» в июле и сентябре 2017 г. — в акватории Балтийского и Японского морей соответственно. Темой второго, тихоокеанского, этапа стало обеспечение безопасности экономической морской деятельности на региональном уровне. Район учений общей протяженностью до 570 миль включал девять районов акватории Японского и южной части Охотского морей.

В 2018 г. и 2019 г. совместные морские учения проводились в акватории Желтого моря вблизи китайского порта Циндао. «Морское взаимодействие — 2019» стало одним из самых крупных морских учений этого формата с участием 13 кораблей основных боевых классов, двух подводных лодок и 10 летательных аппаратов [2, с. 35]. В целом следует подчеркнуть, что проведение серии учений «Морское взаимодействие» повышает оперативную совместимость флотов двух стран.

«Морское взаимодействие — 2021» прошло в Японском море 14–17 октября. В этом году в формат военно-морских учений включился и Иран. В конце 2021 г. — начале 2022 г. в Персидском заливе планируются совместные с Ираном российско-китайские маневры «Пояс морской безопасности». В этих учениях пока не участвуют атомные подводные лодки, включая ракетные подводные крейсера стратегического назначения, и не охватывают акватории морей Северного Ледовитого океана (СЛО), то есть трассы Северного морского пути (СМП) или (в китайской версии) Полярного шелкового пути, в этих акваториях российско-китайское взаимодействие было бы полезно при проведении совместных учений, например, в сфере мониторинга безопасности окружающей среды [12]. Кроме того, взаимодействие на уровне стратегических ядерных сил (СЯС) морского базирования, хотя бы демонстрация совместных действий (речь идет о демонстрации флага и отработки задач совместного плавания в рамках условной боевой службы), имело бы сильнейший геополитический эффект.

При этом Россия и Китай ценят стратегическую самостоятельность и не хотят брать на себя военные обязательства там, где у них нет общих интересов. Китай не хочет вмешиваться в ситуацию вокруг Крыма, а Россия — в историю с Тайванем. Вполне вероятно, что российско-китайские отношения будут развиваться и дальше, пока общность интересов преобладает над спорными моментами.

Литература

1. *Авакянц С. И.* Участие сил (войск) Тихоокеанского флота в совместных российско-китайских военно-морских учениях «Морское взаимодействие» // Морской сборник. 2018. № 2. С. 40–48.
2. *Авакянц С. И.* Тихоокеанский флот в годы Великой Отечественной войны, войны с Японией и на современном этапе // Морской сборник. 2020. № 5. С. 26–35.
3. *Агарков С. А., Козьменко С. Ю., Ульченко М. В.* Арктические коммуникации в китайских инфраструктурных проектах // Геополитика и безопасность. 2017. № 3 (39). С. 45–52.
4. *Высоцкая Н. А., Евдокимов Г. П., Емельянов М. Д.* и др. Национальные экономические интересы и тенденции развития морских перевозок углеводородных ресурсов в Арктике. Апатиты : КНЦ РАН. 2009. 163 с.
5. *Кефели И. Ф.* Евразийская цивилизация: от идеи к современному дискурсу // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 2. Т. 15. С. 12–25.
6. *Козьменко С. Ю.* Региональные факторы экономического развития морских коммуникаций в Арктике // Морской сборник. 2020. № 6 (2079). С. 66–70.
7. *Кондратьев Н. Д.* Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. М. : Экономика. 2002. 767 с.
8. *Мэхэн А. Т.* Влияние морской силы на историю / перевод Н. П. Азбелева (1895 г.). М. — СПб. : Terra Fantastica. 2002.
9. *Мэхэн А. Т.* Влияние морской силы на французскую революцию и империю / русский перевод Н. Л. Кладо (1895 г.). В 2 т. М. — СПб. : Terra Fantastica. 2002.
10. *Полухович Г.И., Козьменко С. Ю.* Теория морской силы и экономическое обладание морем // Морской сборник. 2005. № 3 (1900). С. 36–42.
11. *Grotius H.* The Freedom of the Seas or the Right which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade. New York. 1916.
12. *Kozmenko S., Fedoseev S., Teslya A.* Maritime Economics of the Arctic: Legal Regulation of Environmental Monitoring // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. Part 3. History and Modernity. Ser. "Arctic: History and Modernity". 2018.
13. *Mackinder H. J.* The Geographical Pivot of History // Geographical Journal, 1904. XXIII. No. 4.

Об авторе:

Козьменко Сергей Юрьевич, главный научный сотрудник Института экономических проблем им. Г. П. Лузина ФИЦ «Кольский научный центр РАН» (Апатиты, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; fregat22@mail.ru

References

1. Avakyants S. I. Participation of Forces (Troops) Pacific Fleet in the Joint Russian-Chinese Naval Exercises "Maritime interaction" // Marine Collection [Morskoi sbornik]. 2018. No. 2. P. 40–48. (In Rus.)
2. Avakyants S. I. Pacific Fleet during the Great Patriotic War, the War with Japan and at the Present Stage // Marine Collection [Morskoi sbornik]. 2020. No. 5. P. 26–35. (In Rus.)
3. Agarkov S. A., Kozmenko S. Yu., Ulchenko M. V. Arctic Communications in Chinese Infrastructure Projects // Geopolitics and Security [Geopolitika i bezopasnost']. 2017. No. 3 (39). P. 45–52. (In Rus.)
4. Vysotskaya N. A., Evdokimov G. P., Emelyanov M. D., etc. National Economic Interests and Trends in the Development of Marine Transportation of Hydrocarbon Resources in the Arctic. Apatity : KSC RAS. 2009. 163 p. (In Rus.)
5. Kefeli I. F. Eurasian Civilization: From an Idea to a Modern Discourse // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics [Evraziiskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika]. 2021. No. 2. Vol. 15. P. 12–25. (In Rus.)
6. Kozmenko S. Yu. Regional Factors of Economic Development of Maritime Communications in the Arctic // Marine Collection [Morskoi sbornik]. 2020. No. 6 (2079). P. 66–70. (In Rus.)

7. Kondratiev N. D. Big Cycles of Conjuncture and the Theory of Foresight. Moscow : Economics. 2002. 767 p. (In Rus.)
8. Mahan A. T. Influence of Sea Power upon History // Illustrated Naval and Military Magazine. N-Y. 1889.
9. Mahan A. T. Influence of Sea Power upon French Revolution and Empire / Russian translations N. L. Klado (1895). Moscow — Saint Petersburg : Terra Fantastica. 2002. (In Rus.)
10. Polyukhovich G. I., Kozmenko S. Y. Theory of Sea Power and Economic Possession of Sea // Marine Collection [Morskoi sbornik]. 2005. No. 3 (1900). P. 36–42. (In Rus.)
11. Grotius H. The Freedom of the Seas or the Right which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade. New York. 1916.
12. Kozmenko S., Fedoseev S., Teslya A. Maritime Economics of The Arctic: Legal Regulation of Environmental Monitoring // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. Part 3. History and Modernity. Ser. “Arctic: History and Modernity”. 2018.
13. Mackinder H. J. The Geographical Pivot of History // Geographical Journal. 1904. XXIII. No. 4.

About the author:

Sergey Yu. Kozmenko, Chief Researcher at the Institute of Economic Problems n. a. G. P. Luzin Federal Research Center “Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences” (Apatity, Russian Federation), Doctor of Economics, Professor; fregat22@mail.ru