

Время затянуть пояса. Один пояс, один путь опоясывает Арктику, но согласуется ли арктическая политика Китая с международным правом?

Научный руководитель – Рылова Мария Александровна

Банщикова Инга Альбертовна

Выпускник (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра международного права, Москва, Россия

E-mail: inga.banschikova@mail.ru

Тема ключевого значения происходящих в Арктике глобальных климатических изменений, включая таяние ледников Северного ледовитого океана, повышение уровня Мирового океана (по данным доклада «Снег, Вода, Лед и Вечная мерзлота в Арктике», подготовленным Арктической программой мониторинга и оценки, уровень воды возрос на 11 % в сравнении с 2000 годом[1]), изменение условий жизнедеятельности арктического биоразнообразия и морских экосистем и другие глобальные последствия происходящего, стала чуть ли не самой распространенной для дискуссий в научной среде.

Однако интерес к региону обусловлен не только заботой о будущем его хрупких экосистем, но и объективными выгодами в его изучении с точки зрения финансово-экономического, научно-технологического, транспортного потенциала[2]. Этим объясняется повышенный интерес к региону и восточноазиатских государств, которые, не имея непосредственных территорий в Арктике, считаются «нерегionalными» игроками, но в то же время не уступают приарктическим державам в степени активности. В особенности, речь идет о КНР.

После опубликования «Белой книги «Политика Китая в Арктике» 26 января 2018 г. тезис о Поднебесной как о так называемой околоарктической державе стал не просто понятием, автором которого является сам Китай, а концепцией, медленно, но верно претворяемой в жизнь[3]. Заявленная в 2015 г. стратегия экономического развития страны в рамках программы «Made in China 2025», согласно которой через 6 лет КНР добьется независимости в производстве некоторых товаров, а также выведет наиболее прибыльные корпорации на мировой уровень[4], неизбежно подразумевает необходимость развития логистических маршрутов, поиск природных ресурсов и платформы для международного диалога.

Идеальной площадкой для реализации заявленных целей стал Арктический регион с его колоссальными энергетическими запасами, а полярные судоходные маршруты, такие как Северный Морской путь и Северо-Западный проход, обеспечивающие явную экономическую выгоду от сокращения времени в пути в сравнении с Суэцким и Панамским каналом, особенно в свете таяния ледников, может оказать огромное влияние на энергетическую стратегию и экономическое развитие Китая. Китай позиционирует себя в Арктике как активного спонсора с разветвленной сетью экономических интересов, охватывающих также и вылов водных биологических ресурсов, защиту морской среды и ее биоразнообразие, проведение научных исследований.

Инициатива Полярного Шелкового пути стала частью более широкой китайской программы "Один пояс - один путь" (Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шел-

ковый путь 21-го века), подразумевающей регулярное использование арктических маршрутов в торговле с Европой и Америкой. Неудивительно, что выгодность присутствия Китая в регионе является причиной опасений региональных держав. Несмотря на сдержанный характер текста Белой книги, в котором вопрос соблюдения существующих норм Международного права, а также соглашений регионального уровня рассмотрен как не вызывающий противоречия, текст содержит и ряд неоднозначных высказываний. В первую очередь это тезис о необходимости разработки и внедрения системы управления регионом с целью создания условий для защиты, развития и управления в интересах всего человечества. Опираясь на высокое значение климатической ситуации в Арктике для всех стран международного сообщества и необходимость борьбы с глобальным потеплением, Китай позиционирует себя как будущего активного участника процессов принятия управленческих решений в регионе, призывая других внерегиональных игроков присоединиться к этому глобальному процессу.

В этой связи, в особенности в свете прошедшего года после выхода Белой книги, представляется интересным проанализировать действия Китая с точки зрения международного права. В своей политической стратегии Китай подчёркивает отсутствие единого всеобъемлющего соглашения по региону, упоминая международное право, а именно Устав ООН, Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. и региональное Парижское соглашение по Шпицбергену в качестве ключевых регуляторов, существующих на данный момент. Упомянуты и соглашения под эгидой Международной Морской организации, но лишь в контексте «соответствующих» Конвенции норм, а не в качестве отдельной нормативному-правовой базы. В целом, Китай сводит региональный уровень регулирования до единственного соглашения - Парижского договора 1920 г. о Шпицбергене, участником которого является с 1925, не упоминая целый ряд существующих договоренностей (соглашение по белому медведю; по сохранению морских котиков северной части Тихого океана и др.). Национальное законодательство приарктических государств упомянуто в книге с точки зрения стандартного разграничения морских пространств на территориальные воды, исключительную экономическую зону и зону континентального шельфа. Национальное право приарктических государств не рассматривается в Белой книге как ключевой уровень регулирования в Арктике, подразумевая ценность Арктического наследия для всего человечества более интересной для Китая перспективой.

Однако интеллектуальная враждебность многих экспертов, недальновидно трактующая арктическую политику Китая как желание прорваться к разделу арктических территорий не отражает действительный масштаб мышления Поднебесной, которое характеризуется не национальным характером, как мы привыкли думать со своей, приарктической точки зрения, а движением к общемировой глобализации, где Арктика является лишь полигоном, моделью для отработки новых для всего человечества глобальных принципов мышления. Эти принципы руководствуются, в первую очередь, прагматичным экономическим подходом и целесообразностью, давая понять, как устарели взгляды многих держав.[5]

[1] AMAP, 2017. Snow, Water, Ice, and Permafrost. Summary for Policy-makers. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway. 20 pp.

[2] Арктический регион: вопросы международного сотрудничества. Учеб.-метод. материалы № 1/2015 /[В. Н. Конышев, А. А. Сергунин]; [гл. ред. И. С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). — М.: Спецкнига, 2015. — 72 с

[3] China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. January, 2018. Available at: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

[4] Scott Kennedy. Made in China 2025. The State Council Information Office of the People's Republic of China. June 1, 2015. Available at: <https://www.csis.org/analysis/made-china-2025>

[5] Пилясов А. Н. Магнит глобализации — арктическая политика Китая // Арктика: экология и экономика. — 2018. — № 3 (31). — С. 112—122. — DOI: 10.25283/2223-4594-2018-3-112-122

Источники и литература

- 1) AMAP, 2017. Snow, Water, Ice, and Permafrost. Summary for Policy-makers. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, Norway. 20 pp.
- 2) Арктический регион: вопросы международного сотрудничества. Учеб.-метод. материалы № 1/2015 / [В. Н. Коньшев, А. А. Сергунин]; [гл. ред. И. С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). — М.: Спецкнига, 2015. — 72 с
- 3) Sandy Shan. Chinese Research on Arctic Logistics. Polar Reserch Institute of China. Arctic Frontiers, 2019.
- 4) Zhang Pei. "Polar Silk Road": A Chinese Vision of Future Arctic Shipping. Center for Maritime and Polar Studies, Shanghai Institutes for International Studies (SIIS). Arctic Frontiers, 2019
- 5) Пилясов А. Н. Магнит глобализации — арктическая политика Китая // Арктика: экология и экономика. — 2018. — № 3 (31). — С. 112—122. — DOI: 10.25283/2223-4594-2018-3-112-122
- 6) Карлусов В. В. Арктический вектор глобализации Китая // Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 т. — Т. 1 / Рос. совет по междунар. делам; Под общ. ред. И. С. Иванова. — М.: Аспект-Пресс, 2013. — С. 236—242