

УДК 339.542.22(510/4):656.61

ПЕРСПЕКТИВЫ ВЛИЯНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ НА РАЗВИТИЕ ТОВАРООБОРОТА МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

Андреева Ю.В., Гибадулина М.М., Фролова В.А.

*ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Владивосток, e-mail: lera.lera13@bk.ru*

Был проведен анализ использования Северного морского пути Китаем, как способ расширения границ своего товарооборота. В ходе работы рассматривались как выгоды, которые КНР сможет получить в рамках использования этого пути, так и сложности, с которыми стране придется столкнуться. Проведенное исследование включало в себя такие вопросы как состояние и развитие ледокольного флота КНР, климатические условия Арктического региона, взаимоотношение между странами, перспективы строительства собственных портов. В рамках исследования был проведен анализ перспектив расширения сотрудничества Китая со странами Европы с помощью Северного морского пути. Также были рассмотрены и другие причины, по которым Пекину необходимо увеличение своей деятельности в Арктике в целях закрепления за собой права на использование СМП.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, экономика

THE PROSPECTS FOR THE NORTH-EAST-PASSAGE'S INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF TRADE BETWEEN CHINA AND EUROPE

Andreeva Y.V., Gibadulina M.M., Frolova V.A.

Vladivostok State University of economics and service, Vladivostok, e-mail: lera.lera13@bk.ru

We analyzed the use of the North-East-Passage by China, as a way of expanding the ambits of its trade. In the following article we will analyse the benefits that China will be able to collect by the use of this route, and the challenges that the country will face. The survey includes questions such as the status and development of China's icebreaker fleet, climatic conditions in the Arctic region, the relationship between countries in this region, and prospects of building its own port. The study analyses the prospects for expanding cooperation between China and European countries via the North-East-Passage. It also considers other reasons why Beijing needs to increase its activities in the Arctic in order to secure the rights to the use of the North-East-Passage.

Keywords: «Arctic», «North-East-Passage», «China»

Северным морским путем (СМП) называют судоходную магистраль, пролегающую по морям Северного-Ледовитого и частично Тихого океанов (Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-сибирское море, Чукотское море, Берингово море) вдоль всего северного побережья Сибири, соединяющая европейские и дальневосточные российские порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Главными особенностями этой судоходной магистрали являются суровые климатические условия и наличие льда на пути плавания. Ледовая обстановка замерзающих морей характеризуется большим разнообразием льдов.

Однако потепление в арктических широтах сделало океан в летний период относительно свободным ото льда. Обычная навигация по СМП при сложившихся сейчас погодных условиях возможна с июля по конец ноября. В связи с этим большое количество стран стало проявлять свой интерес к этой магистрали. И Китай также не стал исключением. Активизировав свою деятельность на данном направлении, Пекин сможет не только закрепиться в этом регионе, но и получит возможность расширения границ для экспорта своих товаров.

Целью данной работы является исследование проблем и перспектив возможностей использования СМП Китаем для поиска новых партнеров в Европе.

Материал и методы исследования. В целях выполнения данной работы был изучен ряд материалов как зарубежных, так и отечественных авторов. Были проработаны статьи китайских ученых, велась работа с правовыми документами и официальными сайтами различных ведомств.

В настоящее время Северный морской путь играет важную стратегическую роль в деятельности многих стран. Он также является альтернативой Суэцкому и Панамскому каналам. К примеру, длина пути из Шанхая в Роттердам через полярные воды почти на 2500 морских миль короче, чем через Суэцкий канал.

Для Китая, как и для многих других стран, Северный морской путь является одним из приоритетных направлений. Около 90% всего товарооборота Китай осуществляет по морю. Тем не менее, транспортировка товаров в Европу через Суэцкий канал требует много времени, денег и не является безопасной, так как там существует проблема пиратства. Исходя из этих мину-

сов, совершенно неудивительно, что Китай привлекает возможность использовать Северный морской путь для увеличения экспорта своих товаров в Европу. По оценкам китайских специалистов, к 2020 году через СМП будет проходить около 15% всего китайского внешнеторгового оборота.

Арктическая политика Китая еще прорабатывается и пока не сделано никаких громких заявлений относительно «арктических» вопросов, поскольку понятно, что любые активные действия могут привести к противодействию со стороны других стран. Однако правительство Китая четко понимает, что Арктика принадлежит всем людям на земле и ни у одной страны нет над ней суверенитета. Китай ведет активную научно-исследовательскую работу в Арктике, как и некоторые другие страны, хотя не осуществляет видимой активной арктической политики. КНР, являясь членом Международного научного арктического комитета с 1996 г., установила свою исследовательскую станцию на острове Свальбард в Норвегии в 2004 г., а ледокол «Снежный дракон» проводит ежегодные экспедиции в Арктике. Также известно, что изучением арктических вопросов занимаются китайские исследовательские центры и институты. Можно предположить, что научный интерес Китая в Арктике мотивирован политически – некоторые китайские ученые, как и ученые других стран, заявляли, что арктические исследования помогают обосновать права неарктических стран на участие в принятии решений в арктических вопросах. Но даже несмотря на кажущуюся научно ориентированную политику Китая в Арктике, эта страна предпринимает стратегические шаги к закреплению в данном регионе, в том числе благодаря сотрудничеству с Исландией и Норвегией, которая поддерживает заявку Китая на место постоянного наблюдателя в Арктическом совете [3].

В 2012 году китайский ледокол «Снежный дракон» первым из китайских судов прошел по Северному морскому пути в Баренцево море, а на обратном пути – из Исландии в Берингов пролив. Такой вояж сильно воодушевил китайские пароходные компании. Вот что по этому поводу сказал директор одной из таких компаний: «Если маршрут будет конструктивно подготовлен, тогда он будет пользоваться спросом, причем огромным».

Сейчас на фоне глобального потепления климата, в арктических морях значительно меньше льда, чем было до этого, в результате чего стремительно растут объемы перевозок по Северному морскому пути.

Грузоперевозки являются основой международного бизнеса и если судоходство, являющееся самым экономичным видом транспорта, сможет найти способ уменьшить стоимость перевозок товаров между континентами, это приведет к огромным выгодам. Китай, наравне со многими другими странами, прекрасно это понимает.

Первый в истории коммерческий рейс из Китая в Европу по Севморпути завершился 11 сентября 2013 г. в порту Роттердама. Китайский контейнеровоз Yong Sheng 12 августа отправился в плавание из китайского порта Далянь с тем, чтобы пройти Северным морским путем (СМП) и достичь голландского торгового порта Роттердам, имеющего европейское континентальное значение. Плавание по СМП заняло 35 дней, вместо обычных 48-ми. В том случае, если бы корабль плыл в Европу обычным путем через Суэцкий канал и Средиземное море, ему потребовалось бы почти на две недели больше. А любая возможность сократить пребывание груза в пути означает существенное снижение издержек для судовладельцев, импортеров и конечно, потребителей. «Наша цель – организация сезонных рейсов в Европу на регулярной основе и закрепление за Далянем статуса порта отхода на Северном морском пути», – сказал начальник Управления транспорта Лю Хуаньсинь [2].

Северное направление морских перевозок, по мнению китайских специалистов, имеет серьезные конкурентные преимущества. Во-первых, сокращение протяженности маршрута напрямую снижает транспортные издержки и позволяет более точно планировать сроки доставки. Во-вторых, проблема сомалийских пиратов в южных морях остается актуальной, а после последних событий в Египте и в целом в регионе. Суэцкий канал уже не представляется столь надежной и безопасной транспортной артерией.

Благодаря использованию Северного морского пути Китай сможет обеспечить транзит одной пятой части международной торговли, что составит более 1 триллиона евро в год. Транспортные компании Китая смогут зарабатывать десятки миллиардов долларов на этом направлении ежегодно. Планируется, что контейнеровозы будут уходить из Даляня с промышленными товарами в Европу, а на обратном пути суда будут нагружаться углеводородным сырьем в России.

Именно перспективы свободной навигации в Арктике в летние месяцы, благодаря чему торговые пути станут короче, а объемы экспорта вырастут в несколько раз,

подтолкнули китайское правительство выделить большие средства на исследование Арктики. С недавних пор, Китай развернул активную программу по продвижению Арктических исследований в своей стране. Любые проекты, связанные с Арктикой и международным сотрудничеством в этом регионе активно поощряются китайским правительством. Одним из примеров реализации проекта научно-публицистической пропаганды в китайских СМИ транспортных и экономических интересов КНР в Арктике может послужить статья китайского эксперта, в которой он, опираясь на SWOT-анализ, указывает на необходимость и главное перспективность присутствия Китая в Арктике.

Ещё одним аргументом за расширение использования СМП – это потенциальные проблемы с логистикой в случае военноморского конфликта в Южно-Китайском море. В настоящее время все основные пути по связям с Европой и Африкой проходят именно через это море. И в случае военного конфликта, противник постарается прервать морское коммерческое сообщение Китая, чем нанесет серьезный экономический урон. В случае возникновения такой ситуации Северный морской путь станет не просто «возможным вариантом», а единственным. Поэтому для Китая крайне важно развивать это направление и быть готовыми к началу его использования в любой момент.

Однако, специалисты также отмечают ряд сложностей, с которыми Китаю придется столкнуться при использовании Северного морского пути. Севморпуть свободен ото льдов только четыре месяца в году, кстати, сентябрь и октябрь наиболее благоприятны в плане ледовой обстановки. Но даже в это время есть опасность столкновения с айсбергом. Поэтому для прохождения по нему китайским судам требуется сопровождение российских ледоколов. Так как ледокольный флот Китая ещё не до конца сформировался. А перспектива использования «Снежного дракона», судна-снабженца усиленного ледового класса, кажется сомнительной. Так как первоначально это судно создавалось для других целей, оно имеет малое количество трюмов и небольшую контейнероёмкость.

Также из-за недостатка опыта работы в арктических условиях, Китаю необходимо сотрудничество с Россией, у которой есть опыт судоходства по СМП. Безусловно, для России Северный морской путь (СМП) остается важнейшей исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией, обслуживающей порты Арктики

и крупных рек, впадающих в Северный ледовитый океан. Российские грузоперевозки по маршруту Северного морского пути становятся все активнее. СМП – национальный путь, проходящий вдоль северных берегов РФ по морям Северного Ледовитого океана, кратчайший морской путь доставки грузов из Европы в Азию, становится все более безопасным и экономически выгодным, а значит в полной мере транзитным маршрутом современного мира [4, с. 188]. Однако, российская сторона с опаской относится к возросшему интересу Пекина к Арктике. Многие эксперты российской стороны высказывают мнение, что Китай собирается наращивать свое военное присутствие в регионе. Что значительно осложняет сотрудничество по использованию Севморпути между этими двумя странами. К тому же Китаю приходится действовать крайне осторожно, поскольку мало кто из стран заинтересован в том, чтобы одно из крупнейших государств мира получило доступ к Арктике

Владельцы кораблей осознают потенциал маршрута, однако считают: прежде чем его коммерческая выгода станет очевидной, пройдут годы. «Мы исследуем все возможности, но пока еще остается много неизвестных, – говорит судовладелец из Греции, чьи корабли используются многими китайскими компаниями для торговли с Европой. – Период навигации короткий, и при неожиданном формировании льда клиенту придется ждать. Вам же придется заниматься поиском ледокола, что значительно поднимет стоимость перевозки. Однако если потепление продолжится, маршрут, несомненно, станет очень популярным» [2].

Тем не менее, беря во внимание все трудности, возникающие при использовании СМП, именно он предоставляет Китаю возможности увеличения своего товарооборота с существенной экономией денег и времени. И даже не смотря на все финансовые затраты, такие как увеличение ледокольного флота, закупка специального оборудования, обучение персонала и другое, использование именно этого пути, а не Суэцкого канала в перспективе принесет Китаю больше выгод. К тому же все трудности использования СМП постепенно решаются правительством Китая.

Так, одним из наиболее важных шагов, предпринятых Китаем в отношении укрепления своей позиции в Арктике, было получение статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете. Он был получен в 2013 года в Швеции на 8 министерской сессии арктического совета. Совет включает в себя восемь стран региона. Данный шаг

свидетельствует о том, что, КНР, не упуская ни одной возможности укрепить свое влияние в арктическом регионе, выстраивает собственную последовательную политику, нацеленную на свое закрепление в Арктике, и тем самым обеспечивает себе доступ к Северному морскому пути.

С недавнего времени Пекин активизировал поиск торговых партнеров среди арктических стран. Ещё в октябре 2013 года между Китаем и Исландией состоялись переговоры, в которых затрагивался вопрос расширения торговли по средствам использования СМП. И уже в январе 2014 было достигнуто соглашение по вопросу будущего сотрудничества относительно потенциала судоходства в Арктике. Также в 2014 году Исландия первой из всех стран Европы ратифицировала соглашение о свободной торговле с Китаем. Со временем Китай намерен использовать Исландию, как перевалочный пункт для Атлантической части Арктики.

К тому же Китай рассматривает перспективы создания собственных портов недалеко от Северного морского пути, что несомненно позволит ему избавиться от необходимости уплаты пошлины за использования портов других стран. К примеру, один из Китайских миллионеров планирует приобрести землю на одном из архипелагов Арктики. Данный архипелаг расположен недалеко от СМП и в случае если Китай создаст там свой порт, это станет не только экономически выгодным, но и позволит укрепить свои позиции в данном регионе.

Северный морской путь является золотой жилой, обладая доступом к которой Китай сможет увеличить свой экспорт не только в уже устоявшиеся страны-партнеры, но и получит возможность открыть для себя

новые торговые цепочки. Развивая грузоперевозки по СМП, Пекин также сможет постепенно увеличивать свое присутствие в регионе, что, несомненно, позитивно скажется на экономике страны.

Заключение

Не смотря на огромное количество трудностей, с которыми Китаю приходится сталкиваться на начальном этапе активного использования Северного морского пути, перспективы получения как экономических так стратегических и военных выгод окупают все те затраты, на которые Пекину приходится идти. Использование СМП позволяет сократить время доставки своих товаров, даже до самых дальних европейских портов. Что дает возможность не только увеличить количество экспортируемого товара, но и количество стран – торговых партнеров. К тому же Северный морской путь играет важную стратегическую роль в жизни Китая. Все эти причины являются прямым доказательством того, что правительству Китая следует продолжить активное освоение данного пути.

Список литературы

1. Данилов А.П. Роль северного морского пути в международной политике [Электронный ресурс] / Данилов А.П. // Вестник Амурского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. – Электрон. дан. – 2013. – № 60. – С. 52–57. – Режим доступа: <http://elibrary.ru>.
2. Нефть России: информационно-аналитический портал [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://oilru.com> – (дата обращения 27.05.2015).
3. Jonas G.S. North Sea rout // The prospects of using// Ch.lib. – 2010. – № 9. – P. 19–21.
4. Котляр Н.В. Российское участие в мировой транспортной системе (геополитический аспект) / Котляр Н.В. // Международные отношения и мировая политика: азиатско-тихоокеанский регионализм: сб. науч. ст. / науч. ред. Л.Н. Гарусова. – Владивосток: Изд.: ВГУЭС, 2011. – 244 с.; С. 178–187.