

УДК: 327

Морское пространство Северной Пацифики как сфера российско-китайского взаимодействия в XXI веке¹

Виктор Лаврентьевич Ларин,

доктор исторических наук, член-корреспондент РАН, заведующий Центром азиатско-тихоокеанских исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.
E-mail: victorlar@mail.ru

Андрей Борисович Волинчук,

доктор политических наук, ведущий научный сотрудник Центра азиатско-тихоокеанских исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.
E-mail: i-abv@yandex.ru

Статья посвящена изучению потенциала морского сотрудничества России и Китая в северной части Тихого океана. Авторы анализируют и сравнивают принципиальные подходы двух государств к реализации своей морской политики в начале XXI века, географические и функциональные направления их морской деятельности, состояние и тенденции развития морских экономик России и КНР, а также опыт морского взаимодействия двух государств. Особое внимание уделено состоянию и проблемам морской экономики Тихоокеанской России как потенциально главного контрагента в морском сотрудничестве с Китаем. Отдельно рассматриваются политика и планы китайского руководства по превращению КНР в «великую морскую державу», его видение целей и задач международного сотрудничества на море в рамках инициативы «Одного пояса и одного пути». Авторы делают вывод, что на сегодняшний день морское направление сотрудничества слабо представлено в российско-китайских договорных отношениях и крайне ограничено по формам, масштабам и практическим результатам. Его немалый потенциал может быть реализован только при активном регулировании на уровне правительств, серьезной финансовой поддержке и серьезном научном обеспечении.

Ключевые слова: Северная Пацифика, Россия, Китай, национальная морская политика, морская деятельность, морская экономика, российско-китайское сотрудничество.

1. Статья подготовлена при поддержке гранта «Морская политика и морская деятельность в Северной Пацифике в первой четверти 21 века: вызовы и возможности для России», выполняемого по программе научных исследований Президиума РАН 1.22 «Анализ и прогноз новых глобальных вызовов и возможностей для России».

Marine space of Northern Pacific as sphere Russian-Chinese interactions in the 21st
Victor Larin, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: victorlar@mail.ru.

Andrey Volynchuk, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: i-abv@yandex.ru.

The article is devoted to the potential of maritime cooperation between Russia and China in the North Pacific region. The authors analyze and compare the two countries' principal approaches to maritime policies they implemented since the beginning of XXI century, geographical and functional directions of their maritime activities, condition and trends of Russia and the PRC maritime economies' development, as well as the experience of maritime interaction between them. Special attention is paid to the condition and problems of the maritime economy of Pacific Russia to be considered a potentially main counterpart in the maritime cooperation with China. Chinese leadership policy and to transform PRC into a «great maritime power», its vision of goals and objectives of international cooperation at sea in the framework of the «One Belt and One Road» initiative are considered separately. The authors conclude that, to date, the maritime direction of cooperation is poorly represented in the Russian-Chinese contractual relationship and extremely limited in forms, scales and practical results. A significant potential of such cooperation can be realized on the base of active regulation by the governments, with serious financial donations from the centers and scientific support only.

Key words: North Pacific, Russia, China, national maritime policy, maritime activities, maritime economy, Russian-Chinese cooperation.

ВВЕДЕНИЕ

В начале XXI века, по мере очевидного истощения ресурсов суши, человечество всё большее внимание уделяет богатствам морей и океанов, начиная от интенсивного освоения прибрежного шельфа до проникновения в океанские глубины. Морская деятельность², соперничество и сотрудничество на океанских просторах становятся важным направлением политики не только морских, но и глубоко континентальных государств. Всё большее их число видят в «голубой экономике» новые точки своего социально-экономического роста. Морская экономика открывает для них новые перспективы в разработке нефти и газа на морском дне, в портовом строительстве, развитии судоходства, морского туризма и логистики, рыболовства и марикультуры.

Один из важных трендов развития морской деятельности в современном мире — морское пространственное планирование (МПП). Сегодня им занимаются около 40 стран. Такое планирование необходимо не только для более эффективного регулирования морской деятельно-

2. Морская доктрина РФ под термином «морская деятельность» понимает «деятельность по изучению, освоению и использованию Мирового океана» [5].

сти в пределах своей территории, но и для решения задач глобального управления Мировым океаном, регулирования отношений в международных водах и др.

Континентально-морское пространство северной части Тихого океана (Северная Пацифика) с 30-х годов XVIII в. является ареной экономической деятельности русских. С начала XIX столетия, когда это пространство начали активно осваивать США, а затем Япония, оно постепенно превратилось в сферу геополитического и экономического соперничества держав, область жизненно важных интересов России³. Тем не менее, как сухопутная, так и морская части этого пространства освоены слабо. Суровые природно-климатические условия региона, его периферийное и далёкое от мировых столиц местоположение предопределили длительное отсутствие интереса к широкомасштабному извлечению его богатых, но труднодоступных и дорогих в освоении ресурсов. На сегодняшний день серьёзное экономическое значение для России имеют, пожалуй, только лишь разработка нефтегазовых месторождений сахалинского шельфа, да рыбный и крабовый промысел в Охотском море. Прочие сферы морской экономики, включая морской транспорт, развиты, по современным меркам, явно недостаточно.

С начала нынешнего столетия Россия предпринимает попытки ускорить экономическое развитие своих восточных районов, превратив их в форпост экономического проникновения и закрепления в зоне Тихоокеанской Азии. В планах, программах и стратегиях развития региона определенное место отводилось некоторым отраслям морской экономики: развитию морского транспорта, портового хозяйства, судостроению и судоремонту. Параллельно с этим у федеральной власти начало складываться хоть какое-то представление о стратегической важности морской деятельности вообще, она созрела до понимания необходимости формирования и реализации собственной морской политики, что, в конечном счёте, воплотилось в принятие Морской доктрины Российской Федерации [см. 5].

Китай исторически считается континентальной державой, хотя его береговая линия только на континенте протянулась на 18 тыс. км. На рубеже XX – XXI веков вовлечённость КНР в мировую экономику, с одной стороны, и поиск новых источников ресурсов для ускоренного развития, с другой, фактически заставили руководство страны активизировать морскую политику и морскую деятельность. Сегодня оно не просто ставит задачу превращения КНР в «великую морскую державу», но и прикладывает для этого очень серьёзные организационные, финансовые и технические средства и усилия.

Несмотря на то, что фокус китайского внимания в сфере морской деятельности смещён преимущественно на восток и юго-восток от побережья, Северная Пацифика не может оставаться вне сферы его вни-

3. Подробнее см. [15, с. 40-53].

мания, тем более что природные богатства континентального и морского пространства Тихоокеанской России в Пекине рассматривают как важный экономический ресурс для развития страны. Со своей стороны, Россия активно пытается привлекать китайские финансовые ресурсы к развитию своих восточных районов.

Всё это подводит нас к мысли о том, что взаимодействие России и Китая в освоении морского пространства Северной Пацифики объективно назрело. Качество современных российско-китайских отношений позволяет сформировать для этого не только политические и правовые основы, но и определенные институты управления. При этом «сопряжение» морской деятельности России и Китая на пространствах Северной Пацифики может стать как локомотивом двустороннего экономического взаимодействия, так и одним из инструментов социально-экономического развития восточных районов России.

Отталкиваясь от этого посыла, авторы поставили целью данной статьи общий анализ факторов и условий, способствующих и препятствующих такому «сопряжению» на основе сопоставления морской политики и морской деятельности России и КНР, а также опыта их сотрудничества как потенциальной основы для их взаимодействия на морских пространствах Северной Пацифики. Следуя этой логике, в статье последовательно рассматриваются господствующие в РФ и КНР подходы к пониманию сути и формированию содержания морской политики и морской деятельности, состояние морской экономики в обоих государствах и планы Москвы и Пекина по её развитию, состояние двустороннего сотрудничества в сфере морской деятельности.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ И ПРИНЦИПЫ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ И МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИИ И КИТАЯ В ЗОНЕ СЕВЕРНОЙ ПАЦИФИКИ

Анализ морской деятельности любого государства следует начинать с оценки тех естественно-географических условий и характеристик государственного пространства, в рамках которых происходит его формирование и развитие. Особенно важен такой подход для стран, имеющих значительные размеры территорий, что обуславливает не только их природное и климатическое многообразие, но и сложность географического/геополитического положения страны и/или её отдельных регионов. Такой посыл в одинаковой степени подходит и для России, и для Китая.

РОССИЯ

Широтная протяженность вкупе с гигантской территорией опре-

деляют специфику географического положения России. Начиная свою историю как сугубо континентальное государство, Российская Федерация шаг за шагом смогла обеспечить себе выход в Мировой океан по четырём направлениям: азово-черноморскому, балтийскому, северному/арктическому и тихоокеанскому. В результате совокупная площадь морских пространств, находящихся под суверенитетом или юрисдикцией РФ, составляет сегодня свыше 7,5 млн. кв. км, а протяженность её морских границ — более 38 тыс. км. Наличие значительного морского компонента в пространственной структуре России делает для неё исторически неизбежным возникновение и развитие различных видов деятельности, связанных с непосредственным использованием и вовлечением в государственное строительство комплексного «морского» ресурса. Причём, как показывает практика, влияние морского фактора на различные аспекты функционирования российского государства в исторической перспективе только усиливается, что, в принципе, не опровергает и краткосрочных периодов упадка, что произошло, к примеру, в 90-е годы XX в.

В настоящее время состояние морской экономики России можно описать следующими цифрами. По данным Минтранса, грузооборот морских портов России в 2017 г. составил 786,4 млн т. Объем перевозок грузов в акватории Севморпути — 9 932 тыс. т. На начало 2018 г. в Российском международном реестре судов зарегистрировано 1141 судно суммарным дедевейтом более 4,5 млн т.

По данным Росрыболовства, объём вылова водных биоресурсов в 2017 г. составил 4,9 млн т. Две трети из них добыто в дальневосточном бассейне. Доходы госбюджета от деятельности рыбопромышленного комплекса превысили 40 млрд руб. В отрасли работает более 270 тыс. человек, еще более 1 млн рабочих мест отрасль создает в смежных областях.

На сегодняшний день морская деятельность в России регулируется международными нормами морского права, 35 федеральными законами, указами президента РФ, постановлениями правительства РФ и целым рядом отраслевых актов. Созданная нормативно-правовая база является составной частью международной правовой системы, определяющей основные принципы субъектной деятельности на море⁴.

Комплекс нормативных документов, действующих в рамках отечественного правоприменительного пространства, выводит на главные позиции понятие «морская деятельность». Однако, по нашему мнению, наиболее важным аспектом содержания всей нормативно-правовой базы, созданной в стране за последние десятилетия, является конкре-

4. Основным международным документом, регламентирующим морскую деятельность, выступает Конвенция ООН по морскому праву от 1982 года [4], которую многие специалисты именуют «Морской Конституцией». Российская Федерация ратифицировала Конвенцию 26 февраля 1997 г. Обязательность ее норм для исполнения закреплена в ст. 15(4) Конституции РФ, с формулировкой, что «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы».

тизация содержания национальных интересов и целей российского государства при осуществлении всех доступных ему, на данном этапе развития производственных сил и общественных отношений, видов деятельности — от экономических, связанных с освоением природно-ресурсного потенциала Мирового океана, до военно-политических, вызванных необходимостью решения задач обеспечения национальной безопасности и суверенитета Российской Федерации.

Для России основополагающим документом, который определяет приоритетные направления и специфику национальной морской политики, выступает «Морская доктрина Российской Федерации» (МДРФ), утверждённая Президентом РФ в июле 2015 года. Она является результатом многолетней работы правительства страны, отраслевых специалистов и экспертного сообщества по оценке, изучению и консолидации актуального опыта в сфере организации, функционирования и управления морской деятельностью. В ней обозначен весь комплекс мер по осуществлению морской деятельности с опорой на имеющийся в распоряжении Российской Федерации морской потенциал. В качестве его основных составных элементов выступают силы и средства военно-морского, торгового, рыбопромышленного и научно-исследовательского флотов РФ, средства разведки и добычи полезных ископаемых, а также объекты судостроения и обеспечивающей инфраструктуры [5]. По своей сути морской потенциал является материальным обеспечением морской политики РФ, проводимой в целях устойчивого экономического и социального развития страны, ее приморских регионов, а также укрепления позиций России среди ведущих морских держав.

Весь комплекс интересов, принципов, целей и задач, сформулированных в рамках морской политики можно условно разделить на три блока:

- военно-политический, связан с сохранением суверенитета и обеспечением безопасности на море и прибрежных территориях Российской Федерации;
- экономико-хозяйственный, обеспечивает реализацию прав на свободу мореходства, промысел морских биоресурсов, разведку и разработку месторождений полезных ископаемых во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе РФ и в открытом море;
- научно-исследовательский, ориентирован на изучение Мирового океана и сохранение морских природных систем в интересах поддержания конкурентоспособности морской деятельности России.

Оценка реализации морской политики Российской Федерации требует дифференцированного подхода к анализу её содержания. Согласно положениям Доктрины, выполнение задач морской политики РФ осуществляется по функциональным и региональным направлениям. В первом случае анализу подлежат отдельные области/виды морской

деятельности. Во втором, – оценивается состояние различных аспектов морской деятельности в границах географически изолированного региона, объединённого общими физико-географическими, экономико-географическими, политико-географическими или военно-географическими характеристиками наиболее значимых для Российской Федерации территорий и акваторий.

В качестве основных функциональных направлений Доктрина определяет следующие виды морской деятельности [5]:

- деятельность в области морского транспорта и обеспечивающих видов транспортного флота, морских портов и перегрузочных комплексов, средств связи и систем обеспечения безопасности мореплавания;
- морское рыболовство и рациональное использование биологических ресурсов территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;
- деятельность по освоению морских минеральных и энергетических ресурсов в интересах расширения минерально-сырьевой базы, создания стратегического резерва запасов, обеспечения перспектив освоения минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана;
- функционирование морских трубопроводов углеводородного сырья, имеющего стратегическое значение в обеспечении внутреннего потребления и во внешнеэкономической деятельности РФ;
- морские научные исследования как механизм получения системных знаний о Мировом океане и всех аспектах его использования в интересах обеспечения устойчивого развития и национальной безопасности страны;
- военно-морская деятельность по формированию и поддержанию военными методами благоприятных условий в Мировом океане для устойчивого развития и реализации основных приоритетов национальной безопасности Российской Федерации.

В качестве основных региональных/географических направлений реализации национальной морской политики Доктрина выделяет Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское, Индоокеанское и Антарктическое направления. Цели и задачи России на этих направлениях формируются исходя из специфических характеристик и позиций регионов в системе приоритетов военно-политического строительства и социально-экономического развития страны.

Современное состояние военно-политической обстановки в мире и особенности включенности России в целый ряд геополитических и геоэкономических противостояний определяют неравнозначность региональных направлений в рамках её национальной морской политики. При этом за каждым направлением закреплены «исключительные» цели и задачи России в данном регионе мира. Так, например, на Атлантическом направлении определяющим является решение геополитических

задач, связанных со сдерживанием продвижения военной инфраструктуры НАТО к границам РФ. Задачи морской политики в Арктическом регионе фокусируются на хозяйственном освоении природно-ресурсного потенциала морей Северного ледовитого океана и создании устойчивого транспортного коридора из Азии в Европу. Индокитайское направление – демонстрация флага и обеспечение/поддержание свободы судоходства. Антарктика – решение научно-исследовательских задач.

Таким образом, существующие естественные ограничения, геополитические и геоэкономические приоритеты конкретного исторического этапа развития страны, создают неравномерность реализации морской политики РФ по отдельным направлениям.

КИТАЙ

Развитие морского вектора политики Китая связано с двумя основополагающими факторами.

Первый обусловлен самой географией страны. Протяжённость береговой линии КНР только на континенте составляет в 18 тыс. км, предоставляя стране прямой выход к Тихому океану одновременно из акваторий трёх морей: Жёлтого, Восточно-Китайского и Южно-Китайского. Более 6,5 тыс. островов общей площадью около 80 тыс. кв. км увеличивают береговую линию страны еще на 14 тыс. км. Общая площадь морской экономической зоны Китая составляет 3 млн кв. км, в его прибрежных районах проживают св. 400 млн чел. [28].

Второй фактор обусловлен потребностями экономического развития страны, результаты и темпы которого в немалой степени зависят от внешних факторов: поставок сырья и рынков сбыта. Торговля с важнейшими экономическими партнерами – США, Евросоюзом, Японией, Южной Кореей, Австралией – ведется преимущественно морем. По некоторым оценкам, 80% импортируемой Китаем нефти, 50% природного газа и свыше 40% товаров поступают в страну морским путём [20, с. 83]. Не только энергетическая безопасность, но и социальная стабильность Китая напрямую зависят от морских поставок.

Эти обстоятельства сами по себе побуждают руководство КНР вплотную заниматься развитием военно-морской составляющей своей внешней политики, наращивать военно-морские силы, и, в конечном счете, ставить перед собой задачу превращения Китая в мощную военно-морскую державу, способную защитить свои интересы на море. Происходящее ныне стремительное усиление военно-морских сил КНР китайское руководство обосновывает необходимостью, с одной стороны, обеспечения безопасности прибрежных городов и морских транспортных путей, с другой – защиты морских ресурсов, морских прав и интересов страны [23, с. 83]. Именно поэтому Председатель КНР Ху Цзиньтао призывал вооруженные силы страны «уделить особое внимание морской, космической и информационной безопасности» [40], а его

преемник Си Цзиньпин — «защитить суверенные права страны на море, обеспечить безопасность морских путей и в Тайваньском проливе» [29].

Но эти же обстоятельства чётко формируют географическую ориентацию морской политики КНР, которая развёрнута в южном направлении. Не удивительно, что группа американских экспертов, осознавая объективную потребность Китая в обеспечении своих интересов на морских путях и отталкиваясь от факта увеличения китайских инвестиций в порты на побережье Индийского океана, в самом начале XXI в. разработала и запустила в научный оборот и информационное пространство теорию «Нитки жемчуга», которая предвещала создание сети китайских военно-морских баз в Южной Азии, призванных обеспечить китайское присутствие в водах Индийского океана [22].

При всём при этом в Китае на сегодняшний день не сложилась единая трактовка понятия «морская политика». Одни специалисты отождествляют её с правилами и нормами, которые устанавливают партия и правительство в целях достижения интересов государства на море, другие считают её частью общегосударственной политики [41, с. 7]. Но во всех случаях морская политика связывается с нормотворческой деятельностью государства в двух ключевых областях: освоении ресурсов океана и охране морской среды [41, с. 9-10].

Также очевидно, что современная морская политика Китая ориентирована на достижение не военно-политических, а экономических целей. Впервые достаточно пространно её основы и стратегические цели были изложены в «Морской программе Китая на XXI век», опубликованной в 1996 г. Программа нацеливала на создание «благоприятно циркулирующей морской экологической системы», формирование «научной и рациональной системы морского развития», обеспечение поступательного развития морской экономики. Её базовые идеи предполагали активную деятельность по следующим направлениям [27]:

- защита морских прав и интересов государства;
- эффективное освоение и использование морских ресурсов;
- охрана морской среды;
- развитие научно-технических исследований;
- создание системы управления морской деятельностью;
- развитие международного сотрудничества.

Следуя изложенным в программе директивам, на рубеже XX-XXI вв. китайское руководство приступило к целенаправленному планированию и регулированию деятельности на море по всем указанным направлениям. В мае 2003 г. Госсовет КНР принял «Национальную программу развития морской экономики». В программе, где Китай представлен как «морская держава», прописаны цели задачи развития таких отраслей морской экономики, как рыболовство, морской транспорт, освоение углеводородных ресурсов, судостроение, фармакология и туризм [32]. Документ стал первым в истории КНР комплексным планом морской деятельности, что, по мнению китайских экспертов, придаёт ему особое

значение [39]. Растущее внимание Пекина к морской деятельности хорошо заметно как в последовательном росте числа и объема разделов, посвященных морской экономике в 10-12-м пятилетних планах страны, так и в появлении пятилетних планов по развитию рыболовства (2007 и 2011 гг.), полярных исследований (2009 г.), освоению ресурсов в международных водах (2013 г.) и др. [21].

Во втором десятилетии XXI в. фактическое обретение Китаем статуса глобальной державы сопровождалось переходом Пекина к более масштабному видению морского пространства как сферы своих интересов и развития. В ноябре 2012 г. на 18 съезде КПК Ху Цзиньтао поставил задачу «превратить Китай в великую морскую державу» посредством «расширения наших возможностей в освоении морских ресурсов, развития морской экономики, охраны морской экологии, решительного отстаивания прав и интересов Китая на море» [40]. Последующие за этим комментарии и разъяснения китайских лидеров и официальные документы подавали превращение Китая в «великую морскую державу» как важный элемент стратегии национального развития и обеспечения благосостояния населения страны, защиты национального суверенитета и возрождения китайской нации [17, с. 4]. Продолжая избранную линию, на следующем — 19-м съезде КПК в октябре 2017 г. Си Цзиньпин предложил «ускорить превращение Китая в великую морскую державу» [29].

В целях реализации поставленных задач в 2013 г. серьезной реформе подверглась система управления морской деятельностью Китая. В марте на ежегодной сессии ВСНП были анонсированы, а в июне существенно расширены полномочия Государственного морского управления КНР (国家海洋局), которое в результате стало, по сути, главным организующим и координирующим органом в сфере морской деятельности страны [18]. В апреле того же года был утвержден Государственный план развития морской деятельности на 12-ю пятилетку, пространственный документ из 18 разделов, посвященных таким вопросам, как управление морскими ресурсами, охрана и развитие островных территорий, охрана морской экологии и восстановление биоресурсов, защита морских прав и интересов Китая, морские научные исследования и др. [34]. В июле на заседании Политбюро ЦК КПК, посвященном разработке курса страны в сфере освоения ресурсов океана, Си Цзиньпин заявил, что «превращение Китая в великую морскую державу является составной частью строительства социализма с китайской спецификой» и выделил основные направления морской деятельности, на которых должно быть сфокусировано внимание партии: повышение возможностей Китая в освоении морских ресурсов, охрана окружающей среды,

5. С этой инициативой Си Цзиньпин выступил в октябре 2013 г. В марте 2015 г. она была представлена как часть глобальной инициативы китайского лидера, получившей название «одного пояса, одного пути», а к настоящему времени проходящей в официальных документах как «Инициатива пояса и пути».

развитие морских наук и технологий, отстаивание прав и интересов Китая на море [30].

Упор Китая на морскую деятельность стал еще более очевидным с объявлением и активным продвижением инициативы Си Цзиньпина по строительству «Морского шелкового пути XXI века»⁵. Установочный документ китайского руководства, излагающий концепцию «Морского шелкового пути», обрисовывает этот маршрут следующим образом: из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы, а также из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана [38].

Намного детальнее направления морской деятельности Китая изложены в «Концепции сотрудничества на море в рамках инициативы Один пояс и один путь», разработанной Госкомитетом по развитию и реформе и Государственным морским управлением КНР и опубликованной в июне 2017 г. В соответствии с Концепцией, сотрудничество на море должно опираться на приморские экономические пояса Китая и быть нацелено на установление тесного взаимодействия со странами, через которые пролегает Морской Шелковый путь.

Основными направлениями морской деятельности Китая Концепция называет [33]:

- обеспечение «зеленого развития»: охрана морских экосистем, «обеспечение глобальной экологической безопасности»;
- освоение морских ресурсов. Прежде всего, предполагается «провести обследование, составить перечень морских ресурсов и создать соответствующую базу данных»;
- развитие в морской индустрии: создание «морских промышленных парков и зон торгово-экономического сотрудничества», «проектирование и освоение морских туристических маршрутов»;
- развитие морского транспорта и его инфраструктуры (порты, правовое регулирование, информационное обеспечение);
- освоение Арктики (научные исследования, СМП, освоение ресурсов);
- обеспечение безопасности мореплавания и морской деятельности в целом;
- изучение океана, создание новых технологий для морской деятельности;
- морское образование.

Таким образом, хотя преимущественно южная ориентация морской политики Пекина не предполагает активного взаимодействия с Москвой, в том числе в просторах Тихого океана, однако конкретные направления его морской деятельности неизбежно соприкасаются с интересами и политикой России. И прежде всего это касается морской экономики и экологии.

МОРСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

РОССИЯ

В рейтинге приоритетов национальной морской политики РФ Тихоокеанский регион занимает 3-е место, уступая по значимости Атлантическому и Арктическому направлениям. Высокая активность и плотность геополитических и экономических событий на европейско-атлантическом пространстве обеспечивает особое внимание руководства страны к усилению позиций России (военно-политических и экономических) в бассейнах Черного и Балтийского морей и Северного ледовитого океана. При этом актуальные для РФ угрозы и риски на этих направлениях обусловлены не только сложностью международной обстановки, но и спецификой приморского положения российских портов и условий для навигации. Глубокая «врезанность» российского побережья в континентальный массив и сезонные ограничения навигационного периода на значительной части акватории СЛО существенно повышают риски функционирования российского флота.

При этом значение Тихоокеанского регионального направления для Российской Федерации постепенно возрастает. Во многом это связано с интенсивным развитием государств Тихоокеанской Азии, оказывающим существенное влияние на экономические, демографические, военные и иные процессы в Северной Пацифике. Помимо этого, прибрежные территории Тихоокеанской России, располагающие колоссальными запасами высоколиквидных природных ресурсов, особенно в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, формируют устойчивый интерес региональных соседей к их разработке и освоению.

Тем не менее, принятая к реализации в 2015 г. Морская доктрина РФ, помимо вопросов суверенитета и безопасности, особое внимание уделяет проблемам изучения и освоения ресурсов мирового океана в интересах социально-экономического развития страны. Для тихоокеанского побережья России это направление традиционно является одним из главных, хотя до недавнего времени оно ограничивалось преимущественно морским транспортом и рыболовством.

Долгосрочные задачи морской политики на Тихоокеанском направлении, обозначенные в Доктрине, определяют основные сферы экономической деятельности, которые должны стать приоритетами развития российского Дальнего Востока в ближайшем будущем, к их числу отнесены:

- морской транспорт и инженерно-техническое обеспечение судоходства;
- судостроение и судоремонт;
- портовое хозяйство;

- разведка и добыча энергоресурсов на шельфе;
- рыболовство и рыбопереработка;
- добыча и переработка морепродуктов;
- морская экология, сохранение биоразнообразия;
- морская биофармацевтика;
- рекреация, морской и прибрежный туризм.

Для успешного решения поставленных задач требуется создание определённых условий в регионе, как то: обеспечение безопасности мореплавания и морской деятельности, финансовое обеспечение, система воспроизводства профессиональных кадров (морское образование), научное сопровождение (изучение и мониторинг океана, климата) и др. Одним из важнейших условий является создание единой системы управления или хотя бы регулирования и координации морской деятельности.

На сегодняшний день единого управления морской экономикой в России не сложилось, Занимаются ей разные ведомства. Не выработано и общепринятого определения/понимания этого термина. Более того, этот термин не встречается ни в одном официальном документе федерального правительства или отраслевых министерств, регулирующих в России морскую деятельность. Несмотря на то, что в большинстве других морских держав морская экономика как объект государственного планирования выделена в отдельное перспективное направление развитие прибрежных территорий, в Российской Федерации этот термин всё ещё остается лишь предметом дискуссий экспертного сообщества.

На сегодняшний день на Тихоокеанском региональном направлении работает около 500 судоходных компаний, принадлежащих разным ведомствам и формам собственности. Их суда задействованы в перевозке грузов и пассажиров, добыче рыбы и морепродуктов, каботаже и заграничии. По данным Российского морского регистра судоход-

Тип флота	Дальнево-сточн. филиал	Приморское отделение	Сахалинское отделение	Северо-восточное отделение	Хабаровское отделение
Флот рыбной промышленности	62	42	83	121	49
Транспортные и пассажирские суда	132	57	77	70	47
Танкерный флот	65	50	3	16	9
Суда внутрипортового плавания	134	72	41	69	43
Всего единиц	393	221	204	276	148

Таблица 1. Состав гражданского флота Дальневосточного бассейна Российской Федерации [3]

Региональное направление	2013 г. млн. тонн	2016 г. млн. тонн	2017 г. млн. тонн	8 мес. 2018 г. млн. тонн
Арктическое	46,2	49,7	74,2	53,9
Атлантическое, в том числе:	390,2	480,6	517,0	344,6
Балтийский бассейн	215,8	236,6	247,5	162,6
Азово-Черноморский бассейн	174,4	244,0	269,5	182,0
Каспийское	7,8	6,1	3,9	3,3
Тихоокеанское	144,8	185,5	191,7	133,7
Всего	589,0	721,9	787,0	535,6

Таблица 2. Грузооборот морских портов России за 2013-2018 гг. [6]

ства по состоянию на 30 апреля 2016 г., в собственности этих компаний находилось порядка 1242 единиц транспортного, нефтеналивного, рыбопромыслового флота, а также судов для прибрежного и внутрипортового плавания [3].

Условно весь гражданский флот Дальневосточного бассейна можно разбить на пять отделений по их территориальному размещению: Дальневосточный филиал ФГУ «Российский морской регистр» (Владивосток и ближайшие районы Приморского края), Приморское отделение (Находка и ближайшие районы Приморского края), Сахалинское отделение (Сахалин и Курильские острова), Северо-восточное отделение (Камчатка, Чукотка и Магаданская область), Хабаровское отделение (Хабаровский край). Структурный анализ флота по всем территориальным подразделениям и по назначению судов представлен в таблице 1.

Анализ приведенных данных демонстрирует равномерное распределение численного состава судов по трём категориям со значительным отставанием количества танкеров. Наибольшее количество судов (383 ед. или 31%) приходится на транспортный флот и пассажирские суда. Рыбодобывающий и рыбоперерабатывающий флот располагает 357 судами, или 28% от всего объема флота. Внутрипортовому флоту принадлежит 359 единиц плавсредств (29%). Танкерный флот – 143 судна, или 12% от всего объема флота.

Для российского Дальнего Востока морской транспорт традиционно имеет важное значение. Он является одним из основных структурных элементов транспортной системы жизнеобеспечения региона, функционирование которой направлено на преодоление пространственной изоляции Тихоокеанской России от других регионов страны и мира.

Эффективность работы морского транспорта во многом опреде-

ляется состоянием уровнем развития портового хозяйства, уровнем конкурентоспособности дальневосточных портов России, их интеграцией в мировое транспортное пространство и реализацией транзитного потенциала транспортной системы российского Дальнего Востока. В последние годы наметилась устойчивая динамика роста морских грузооборот в регионе (таблица 2). За четыре года, с 2013 по 2017 гг., грузооборот в портах Дальневосточного бассейна вырос более чем на 32%.

За восемь месяцев 2018 года в морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 133,7 млн т (+3,5%), их них сухогрузов – до 84,5 млн т (+7,1%), наливных грузов снизился – до 49,2 млн т (-2,2%). Увеличили грузооборот порты Восточный – до 46,8 млн т (+1,2%), Владивосток – до 13,8 млн т (+24,8%), Пригородное – до 11,4 млн т (+0,8%), Шахтёрск – до 6,0 млн т (+41,1%), Ольга – до 1,1 млн т (+10,8%) и Петропавловск-Камчатский – до 1,1 млн т (+20,9%). В тоже время снизился грузооборот портов Ванино – до 19,4 млн т (-3,0%), Де-Кастри – до 7,9 млн т (-3,7%) и Посьет – до 5,0 млн т (-3,5%). Грузооборот порта Находка остался на уровне прошлого года и составил – 16,4 млн т.



Рисунок 1 — Структура вылова рыбы по морским бассейнам и зонам за 2017 г.

Ещё одной традиционной отраслью «морской экономики» российского Дальнего Востока является рыболовство. Значение этой отрасли далеко выходит за локальные рамки региона. Более 2/3 объёма вылова рыбы в стране в целом приходится на Дальневосточный бассейн. В 2017 г. силами дальневосточных рыбаков было добыто 3,11 млн т рыбы из 4,77 млн т в целом по стране (рисунок 1). А по состоянию дел на 10 октября 2018 г. объём добычи водных биоресурсов в Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне составил более 2,8 млн т., что на 248 тыс. тили на 7,8% больше уровня прошлого года [10].

Оценивая тенденции и результаты морской деятельности на тихоокеанском направлении, следует отметить, что базовые/традиционные

отрасли морской экономики Тихоокеанской России имеют неплохие перспективы. Вместе с тем, за последние годы накопилось множество проблем, присущих не только конкретно рыболовству или портовому хозяйству и транспорту, а всей отрасли в целом. Обозначим только наиболее «фундаментальные», требующие безотлагательного решения.

Во-первых, ключевой проблемой развития морской экономики на Дальнем Востоке РФ является неудовлетворительное состояние портовой и логистической инфраструктуры. Большие расстояния, неэффективная логистика и, как следствие высокие тарифы, приводят к удорожанию производства, услуг и росту цен на конечную продукцию.

Во-вторых, старение значительной части судового состава, в том числе крупнотоннажного, который является материальной основой морехозяйственной деятельности, снижает конкурентоспособность транспортного и рыболовного флотов. Большинство судов были построены ещё в советское время – в 70-80-е годы XX в. По оценкам экспертов, в течение ближайших 10 лет потребуется почти полное обновление промыслового флота. По прогнозам Росрыболовства, к 2030 г. для нормального функционирования только рыбной отрасли понадобится более 360 новых судов различных типов [11].

В-третьих, Дальний Восток всё ещё в многом остаётся лишь сырьевой базой, – в регионе не хватает мощностей для переработки. Согласно официальной статистике, около 80-90% всей добываемой в регионе рыбы уходит на экспорт, преимущественно в страны Азии – Китай, Южную Корею, Японию и др. [16]. В результате цены на рыбную продукцию на отечественном/региональном рынке находятся на весьма высоком уровне, что приводит к значительному ограничению роста внутреннего спроса на рыбу и морепродукты.

Драйвером развития тихоокеанского рыбопромышленного комплекса должен стать рыбный кластер, концепция развития которого была представлена Росрыболовством ещё в 2016 г. Планируется, что он будет включать в себя четыре дивизиона в составе Приморского края, Сахалинской области (и как отдельной зоны – Курил) и Камчатского края. При этом ведущая роль отводится Приморью, где планируют реализовать пять крупных инвестиционных проектов: оптово-распределительный центр «Владивосток»; завод по выпуску филе минтая; предприятие по выпуску замороженных рыбных полуфабрикатов; многоцелевой рыбоперерабатывающий комплекс для малых предприятий в рамках ТОР «Надеждинская»; инновационно-научный парк с бизнес-инкубатором и венчурным фондом.

По предварительным расчётам Федерального агентства Росрыболовства, проект привлечёт 17 млрд руб. частных инвестиций, ежегодный вклад в ВВП составит 4 млрд. руб., налоговые поступления – 1,6 млрд. руб. Кроме того, будет открыто 1300 новых рабочих мест.

К развитию рыбопромышленного комплекса и привлечению инвестиций также подключаются механизмы территорий опережающе-

го социально-экономического развития (ТОР). В 2017 году открыто две ТОР, имеющих рыбопромышленную специализацию. Первая – «Курилы», создана в Сахалинской области. Вторая – «Николаевск», в Хабаровском крае, в которой резиденты будут заниматься рыбопереработкой, судостроением и логистикой.

Различные проекты по отдельным видам морской деятельности реализуются не только в рамках ТОР, но и через механизмы недавно созданного свободного порта Владивосток. Таким образом, новые институты развития, создаваемые на Дальнем Востоке, могут стать своеобразной инструментальной платформой формирования и комплексного развития морской экономики России на Тихом океане. Вместе с тем отраслевая стратегия в период до 2030 г. потребует более 600 млрд руб. частных инвестиций. К 2030 г. поставлена цель: удвоить вклад отрасли в ВВП при среднегодовых темпах прироста не менее 5%. При этом прогнозируется рост вылова рыбы до 5 млн т в год, обновление около 50% мощностей промыслового флота, снижение среднего возраста судов с 30 до 20 лет, поэтапное увеличение доли продукции с высокой добавленной стоимостью до 40%. Производство аквакультурной продукции планируется довести до 700 тыс. т [9].

Таким образом, деятельность российского правительства последних лет, в том числе создание «Свободных портов», поддержка развития судостроения и портового хозяйства, показывают, что у этой сферы экономики Тихоокеанской России могут быть хорошие перспективы. Однако её быстрое развитие невозможно без тесного международного взаимодействия. Успешная интеграция России в морскую экономику – одна из стратегически важных задач на долгосрочную и среднесрочную перспективу. И интеграция морской экономики с китайской кажется вполне доступным направлением.

КИТАЙ

В Китае морская деятельность уже стала важным полюсом роста национальной экономики и развивается очень активно. Достаточно сказать, что в прибрежных провинциях, которые занимают только 14% территории страны, проживает 40% населения КНР, а их вклад в ВВП КНР составляет 60%.

В 2017 г. объем производства КНР в сфере морской экономики составил 7,7 трлн юаней, на неё пришлось 9,4% ВВП страны. Предприятия морской промышленности предоставили 36,6 млн рабочих мест [25]. Китай занимает 1-е место в мире по количеству морских судов (6738 в 2017 г.), 2-е (после Греции) – по их тоннажу и 2-е (после США) по их общей стоимости (90млрд долл.), держит 15,6% мирового рынка контейнерных перевозок. Семь китайских портов входят в десятку крупней-

6. В данном подсчете объединены данные по Китаю и Гонконгу, которые в международной и китайской статистике обычно подаются самостоятельно.

ших контейнерных портов мира [23]⁶. КНР является лидером в мировой судостроительной промышленности. Несмотря на то, что в 2017 г. объемы судостроения в КНР сократились на 4,4%, верфи страны выполняли, по разным данным, от 42 до 44% мировых заказов и получили от 42,2 до 45,5% мирового объема новых заказов на строительство судов [см.: 6; 19]. В том же году Китай принял заказ на строительство самого большого в мире контейнеровоза вместимостью 22 тыс. 20-футовых контейнеров [19].

Отрасли экономики	Объем производства, млрд юаней	Доля в объеме производства	Темпы роста, %
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА	7761,1	100%	6.9
МОРСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ	4823,4	62,1%	9.4
ОСНОВНЫЕ ОТРАСЛИ:	3173,5	40,9%	8.5
В ТОМ ЧИСЛЕ:			
Морское рыболовство	467,6	6,0%	-3.3
Нефте и газодобыча	112,6	1,5%	-2.1
Горнодобывающая промышленность	6,6	0,1%	-5.7
Соледобыча	4,0	0,1	-12.7
Химическая промышленность	104,4	1,3	-0.8
Биомедицина, фармацевтика	38,5	0,5	11.1
Электроэнергетика	13,8	0,2	8.4
Использование морской воды	1,4	0,02	3.6
Судостроение	145,5	1,9%	-4.4
Инженерное строительство	184,1	2,4	0.9
Морской транспорт	631,2	8,1	9.5
Прибрежный туризм	1463,6	18,9	16.5
МОРСКИЕ НАУКА, ОБРАЗОВАНИЕ, УПРАВЛЕНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ	1649,9	21,3	11.1
СВЯЗАННЫЕ ОТРАСЛИ	2937,7	37,9%	—

Таблица 3. Объемы и темпы роста производства отраслей морской экономики в 2017 г. [25]

Приносящей наибольшие доходы отраслью морской деятельности Китая является прибрежный туризм, на долю которого в 2017 г. пришлось без малого 19% от объема производства всей морской экономики страны. Значительно ему уступают морской транспорт (8,1%) и рыболовство (6%). Наиболее интенсивно среди отраслей морской экономики развиваются тот же прибрежный туризм (рост на 16,5% в 2017 г.), морская биомедицина и фармацевтика (11,1%), морской транспорт (9,5%) и морская электроэнергетика (8,4%), тогда как в добыче минеральных ресурсов со дна моря наблюдается сокращение (таблица 3).

В мае 2017 г. Государственное морское управление опубликовало План развития морской экономики страны на 13 пятилетку (2016-2020 гг.). Исходя из поставленных планом задач, к 2020 г. китайское руководство намерено «существенно ускорить кардинальную корректировку структуры и режимов развития морской экономики Китая, координировать развитие морской и материковой зон и обеспечить здоровое и устойчивое развитие морской экономики в контексте реализации концепции «Одного пояса и одного пути» [31, с. 1]. Приоритетными задачами названы научно-техническое обеспечение морской экономики, развитие международного сотрудничества, увеличение доли сервисных отраслей.

В Государственном плане развития морской экономики страны на 13-ю пятилетку выделены три географических и два функциональных направлений её развития. Географические зоны включают в себя:

1. Северную: прибрежная зона и морская акватория Ляодунского полуострова, Бохайского залива и полуострова Шаньдун;
2. Восточную: прибрежная зона и морская акватория пров. Цзянсу и Чжэцзян и г. Шанхай;
3. Южную: прибрежная зона и морская акватория пров. Фуцзянь и Гуандун, устье и берега р. Чжуцзян, Тонкинского залива (пров. Гуанси), острова Хайнань.

К функциональным направлениям отнесены:

1. Охрана и развитие островных территорий: «развитие и обустройство приоритетных островов», «рациональное развитие близких островов», «поддержка развития дальних островов», «неуклонная охрана ресурсов морских островов и управление их развитием».
2. Освоение глубоководного пространства: изучение и оценка морских биоресурсов и морского дна в международных водах, активизация подачи заявок на рудничные участки, разработка глубоководной техники, расширение международного сотрудничества по этим направлениям [31, с. 7-16].

План содержит небольшое количество индикаторов, на которые обязаны ориентироваться его исполнители (таблица 4).

Особое внимание уделено в плане развитию морских наук и специальных технологий. Основой для этого считается «прорыв в области морских технологий», достигнутый в годы 12-й пятилетки, когда Китай спустил на воду первый ледокол, добился успехов в создании подводных необитаемых аппаратов и оборудования для глубоководных исследований, создал буровую платформу для бурения на глубине 3 тыс. м, разработал собственные установки опреснения воды и др. [31, с. 3].

Специальные разделы Плана посвящены созданию и внедрению научно-технических разработок. План на 13 пятилетку нацеливает на разработку [31, с. 25]:

- глубоководных, в том числе пилотируемых, подводных аппаратов;
- глубоководной станции, приспособленной для освоения минераль-

Цели		2015	2020	
Общие направления	Ежегодный рост стоимости производства (%)	8,1	7	Предполагаемые
	Доля морской экономики в ВВП страны (%)	9,4	9,5	Предполагаемые
Научно-технологические инновации	Рост инвестиций в экспериментальные разработки (%)	2	>2	Руководящие
	Доля внедрения результатов НИР (%)	>50	>55	Предполагаемые
Структура производства	Ежегодные темпы прироста доли новых отраслей (%)	19,8	>20	Предполагаемые
	Доля сервисных отраслей в ВВП морской экономики (%)	52	>55	Предполагаемые
Социальное развитие	Рост числа новых рабочих мест в морской экономике (млн. чел.)	2,39	2,5	Предполагаемые
	Число научно-популярных и образовательных объектов	206	400	Руководящие
Ресурсы и окружающая среда	Качество воды первого-второго класса в прибрежных морях (%)	68	70	Обязательные к исполнению
	Сохранение береговой линии континента (%)			>35

Таблица 4. Основные цели развития морской экономики КНР на 2016-2020 гг. [31, с. 6]

ных ресурсов на дне моря;

- плавучих атомных станций;
- глубоководных буровых установок, платформ и причалов;
- оборудования для выращивания глубоководной марикультуры;
- новых технологий для производства лекарственных препаратов;
- опреснительного оборудования;
- экологически чистых и высокотехнологичных судов и прочей морской техники.

Специальный раздел Плана посвящен внедрению этих научно-технических разработок в морскую экономику.

В сентябре 2016 г. Министерство транспорта и связи КНР опубликовало План подготовки судовых экипажей судов КНР на 2016-2020 гг., главной целью которого названо «совершенствование системы подготовки экипажей судов», чтобы «осуществить превращение Китая из державы с экипажами к великой державе экипажей» (由船员大国向船员强国的转变) [26].

Известны и более далеко идущие замыслы китайского руководства в сфере развития морской экономики. По планам китайского руководства, к 2030 г. её доля в ВВП страны должна превысить 15%.

Свои интересы демонстрируют в области морской экономики провинции Китая. Безусловным лидером среди них является пров. Гуандун,

на которую приходится пятая часть объёма всей морской экономики КНР [37, с. 3]. Определённую активность проявляют и территории, не имеющие выхода к морю. В частности, особый интерес для России представляют инициативы пров. Цзилинь, уже более столетия добивающейся прямого выхода к побережью Японского моря. Ключевым элементом в этой политике сегодня является реализация программы Туманган и создания зоны Чанцзиту. В феврале 2018 г. пров. Цзилинь подписала рамочное соглашение о стратегическом сотрудничестве с Морским управлением КНР. Цель соглашения – «пробить канал из пров. Цзилинь к морю, развивать экономику, ориентированную на море, и содействовать экономическому развитию Северо-Востока» [35]. В провинции Цзилинь выдвинута идея создания «Китайско-российского морского экономического коридора». Основные его компоненты включают создание транспортных коридоров Приморье-1 и Приморье-2, выходящих на российские порты в Приморском крае, развитие Северного морского пути и «эффективную стыковку» Транссибирской магистрали с этим морским экономическим коридором [36]. Параллельно прорабатываются возможности прямого выхода на глубоководный северокорейский порт Раджин, реализация которых в значительной степени зависит от политической обстановки на Корейском полуострове.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И КИТАЯ В СФЕРЕ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Межгосударственные отношения России и Китая длительное время сохраняют позитивную динамику. Российско-китайское взаимодействие осуществляется по широкому кругу вопросов, охватывающих проблемы как глобального, так и регионального уровня. Особое место в совершенствовании механизма сотрудничества отводится Азиатско-Тихоокеанскому региону, который обладает гигантским потенциалом для российско-китайского взаимодействия в сфере морской деятельности. Необходимость реализации этого потенциала обозначена в Морской доктрине РФ (2015 г.), где развитие дружественных связей с Китаем представлено как основа национальной морской политики России на тихоокеанском направлении [5].

Однако на сегодняшний день приоритеты российской политики на этом направлении выглядят очень ограниченными территориально и сконцентрированными преимущественно в сфере безопасности. Речь идёт, прежде всего, об обеспечении безопасности, суверенитета и территориальной целостности страны в самых удалённых от центра и максимально насыщенных природными ресурсами районах. В соответствии с Доктриной, интересы России локализуются исключительно на побережье и в акваториях Японского, Охотского, Берингова морях,

в северо-западной части Тихого океана, в восточной части Арктики на акватории Северного морского пути. Очевидно, что решить эти задачи Российская Федерация может, лишь развивая как многостороннее, так и двустороннее сотрудничество с заинтересованными государствами региона. На сегодняшний день Китайская Народная Республика видится Москве в качестве самого вероятного партнёра. Но каких-то направлений, форм и моделей такого сотрудничества в российских официальных документах не предложено.

Китай, со своей стороны, рассматривает международное сотрудничество в качестве важного инструмента реализации своих интересов на море. Это положение зафиксировано в базовом документе «Пояса и пути», который призывает «начать глубокое сотрудничество в сфере ... рыбного хозяйства..., а также активно содействовать сотрудничеству в области развития аквакультуры, океанического рыболовства, переработки морепродуктов, опреснения воды, морской биофармацевтики, океанографии, охраны окружающей среды и индустрии морского туризма» [38]. Впоследствии оно получило развитие в общем плане морской деятельности на 2016-2020 годы и Концепции морского сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь» [33].

При этом в сфере морской экономической деятельности, как и во многих других областях, Китай готов к сотрудничеству с самыми разными странами и международными организациями и структурами. Например, в декабре 2017 г. в Шэньчжэне прошёл Первый китайско-европейский форум по сотрудничеству в сфере морской промышленности, на котором была выдвинута инициатива по созданию «Международного альянса морской промышленности», учреждению в Шэньчжэне «Китайско-европейского индустриального парка морской промышленности» [1].

Однако в важнейших китайских документах, определяющих направления морской деятельности страны, возможности сотрудничества с Россией затрагиваются, с формальной точки зрения, лишь вскользь. В представленной властями КНР в марте 2015 г. концепции «Пояса и пути» упоминается желание «улучшить ... сотрудничество Хэйлунцзяна, Цзилиня, Ляонина с Дальним Востоком РФ в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки» [38], а Концепция морского сотрудничества КНР предполагает, что в будущем будут «активизированы совместные действия» по созданию и «голубого экономического коридора», проходящего через Северный Ледовитый океан, и ведущего в Европу [33], что подразумевает «стыковку» Морского шёлкового и Северного морского путей.

Морское направление сотрудничества никак не выделено и очень слабо представлено в российско-китайских договорных отношениях. Оно почти не обсуждается на высшем уровне. В документах, принятых на уровне глав государств, за последние 10 лет оно упоминается лишь

трижды и общими фразами: в 2009 г. стороны договорились повысить «эффективность кооперации в области рыбного хозяйства, в том числе по предотвращению незаконных торговых операций с продукцией морского рыбного промысла», а также «изучить вопрос подписания соответствующего документа о сотрудничестве, а также о выработке совместного механизма по предупреждению, предотвращению и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла живых ресурсов в северо-западной части Тихого океана» [14].

В 2014 г. стороны условились «улучшить условия для транзита китайских грузов через сеть российских железных дорог, порты Дальнего Востока России, а также по Северному морскому пути» [12]. Наконец, в 2017 г. обсуждали сотрудничество в Арктике и договорились «поддерживать развитие взаимодействия между компетентными органами Сторон, научно-исследовательскими организациями и предприятиями в таких сферах, как развитие и использование Северного морского пути, проведение совместных научных экспедиций, разведка и освоение энергетических ресурсов, арктический туризм, охрана окружающей среды» [13]. Соответственно, взаимодействие в сфере морской экономики развивается бессистемно и с мизерными результатами.

Самым реальным документом, создающим нормативную основу для двустороннего взаимодействия в сфере морских научных исследований, является подписанное 15 лет назад, в мае 2003 г. межправительственное Соглашение о сотрудничестве в области исследования и использования Мирового океана. Его наличие позволяет реализовывать совместные проекты по линии академий наук и специализированных исследовательских учреждений двух государств. В частности, Тихоокеанский океанологический институт ДВО РАН ведет проект ASW-2016 (Arctic Silk Way – 2016) с пятью морскими институтами КНР. В рамках проекта состоялись совместные морские экспедиции в морях Сибирской Арктики: в августе – сентябре 2016 г. в Чукотском и Восточно-Сибирском морях [8] и в сентябре 2018 г. – Чукотском, Восточно-Сибирском и море Лаптевых. В последней экспедиции совместно работали 19 российских и 11 китайских ученых. Целью последней названо изучение климатических характеристик, истории развития природы морей, глубинного строения дна и осадочного слоя, степени деградации подводной мерзлоты, состояния биологических и минеральных ресурсов [7].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В начале XXI в. и для России, и для Китая морское пространство Северной Пацифики остается не только слабо исследованной и освоенной, но и пока ещё не осознанной с точки зрения экономической деятельности территорий. Государство только приступило к упорядо-

чению и хоть какому-то планированию морской экономики, в котором тихоокеанское направление явно не является приоритетным. Даже из собственной морской экономической зоны на Тихом океане Россия извлекает ничтожную долю возможной прибыли, не говоря уже о международных водах и морских глубинах. Китай, который в последние два десятилетия планомерно и целеустремленно развивает как традиционные, так и новые сферы морской экономики, не имеет прямого выхода на зону Северной Пацифики, его интересы традиционно ориентированы в восточном и юго-восточном направлении, и, по большому счёту, на сегодняшний день только лишь перспективы развития Северного морского пути (достаточно пока неясные) побуждают его уделять внимание северному направлению своей морской политики.

В широком контексте российско-китайского взаимодействия сотрудничество на море занимает крайне узкий сегмент и ограничивается экспортом в КНР рыбы и морепродуктов, периодическими военно-морскими учениями и редкими научными экспедициями. Между тем сотрудничество в освоении и использовании богатейших ресурсов мирового океана может стать новым драйвером развития двусторонних экономических отношений. Одновременно оно способно придать новый импульс, кардинально изменить характер и существенным образом увеличить масштабы межрегионального сотрудничества прибрежных районов России и Китая, а на этой основе – развитию Тихоокеанской России и северо-восточных и восточных районов Китая. Освоение Арктики и развитие Северного морского пути может стать важнейшим направлением такого взаимодействия, предполагающим проведение совместных научных экспедиций, разведку и освоение энергетических ресурсов, арктической туризм, охрану окружающей среды.

И совершенно очевидно, что развитие этого направления российско-китайского взаимодействия нуждается не только в правительственном регулировании, организационной и финансовой поддержке, но и в не меньшей степени – в плотном научном сопровождении.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. В Шэньчжэне открылся 1-й форум по сотрудничеству в сфере морской промышленности Китая – EC.URL: http://russian.news.cn/2017-12/09/c_136813383.htm (дата обращения: 06.10.2018).
2. Грузооборот морских портов России за 8 месяцев 2018 года. URL: <http://morcenter.ru/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-8-mesyacev-2018-g> (дата обращения: 10.10.2018).
3. Каким флотом обладают дальневосточные судоходные компании по состоянию на 2016 год? URL: <http://to-ros.info/?p=36669> (дата обращения: 10.10.2018).
4. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/ (дата обращения: 09.09.2018).
5. Морская доктрина Российской Федерации. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_208427/ (дата обращения: 10.10.2018).
6. Морской сектор экономики КНР вырос на 6,9%. URL: <http://www.chinapro.ru/rubrics/1/16907/> (дата обращения: 08.10.2018).

9. Началась вторая российско-китайская экспедиция в Арктике (ASW-20182016), Тихоокеанский океанологический институт ДВО РАН. URL: <https://www.poi.dvo.ru/node/657> (дата обращения: 10.10.2018).
10. Первая российско-китайская экспедиция в Арктику ASW-2016 (Arctic Silk Way – 2016). URL: <https://www.poi.dvo.ru/node/152> (дата обращения: 10.10.2018).
11. При огромных морских владениях стране необходим отдельный закон о морском планировании. URL: <https://regnum.ru/news/2397140.html> (дата обращения: 10.10.2018).
12. Российские рыбаки добыли к 10 октября более 4 млн. тонн водных биоресурсов. URL: <http://fish.gov.ru/press-tsentr/novosti/24718-rossijskie-rybaki-dobyli-k-10-oktyabrya-bolee-4-mln-tonn-vodnykh-bioresursov/> (дата обращения: 10.10.2018).
13. Рыболовному флоту России требуется полное обновление. URL: <http://vz.ru/opinions/2016/10/12/837211.html> (дата обращения: 10.10.2018).
14. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия от 20 мая 2014 года. URL: http://news.kremlin.ru/ref_notes/1643 (дата обращения: 09.10.2018).
15. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия от 4 июля 2017 года. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5218> (дата обращения: 09.10.2018).
16. Совместное российско-китайское заявление об итогах встречи на высшем уровне в Москве 17 июня 2009 года. URL: http://news.kremlin.ru/ref_notes/58 (дата обращения: 09.10.2018).
17. Тихоокеанская Россия в интеграционном пространстве Северной Пацифики в начале XXI века: опыт и потенциал регионального и приграничного взаимодействия / под ред. чл.-корр. РАН профессора В.Л. Ларина. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2017. 386 с.
18. Туровский Р. Рыба не уплывет на Восток. URL: <http://www.eastrussia.ru/material/vef-15/> (дата обращения: 10.10.2018).
19. Bickford Thomas J. Haiyang Qiangguo: China's Maritime Power. URL: https://www.cna.org/cna_files/pdf/Haiyang-Qiangguo.pdf (дата обращения: 09.09.2018).
20. Chang Yen-Chiang. Getting into a New Maritime Era? - A Commentary on the Restructuring of the State Oceanic Administration in China // Journal of Oceanography and Marine Research. 2014. Vol. 2. No. 3. URL: <https://www.omicsonline.org/open-access/getting-into-a-new-maritime-era-a-commentary-on-the-restructuring-of-the-state-oceanic-administration-in-china-2332-2632.1000126.php?aid=32100> (дата обращения: 09.09.2018).
21. China leads in global shipbuilding industry in 2017. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/china-leads-in-global-shipbuilding-industry-in-2017/> (дата обращения: 09.09.2018).
22. Jiang Bao, Li Jian, Gong Chunxia. Maritime Shipping and Export Trade on «Maritime Silk Road» // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2018. Vol. 34, No. 2. P. 83.
23. Mallor Tabitha Grace. Preparing for the Ocean Century: China's Changing Political Institutions for Ocean Governance and Maritime Development // Issues and Studies. 2015. Vol. 51. No. 2. Pp. 120-122.
24. Marantidou Virginia. Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and their Security Implications // Issues & Insights. 2014. Vol. 14. No. 7.
25. Review of Maritime Transport 2017. New York and Geneva: United Nations, 2017. Pp. 28-65.
26. Yoshikawa Sumie. China's Maritime Silk Road Initiative and Local Government // Journal of Contemporary East Asia Studies. 2016. Vol. 5. No. 2. Pp. 80-92.
27. 2017年中国海洋经公报 = Статистический бюллетень Морской экономики КНР 2017. URL: http://www.soa.gov.cn/zwgk/hygb/zghyjjtjgb/201803/t20180301_60485.html (дата обращения: 11.09.2018).
28. 中国船员展规划 (2016-2020年) 的通知 = Уведомление о плане расширения [подготовки] экипажей судов КНР на 2016-2020 годы. URL: http://www.gov.cn/gongbao/content/2017/content_5197028.htm (дата обращения: 09.09.2018).
29. 中国海洋21世纪议程 = Морская программа Китая на XXI век. URL: http://www.npc.gov.cn/huiyi/lfzt/hd-bhf/2009-10/31/content_1525058.htm (дата обращения: 10.09.2018).
30. 中国海洋事业的发展 = Развитие морского дела Китая: 国务院新办公室网站. URL: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/1998/Document/307963/307963.htm> (дата обращения: 12.10.2018).
31. 近平: 决胜全面建成小康社会夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利 — 在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告 = Цзиньпин: Решающая победа в построении благополучного общества во всем мире, основа для построения новой эры социализма с китайской спецификой. URL: http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content_5234876.htm (дата обращения: 10.10.2018).

32. 近平: 进一步心海洋认海洋经略海洋推动海洋强国建设不断取得新成就 — 新华网 = Цзиньпин: дальнейшее изучение и признание роли океана, содействие строительству морской державы и постоянное достижение новых достижений. URL: http://www.xinhuanet.com/politics/2013-07/31/c_116762285.htm (дата обращения: 13.09.2018).
33. 全国海洋经展“十三五”规划 = Государственный план развития морской экономики КНР на 13 пятилетку: 北京。国家发展改革委, 国家海洋局. 2017. С. 1-25.
34. 全国海洋经展规划纲要 = Национальная программа развития морской экономики. URL: <http://www.china.com.cn/chinese/Pl-c/494544.htm> (дата обращения: 09.10.2018).
35. 国家发展改革委、国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》 = Государственный комитет КНР по развитию и реформе и Государственное океанологическое управление КНР опубликовали «Концепцию морского сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс и один путь»». URL: http://www.soa.gov.cn/xw/hyww_90/201706/t20170620_56591.html (дата обращения: 09.10.2018).
36. 国家海洋事发展“十二五”规划 = Государственный план развития морской деятельности на 12 пятилетку. URL: http://www.soa.gov.cn/zwgk/fwjgwywj/shxzfg/201304/t20130411_24765.html (дата обращения: 09.10.2018).
37. 国家海洋局与吉林省人民政府签署战略合作框架 = Государственное океанографическое управление и народное правительство провинции Цзилинь подписали рамочное соглашение о стратегическом сотрудничестве. URL: http://www.soa.gov.cn/xw/hyww_90/201802/t20180227_60463.html (дата обращения: 15.09.2018).
38. 江学会召开“中俄海洋走廊建设研究”课研讨会 = Туманганское общество провело проблемный симпозиум «Изучение создание китайско-российского морского экономического коридора». URL: <http://www.mofcom.gov.cn/article/difang/201704/20170402565788.shtml> (дата обращения: 10.09.2018).
39. 广东省海洋经展“十三五”规划 = План развития морской экономики провинции Гуандун на 13 пятилетку. Гуанчжоу: Комитет по развитию и реформе пров. Гуандун, 2017.
40. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动. 国家发展改革委 外交部 商务部 (国务院授权布2015年3月). = Перспективы и действия по продвижению строительства экономического пояса шёлкового пути и морского шёлкового пути 21 века. URL: <http://www.mofcom.gov.cn/article/dxfw/jlyd/201601/20160101243342.shtml> (дата обращения: 11.09.2018).
41. 李响. 从海洋大国向海洋强国迈—党的十六大以来我国海洋矿源工作回眸 = Ли Сян. На пути от морской державы к великой морской державе: оглядываясь на работу по освоению морских минеральных ресурсов после 16 съезда КПК: 中国国土资源. URL: http://www.mlr.gov.cn/xwdt/jrxw/201210/t20121023_1149702.htm http://www.mlr.gov.cn/xwdt/jrxw/201210/t20121023_1149702.htm http://www.mlr.gov.cn/xwdt/jrxw/201210/t20121023_1149702.htm (дата обращения: 09.09.2018).
42. 胡锦涛在中国共产党第十八次全国代表大会上的报告 (2012年11月8日) = Доклад Ху Цзиньтао на 18-м Национальном конгрессе Коммунистической партии Китая (8 ноября 2012 г.): URL: <http://cpc.people.com.cn/n/2012/11/18/c64094-1961> (дата обращения: 09.09.2018).
43. 黄, 王溶, 程传周. 我国海洋政策的回顾与展望 = Хуан Фэнлань, Ван Жунку, Чэн Чуаньжоу. Прошлое и будущее морской политики нашего государства // 海洋开与管理. 2013. № 12. С. 9-10.