

# Общественно-политические процессы в прошлом и настоящем

---

УДК 339.5(510)

DOI: 10.28995/2073-6339-2022-2-75-89

## Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути)

Джавахар В. Бхагват

*Университет Мумбаи, Мумбаи, Индия, Северный (Арктический)  
федеральный университет имени М.В. Ломоносова,  
Архангельск, Россия, jawahar.bhagwat@gmail.com*

*Аннотация.* Развитие Морского шелкового пути (МШП) XXI в. представляет важность в целях использования в России позитивных аспектов этой политики для развития Северного морского пути (СМП). Глобальный характер китайской инициативы Морского шелкового пути и в целом «Один пояс – один путь» подчеркивается ростом участия заинтересованных стран в их развитии. Позитивные аспекты политики развития МШП представляют важность для развития СМП. В рамках исследования особенностей политики развития МШП проведен анализ ряда работ зарубежных и российских авторов, а также официальных данных о разработке, реализации транспортной политики Китая. При этом применялись инструменты дискурсивного и политического анализа, методы реферирования, систематизации исследовательских позиций, стратегий, официальных данных, а также институционального подхода. Проведенный анализ особенностей транспортной политики КНР показал, что существуют потенциальные возможности их применения в России для развития СМП. В работе обобщены рекомендации по развитию транспортной политики РФ в отношении СМП: необходимость разработки комплекса мероприятий для активизации международного интереса; важность проведения сравнительного анализа с китайской политикой продвижения МШП.

*Ключевые слова:* Китай, Морской шелковый путь, Один пояс – один путь, “BRI”, Северный морской путь, транспортная политика

*Для цитирования:* Бхагват Д. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». 2022. № 2. С. 75–89. DOI: 10.28995/2073-6339-2022-2-75-89

---

© Бхагват Д.В., 2022

## State policy for the development of the Maritime Silk Road. Opportunities for Russia (example of the Northern Sea Route)

Jawahar V. Bhagwat

*University of Mumbai, Mumbai, India,  
Lomonosov Northern (Arctic) Federal University,  
Arkhangelsk, Russia, jawahar.bhagwat@gmail.com*

*Abstract.* The development of the Maritime Silk Road (MSR) of the 21<sup>st</sup> century is important in order to use the positive aspects of that policy in Russia for the development of the Northern Sea Route (NSR). The global nature of the Chinese Maritime Silk Road initiative and, in general, “One Belt, One Road” is emphasized by the growing participation of interested countries in their development. The positive aspects of the MSR development policy are important for the development of the NSR. As part of the study in the specifics of the MSR, development policy a number of works by international and Russian authors, as well as official data on the development and implementation of the Chinese transport policy, were analyzed. At the same time, tools of discursive and political analysis, methods of abstracting, data collection, systematization of research positions, strategies, official data, as well as the use of an institutional approach were used. Analyzing the features of the China transport policy showed some possibilities of their application in Russia for the development of the NSR. The paper summarizes recommendations on the development of the transport policy of the Russian Federation in relation to the NSR: the need to develop a set of measures to enhance international interest; the importance of conducting a comparative analysis with the Chinese policy of promoting the MSR.

*Keywords:* China, Maritime Silk Road, “One Belt – One Road” (“BRI”), Northern Sea Route, transport policy

*For citation:* Bhagwat, J. (2022), “State policy for the development of the Maritime Silk Road. Opportunities for Russia (example of the Northern Sea Route)”, *RSUH/RGGU Bulletin. “Political Science. History. International Relations” Series*, no. 2, pp. 75–89, DOI: 10.28995/2073-6339-2022-2-75-89

### *Введение*

Актуальность исследования политики КНР и других стран в сфере развития Морского шелкового пути XXI в. (*англ.* “Maritime Silk Road”, “MSR”, далее «МШП») для применения зарубежного опыта в российской политике развития Северного морского пути

(англ. “Northern Sea Route”, “NSR”, далее СМП) не вызывает сомнений в силу сопоставимости и глобальной важности этих конкурентных морских торговых маршрутов, поскольку оба они могут быть использованы для увеличения объемов торговли между Европой и Азией. Китай в 2013 г. представил концепцию «МШП», как стратегию развития инфраструктуры морского транспорта, которая является вводной частью глобальной инициативы КНР «Один пояс – один путь» (англ. “One Belt – One Road”, OBOR, или “Belt and Road Initiative”, BRI, далее “BRI”), направленной на усиление влияния Китая в Азии с помощью увеличения инвестиций, развития сотрудничества на основе истории Шелкового пути<sup>1</sup>. Важность «МШП» и в целом “BRI” подчеркивается ростом участия заинтересованных стран в их развитии<sup>2</sup>.

Транспортные маршруты, инфраструктура и услуги уже давно считаются ключевыми составляющими темпов и структуры экономического роста. Поэтому результаты исследования особенностей китайской политики по развитию «МШП» характеризуются теоретической и практической важностью, а также представляются инструментом для формирования задач российской политики по развитию СМП.

### *Методология исследования*

Эмпирическую базу исследования составляют материалы российских и зарубежных исследователей, аналитических и научных центров, другие данные в политологической и смежных отраслях, охватывающие весь период политического развития глобальной китайской концепции «МШП», объявленной в 2013 г., и ее институциональных элементов. Методология исследования определяется инструментами дискурсивного и политического анализа, системного подхода, методами реферирования, сбора данных, систематизации исследовательских позиций, стратегий, официальных данных, а также применением институционального подхода.

<sup>1</sup> Kuo L., Kommenda N. What is China’s Belt and Road Initiative? [Электронный ресурс] // TheGuardian. 2018. 30 июня. URL: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer> (дата обращения 30 марта 2022).

<sup>2</sup> Си Цзиньпин подвел итоги второго форума «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // РИА Новости. 2019. 27 апреля. URL: <https://ria.ru/20190427/1553109814.html> (дата обращения 30 марта 2022).

## *Обзор литературы*

Относительно политических вопросов реализации КНР инициативы «МШП» и в целом «BRI» в научной среде нет единого подхода, учеными разных стран используются различные методы политического анализа и аргументируются разнополярные суждения с оценками от глобальной важности до военной угрозы, исходящей от «МШП». Стоит отметить, что особенности международного сотрудничества, взаимных отношений Китая и России с другими странами в рамках инициативы «МШП» и проекта СМП исследуются многими учеными, среди которых следует отметить труды Е.П. Бажанова<sup>3</sup>, А.Д. Воскресенского, С.Г. Лузянина, А.В. Лукина, В.Е. Петровского, В.Я. Портякова, М.Л. Титаренко и др. авторов.

Обещания России активизировать сотрудничество с Китаем в рамках «BRI» оцениваются многими экспертами скептически, поскольку союз КНР с РФ экономически ассиметричен в силу превосходства экономики Китая над российской более чем в 8 раз [Лексина 2014, с. 102]. Обозначенные тезисы исследователей разных стран показывают важность двух факторов. Во-первых, в большинстве исследуемых работ комплекс мероприятий «МШП» неотделим от системы мероприятий «BRI» в целом, что не позволяет определить содержание непосредственно инициативы «МШП». Во-вторых, в настоящее время в источниках отсутствует четкий перечень элементов «МШП», что отражает признак динамичности китайской инициативы.

### *Развитие МШП в контексте государственной транспортной политики КНР*

Государственная транспортная политика КНР формируется Государственным советом Китая. На сайте Госсовета КНР представлены три документа (Белые книги): «Устойчивое развитие транспорта в Китае», «Развитие энергетики Китая в новую эру», «Международное сотрудничество в целях развития Китая в новую

---

<sup>3</sup> Бажанов Е.П. Лучше дружить с Китаем, а не против него [Электронный ресурс] // Независимая газета. Дипкурьер. 2011. 14 февраля. URL: [https://www.ng.ru/courier/2011-02-14/10\\_china.html](https://www.ng.ru/courier/2011-02-14/10_china.html) (дата обращения 30 марта 2022).

эру»<sup>4</sup>. 29 декабря 2016 г. Госсоветом КНР была опубликована предыдущая Белая книга развития транспорта Китая (далее – Белая книга)<sup>5</sup>. В пятом разделе Белой книги указана необходимость разработки морских путей для МШП. 19 сентября 2019 г. Госсоветом была утверждена следующая Белая книга<sup>6</sup>. Документы разделены на три категории: комплексного планирования; специального планирования; инвестиционного планирования<sup>7</sup>. В общий пакет документов комплексного планирования включено Уведомление Минтранса о реализации программы стратегического планирования в сфере транспорта в 2020 г.<sup>8</sup>, приложения которого обобщают уровень финансирования 166 НИР, в том числе 4 НИР в рамках «МШП». Изучая эти документы, можно сделать вывод, что Китай не только поддерживает инвестиции в инфраструктуру, но и фокусируется на высоких технологиях, например, на развитии концепции «Цифровой океан» (“Digital Ocean”)<sup>9</sup>. В документах отражена Программа инвестиций в основной капитал транспорта на 2021 г., в которой предусмотрено финансирование зеленых технологий, применимых в «МШП»<sup>10</sup>. Содержание двух Белых книг позволяет обобщить актуальные признаки транспортной политики Китая: признак преемственности и развития основных программных

<sup>4</sup> Сведения сайта Госсовета КНР. 2022 [Электронный ресурс] URL: <http://www.scio.gov.cn/index.htm> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>5</sup> 中国交通运输发展 (2016年12月) 中华人民共和国国务院新闻办公室. 2016. 12 декабря [Электронный ресурс] URL: <http://www.scio.gov.cn/wz/Document/1537413/1537413.htm> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>6</sup> 中共中央国务院印发《交通强国建设纲要》. 2019. 19 мая URL: [http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zcyjs/202006/t20200623\\_3307512.html](http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zcyjs/202006/t20200623_3307512.html) (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>7</sup> Сведения сайта Минтранспорта КНР. 2022 [Электронный ресурс] URL: <http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>8</sup> 交通运输部关于下达2020年度交通运输战略规划政策项目计划的通知. 2022. URL: [http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202007/t20200703\\_3330429.html](http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202007/t20200703_3330429.html) (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>9</sup> *Столетов О.В., Чихарев И.А., Москаленко О.А., Маковская Д.В.* Геоинформационное сопровождение Средиземноморской ветви Шелкового пути [Электронный ресурс] // Геоинформационное обеспечение устойчивого развития территорий: Материалы Междунар. конф. М.: Изд-во МГУ, 2019. Т. 25. Ч. 1. С. 102–113. URL: <http://intercarto.msu.ru/jour/article.php?articleId=663&lang=ru> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>10</sup> 2020年度水运工程一级工法评审结果. 2021. 18 января [Электронный ресурс]. URL: [http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202101/t20210118\\_3516070.html](http://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202101/t20210118_3516070.html) (дата обращения 31 марта 2022).

направлений, среди которых обозначены и мероприятия; признак стратегического характера мероприятий; признак эволюции политики, содержание которой не систематизировано в одном документе, но отражено в различных ведомственных документах (до настоящего времени опубликовано 23 документа)<sup>11</sup>; признак научности, инновационности мероприятий, поскольку имеет место большое внимание к финансированию, реализации научно-исследовательской, инновационно-технологической составляющих инициативы.

### *Специальные институты реализации транспортной политики «МШП»*

Целенаправленная работа в рамках транспортной политики «МШП» разрабатывается, организуется, контролируется и распространяется не Минтранспортом КНР и его подразделениями, а специально созданными институтами: подразделением Национального комитета КНР по развитию и реформам (далее – Административная группа “BRI”) и исследовательским центром КНР “BRI”. Поэтому представляется логичным рассматривать инициативу «МШП» как комплексную политику КНР по реализации множества разноотраслевых мероприятий внутреннего и международного содержания. Административная группа “BRI” выполняет управляющую функцию. Именно она несет ответственность за продвижение и реализацию мероприятий строительства<sup>12</sup>. Эта группа периодически публикует отчеты о своей деятельности<sup>13</sup>. Информационно-коммуникативный институт включает официальный сайт Административной группы “BRI”<sup>14</sup>, информативные элементы которого отражают данные на шести языках по шести

---

<sup>11</sup> 韩正主持召开推进“一带一路”建设工作领导小组会议. 2018. 25 мая [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gov.cn/guowuyuan/2018-05/25/content\\_5293741.htm](http://www.gov.cn/guowuyuan/2018-05/25/content_5293741.htm) (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects [Электронный ресурс] // China – Permanent Mission to the United Nations. 2019. URL: <http://www.china-un.ch/eng/zywjyjh/t1675564.htm> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>14</sup> Сведения сайта Административной группы “BRI” «Один пояс – один путь» КНР. 2022 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat\\_id=10009](https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10009) (дата обращения 31 марта 2022).

разделах. Исследовательский центр КНР «BRI» проводит систематизацию научно-исследовательских и прочих данных<sup>15</sup>.

Однако консультативным механизмом, который был сформирован на 1-м форуме «BRI» в 2017 г., было рекомендовано принять ряд мер, включая создание Совета директоров, Секретариат, Совет консультантов и Научно-исследовательский и учебный институты<sup>16</sup>. Важно отметить, что в эту группу входят международные эксперты, которые дают предложения по совершенствованию государственной политики<sup>17</sup>. Кроме того, благодаря участию 140 стран и 29 международных организаций и китайским инвестициям в размере 755 млрд долларов США многие международные исследовательские центры опубликовали отчеты о политике и ходе реализации проектов «МШП»<sup>18</sup>. Таким образом, институциональная система реализации политики «МШП» включает элементы управленческого, научно-исследовательского и информационно-коммуникативного характера, которые характеризуют высокий статус и комплексный характер этой политики.

### *Основные институциональные особенности российской транспортной политики, реализующей СМП*

СМП был открыт для иностранных перевозок в 1991 г. Однако в 1990-е гг. это не было предметом особого внимания государственной политики, и объем перевозимых грузов резко сократился из-за отмены государственных субсидий. Ситуация изменилась в XXI в., поскольку правительство осознало важность Арктики для

<sup>15</sup> Сведения сайта Исследовательского центра КНР «Один пояс – один путь» 2022 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ciis.org.cn/udylyjzx/> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>16</sup> For A Better World // Advisory Council of the Belt and Road Forum for International Cooperation Belt and Road Cooperation 2021. 18 декабря [Электронный ресурс]. URL: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjb\\_663304/zygy\\_663314/gyhd\\_663338/202112/t20211218\\_10471545.html](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zygy_663314/gyhd_663338/202112/t20211218_10471545.html) (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> China's Belt and Road Initiative: Measuring the impact of improving transport connectivity international trade in the region – a proof-of-concept-study [Электронный ресурс] // RAND Europe. 2018. URL: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> (дата обращения 31 марта 2022).

российской экономики [Sharapov et al., 2022, p. 1–14]. С этого момента транспортная политика СМП включила в себя нормативную основу из документа 2008 г. «Основы арктической политики»<sup>19</sup>, в котором отражены основные национальные интересы России и подчеркивается важность эксплуатации СМП «как национального унитарного транспортного сообщения». Кроме того, документ 2013 г. «Арктическая стратегия» повторил формулировки предыдущего акта<sup>20</sup>. В 2013 г. вступил новый закон о судоходстве по СМП. В частности, в обновленной Стратегии 2020 г. по сравнению с предыдущей Стратегией 2008 г. добавлены защита национального суверенитета, повышен приоритет обеспечения национальной безопасности и обеспечение высокого уровня жизни северян<sup>21</sup>.

Общую ответственность за развитие СМП несет отделение в Министерстве по развитию Дальнего Востока и Арктики, созданное в 2019 г., ранее – Министерство транспорта [Sergunin, Konyshv 2019, p. 5–10]. Управляющим институтом реализации транспортной политики в рамках СМП является ФГБУ «Администрация СМП»<sup>22</sup>, которое выдает разрешения на проход судов в акватории СМП при согласовании с ГК АО «Росатом»<sup>23</sup>. Информационно-коммуника-

---

<sup>19</sup> Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ 2008 г.) [Электронный ресурс] // Государство РФ. 2008. 18 сентября. URL: <http://static.government.ru/media/files/A4qP6brLNJ175140U0K46x4SsKRHGfUO.pdf> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>20</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (утв. Президентом РФ 08.02.2013 г. № Пр-232) [Электронный ресурс] // Государство РФ. 2013. 2 февраля. URL: <http://static.government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>21</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (утв. Президентом РФ) // СЗ РФ. № 44. Ст. 6970 [Электронный ресурс]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/Text/0001202010260033> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>22</sup> Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» [Электронный ресурс] // СЗ РФ. 2020. 18 сентября. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202009220024> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>23</sup> Постановление Правительства РФ от 27.12.2018 № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Государство РФ. 2018. 27 декабря. URL: <https://docs.cntd.ru/document/552045960> (дата обращения 31 марта 2022).

тивным институтом реализации транспортной политики в рамках СМП выступает веб-портал «Администрации СМП»<sup>24</sup>.

Передача исполнительной функции в части развития инфраструктуры и функционирования СМП организации, ранее отвечавшей только за ледоколы, уникальна и сомнительна [Sergunin, Kopyshhev 2019, p. 5–10; Мое 2020, p. 213–224]. Судходство и морская инфраструктура – это специализированные области, которые требуют специальных знаний. Кроме того, у «Росатома» есть свои интересы, которые иногда могут противоречить безопасному функционированию маршрута, хотя управляющая функция остается у федерального органа исполнительной власти в области транспорта [Мое 2020, p. 213–224; Бхагват 2020, с. 14–24].

Все это привело к переносу сроков, установленных правительством, как отмечено в «Основах арктической политики»<sup>25</sup>. СМП до настоящего времени не являлся привлекательным объектом для иностранных инвестиций по пяти основным причинам. Во-первых, из-за отсутствия благоприятных условий для международных инвестиций [Степанов 2020, с. 8–9]. Во-вторых, из-за изменений в правилах контроля за СМП. Эту точку зрения автора разделяют как отечественные, так и зарубежные эксперты. В-третьих, налоговые льготы были предложены только для внутренних резидентов Арктики. В-четвертых, законодательно закреплены протекционистские меры, облегчающие транспортировку нефти, природного газа и угля только российскими судами<sup>26</sup>. В-пятых, слишком много организаций, которые выполняют различные обязанности и, как отмечают эксперты, существует также конкуренция за получение возможности осуществлять контроль деятельности. Обзор веб-сайтов всех участвующих учреждений также показывает, что у организаций, участвующих в контроле и функционировании СМП, отсутствует механизм обратной связи.

<sup>24</sup> Сведения портала ФГБУ «Администрация Северного морского пути». 2022 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.nsr.ru/ru/glavnaya/celi\\_funktsii.html](http://www.nsr.ru/ru/glavnaya/celi_funktsii.html) (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>25</sup> Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и на дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ 05.03.2020 г.) [Электронный ресурс] // Государство РФ: [офиц. сайт]. 2020. 05 марта. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>26</sup> Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» [Электронный ресурс]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202009220024> (дата обращения 31 марта 2022).

Государственная программа освоения Арктики до 2025 г. предусматривает расходы в размере 19,5 млрд рублей, треть из которых – государственное финансирование<sup>27</sup>. Однако маловероятно, что оставшиеся две трети будут предоставлены российскими частными компаниями [Laguette 2020, p. 18–20]. Поэтому крайне важно привлечь иностранные инвестиции [Степанов 2020, с. 8–9]. По мнению российских экспертов, Россия воздержалась от милитаризации СМП, в результате чего удалось не допустить возникновения явного конфликта интересов между военными и коммерческими компаниями в отношении судоходства [Sergunin, Gjorgj 2020, p. 252–257]. Но эта точка зрения не разделяется зарубежными исследователями [Мое 2020, p. 209–227; Laguette 2020, p. 1–30]. Можно сделать вывод, что в настоящее время интересы безопасности имеют первостепенное значение.

Необходимо учитывать влияние санкций после 2014 г. Санкции, безусловно, повлияли на общий объем инвестиций в российскую экономику, что тем не менее не повлияло на ход реализации различных арктических проектов, за исключением сферы морской нефтяной промышленности [Shapovalova et al. 2020, p. 6]. В основном западные страны после 2014 г. не проявляли особого интереса к СМП, что связано с политической неопределенностью. При этом страны Азии продолжают проявлять интерес. Китай активно участвует в проектах по производству арктического СПГ, и его суда являются самыми активными из зарубежных стран на СМП [Gao, Erokhin 2020, p. 3–8]. Многие международные эксперты прокомментировали нерешительность России разрешить международные инвестиции в СМП, несмотря на нехватку средств, а в некоторых случаях технологий, отвечающих всем запланированным требованиям модернизации СМП. Новые санкции, введенные Западом в 2022 г. после начала специальной военной операции на Украине, окажут значительное влияние на российскую экономику и ограничат средства на развитие СМП<sup>28</sup>. Однако Китай, Индия и ОАЭ продолжают вести торговлю с Россией<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие АЗРФ»: Постановление Правительства РФ от 30.03.2021 № 484 [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/bIT1JDkAw1JWhBgHy1SAZIkBRIN-mT3pG.pdf> (дата обращения 31 марта 2022).

<sup>28</sup> Under unprecedented sanctions how is the Russian economy faring [Электронный ресурс] // The Economist. 30.03.2022. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2022/03/30/under-unprecedented-sanctions-how-is-the-russian-economy-faring> (дата обращения 31 марта 2022).

В этом аспекте можно отметить, что именно российское правительство может приглашать эти страны к участию в проектах для развития СМП.

*Обсуждение  
Принципиальные отличия  
российской транспортной политики,  
реализующей СМП, от китайской  
транспортной политики  
в контексте «МШП»  
и рекомендации по развитию*

С учетом вышеизложенной информации, можно обобщить следующие принципиальные отличия российской транспортной политики, реализующей СМП, от китайской транспортной политики в контексте «МШП». В отличие от китайской политики, которая характеризуется наличием разноотраслевых специализированных институтов и активной международной деятельностью, российская транспортная политика отличается, главным образом, разработкой, утверждением, исполнением, контролем за реализацией ряда программных документов с практическими мероприятиями их реализации без привлечения международного сообщества. Это особенно заметно на фоне проведения Китаем двух международных конференций, специально посвященных “BRI”, в отличие от России, которая не организовала подобной деятельности, а также на фоне создания Китаем специального международного консультативного совета для мониторинга развития проектов “BRI”.

При этом следует отметить, что концепция “BRI” и МШП была опубликована только в 2013 г., в то время как стратегия развития СМП как национального транспортного маршрута была указана в документе «Основы государственной политики» 2008 г. Это может быть связано с конфликтом политических и экономических интересов, отмеченным различными зарубежными исследователями [Мое 2020, pp. 213–224, Laruelle 2020, pp. 16–19]. Политические интересы, в первую очередь, связаны с мерами безопасности и протекционистскими мерами, касающимися судостроительной промышленности в России [Мое 2020, pp. 213–224].

---

<sup>29</sup> Sheng W. US-led sanctions rarely successfully, to backfire eventually impact // Global Times. 2022. 19 марта. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1255270.shtml> (дата обращения 31 марта 2022).

Российская политика в вопросах Арктики сконцентрирована на поддержании суверенитета, что находит отражение в документе «Основы государственной политики до 2035 г.», чего между тем не было в предыдущем документе. После 2014 г. российское правительство сделало большой акцент на восстановлении военных баз в Арктике, и Запад ответил военными учениями вблизи России, считая, что силовая стратегия России и принятие законов, касающихся контроля над СМП за пределами российских территориальных вод, ведет к дестабилизации Арктики. В пересмотренном документе о стратегии национальной безопасности России указывается, что правительство рассматривает нынешнюю политическую ситуацию как напряженную и намерено сосредоточиться на национальной безопасности<sup>30</sup>. Однако это, вероятнее всего, окажет влияние на развитие СМП. Здесь следует отметить возможное завершение проекта «Северный поток–2», несмотря на предыдущие и настоящие санкции и трудности, связанные с взаимодействием с Германией. Политика, ориентированная на безопасность, может не привести к желаемым экономическим результатам в дальнейшем развитии СМП.

### *Результаты*

Представленные особенности политики развития МШП целесообразно использовать при реализации российской политики СМП. Таким образом, следует указать необходимость построения устойчивого стратегического курса освоения Арктики с учетом необходимости стабилизации геополитической ситуации в Арктике. Во-вторых, несмотря на усилия правительства США и ЕС дискредитировать идею «BRI», деятельность Китая смогла вызвать международный интерес к концепциям «МШП». Подобных международных исследований с участием России о влиянии СМП не проводилось. Вторая рекомендация – усиление международного интереса к развитию СМП с участием России. Это интерес не только со стороны правительств, но и со стороны значимых международных организаций, которые могли бы влиять на политику правительства. В-третьих, следует увеличить объем зарубежных инвестиций в проекты СМП. В отличие от «МШП», международ-

---

<sup>30</sup> *Trenin D.* Russia's National Security Strategy: A Manifesto for a New Era [Электронный ресурс] // Russian Council. 2021. 9 июля. URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/comments/russia-s-national-security-strategy-a-manifesto-for-a-new-era/> (дата обращения 31 марта 2022).

ные мероприятия российской власти по усилению интереса к СМП ограничены лишь заявлением Президента РФ. Таким образом, третья рекомендация – активизация дипломатических и прочих мероприятий в целях привлечения зарубежных инвестиций в проекты СМП. В-четвертых, стоит учитывать существенные объективные различия СМП и МШП. Китайская инициатива направлена не только на улучшение инфраструктуры, но и на использование современных технологий. Китай также обладает преимуществом, поскольку имеет три порта в топ-20 портов мира, в отличие от России, у которой нет даже одного порта<sup>31</sup>. Благодаря этим преимуществам он способен привлечь международный интерес. Российская политика развития отличается тем, что СМП – это маршрут, требующий применения ледокольного флота и характеризующийся низким качеством инфраструктуры. Несмотря на вышесказанные отличия, развитие любого международного транспортного коридора имеет определенные общие принципы, которые являются стандартными особенностями любой транспортной политики: инвестиции, портовая инфраструктура, включая связь с ресурсными центрами, навигационная инфраструктура, политическая и экономическая стабильность и стандартные правила регулирования транспорта, которые должны соответствовать международным нормам. Следовательно, четвертая рекомендация по развитию СМП включает проведение детального сравнительного анализа с китайской политикой продвижения «МШП».

### *Заключение*

Проведенный анализ особенностей транспортной политики КНР по развитию «МШП» указывает на некоторые возможности их применения в России для развития СМП. Данный обзор демонстрирует четкую направленность Китая на инициирование и поддержание международного интереса. Китайская транспортная политика использует проект МШП для более тесной интеграции китайской экономики с миром. В свою очередь, анализируя российскую транспортную политику, можно выявить изменение приоритетов, изменения в организации, а также неспособность достичь сроков развития СМП. В настоящее время Государственная транспортная

---

<sup>31</sup> China Economic Information Service and Baltic Exchange. Xinhua Baltic International Shipping Centre Index. 2020 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2020/07/2020\\_Xinhua-Baltic\\_ISCDI\\_report.pdf](https://www.maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2020/07/2020_Xinhua-Baltic_ISCDI_report.pdf)5 (дата обращения 31 марта 2022).

политика России в большей степени ориентирована на внутренний мир и сосредоточена на традиционном развитии инфраструктуры. Мы полагаем, что России стоит рассмотреть и, вероятно, включить характеристики МШП в новую внешнюю политику и план развития СМП. Очевидно, что существует пробел в финансировании, необходимом для развития СМП и достижения больших целей по перевозке грузов по этому маршруту. России желательно сотрудничать со странами, заинтересованными в использовании СМП. Подробный анализ лучших практик, которым следует Китай при разработке МШП, пойдет только на пользу развитию СМП.

### *Литература*

---

- Бхагват 2020 – *Бхагват Д.В.* Судходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: Часть I // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 5–25.
- Лексина 2015 – *Лексина Е.А.* Перспективы российско-китайского сотрудничества в контексте потенциального лидерства КНР на мировой арене // Актуальные проблемы современных международных отношений. 2015. № 6. С. 100–108.
- Степанов 2020 – *Степанов Н.С.* Инвестиционные перспективы России в рамках экономического сотрудничества с КНР // Финансы и управление. 2020. № 1. С. 1–12.
- Gao, Erokhin 2020 – *Gao T. and Erokhin V.* China-Russia collaboration in Arctic shipping and maritime engineering [Электронный ресурс] // The Polar Journal. 2020. Vol. 10 (2). URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/2154896X.2020.1799612> (дата обращения 23 марта 2022).
- Laruelle 2020 – *Laruelle M.* Russia's Arctic Policy. A Power Strategy and its Limits // Russie. Nei. Visions. 2020. No. 117. 30 p.
- Мое 2020 – *Мое А.* A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times // The Polar Journal. 2020. Vol. 10. No. 2. P. 209–227.
- Sergunin, Gjorv 2020 – *Sergunin A., Gjorv G.H.* The Politics of Russian Arctic shipping evolving security and geopolitical factors // The Polar Journal. 2020. Vol. 10. Iss. 2. P. 251–272.
- Sergunin, Konyshev 2019 – *Sergunin A., Konyshev V.* Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making [Электронный ресурс] // The Polar Journal. 2019. Vol. 9. Iss. 1. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549> (дата обращения 23 марта 2022).
- Shaparov et al. 2022 – *Shaparov A.E., Sokolova F.K., Magomedov A.K., Bhagwat J.* Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve-international competitiveness of the Northern Sea Route [Электронный ресурс] // The Polar Record. 2022. Vol. 58. No. 4. DOI: [10.1017/S0032247421000711](https://doi.org/10.1017/S0032247421000711).

## References

- Bhagwat, J.V. (2020), "Shipping on the Northern Sea Route. It is necessary to pay more attention to cooperation and security. Part I", *Arctic and North*, no. 39, pp. 5–25.
- Gao, T. and Erokhin, V. (2020), "China-Russia collaboration in Arctic shipping and maritime engineering", *The Polar Journal*, vol. 10 (2), available at: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/2154896X.2020.1799612> (Accessed 23 March 2022).
- Laruellle, M. (2020), "Russia's Arctic Policy. A Power Strategy and its Limits", *Russie. Nei. Visions*, no. 117.
- Leksina, E.A. (2015), "Prospects for Russian-Chinese cooperation within the context of potential leadership of China on the world stage", *Topical issues of contemporary international relations*, no. 6, pp. 100–108.
- Мое, А. (2020), "A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times", *The Polar Journal*, vol. 10, no. 2, pp. 209–227.
- Sergunin, A. and Gjorv, G.H. (2020), "The Politics of Russian Arctic shipping evolving security and geopolitical factors", *The Polar Journal*, vol. 10, no. 2, pp. 251–272.
- Sergunin, A. and Konyshov, V. (2019), "Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making", *The Polar Journal*, vol. 9, no. 1. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549>.
- Shaparov, A.E., Sokolova, E.K., Magomedov, A.K. and Bhagwat, J. (2022), "Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve-international competitiveness of the Northern Sea Route", *Polar Record*, vol. 58, no. 4, DOI: [10.1017/S0032247421000711](https://doi.org/10.1017/S0032247421000711).
- Stepanov, N.S. (2020), "Investment prospects of Russia in the framework of economic cooperation with China", *Finance and Management*, no. 1, pp. 1–12. DOI: [10.25136/2409-7802.2020.1.31330](https://doi.org/10.25136/2409-7802.2020.1.31330).

## Информация об авторе

Джавахар В. Бхагват, PhD, доцент, Университет Мумбаи, Мумбаи, Индия;

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия; 163002, Россия, Архангельск, наб. Северной Двины, д. 17; [jawahar.bhagwat@gmail.com](mailto:jawahar.bhagwat@gmail.com)

## Information about the author

Jawahar V. Bhagwat, PhD, associate professor, University of Mumbai, Mumbai, India;

Lomonosov Northern (Arctic) Federal University, Arkhangelsk, Russia; bld. 17, Severnoi Dviny Embankment, Arkhangelsk, Russia, 163002; [jawahar.bhagwat@gmail.com](mailto:jawahar.bhagwat@gmail.com)