



Олег Александров

**ПЕРСПЕКТИВЫ
СТРАТЕГИЧЕСКОГО
АЛЬЯНСА РОССИИ
И КИТАЯ В АРКТИКЕ**



УДК
330.15

Автор анализирует перспективы формирования стратегического альянса между Россией и Китаем в Арктике, оценивает его достоинства и недостатки. Поводом для проведения анализа послужили санкции стран Запада в отношении России, которые могут поставить под сомнение реализацию ряда совместных арктических проектов и ухудшить общую политическую ситуацию в регионе.

The author analyzes perspectives of the Russian-Chinese strategic alliance formation in the Arctic, assesses merits and deficiencies of such alliance. The reason for analysis were the Western sanctions against Russia since these measures may call into question implementation of joint Arctic projects and impair the general political situation in the region.

Ключевые слова: Северный морской путь; «холодная война» в Арктике; интересы Китая в Арктике.

Key words: the Northern Sea Route; the Cold war in the Arctic; Chinese interests in the Arctic.

E-mail: aleksandrov-oleg@yandex.ru

Близкие соседи лучше дальних родственников
(китайская поговорка)

Информационная война Запада с Россией в сочетании с экономическими санкциями все более напоминает образцы противостояния времен «холодной войны». Наступление «нового ледникового периода» в политике грозит охватить все регионы мира, где взаимные интересы России и стран Запада соприкасаются. Не является исключением и Арктика.

После завершения «холодной войны» и вплоть до недавнего времени Арктика не была втянута в противостояние Запада и России и считалась относительно спокойным регионом. Внутренний конфликтный потенциал арктического региона довольно слабый, так как большинство внутрирегиональных проблем сводятся к разделу континентального шельфа, разграничению водных пространств и борьбе за контроль над водными путями. Все эти вопросы в недавнем прошлом эффективно решались на основе норм международного права, а также двусторонних и многосторонних договоренностей между арктическими державами.

Однако в свете событий последнего года проецирование стратегических разногласий Запада и России на Арктику не только возможно, но и весьма вероятно. В пользу такого сценария говорит то, что и до украинских событий российская политика в этом регионе вызывала нескрываемое раздражение других арктических держав. Наиболее последовательными критиками выступали США, Канада, Норвегия, Швеция и Дания.

В контексте ухудшения отношений между Россией и Западом возникает целый ряд вопросов применительно к арктическому региону. Насколько реалистичны сценарии возобновления «холодной войны» в Арктике и перетекания ее в открытые вооруженные столкновения? Какую позицию по данному вопросу займут государства региона? В какой степени фактор членства всех остальных прибрежных арктических государств в НАТО повлияет на их действия в условиях эскалации напряженности? Насколько реалистичен сценарий консолидации арктических держав перед воображаемой «российской угрозой»? Не менее интересен и вопрос о том, какими возможностями располагает сама Россия для защиты своих национальных интересов в этом регионе и может ли она заручиться поддержкой региональных или нерегionalных держав?

**Арктические оппоненты
Москвы о «российской
угрозе»**

Самый главный оппонент России в Арктике – это США. Позиции этих стран не совпадают по целому ряду важных проблем региона:

- расширение арктического сектора России за пределы 200 морских миль, что связано с подачей обновленной заявки в Комиссию ООН по границам континентального шельфа;
- неурегулированный вопрос о линии разграничения между двумя странами в Беринговом море;
- использование трасс Северного морского пути (СМП). Именно США настаивают на том, чтобы РФ не вводила никаких ограничений на использование данного транспортного маршрута иностранными судами;
- постоянное военное присутствие США вблизи от российских границ и нежелание сократить свой военный потенциал в регионе привели к тому, что Россия была вынуждена возобновить полеты стратегической авиации, а также предприняла шаги в сторону усиления обороны своих северных территорий¹.

Что касается остальных арктических стран, то их позиция по вопросу о возможном противостоянии нашей стране в Арктике не столь однозначна. Однако обращает на себя внимание тот факт, что по украинскому вопросу самыми непримиримыми критиками России выступили именно ее арктические соседи. Все они добровольно и активно поддержали антироссийские действия США и присоединились к режиму западных санкций. С подачи Вашингтона уже подверглись ревизии совместные проекты добычи углеводородов на российском арктическом шельфе, что выразилось в нежелании американских и норвежских компаний (*Exxon Mobil, Statoil*) продолжать реализацию ранее согласованных проектов. Остается неясным дальнейшее сотрудничество в рамках проектов по утилизации ядерных отходов на Севере России.

«Российская угроза» оказалась востребованной идеологемой и для форсирования военного сотрудничества как внутри стран Северной Европы, так и между ними и прибалтийскими республиками. В частности, эти страны согласовали план углубления сотрудничества в вопросах обороны и безопасности, связав его напрямую с «российской агрессией против Украины». Суть данного плана в том, что к уже начатым проектам в рамках Североευропейского оборонного сотрудничества (*Nordic Defence Cooperation – NORDEFCO*) присоединятся прибалтийские государства – Латвия, Литва и Эстония². В качестве обоснования

¹ Россия возобновила полеты стратегической авиации в ответ на действия США вблизи границ РФ. URL: http://www.arms-expo.ru/news/politics_and_society/rossiya_vozobnovila_polety_strategicheskoy_aviatsii_v_otvet_na_deystviya_ssha_vblizi_granits_rf/

² Страны Северной Европы и Балтики договорились укрепить военные связи. URL:

данного шага министр обороны Швеции Маргот Вальстрем заявила, что военное сотрудничество в рамках «северной восьмерки» (пять стран Северной Европы и три страны Балтии) позволит сократить расходы на оборону и улучшить взаимодействие по охране границ.

Следует отметить, что участие Швеции в данном проекте отнюдь не случайно. Стокгольм традиционно смотрит на Россию с большой долей настороженности и с неодобрением комментирует любые действия Москвы по обеспечению своей безопасности в непосредственной близости от российских границ, будь то конфликт в Южной Осетии, события на Украине или усиление экономической активности на Балтике. При этом в Швеции старались не замечать провоцирующую роль прибалтийских стран, их вклад в раздувание «российской угрозы» и «санкций» в отношении собственного русскоязычного населения. Присоединение Крыма и вовсе вызвало панику со стороны ряда шведских политиков, отголоском которой стали безрезультатные поиски «российской подводной лодки» в шведских территориальных водах. Несмотря на то, что доказательства присутствия российской субмарины у шведских берегов так и не были найдены, Стокгольм увеличил расходы на оборону на 2015 год на 3 процента и дал понять, что рассматривает Россию в качестве угрозы региональной безопасности.

Весьма жесткую позицию в отношении нашей страны заняла и Норвегия. На фоне достигнутого в 2010 г. прогресса в двусторонних отношениях и подписания соглашения о разграничении Баренцева моря это выглядит странно и непоследовательно. Несмотря на то, что Норвегия была свободна в вопросе об участии в санкциях, так как не является членом ЕС, ее руководство не рассматривало иные варианты. Как не вспомнить в связи с этим весьма поспешное и слабо обоснованное решение руководства России пойти навстречу пожеланиям Норвегии и полностью пересмотреть свои прежние позиции по вопросу о разграничении морских пространств в Баренцевом море³.

Вместе с тем год спустя после объявления санкций и зеркального ответа Москвы в Осло все громче раздаются голоса оппозиционных политиков и экспертов, напоминающих о «тысячелетнем опыте миролюбивого соседства» с Россией. В частности, об этом заявил бывший министр иностранных дел страны Йонас Гар Стере. По его мнению, отношения с Россией занимают третье место в списке приоритетов

<http://vzgliad.ru/news/2014/11/30/717796.html>

³ Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. URL:http://www.kremlin.ru/ref_notes/707

арктической политики страны – после климата и ресурсов⁴. Поддержал экс-министра и норвежский профессор Осмунд Эгге, в интервью газете *Aftenposten* напомнивший, что обе страны никогда не находились в состоянии войны друг с другом и со времен викингов всегда снимали разногласия путем переговоров⁵.

На фоне жесткой позиции США, Дании, Швеции и Норвегии более умеренную и взвешенную позицию заняли Финляндия и Исландия. К примеру, первая из них вошла в группу скептиков в вопросе об ужесточении санкций в адрес России, а премьер-министр страны Александр Стубб высказался против поставок вооружений киевским властям⁶. В целом же позиции североамериканских и североевропейских государств вполне ясны. При всей разнице нюансов и подходов они рассматривают Россию как страну, в отношении которой необходимо проводить новую политику сдерживания.

Осознавая потребность предпринять активные меры для защиты своих интересов в регионе, страна сделала немало для обновления прежней законодательной базы по Арктике. В «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года» определены общие приоритеты России в регионе. Российские интересы в Арктике конкретизированы в двух других документах⁷. Наконец, Закон о Северном морском пути (в редакции от 28 июня 2012 г.) определил статус СМП как национальной транспортной магистрали, а утвержденные в апреле 2013 г. Правила плавания в акватории СМП подвели черту под юридическим оформлением политики РФ, направленной на освоение своей арктической зоны и эксплуатацию СМП⁸.

Однако односторонних действий по защите собственных интересов может оказаться недостаточно. В условиях нарастания напряжения в отношениях со странами арктического региона Россия рискует оказать-

⁴ Норвегия должна продолжать политику добрососедства с РФ. URL: <http://www.norge.ru/news/2015/02/14/26538.html>

⁵ Эксперт: Норвегии следует перестать быть прихвостнем ЕС и порвать с политикой санкций. URL: <http://vz.ru/news/2015/2/14/729643.html>

⁶ Премьер Финляндии: Украине не нужна военная помощь URL: <http://vz.ru/news/2015/2/4/727740.html>

⁷ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утверждена президентом России 8 февраля 2013 г.); О сухопутных территориях Арктической зоны (указ президента от 2 мая 2014 г.).

⁸ URL: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm>. См. также: Закон о Северном морском пути. URL: http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp/

ся в изоляции, что неминуемо затруднит продвижение и защиту ее национальных интересов в этом регионе. Одним из способов выхода из изоляции является привлечение по возможности союзника за пределами арктического региона. По целому ряду параметров таким союзником могла бы стать КНР.

**Россия и КНР в Арктике:
общих подходов больше,
чем разногласий**

Для Пекина Арктика интересна с разных сторон: и как богатый энергоресурсами регион мира, и с точки зрения развития новых транспортных маршрутов, и в плане геополитического присутствия в одном из ключевых регионов мира. Пожалуй, главными целями арктической политики Китая являются три. Первая – это развитие дополнительного маршрута транспортировки энергоресурсов, который не смогут контролировать корабли ВМФ США. С этой точки зрения «Морской Шелковый путь», ведущий из Арктики в Восточно-Китайское море, может укрепить энергетическую безопасность КНР и усилить ее влияние не только в этом регионе, но и во всем мире. Как известно, Китай получает львиную долю энергоресурсов из региона Персидского залива, главным образом из Ирана. Однако ВМФ США контролирует путь через Малаккский пролив, по которому танкеры с нефтью следуют в КНР, угрожая тем самым в любой момент перекрыть Китаю этот энергетический маршрут. В данной ситуации Китай использует любые возможности для диверсификации поставок энергоресурсов.⁹ Вторая – проведение в Арктике научных исследований и развертывание станций наблюдения за климатом, что позволяет решать важные научно-исследовательские задачи, вполне соответствующие планам КНР превратиться в технологически развитую державу XXI века. Но нельзя забывать и о третьей, военно-стратегической задаче: в условиях возможного противостояния с США КНР не может не ставить задачу усиления своего присутствия в Арктике, как в стратегически важном регионе, откуда может исходить угроза национальной безопасности Китая.

Можно ли говорить о том, что стратегические интересы Москвы и Пекина в Арктике сталкиваются или, напротив, пересекаются и взаимно дополняют друг друга? Самым основательным аргументом в пользу первого утверждения являются заявления высокопоставленных руководителей КНР о том, что Арктика должна рассматриваться как регион общемирового достояния. А это противоречит стремлению России и

⁹ *Китай борется за энергетическую безопасность.* URL:<http://voprosik.net/kitaj-boretsya-za-energeticheskuyu-bezopasnost/>

других арктических стран играть преобладающую роль в управлении Арктикой и контроле над ее ресурсами.



Китай проявляет явную заинтересованность в максимальной открытости трансарктических маршрутов для неарктических и приарктических держав. К числу последних Пекин относит и себя. За последнее десятилетие Китай предпринял ряд успешных попыток укрепить свое влияние в Арктике, добившись

статуса наблюдателя в Арктическом совете, а также развернув экономическую и научно-исследовательскую деятельность на территории Исландии, Гренландии и на архипелаге Шпицберген.

Россия по большому числу из этих вопросов выступает с противоположных позиций. Москва заинтересована в сохранении преобладающего влияния в своем арктическом секторе, не говоря уже о своей исключительной экономической зоне, рассматривает СМП как свое национальное достояние и не намерена просто так уступать свои исторические права на эксплуатацию этого маршрута. Иначе говоря, Россия заинтересована в развитии зарубежного мореплавания по СМП лишь на своих условиях. Россия осознает, что экологические риски, связанные с эксплуатацией СМП, целиком и полностью ложатся на нее. Так, в одном лишь Карском море расположены участки дна с глубинами от 8 до 15 метров. Это определяет стремление России контролировать проводку судов по трассе СМП. Играет свою роль и фактор наличия большого числа военных объектов, созданных на Севере для решения стратегических задач и обеспечения безопасности страны.

С другой стороны, Китаю, как неарктическому государству, требуется союзник из числа арктических государств. И в вопросе создания арктического транспортного коридора, и в вопросе о безопасности поставок энергоресурсов Арктики, и в ряде других вопросов естественным партнером Китая в Арктике может стать лишь Россия. Именно Москва может предложить Пекину проекты транспортного освоения Арктики и совместной эксплуатации Северного морского пути. В пользу партнерства с Китаем говорит и лидерство его в области гражданского судостроения. Так, объем заказов, размещенных на китайских верфях в 2013 г., превзошел объем заказов Южной Кореи, Японии и ЕС, вместе взятых, и демонстрирует тенденцию к дальнейшему увеличению¹⁰. Сто-

¹⁰ Судостроение. 2014. №3.

ит упомянуть и о другом совместном российско-китайском проекте – высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Пекин. Стоимость данной магистрали оценивается в 7 трлн. руб., из которых почти 4 триллиона составят китайские инвестиции¹¹. Как предполагается, время в пути из Москвы до Пекина сократится до двух дней. Однако важнее всего то, что это будет одним из первых опытов обмена высокими технологиями в сфере транспорта между двумя странами.

Технологически Россия и Китай гармонично дополняют друг друга и в Арктике. Россия является признанным лидером в создании атомных ледоколов и других судов ледового класса, в ее активе огромный опыт экономического освоения Крайнего Севера. А Китай обладает весомыми достижениями в судостроении и располагает развитым торговым флотом. Политические отношения между Москвой и Пекином также достигли высокого уровня стратегического партнерства, что создает благоприятную атмосферу для дальнейшего развития отношений. Наконец, и торгово-экономические отношения между двумя странами выстроены таким образом, что именно Китай является потребителем многих сырьевых и ряда промышленных товаров из России и сам, в свою очередь, заинтересован в увеличении экспорта своей продукции в Россию и страны Западной Европы.

Однако играют роль и сдерживающие факторы, главным из которых является различие в подходе двух держав к статусу СМП. Если Россия рассматривает его как национальную транспортную магистраль, то позиция Китая сводится к тому, что у нее не может быть эксклюзивного права на СМП. В планы нашей страны входит создание администрации СМП, введение специального режима прохода судов по этому пути, включая обязательную ледокольную и лоцманскую проводку, техническое обслуживание в российских арктических портах, а также предоставление иных платных услуг. Китай же, признавая право России на предоставление платных услуг пользователям СМП, исходит из желания самостоятельно обеспечить проводку своих и иностранных судов по СМП в сопровождении китайских ледоколов¹².

Так или иначе, но эти расхождения в подходах Москвы и Пекина могут стать как поводом для серьезных разногласий, так и побудительным мотивом для поиска компромисса. Очевидно, что компромисс возможен на пути достижения соглашения о сотрудничестве в совместной экс-

¹¹ РЖД: строительство скоростной магистрали «Москва – Пекин» обойдется в 7 трлн. рублей. URL: <http://tass.ru/ekonomika/1588904>

¹² URL: <http://sluzhuotechstvu.info/index.php/gazeta-sluzhu-otechstvu/arkhiv-2013/noyabr-2013/item/1077.html>

плуатации СМП, в рамках которого Россия сможет рассчитывать на китайские инвестиции в развитие портовой инфраструктуры своего Севера и на привлечение при китайском посредничестве клиентов из европейских стран и стран АСЕАН.

В отличие от КНР позиции других арктических и приарктических стран по данному вопросу отстают еще дальше от позиции Москвы. По сути, остальные страны настаивают на создании международной администрации СМП, которая будет неподконтрольна России и займется вопросами судоходства и технического обслуживания на этом транспортном маршруте. Такую позицию занимают США, Япония, Норвегия и ряд других стран. Ни при каких условиях РФ не может согласиться на подобный вариант, так как он в корне противоречит ее национальным интересам и создает ряд новых угроз ее безопасности. Не стоит забывать и о том, что для страны Северный морской путь – это не только источник дохода от транзитных грузоперевозок, но и важный источник торговли между внутренними регионами страны и единственный путь снабжения территорий Крайнего Севера. По этой причине Россия не может допустить того, чтобы СМП перешел под международный контроль. Играть важную роль и экологические риски, связанные с возможными техногенными авариями в ходе эксплуатации морских путей, пролегающих в непосредственной близости от российской территории.

**Обустройство СМП:
«домашнее задание»
для Москвы**

А вот в вопросе о развитии арктического туризма Россия готова идти на встречу своим соседям и открыть свободный доступ в национальный парк «Русская Арктика», расположенный на многочисленных островах архипелага Земли Франца-Иосифа. Для этих целей планируется расширить границы Архангельского порта, включив в его состав новый терминал, расположенный на одном из островов упомянутого архипелага, который позволит принимать пассажирские суда. О намерении организовать круизные туры в российскую часть Арктики, включая заход в Архангельск, уже заявила норвежская судоходная компания *Hurtigruten*¹³.

Помимо Архангельска, целый ряд портов России готов участвовать в развитии навигации по СМП. Это Мурманск, являющийся незамерзающим портом и обладающий пропускной способностью в 23 млн. тонн грузов в год, что в несколько раз превосходит грузооборот архангельского порта. Специализация у данных портов тоже разная: если мур-

¹³ Грузообороты нефти и контейнеров падают, границы порта Архангельск расширяются: порты Северо-Запада за неделю. URL: http://www.directrix.ru/news?news_id=7881509

манские порты больше ориентированы на обслуживание международных перевозок, то Архангельск является базой Северного пароходства и осуществляет как международные, так и внутрироссийские морские перевозки. С 2016 года Мурманск начнет принимать российскую нефть марки *Arctic oil* с нефтяной платформы «Приразломная». Для этих целей в районе Мурманского порта будет построено плавучее нефтехранилище. Таким образом, Мурманск станет местом перевалки плавучих грузов из арктических морей¹⁴.

В рамках планов по развитию Арктической зоны Россия осуществляет модернизацию старых советских портов: Нарьян-Мара, Диксона, расположенных на Енисее портов Игарка и Дудинка, а также Тикси, Певека, Анадыря и Providения. Именно данные порты, а также новый порт Сабетта в Обской губе на побережье Карского моря должны сыграть важную роль в развитии транспортного сообщения по СМП. О том, что СМП постепенно обретает реальные очертания, говорит и растущий объем грузоперевозок по данному маршруту. Так, объем перевозок в 2013 г. составил 1,35 млн. тонн¹⁵. В 2014 году он вырос до 3,7 млн. тонн, а в среднесрочной перспективе может достигнуть 50 млн. тонн в год¹⁶. Вместе с тем России еще не удалось восстановить уровень перевозок советских времен по СМП, который составлял около 6,6 млн. тонн в год¹⁷.

Об интересе к СМП заявили такие компании, как *Oldendorff Carriers* (Германия), *Hyundai Merchant Marine* (Южная Корея), *Knutsen OAS Shipping* (Норвегия), *COSCO* (КНР), а также японские фирмы *MOL*, *NYK* and *K Line*¹⁸. Однако до сих пор нет ясности в вопросе, готовы ли эти компании осуществлять проводки по трассе СМП согласно нормам российского законодательства. В самой России о сотрудничестве в эксплуатации СМП договорились госкорпорация «Росатом» и крупнейший независимый производитель природного газа компания ОАО «НОВАТЭК», подписав в ноябре 2012 г. соглашение на 15 лет, по которому Росатомфлот будет осуществлять ледокольную проводку судов по данному маршруту. В среднесрочной перспективе значительно возрастут объемы экспорта сжиженного природного газа с полуострова Ямал, нефти из Тимано-Печорского месторождения и газового конденсата из

¹⁴ URL: <http://www.regnum.ru/news/polit/1890448.html#ixzz3QUYh2EEk>

¹⁵ URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=31425>

¹⁶ URL: <http://as-sib.com/uslugi/morskie-gruzoperevozki>

¹⁷ Рукша В.В., Смирнов А.А., Головинский С.А. Проблемы Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2013. №1.

¹⁸ URL: <http://sluzhuotechstvu.info/index.php/gazeta-sluzhu-otechstvu/arkhiv-2013/nyabr-2013/item/1077.html>

районов Оби и Енисея. Кроме этого, ожидается рост перевозок леса, минеральных удобрений и никеля.

И вот здесь Россию подстерегает ряд опасностей. Первая связана с тяжелым кризисом всей транспортной отрасли России. Так, износ основных фондов в железнодорожном транспорте достигает 60–80%. Что касается морского транспорта, то и он год за годом демонстрирует отрицательную динамику. Объем морских грузоперевозок в 2012 г. упал на 43% по сравнению с 2011 годом. Продолжил падение он и в 2013 г., причем примерно на ту же величину¹⁹. Это, в частности, происходит оттого, что многие российские суда уходят под иностранный флаг из-за высокого налогообложения в отрасли, а также в связи с ростом расходов на эксплуатацию.

Во-вторых, российские суда не выдерживают конкуренцию с иностранными судами по экологическим требованиям. Это, прежде всего, касается дизельных ледоколов и других вспомогательных судов, которые планируется задействовать для перевозок по СМП. Уже в ближайшие годы в мире будет осуществляться переход на новые, более экологичные виды дизельного топлива, а также на сжиженный природный газ. Для России это означает настоятельную необходимость проведения серьезной технологической модернизации всех морских судов, которые до сих пор используют дешевое бункерное топливо, наносящее ощутимый вред окружающей среде²⁰. В большинстве случаев это означает необходимость строительства новых судов, которые удовлетворяли бы новым экологическим требованиям, иначе трудно будет выдерживать конкуренцию среди потенциальных перевозчиков по СМП. Особняком стоят лишь атомные ледоколы, по которым РФ сохраняет ощутимое преимущество перед остальными странами.

В-третьих, несмотря на то, что обустройство нашей арктической зоны уже активно ведется, ее инфраструктура пока еще недостаточно развита для полноценного осуществления перевозок по СМП во все более возрастающих объемах. По мнению некоторых экспертов, России в ближайшие 5 лет потребуются ввести в строй 2–3 новых атомных ледокола серии ЛК-60Я при увеличении срока службы действующих, построить 10–15 дизельных ледоколов и других судов ледового класса²¹.

На этом фоне быстрыми темпами в российской Арктике строятся аварийно-спасательные центры. Они при необходимости могут использоваться как для решения вопросов гражданской безопасности (напри-

¹⁹ URL: <http://www.sanna-group.ru/dinamika-gruzoperevozok-rossii-2008-2013/>

²⁰ URL: http://www.rmsforum.lv/admuploads/file/3_belovs_transbaltica_2014.pdf

²¹ Арктические перспективы России. URL: <http://ru.apircenter.org/archives/3089>

мер, поисково-спасательных и эвакуационных операций), так и для осуществления военно-стратегических задач. Такие центры будут существовать в Архангельске, Дудинке, Надыме, Воркуте и в других местах. Усилит позиции России и авиационная группировка в составе 12 вертолетов и 2 самолетов, которая будет базироваться на аэродромах Мурманска, Воркуты, Норильска и Анадыря.

Следует отметить, что активные действия по укреплению своих позиций в Арктике предпринимают и другие арктические страны. К примеру, власти Канады анонсировали планы построения пяти военных ледоколов для обеспечения военно-морского присутствия в этом регионе. Стоимость проекта составит 3,5 млрд. канадских долларов²². Это попытка если не догнать, то хотя бы приблизиться к России по количеству ледоколов²³.

Исходя из вышесказанного, можно сделать ряд выводов.

Прежде всего, можно констатировать, что дальнейшее сплочение западных держав в Арктике на антироссийской основе, то есть продолжение их нынешнего политического курса, способствует сближению геостратегических интересов России и Китая в этом регионе.

Во-вторых, экономические интересы Москвы и Пекина в Арктике в значительной степени пересекаются, но совпадают далеко не по всем вопросам. Однако обе стороны имеют возможность пойти друг другу навстречу и сблизить позиции, особенно если убедятся в том, что альтернативные варианты коалиций не столь надежны в долгосрочном плане и не сочетаются с интересами безопасности.

В-третьих, многие инфраструктурные проекты в Арктике Россия не в состоянии осуществить в одиночку. Западные санкции ставят ее перед дилеммой: либо отложить реализацию ряда намеченных программ на отдаленную перспективу, либо привлекать внешнего партнера, который был бы, как и Россия, заинтересован в реализации совместных программ по развитию Арктики, включая проект СМП. Учитывая это, перспективы стратегического альянса с Китаем в Арктике выглядят вполне реалистичными.

²² URL: <http://vzgliad.ru/news/2015/1/26/726290.html>

²³ В настоящее время Дания располагает 4 ледоколами, у США 3 ледокола, у Канады 2 и у Норвегии 1. На этом фоне Россия располагает весомым преимуществом: в ее распоряжении 6 атомных и около 20 дизельных ледоколов.