

РАЗВИТИЕ ЛЕДОКОЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ КИТАЯ: ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

*Куличихина Ася Леонидовна,
студентка Сибирского федерального университета,
г. Красноярск*

Аннотация. В статье рассматривается реализация Ледокольной программы Китая, в том числе создание ледокольного флота и его использование в Арктической зоне. Отдельное внимание уделяется развитию Ледового шелкового пути. Особый акцент автор данной научной работы делает на предварительных итогах и перспективах данной программы.

Ключевые слова: Китайская Народная Республика, Ледокольная программа Китая, Ледовый шелковый путь, «Снежные драконы», «Белая книга», инициатива «Один пояс и один путь».

Abstract. The article discusses the development of China's Icebreaking program, including the creation of an icebreaking fleet and its use in the Arctic zone. Special attention is paid to the development of the Ice Silk Road. The author of this scientific work places special emphasis on the preliminary results and prospects of this program.

Keywords: People's Republic of China, China's Icebreaking Program, Ice Silk Road, Snow Dragons, White Paper, One Belt and One Road initiative.

Арктический регион привлекает внимание многих государств мира. Помимо основных акторов, интерес к данной географической зоне проявляют неарктические мировые державы.

Не является исключением и Китай. В январе 2018 г. в стране было опубликовано первое издание «Белой книги», получившей название «Арктическая политика Китая». В ней заявлено, что Китай – это «околоарктическое государство», что выражает стремление Поднебесной влиять на ситуацию в бассейне Северного Ледовитого океана.

Одним из способов позиционирования Китая в Арктической зоне считается Ледокольная программа. Стоит отметить, что страна уделяет большое внимание созданию морских торговых маршрутов в рамках инициативы «Полярный шелковый путь», в том числе совместно с партнерами. В «Белой книге» по этому поводу сказано, что «...китайские предприятия поощряют за участие в развитии инфраструктуры этих маршрутов и совершение пробных коммерческих плаваний». Кроме того, заявлено, что Китай собирается добывать в Арктике нефть, газ, минеральные ресурсы и не ископаемые виды топлива [1].

Важной составляющей арктической политики Китая является наличие собственного ледокольного флота, что позволяет сохранять определенную независимость от ледокольных держав, имеющих статус приарктических субъектов. На данный момент в распоряжении Пекина имеются два ледокола «Сюэлун-1» и «Сюэлун-2» («Снежный дракон-1» и «Снежный дракон-2»), которые участвуют в исследовательских экспедициях. В рамках указанной выше программы планируется также строительство атомного ледокола.

«Сюэлун-1» был построен на Украине в 1993 г. и куплен Китаем в 1994 г. Он дважды подвергался модернизации: установлены новый двигатель и глубоководный спускаемый аппарат. Ожидается, что данное судно ледокольного класса будет эксплуатироваться до 2030 г. Оно прошло

по Северному морскому пути в 2012 г. Целью экспедиции, длившейся 90 дней, стало изучение состояния вод Арктического региона [2].

Что касается «Сюэлон-2», то данный корабль – первое китайское судно собственного производства, выпуск которого осуществлялся в сотрудничестве с финской компанией “Aker Arctic”. «Сюэлон-2» оснащен современным оборудованием для океанографической съемки, мониторинга полярного ледового покрытия, изучения атмосферных и экологических условий, морского дна, биологических ресурсов. Ледокол совершил две экспедиции к Южному полюсу, последняя из которых состоялась в 2021 г.

Новый проект Ледокольной программы возводится на китайской верфи с 2019 г. Это атомоход «Сюэлон-3» («Снежный дракон-3»), отвечающий самым современным требованиям. Ему отведена роль проводника в логистической ветке «Новый шелковый путь». Китайским руководством ожидается, что наличие ледоколов класса «Снежного дракона-3», отличающихся своей мощностью и скоростью (см. табл. 1), позволит Китаю обрести независимость от «Росатомфлота».

Таблица 1.

Технические характеристики китайских ледоколов

Название китайских ледоколов	Длина (в м.)	Ширина (в м.)	Водоизмещение (в т.)	Толщина льда (в м.)	Скорость (в у.)
«Сюэлон-1»	166,4	22,9	21 000	0,8	-
«Сюэлон-2»	122,5	22,3	13 990	1,5	15
«Сюэлон-3» (предполож.)	152	-	33 000	-	11,5

Таким образом, создание второго «Снежного дракона» и проектирование третьего влечет укрепление Китаем позиций как в развитии

инициативы «Ледового шелкового пути», так и в целом в арктическом бассейне. В рекордные сроки по проектированию и строительству судов Китай обеспечит себе новейший ледокольный флот и ведущее место среди арктических держав региона.

Помимо движущей силы, значимость в китайской Ледокольной программе играет «Ледовый шелковый путь» или «Полярный шелковый путь». Он представляет из себя маршрут, способный к 2030 г. составить конкуренцию Суэцкому каналу по тоннажу грузоперевозок. Это самый короткий и безопасный морской путь между Европой и Азией, не накладывающий ограничений по размеру судна, в отличие от Суэцкого канала. В перспективе китайским Правительством предполагается, что он обеспечит возможность установления экспортно-импортной логистики с Европой в обход России. При этом китайской стороной предусмотрено осуществление около 20% перевозок внешнеторговых грузов к 2025 г. с задействованием Северного морского пути [3].

Отсюда, несмотря на то, что северная ветвь китайской инициативы «Один пояс и один путь» подразумевает сотрудничество со странами-партнерами в различных сферах, в том числе в области строительства инфраструктуры, окончательных договоренностей по созданию и функционированию «Полярного шелкового пути» между Россией и Китаем до сих пор не достигнуто. Дополнительными препятствиями выступают также нерешенные вопросы [2]:

- нежелание Китая оставлять за Россией право на полную монополию на маршрут;

- ограничение российской стороной деятельности иностранных судов установлением режима страхования, предоставлением платных информационных услуг, ледокольным сопровождением, спасательными операциями;

- право Китая на осуществление ледокольного сопровождения своих и иностранных судов.

Таким образом, Ледокольная программа Китая является перспективной сферой его дальнейшей деятельности. В будущем, благодаря развитию ледокольного флота, а также налаживанию плотного сотрудничества с арктическими державами, страна получит полноценный торговый канал связи с Европой – Ледовый шелковый путь. Данная инициатива придаст новый виток торговой политике государства. Кроме того, развитие Ледокольной программы высокими темпами, а именно создание «Снежного дракона-2» и проектирование «Снежного дракона-3», позволит Китаю обрести определенную независимость в Арктическом регионе и заявить о своей роли в освоении Северного Ледовитого океана, несмотря на отсутствие статуса арктической державы. Вместе с тем, успех заявленных китайских проектов во многом зависит от характера отношений с Россией и желания последней идти на уступки в пользу обеспечения экономических интересов Китая с одновременной сдачей собственных позиций в Арктической зоне.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Арктические амбиции. Зачем Китай строит ледокольный флот // РИА «Новости»: [сайт]. 2019. 22 июля. URL: <https://ria.ru/20190722/1556683024.html> (дата обращения: 25.02.2022).

2. Григорьев Н., Григорьев А. Северный морской путь: транзитное плавание // Морской флот [сайт]. 2022. 9 февраля. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1698/93937/> (дата обращения: 25.02.2022).

3. Михайличенко К.М. Проект «Ледовый Шелковый путь» в рамках инициативы «Один пояс и один путь» как реализация интересов России и Китая в Арктическом регионе // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. 2019. Т. 21. № 2. С. 333-345.