

**Российско-китайское стратегическое партнерство в АЗРФ в формате  
экономических опорных зон**

**Научный руководитель – Полякова Надежда Васильевна**

***Царик Каролина Константиновна***

*Студент (магистр)*

Санкт-Петербургский государственный университет, Факультет международных  
отношений, Санкт-Петербург, Россия

*E-mail: karolinka1997@yandex.ru*

В XXI веке Арктика стала восприниматься как «последняя кладовая Земли». Этот регион с его огромными запасами углеводородов, редкоземельных металлов, пресной воды, а также обширными биологическими ресурсами, стратегически важен для настоящего и будущего всего мирового сообщества. Неслучайно, в настоящее время наблюдается резкое усиление геополитического соперничества вокруг Арктики, в котором все более активную роль играют неарктические страны, включая Китай.

Арктическая стратегия Китая, формализованная в 2018 году, предполагает развитие отношений со всеми приарктическими государствами, однако, ключевым стратегическим партнером для КНР в данном регионе является Россия, поскольку на арктических территориях РФ сосредоточены огромные запасы природных ресурсов. Кроме того, она имеет самую протяженную береговую линию в Северном Ледовитом океане и контролирует Северный морской путь, который является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией России в Арктике [3].

В 2017 году Правительство Российской Федерации утвердило обновленную редакцию госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года», в которой представлены приоритеты и цели государственной политики в области социально-экономического развития АЗРФ [5]. В ней были выделены следующие экономические опорные зоны: Кольская, Архангельская, Ненецкая, Воркутинская, Ямало-Ненецкая, Таймыро-Туруханская, Северо-Якутская, Чукотская.

Ключевым преимуществом такого разделения является то, что выделение опорных зон позволит перейти от развития отдельных территорий как пунктов ускоренной модернизации к воплощению в жизнь масштабных комплексных проектов [4]. Предполагается, что такой обновленный подход позволит сформировать благоприятные условия для проведения системной модернизации арктической инфраструктуры и создать в АЗРФ сеть транспортных, навигационных и иных стратегически важных объектов [1].

Для каждой опорной зоны были определены приоритетные инвестиционные проекты, многие из которых планируется реализовать с участием Пекина. Так, например, очевидный интерес у деловых кругов Китая вызывает Кольская опорная зона. Она имеет выгодное географическое положение и большие запасы полезных ископаемых, может рассматриваться в качестве перспективной инвестиционной площадки, сочетающей традиционные и новые виды экономической активности в Арктике [1]. В этой зоне начато строительство Мурманского транспортного узла (МТУ), что предполагает создание круглогодично действующего глубоководного морского центра по переработке наливных и навалочных грузов, крупнотоннажных контейнеров, строительных грузов и грузов снабжения арктических месторождений и промышленных центров, расположенных вдоль трассы Севморпути [2]. Данный проект рассматривается китайской стороной как выгодная возможность развития инфраструктуры северного направления масштабной инициативы «Один пояс — один путь».

Далее, Архангельская опорная зона, в которой действуют три кластера — судостроительный, лесопромышленный и социальный, в стадии создания находятся еще два — биотехнологический и рыбопромышленный. В этой зоне будет построена железнодорожная магистраль «Белкомур», которая свяжет Западную Арктику с Уралом и Сибирью и позволит перевозить грузы от Китая до Европы и США. Данный проект был одобрен межправительственной комиссией для включения в Перечень стратегических проектов российско-китайского сотрудничества. Он является одним из приоритетных проектов в рамках новой редакции госпрограммы по Арктике и вызывает большой интерес у китайских инвесторов.

Приоритетами развития Ненецкой опорной зоны для обеих стран являются проекты по добыче углеводородов и развитию участка Северного морского пути [1]. Поскольку Ненецкий АО — наименее населенный и слабо диверсифицированный регион Российской Арктики, идеология развития его опорной зоны в значительной степени определяется именно развитием транспортной инфраструктуры. Предполагается, что строительство железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» способно сделать более эффективным транспортное сообщение в центральной части Арктики. Помимо этого, запланировано существенное увеличение портовых мощностей за счет строительства глубоководного незамерзающего порта в Индиге и модернизация морского порта в поселке Амдерма.

В Воркутинской опорной зоне будет осуществляться разработка расположенных на ее территории месторождений Печорского угольного бассейна и Тимано-Печорской нефтегазовой провинции. Еще одним перспективным направлением является разведка и в перспективе добыча золота, серебра, меди, свинца и цинка. Однако их запасы пока еще мало изучены.

Большой интерес для КНР представляет Ямало-Ненецкая опорная зона, в пределах которой уже реализован такой масштабный совместный китайско-российский проект, как строительство завода «Ямал-СПГ» по производству сжиженного природного газа [1]. В этой опорной зоне предусматривается строительство магистрального газопровода Ямал-Ухта-Европа, а также нового участка железной дороги, который соединит морскую прибрежную территорию с внутренней сетью железных дорог.

Таким образом, развитие добывающей инфраструктуры Арктики на основе использования новых перспективных технологий, модернизация логистической базы арктической транспортной системы, широкое внедрение современных информационных технологий — это круг общих китайско-российских интересов. При этом Пекину необходим транзитный морской путь с современной инфраструктурой, а Москва, в свою очередь, нуждается в инвестиционной поддержке Китая.

Можно констатировать, что взаимная выгода в рамках российско-китайского арктического сотрудничества обуславливается геополитическим, транспортным, экономическим, инвестиционным и технологическим факторами. В основу текущего взаимодействия положена совместная реализация инфраструктурных и логистических проектов в экономических опорных зонах на территории российской Арктики. Такой подход, несомненно, способствует созданию благоприятных условий для осуществления системной модернизации инфраструктуры Арктики и появлению в регионе сети стратегически важных объектов. Очевидно, что при последовательном и бесперебойном функционировании опорных зон развития, а также скоординированной, эффективной работе с китайской стороной, есть все основания ожидать ускоренных темпов роста социально-экономического развития в Арктической зоне Российской Федерации.

#### Источники и литература

- 1) Дмитриева Т.Е., Бурый О.В. Опорные зоны развития Российской Арктики: содер-

жание, рейтинги и проекты / Всероссийский экономический журнал. 2019. №49(1). С. 41-59.

- 2) Гао Тяньмин Сотрудничество России и Китая в Арктике в формате опорных зон // Развитие отраслевого и регионального управления. 2018. С. 43-49.
- 3) Закон о Северном морском пути 28 июля 2012 года № 132-ФЗ: [http://www.nsra.ru/ru/ofitsialnaya\\_informatsiya/zakon\\_o\\_smp.html](http://www.nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/zakon_o_smp.html)
- 4) О новой редакции государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»: <http://government.ru/docs/29164/>
- 5) Постановление об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года»: <http://static.government.ru/media/files/AtEYgOHutVc.pdf>