

Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение
высшего образования
«Национальный исследовательский университет «Высшая школа
экономики»

Аналитическая записка по семинару

«Расширение БРИКС: последствия для арктического сотрудничества в
сфере логистики»

по работе в рамках научно-учебной группы

*БРИКС+ как площадка для сотрудничества в Арктике: проблемы,
перспективы и сценарии развития /*

*BRICS+ as a Platform for Cooperation in the Arctic: Challenges,
Prospects, and Development Scenarios*

Члены НУГ

Майоров М.Г

Попов Д.И.

Руководитель группы:

Стрельникова Ирина Александровна

Кандидат юридических наук, доцент Департамента Зарубежного

Регионоведения, Факультет Мировой Экономики и Мировой Политики

2024

Расширение БРИКС: последствия для арктического сотрудничества в сфере логистики

В условиях осложнения отношений России с западными странами, включая североευропейские, остро стоит вопрос о диверсификации инвесторов и партнеров по развитию Северного морского пути как системообразующей компоненты Арктики в целом¹ и связанной с ним прибрежной инфраструктуры. Из-за западных санкций и ограничительных мер российские нефтяные и газовые компании оказались отрезаны от европейских рынков и вынуждены перенаправлять свой экспорт в Китай и Индию. Сложившаяся геополитическая ситуация приводит к необходимости расширить круг партнеров в регионе из числа прочих неарктических стран. В этой связи представляет интерес БРИКС в его расширенном составе. И одно из наиболее приоритетных и релевантных направлений такого сотрудничества – развитие взаимодействия в сфере логистики и судоходства.

КНР и Индия хотя и не являются арктическими с географической точки зрения, но в последние годы опубликовали несколько важных программных документов, в которых сформулировали собственные арктические интересы. Обе страны заявили о намерении соблюдать Конвенцию ООН по морскому праву, а именно: уважать право России регулировать проход через российскую исключительную экономическую зону. Это заявление можно считать общей признанной нормативной рамкой, формирующей основу международного режима в регионе.

Системным фактором сближения Москвы и Пекина по ряду вопросов, в том числе связанных с развитием Арктики, является их представление в странах Запада в качестве угроз сложившемуся миропорядку. Северный морской путь – ключевой элемент сближения Москвы и Пекина в вопросах развития Арктики. Несмотря на санкции со стороны западных стран и соответствующие риски для КНР, согласно отчету генерального директора де-факто ответственной за развитие маршрута госкорпорации “Росатом”², план объема перевозок по СМП за 2023 г. был перевыполнен. Внимание КНР к этим проектам объясняется рядом факторов. Китай заинтересован в обеспечении собственной ресурсной безопасности за счет

¹ Бенедык И.В., Галимуллин Э.З. Перспективы Северного морского пути в контексте российско-американских отношений. *Международные процессы*, 2019, т. 17, № 4, сс. 115-134.

² Кагалтынов Э. Объем транзитных перевозок по СМП в 2023 году достиг рекордных 2.15 млн т. *Коммерсантъ*, 19.02.2024. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/6523694?ysclid=ly49tg0qtx787702450> (accessed 10.04.2024).

диверсификации поставок энергоносителей и в сотрудничестве с Россией в регионе и по другим направлениям, в т. ч. в сфере научно-технологического взаимодействия. В Белой книге по Арктике 2018 г.³ отмечено, что КНР является «приарктическим государством», призванным поддерживать эффективное взаимодействие между арктическими и неарктическими державами, а также подчеркнуто наличие более чем десятилетнего диалога с Россией по вопросам развития Арктики.

Для Индии стоит отметить заинтересованность в развитии проекта международного транспортного коридора «Север–Юг». Согласно п. 5.0.8 Арктической политики индийское правительство считает перспективным⁴ соединение его инфраструктурных мощностей с российской единой глубоководной транспортной системой. Данную логистическую цепочку планируется расширить до Арктики: на практике это означает интеграцию инфраструктурных мощностей СМП в данный проект. С учетом прошлого опыта взаимодействия СССР и Индии по коридору «Владивосток–Ченнаи» и открывшейся перспективе⁵ возобновления полномасштабного сотрудничества по этому маршруту, в настоящее время индийское представление о «расширенной» Арктике и логистическое сопряжение сулит ощутимые выгоды обеим сторонам от перевозок по Северному Ледовитому океану. Несмотря на длительность реализации масштабного проекта «Север–Юг», индийская сторона демонстрирует готовность к этой работе и расширению логистических сетей в виде «продолжений» СМП на юго-запад и юго-восток от российской Арктики.

Несмотря на наличие противоречий и известной остроты в отношениях Пекина и Нью-Дели, цели и методы реализации внешнеполитических интересов этих стран в Арктическом регионе в рассмотренных аспектах не противоречат друг другу. Наоборот, акцент обеих стран на важности экономического освоения региона и диверсификации торговых путей создает благоприятную почву для сотрудничества, а опыт логистического взаимодействия и проектирования в Арктике, возможно, наметит некоторые перспективы для выработки общей повестки БРИКС на

³ *China's Arctic Policy. The State Council of The People's Republic of China.* The State Council. The People's Republic of China. Available at: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed 18.10.2023).

⁴ Bisen A. *BRICS, Russia and the Arctic: India's Options.* New Delhi, Vivekananda International Foundation, 2024. 29 p.

⁵ *Россия и Индия укрепляют сотрудничество по развитию морского коридора «Владивосток–Ченнаи».* Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. 25.01.2024. Available at: <https://erdc.ru/news/rossiya-i-indiya-ukreplyayut-sotrudnichestvo-po-razvitiyu-morskogo-koridora-vladivostok-chennai/> (accessed 27.01.2024).

многосторонней основе. В данном случае Китай и Индия могут выступить как государства, накопившие значительный опыт арктических перевозок. В качестве дополнительного стимула для развития многовекторной логистики в Арктическом регионе стоит выделить фактор санкционного давления США и европейских стран на РФ и КНР, что в перспективе, вероятно, усилит инвестиционную вовлеченность обеих держав во взаимодействие по арктическому треку.

В контексте арктических интересов ОАЭ стоит выделить деятельность ведущей государственной логистической компании *DP World*, которая с начала 2020-х годов развивает сотрудничество с российскими партнерами в области заполярного судоходства. Инвестиции в транспортную инфраструктуру, в первую очередь Северного морского пути, соотносятся для Абу-Даби с интересами национальной безопасности и выстраиванием долгосрочного сотрудничества с широким спектром стран, чему отвечает многосторонняя структура БРИКС.

Иран, в отличие от ОАЭ, в меньшей степени включен в арктическую проблематику. Однако сотрудничество в отраслях ТЭК также связывается с развитием транспортной инфраструктуры, но гораздо важнее проблем простого транзита добытых углеводородов, для Ирана в арктическом треке представляется примыкание к ключевому для Тегерана упомянутого выше МТК “Север–Юг”. Включив ИРИ, он свяжет вместе сразу несколько стран БРИКС, что отвечало бы и частным экономическим интересам Исламской Республики⁶ и несло бы в себе объединительный потенциал для РФ, Индии и Ирана по арктической проблематике.

Вовлеченность в той или иной степени и наличие заинтересованности в общих региональных проектах такого пула стран, как Иран и ОАЭ, Индия и Китай позволяет с большой долей уверенности утверждать, что и логистические процессы в АЗРФ как отдельное направление кооперации, и повестка стран БРИКС по вопросам Заполярья в целом получают действительно многостороннее оформление. При этом имеющаяся напряженность в отношениях ОАЭ и Ирана вряд ли существенно отразится на их взаимодействии по арктическим вопросам. В пользу этого свидетельствуют несколько факторов. Во-первых, пример Китая и Индии, также имеющих ряд разногласий в Азиатском регионе, демонстрирует, что это не мешает каждому государству по

⁶ *Международный транспортный коридор “Север–Юг” и его значение для Ирана*. Офис Почетного Представителя Торгово-промышленной палаты Российской Федерации в Иране. 28.07.2023. Available at: <https://iran-tpprf.ru/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-sever-yug-i-ego-znachenie-dlya-irana/> (accessed 08.03.2024).

отдельности вносить свой вклад в развитие Арктики по тем направлениям, которые обозначены в их программных документах как приоритетные. Во-вторых, Иран и ОАЭ так же географически удалены от региона, но рассматривают себя как морские державы и их заинтересованность в развитии транспортных коридоров может превалировать над некоторыми пунктами двусторонних отношений. ОАЭ также позиционирует себя в качестве глобального центра судоходства, поэтому выход и освоение арктических вод для этого государства составляет важный элемент данной стратегии. В-третьих, официальный Абу-Даби во время недавней встречи ОПЕК+ выступил против плана продления квот на добычу нефти до 2025 г. Это дает Москве возможность интенсифицировать производство и распределение своих энергоресурсов в Арктическом регионе, что, в свою очередь, можно интерпретировать как заинтересованность в мирном и планомерном развитии АЗРФ. Таким образом, выявленные у новых стран-членов БРИКС интересы в области логистики в арктическом регионе, говорят о формировании отдельного потенциального направления для кооперации стран БРИКС, которое не только усиливает данную линию, заложенную традиционными участниками БРИКС в лице Китая и Индии, но и позволяют интенсифицировать и углубить данное сотрудничество не только в двустороннем формате, но и в рамках БРИКС, и заложить основу для формирования будущей полярной повестки стран БРИКС. К числу ключевых элементов полярной повестки будут относиться уже только общие вопросы охраны окружающей среды, волнующие все страны-члены БРИКС, но и логистическое сотрудничество в регионе.