

# АРКТИКА: ВЗГЛЯД ИЗ КИТАЯ

ЛАРИСА СЛАВИНСКАЯ  
«Нефтегазовая Вертикаль»



Как нарочно, после октябрьского визита В.Путина в КНР агентство «Синьхуа» в списке сопутствующих новостей сообщило, что к 2014–2015 годам Китай собирается спустить на воду четыре судна усиленного ледового класса типа Arc-7. Китай, как известно, арктической страной не является, да и судов таких в мире не существует, но с 2007 года активно ведет собственные исследования в Арктике и уже осуществил пять экспедиций, шестая намечена на 2012 год. Зачем? Пока Китай интересует не столько перспективный доступ к арктическим богатствам природных ископаемых Арктики (нефть, газ, цветные металлы, агрохимические руды), сколько изучение коммерческого использования Северного морского пути как части торгового «северного» коридора. В чем отчасти преуспела Норвегия и силами НОВАТЭК заметно продвинулась Россия.

Китайцы не хуже нашего понимают значение СМП и далее: в смысле экономии на транспортных расходах по сравнению с транзитом через Суэц. Понимание ведет к планам и их незамедлительному финансированию. Россия пока, вроде как, китайской заинтересованности Арктикой не замечает, а зря, похоже, ее воды очень скоро будут бороздить и танкеры, и ледоколы под красным флагом.

**К**ак известно, суда класса Arc-7 и выше для активизации использования СМП собирается строить НОВАТЭК в рамках реализации проекта «Ямал-СПГ», а также для исследования возможностей проводки судов с другими грузами. Пока компания проверяет возможности, а РФ только планирует некоторое увеличение ледокольного флота, Китай — не отдельные

компании — пишет свою «арктическую сагу».

## **Китай — в Арктику!**

По данным «Синьхуа», которые подтверждает СNPC, Китай намерен заказать строительство судов класса Arc-7 в Южной Корее. Та, как известно, является ведущей мировой судостроительной державой: в стране около 300

профильных заводов и верфей, которым наши «Севмаш» и «Звездочка» конкуренцией не угрожают.

За Китай — норвежский фактор. По сообщениям Varents Observer, «Китай может внести мощный арктический вклад по части использования СМП», — считает министр иностранных дел Норвегии Юнас Гар Стере, памятуя о том, что норвежцы уже провели

несколько проверочных рейсов судна ледокольного класса Nordic Varents с железной рудой из Киркенеса до китайского порта «Нинбо». Железная руда — это, конечно, не газовый конденсат и не СПГ, но лиха беда начало.

Тем более что по сообщениям норвежской LNG Unlimited, норвежцы планируют проташить по СМП СПГ проекта Snovit в Китай и другие страны АТР, возможно, при услугах ледокольного сопровождения со стороны «Совкомфлота». По информации Statoil, норвежская сторона к «Совкомфлоту» пока не обращалась, но планы есть.

К сказанному добавим, что Shell заказала строительство первого в мире плавучего СПГ-завода именно на верфях Южной Кореи. И, по данным CNPC, Китай намерен сотрудничать в области технико-технологической разработки судов класса Arc-7 именно с Shell.

### Сказано — сделано

Первое направление — организационное. В Китае регионом занимается созданная в 2007 году Арктическая и Антарктическая администрация (Chinese Arctic and Antarctic Administration, специальное управление при Госсовете КНР).

СААА занимается научно-исследовательскими экспедициями, их научно-техническим оснащением, кадровым обеспечением с участием западных специалистов, компьютерной обработкой данных и хранилищами для полярного льда, который является предметом специальных исследований.

Ку Тяньжоу, глава администрации, в октябрьском интервью агентству «Синьхуа» отметил, что до 2014 года КНР организует три экспедиции в Арктику, помимо пяти уже состоявшихся. Ближайшая намечена на предстоящий свободный навигационный период по СМП, то есть на лето 2012 года.

Причем пока Китай обладает только одним ледоколом «Снежный дракон» или Xuelong, который и проводит исследования в арктических водах. Он уже ста-

ренький, неоднократно модернизировался. «Снежный дракон» был куплен Китаем у Украины в 1993 году и является самым большим в мире неатомным ледоколом. Поэтому в начале 2013 года КНР собирается спустить на воду первый атомный ледокол собственного производства, независимо от программы строительства судов класса Arc-7.

По словам заместителя начальника Управления океанологии при правительстве КНР Чэн Линьцзэна, судно будет полностью автоматизировано, включая средства спутниковой навигации и связи, подводные роботы и батискафы - компьютеры, произведенные по технологиям Shell и Petro Canada, которая, как подчеркнул китайский топ, умеет виртуозно работать в условиях ледовой обстановки.

Первый китайский атомный ледокол, по прогнозам, будет способен ходить аверсом и реверсом во льдах толщиной до 4,5 метров, имея запас топлива на четыре года, что ничуть не хуже российских показателей, например для атомного ледокола «Ямал».

Второе направление — территориальное. Китай еще летом 2004 года открыл на норвежской территории Шпицбергена первую китайскую научно-исследовательскую станцию Хуанхэ. До 2011 года там провели 12 подводных исследований с использованием специальных компьютерных роботов производства КНР. Параллельно изысканиям КНР в 2009 году купила территорию в Исландии, позволяющую строить прибрежные порты и транспортировать грузы по Северному морскому коридору с участием США, Канады, Гренландии и Норвегии, и далее — по СМП.

Президент Исландии Улафур Рагнар Гримссон (мы помним про их финансовые трудности) в этой связи заметил, сообщает Varents Observer, что позиция Китая по вопросам сотрудничества в области морских транспортировок «конструктивна, сбалансирована, положительна и определено не агрессивна».

Третье направление — финансовое. Стокгольмский институт исследования проблем мира

(SIPRI) сообщает, что Пекин интересуется новые, более экономные и безопасные транспортные магистрали в Мировом океане, причем уже к 2013 году. Это и Северо-Западный проход, идущий между Гренландией и Канадой, и Северный морской коридор, и СМП.

### Китай намерен построить четыре судна класса Arc-7 в Южной Корее при технико-технологической поддержке Shell

«В результате использования последнего, — считают в SIPRI, — сообщение между Гамбургом и Шанхаем — по сравнению с

### Норвежцы планируют транспортировать по СМП СПГ проекта Snovit (и Штокмана?) в Китай и другие страны АТР

маршрутом через Суэц — будет короче на 6400 км, что обеспечит экономию только на чистых транспортных расходах, по меньшей мере, в \$700–800 тыс. на каждом рейсе».

Четвертое направление заслуживает специального упомина-

### В 2013 году КНР собирается спустить на воду первый атомный арктический ледокол собственного производства класса нашего «Ямал»

ния. Оно — антироссийское. В Пекине негативно оценивают активизацию РФ в арктическом регионе. Профессор Китайского уни-

### В 2009 году КНР арендовала территорию в Исландии, позволяющую строить прибрежные порты и транспортировать грузы по Северному морскому коридору

верситета океана Го Пэйцин, сообщает Varents Observer, недавно заявил, что «известная установка в 2007 году российского флага на дне Северного Ледовитого океа-

на — это не более чем неприятная шалость ... Она не серьез-

## В Пекине негативно оценивают активизацию РФ в арктическом регионе: китайцам куда больше нравится «Арктика без границ»

на, ведь мы же не в XVI веке живем, когда рыцари бросали копья

## В арктической политике Китай поддерживают Норвегия, Дания, Исландия, Канада, США, Финляндия и Европейский парламент

с гербом своей фамилии для столбения земель».

Но то, что «в 2014 году Россия намерена доказать в ООН свои

## Госсовет КНР принял решение о выделении в 2012 году \$3,1 млрд на проведение подводных геоисследований в Арктике и на строительство ледокольных судов

права на подводный хребет Ломоносова как на продолжение своей территории, хотя на самом деле хребет проходит через Северный полюс, и получить на этом основании в собственность 18% территории Арктики с протяженностью границ в 20 тыс. км, — говорит ки-

тайский профессор, — должно вызывать самую серьезную обеспокоенность не только в КНР, но и в мире. В этой связи Китай должен поспешить с подводными геологическими исследованиями Арктики до 2014 года».

### О легитимности

Нынешний статус Арктики регулируется Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 года, в соответствии с которым ни одна арктическая страна не имеет права устанавливать единоличный контроль над Арктикой. Однако страны с доступом к Северному Ледовитому океану могут объявлять зону, которая простирается на 200 миль от их берегов, своей исключительной экономической зоной.

Китай не является арктической страной, поэтому вышеназванных прав не имеет. Но, тем не менее, страна весьма активна в освоении Арктики, используя любую возможность для расширения своего влияния в регионе.

Пока у Китая только статус временного наблюдателя при Арктическом совете, который объединяет Россию, Норвегию, Данию, Исландию, Канаду, США, Финляндию, Швецию и Европейский парламент. Однако КНР хочет большего.

По словам посла КНР в Норвегии Тан Гоцяна, «Китай заинтересован в стабильном развитии ре-

гиона, ведь изменения в экосистеме Арктики напрямую влияют на климатические условия в Китае». В сентябре 2010 года, по сообщению Barents Observer, Европарламент и все страны Арктического совета, за исключением РФ и Швеции, поддержали предложение Норвегии о предоставлении КНР статуса постоянного наблюдателя при Арктическом совете.

Конечно, Арктический совет — это всего лишь рекомендательный орган, и его решения обязательной правовой силы не имеют. И, тем не менее, Китай использует любую возможность «застолбиться» в Арктике.

### О перспективах

В то время как в РФ проводятся форумы и конференции по освоению Арктики, в ходе которых называются инвестиции в 2,3 млрд рублей на очистку загаженной еще в советские времена Земли Франца Иосифа, (а остальное как?) и в 38 млрд рублей на увеличение единиц российского ледокольного флота, в КНР принимаются гораздо более радикальные решения.

Видимо, китайцы все же поднимали арктическую тему и «допрашивали» В.Путина во время его последнего визита: не успел он улететь, как Госсовет КНР, по сообщению «Синьхуа», принял решение о выделении в 2012 году \$3,1 млрд на проведение подводных геоисследований в Арктике и на строительство ледокольных судов для освоения СМП с привлечением Shell и компаний Южной Кореи.

Суммы на последующие годы решили корректировать в дальнейшем в зависимости от хода дел. И это притом, что КНР нет необходимости, как выразился В.Путин в Архангельске, «производить уборку» в Арктике.

Как говорит Го Пэйцин, «Россия, естественно, будет взимать существенные сборы при проходе наших кораблей по ее исключительной экономической зоне». И тем не менее, страна пошла на строительство этих кораблей. Для Китая время — деньги: до 2014 года не так много осталось. Хоть на сборах и ледовой проводке заработаем... 

