

«Белкомур» и роль Китая¹

Арильд МУ, кандидат политических наук

E-mail: amoe@fni.no; ORCID: 0000-0002-6327-3562

Институт Фритьофа Нансена, Норвегия

Аннотация. Дальнейшее развитие Северного морского пути, включая связанные с ним логистические цепочки и инфраструктуру, имеет высокий приоритет в России, а недостаточная пропускная способность маршрута «юг-север» признается проблемой. В последние десять лет Китай проявляет все больший интерес к арктическим перевозкам. Учитывая официальные декларации о тесном партнерстве и общих интересах России и КНР, строительство железной дороги от Урала с выходом на Китай до глубоководного порта с выходом на Северный Ледовитый океан представлялось привлекательным и как стратегическая возможность для Китая, и как естественная область для китайских инвестиций. С 2012 г. различные китайские компании проявляли интерес к проекту «Белкомур», и несколько раз сообщалось о заключении концессионного соглашения. Но российские федеральные власти, выразив поддержку, не взяли на себя обязательства по бюджетному финансированию, а в последнее время все чаще со стороны правительства звучат критические замечания в адрес проекта, хотя региональная поддержка остается сильной. По состоянию на начало 2022 г. твердое соглашение не было подписано, и проект был приостановлен. Рассматривая его историю с момента первого привлечения китайских компаний, эта статья дает представление о возможностях маневра российских регионов и взаимоотношениях между центральной и региональной властью. Кроме того, в ней раскрываются российские неверные интерпретации китайского интереса к проекту.

Ключевые слова: Россия; Китай; железная дорога; Арктика; порт; инфраструктура

Введение

Развитие Арктической зоны занимает важное место в российской политической повестке. И среди главных приоритетов в этом регионе – Северный морской путь (СМП) [Мое, 2020]. В широком смысле этот проект включает в себя не только операции и инфраструктуру, непосредственно связанные с судоходством, но и подходы к морским путям из южных районов страны, промышленно развитых и обладающих большими природными ресурсами. Традиционно транспортное сообщение внутренних районов с арктическим побережьем обеспечивалось крупными реками, а система железных и автомобильных дорог с севера

¹ Ранняя версия этого исследования была опубликована на норвежском языке в журнале *Nordisk Østforum*. 2021. No. 35. Pp. 126–143. Эта пересмотренная и обновленная версия была завершена в январе 2022 г. Автор благодарен за комментарии от Андрея Криворотова и Марка Тернового.

на юг в РФ до сих пор очень слаба. Было предложено несколько железнодорожных проектов, соединяющих Севморпуть с Транссибирской магистралью, однако все они характеризуются чрезвычайной дороговизной.

Развитие связей между севером и югом актуально не только во внутрироссийском контексте. Перевозки через Россию по железной дороге и использование Северного морского пути также важны для международных грузовых перевозок. В частности, в особом положении находится Китай как ведущая торговая страна мира, граничащая с Россией и нуждающаяся в доступе к внешним рынкам через ее территорию. Неудивительно, что многие аналитики связывают планы развития арктических железных дорог с китайскими интересами. В качестве примера можно привести Скандинавский регион, где планы строительства железной дороги между Киркенесом в Норвегии, недалеко от границы с Россией, и Рованиеми на берегу Ботнического залива в Финляндии были представлены как возможное решение для ускорения доступа китайских товаров на европейские рынки после их транспортировки по СМП².

Участие Китая в развитии Российской Арктики является темой международных исследований на протяжении нескольких лет [Conley, 2018; Hsiung & Røseth, 2019; Koivurova & Korra, 2020]. Все авторы указывают на долгосрочные интересы Китая в регионе. В официальных российско-китайских декларациях выражается стремление к широкому сотрудничеству в Арктике, где особое внимание уделяется развитию и использованию Северного морского пути³. Масштабные китайские инвестиции в проекты СПГ на северо-западе Сибири описываются как выражение большого интереса Китая к Российской Арктике [Hsiung, 2016]. Политическая связь между Москвой и Пекином в последние годы теснее, чем когда-либо, и официально говорится о стремлении к всеохватывающему сотрудничеству. Однако развитие

² Finland går videre med arktisk jernbane til Kirkenes: – En fantastisk dag [Финляндия продолжает работу на арктической железной дороге: Фантастический день] (09.03.2018). URL: <https://e24.no/naeringsliv/i/kJvxGj/finland-gaar-videre-med-arktisk-jernbane-til-kirkenes-en-fantastisk-dag>

³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики (08.06.2018). URL: <http://kremlin.ru/supplement/5312>

экономических отношений, по мнению основных наблюдателей, происходит слишком медленно [Luzyanin & Huasheng, 2020].

Китай и Россия подписали официальные соглашения о сотрудничестве, в которых особо упоминается развитие железных дорог⁴. Такие проекты также можно рассматривать как часть китайской «инфраструктурной дипломатии» – участия правительства в развитии инфраструктуры другого государства [Jia & Bennett, 2018]. Россия возлагает большие надежды на китайские инвестиции в инфраструктуру, которые могут способствовать экономическому развитию на севере, но в стране есть и те, кто скептически относится к китайским инициативам: не противоречат ли амбиции Китая в Арктике интересам России? [Леонов, 2019; Гудев, 2019]. Этот вопрос задается и в критикуемых Китаем западных отчетах, где утверждается, что Китай проводит комплексную политику инвестиций в арктическую инфраструктуру для достижения своих стратегических выгод [Doshi et al., 2021].

Мы подробно рассмотрим один из наиболее проработанных проектов, который упоминался в этом контексте, – строительство железной дороги по маршруту БЕЛое море – КОМи – Урал – «Белкомур». Эта линия сможет дать уральским промышленным центрам прямой доступ к перевозкам и поставкам через порт Архангельска и обеспечит переброску в него товаров с Транссибирской магистрали. У многих сторонних наблюдателей складывается впечатление, что проект находится в стадии реализации и в него включились китайские инвесторы с большим весом. В 2017 г., например, российское информационное агентство ТАСС сообщило, что первые поезда пойдут в 2023 г.⁵

Данное исследование показывает, как развивался проект и какую роль в нем сыграли китайские компании. В частности, представляется важным выяснить, каковы движущие силы реализации проекта; кто является игроками с российской и китайской стороны; что побудило китайцев принять участие в проекте, и можно ли рассматривать эту мотивацию как выражение

⁴ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества (08.05.2015). URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4969>.

⁵ Железнодорожный проект «Белкомур» открывает новые возможности для арктических регионов России (25.05.2017). URL: <https://tass.com/economy/947651>

государственных амбиций КНР в Арктике; какие проблемы возникли в ходе переговоров; какие уроки можно извлечь?

Изучение этого проекта интересно еще и потому, что его история кое-что говорит нам о пространстве для маневра региональных властей в России, а также о сложной игре между федеральным центром и регионами. Она также свидетельствует о различиях в российском и китайском понимании проекта, вопреки мнению сторонних наблюдателей о том, что у них есть общие интересы.

На протяжении многих лет проект довольно часто упоминался в российской федеральной прессе, но более подробные отчеты о ходе работ можно найти в региональных СМИ, которые, наряду с официальными пресс-релизами и документами, являются основными источниками в данном исследовании. Однако они, как правило, дают мало ретроспективы и анализа, довольствуясь рассказом о текущей ситуации и изредка заглядывая в будущее. Поэтому нам приходится в значительной степени самостоятельно собирать историю воедино. Еще одна особенность региональных СМИ – это их позитивный настрой, в том смысле, что они почти обязаны фокусироваться на позитивных событиях и открывающихся в связи с ними возможностях. Потому при использовании таких источников у нас мало оснований полагать, что ситуация лучше, чем она описана. Данное исследование базируется только на российских источниках. За исключением некоторых официальных заявлений, материалы китайской стороны не были доступны.

Что такое «Белкомур»?

Идее железнодорожного сообщения между Уралом и Белым морем уже более ста лет, но реализация проекта началась только в 1954 г., когда было построено 400 км пути на двух участках: Архангельск – Карпогоры и Вендинга – Минкунь. Затем работы прекратились. Отчасти потому, что с распадом системы ГУЛАГа прекратился доступ к принудительному труду⁶. В 1990-х годах некоторые круги вновь заинтересовались проектом, и в 1996 г. региональные власти Архангельской области, Республики Коми и Пермского края создали совместную компанию

⁶ История проекта «Белкомур». URL: <http://www.belkomur.com/belkomur/1.php> (дата обращения: 27.07. 2021).

регионального развития, МК «Белкомур». В этой компании Коми получила 48,32%, Архангельск – 19,81% и Пермь – 9,42% акций. Сразу после этого начались небольшие железнодорожные разработки (проведены изыскания, на участке 35 км отсыпано полотно дороги, уложено 4 км пути), но они прекратились после финансового кризиса 1998 г.

Планируемая железная дорога протянется от города и порта Архангельск на Белом море через Республику Коми и ее административный центр Сыктывкар до Соликамска в Пермском крае (Урал). Оттуда уже существует соединение с Транссибирской магистралью. Проект включает 1162 км железной дороги, из которых 712 км придется строить с нуля, а остальное – модернизация существующих участков, построенных в 1950-х годах.

Региональные власти связывают с этим проектом большие надежды, предполагая широкое развитие бизнеса вдоль линии пути и создание десятков тысяч новых рабочих мест. Железная дорога обеспечит доступ к лесным ресурсам, которые до сих пор не использовались, кардинально улучшит транспортные возможности для местной промышленности, доставки удобрений из Перми, угля из Коми и Кузбасса и стали с Урала и Вологды⁷. Таким образом, региональные движущие силы представляются сильными.

В 2008 г. «создание альтернативного транспортного направления с Урала в порты Белого и Баренцева морей» как один из многочисленных железнодорожных приоритетов было включено в Транспортную стратегию РФ⁸ и Стратегию развития железнодорожного транспорта⁹ (рисунок). Однако, несмотря на положительные сигналы со стороны правительства, в федеральном бюджете не было выделено средств на развитие проекта. Поэтому региональные интересанты подготовили схему государственно-частного финансирования, где идея заключалась в том,

⁷ История проекта «Белкомур». URL: <http://www.belkomur.com/belkomur/1.php> (дата обращения: 27.07.2021).

⁸ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. URL: <http://government.ru/docs/19759/>

⁹ Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010>

что развитие железной дороги будет сочетаться с инвестициями в ряд промышленных проектов вблизи трассы [Куратова, 2011].

В 2012 г. предполагалось, что стоимость проекта составит около 176 млрд руб. (что эквивалентно примерно 5,5 млрд долл. США по текущему курсу). Ожидалось, что линия может быть введена в эксплуатацию уже в 2018 г. и сможет перевозить 30 млн т грузов в год¹⁰. «Белкомур» рассматривался в контексте и считался зависимым от развития другого крупного инфраструктурного проекта – глубоководного порта в Архангельске, стоимость которого в 2010 г. оценивалась в 14 млрд руб. [Тараканов, 2014]. Однако по состоянию на 2012 г. средства в федеральном бюджете не были выделены, а частные инвесторы также не стояли в очередь на участие ни в одном из этих проектов.



Источник. URL: www.belkomur.com

Примечание. Участки, выделенные пунктиром, не были построены, на других участках имеется существующий путь, который необходимо модернизировать.

Железная дорога «Белкомур»

¹⁰ *Изотов И.* Магистраль Белкомур построят за пять лет // Российская газета. 2013. 23 янв. URL: <https://rg.ru/2013/01/23/reg-pfo/perm-belkomur.html>

Китай как участник и инвестор

В силу сказанного выше региональные власти начали поиск потенциальных иностранных интересантов, и в ноябре 2012 г. был подписан меморандум о взаимопонимании между МК «Белкомур» и China Civil Engineering Construction Corporation (ССЕСС), дочерней компанией China Railway Construction Corporation (CRCC). В январе 2013 г. была создана рабочая группа с участием представителей региональных властей Коми, Внешэкономбанка, ПАО «РЖД», Министерства транспорта России, китайского банка развития China development Bank (CDB) и «ряда китайских компаний»¹¹. Кажется совершенно очевидным, что интерес к строительству инфраструктуры был самой важной движущей силой для китайской стороны. В феврале 2013 г. ССЕСС объявила, что готова участвовать в проекте и хочет купить долю в МК «Белкомур», а также привлечь долгосрочные китайские кредиты для проекта¹².

Потенциал транзитных перевозок стал дополнительным аргументом за реализацию проекта. В этой связи особо выделялись Казахстан и Центральная Азия, а также восточные регионы России¹³.

В апреле 2013 г. власти Архангельска представили планы строительства глубоководного порта китайским инвестиционным структурам. И порт, и железная дорога были включены в «Основы территориального планирования РФ в области федерального транспорта» и в Транспортную стратегию России до 2030 года. Первый этап развития порта оценивался в 36 млрд руб. и имел мощность 30 млн т в год. Предполагалось, что порт сможет принимать суда дедвейтом до 100 000 т¹⁴.

¹¹ Китайцы и «Белкомур»: трехлетняя история заинтересованности. KomiOnline (11.08.2015). URL: <https://komionline.ru/node/69654>

¹² Крупнейшая китайская инженерно-строительная корпорация выразила готовность инвестировать в проект «Белкомур» (05.02.2013). URL: <https://tass.ru/arhiv/521733>

¹³ Железнодорожная магистраль Белкомур может начать работу в 2018 году (09.10.2012). Официальный сайт полномочного представителя Президента РФ в Приволжском федеральном округе. URL: <http://pfo.gov.ru/press/events/57977/> (дата обращения: 27.07.2021).

¹⁴ Китайцы заинтересовались строительством Архангельского глубоководного морского порта (22.04.2013). URL: <http://www.dvinainform.ru/politics/2013/04/22/13845.html>

Компании из Германии и Турции поначалу также проявляли интерес к железнодорожному проекту¹⁵, но быстро отказались от участия в нем. Китайцы же продолжали упорствовать. Потенциальные китайские инвесторы посетили Коми в феврале 2015 г., а через два месяца делегация из Коми отправилась в Китай по приглашению компании China Railway Construction Bridge Engineering Bureau Group Co. Было сообщено, что готовится протокол о сотрудничестве с несколькими китайскими компаниями, включая China Railway Construction Corporation, Ltd., China Poly Group и Poly Technologies, Inc¹⁶. Последние имеют более широкие интересы в сфере торговли и технологий, включая оружие, и тесно связаны с китайским правительством¹⁷. Было резонно полагать, что их участие в проекте может быть истолковано как стремление Китая к более глубокой вовлеченности в «Белкомур» и что участие в проекте получило поддержку на высшем уровне.

Когда Президент В.В. Путин посетил Пекин в сентябре 2015 г., этот вопрос обсуждался в ходе его переговоров с председателем КНР Си. Соглашение о реализации проекта было заключено между МК «Белкомур» и Poly Technologies Inc в присутствии Путина и представителей трех регионов – Архангельской и Пермской областей и Республики Коми. По словам главы Коми, «заключение соглашения о сотрудничестве в международном формате, в рамках переговоров лидеров России и Китая, подтвердило несомненную важность проекта для наших стран»¹⁸. Разумно предположить, что китайские компании также восприняли присутствие Путина как свидетельство государственной поддержки проекта в России.

Проект также был представлен на втором российско-китайском инвестиционном форуме «Экспо» в Харбине в октябре 2015 г. Губернатор Архангельска заявил, что, «по мнению российских и китайских экспертов, проект полностью соответствует стратегии «Нового шелкового пути»». В ходе переговоров

¹⁵ Компания Deutsche Bahn International GmbH подтвердила свое участие в проекте «Белкомур» (27.06.2013). URL: <https://komionline.ru/news/41435>

¹⁶ Китайцы и «Белкомур»: трехлетняя история заинтересованности. KomiOnline (11.08.2015). URL: <https://komionline.ru/node/69654>

¹⁷ Официальный сайт China Poly Group Corporation Ltd. URL: <https://www.poly.com.cn/english/1659.html> (дата обращения: 27.07.2021).

¹⁸ Россия и Китай договорились о совместной реализации проекта «Белкомур» (03.09.2015). URL: <https://komiinform.ru/news/126863/>

с китайцами обсуждались также инвестиции в нефтепереработку, производство бумаги и целлюлозы, металлов, передовых технологий, машиностроение и перерабатывающую промышленность¹⁹.

Российская сторона предполагала, что Китай имеет сильные интересы в «Белкомуре»: участие в развитии железной дороги, инвестиции и развитие промышленности вдоль линии и новые транзитные возможности для своих товаров. Но, похоже, что именно россияне были наиболее заинтересованы в транзитных возможностях. Российское торговое представительство в Китае обещало работать над тем, чтобы вызвать дополнительный интерес к проекту у китайских экспедиторских и транспортных компаний²⁰. Это может свидетельствовать о том, что китайские компании не проявили особого энтузиазма по его поводу.

Несомненно, все ждали быстрого запуска проекта. В это время развитие Арктической зоны России занимало важное место в политической повестке дня. Региональные власти утверждали, что «Белкомур» следует рассматривать как неотъемлемую часть инфраструктуры Арктической зоны наряду с развитием порта Сабетта на полуострове Ямал и расширением мурманского порта, которые вместе будут иметь большое значение для Северного морского пути. В 2016 г. было предложено включить его в список стратегических проектов российско-китайского сотрудничества и в российскую государственную программу социально-экономического развития Арктической зоны России. Вице-премьер Д. О. Рогозин тем не менее предостерег от ориентации исключительно на китайских инвесторов и призвал заинтересовать игроков российской тяжелой промышленности. «Они [китайцы] придут в проект, когда поймут, что он нужен нам самим [России] и что мы сможем его реализовать без них»²¹.

Рогозин, как глава Государственной комиссии по Арктике, подготовил финансовый план проекта и представил его в правительство. Идея заключалась в том, что железнодорожный проект

¹⁹ Игорь Орлов: «"Белкомур" – это новый Шелковый путь» (14.10.2015). URL: <http://dvinanews.ru/-y37dj7r7>

²⁰ Семен Вуйменков: «Китайские партнёры подтвердили высокую степень заинтересованности в реализации "Белкомура"» (11.08.2016). URL: <http://dvinanews.ru/-pvpkj89f>

²¹ Дмитрий Рогозин: «Не надо кормить себя иллюзиями о добром дяде» (24.05.2016) URL: <http://www.dvinainform.ru/politics/2016/05/24/42218.html>

будет реализован в виде концессионного соглашения²². Его содержание было прописано заранее. Китайская компания должна вложить в строительство 225 млрд руб. в обмен на возможность эксплуатировать линию на правах концессии в течение 21 года. Все это время Россия должна будет выплачивать концессионеру по 10,8 млрд руб. ежегодно, после чего линия перейдет в ее собственность²³. Ожидалось, что соглашение может быть подписано в феврале-марте 2017 г.²⁴ В то же время было объявлено, что китайские инвесторы готовы финансировать строительство глубоководного порта в Архангельске²⁵. Также было объявлено, что китайская компания Poly International рассматривает возможность стать крупным акционером угольного терминала Лавна в Мурманске²⁶.

В марте 2017 г. в Архангельск прибыла китайская делегация в составе более 70 человек во главе с вице-премьером Ван Яном, чтобы принять участие в конференции высокого уровня «Арктика – территория диалога». Визит был совмещен с заседанием Российско-Китайской комиссии по сотрудничеству, где на повестке дня стояли вопросы «Белкомура» и глубоководного порта²⁷. Ожидалось, что China Poly Group изложит на конференции планы по инвестициям²⁸. В своем пленарном выступлении на конференции Президент Путин подчеркнул заинтересованность России в иностранном участии в развитии Арктики, упомянув о намерении китайских партнеров помочь в строительстве

²² *Игорь Орлов*: «Белкомур может стать опорой транспортного каркаса Арктики» (29.07.2016). URL: <https://dvina29.ru/igor-orlov-belkomur-mozhet-stat-oporoj-transportnogo-karkasa-arktiki/>

²³ Концессионное соглашение начали готовить по проекту «Белкомур» (06.05.2016). URL: https://tass.ru/transport/3262037?utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru

²⁴ Концессионное соглашение с китайской Poly Group по «Белкомуру» хотят подписать в начале 2017 года. KomiOnline (06.10.2016). URL: <https://komionline.ru/node/74949>

²⁵ *Цыганкова С.* Захотелось Белого: китайские инвесторы торопятся в Поморье // Российская газета. Спецвыпуск. 2016. 28 нояб. URL: <https://rg.ru/2016/11/28/reg-szfo/kitajskie-investory-profinansiruiut-stroitelstvo-arhangelskogo-porta.html>

²⁶ *Веденеева А., Джумайло А.* Китайцы осваивают берега Баренцева моря // Коммерсантъ. 2017. 10 март. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3237464>

²⁷ *Nilsen, T.* Вице-премьер КНР едет в Архангельск обсудить строительство порта и железной дороги (28.03.2017). URL: <https://thebarentsobserver.com/ru/promyshlennost-i-energiya/2017/03/vice-premer-knr-edet-v-arhangelsk-obsudit-stroitelstvo-porta-i>

²⁸ Potential investor of Russia's Belkomur railway to attend Arctic Forum (09.03.2017). URL: <https://tass.com/economy/934559>

железных дорог к глубоководным портам²⁹. Губернатор Архангельска счел это заявление свидетельством политической поддержки продвижения проекта³⁰.

Однако подписание соглашений не состоялось. В дальнейшем это никак не комментировалось, но с российской стороны планы были продолжены, и 28 апреля 2017 г. премьер-министр Д. А. Медведев распорядился принять меры по реализации проекта³¹.

Проект получил широкую поддержку на специальном заседании, посвященном Архангельской области, в Совете Федерации в Москве в мае 2017 г.³² Однако председатель Арктического комитета Совета отметил, что вопрос о стратегической безопасности страны в ситуации, когда китайская компания получает лицензию на эксплуатацию железной дороги на тридцать лет, «имеет свое место». Конечно, люди «начинают бояться». Сам он не считал данную проблему реальной³³. Это единственный случай, когда соображения безопасности упоминаются в материалах, изученных для данной статьи.

Региональные власти намерились представить в Правительство финансовый план по проекту в октябре-ноябре 2017 г. Некоторые его подробности были опубликованы в прессе. Общая стоимость проекта – 251,5 млрд руб. Предполагалось, что Poly International полностью будет финансировать работу. РФ компенсирует инвестору затраты из бюджетных средств в виде ежегодной субсидии на эксплуатацию с 2023 по 2043 гг., остальное тот получит за счет платы за провоз грузов. При этом оператором перевозок, ответственным в том числе и за сбор провозной платы, должно было стать ОАО «РЖД», что можно интерпретировать как стремление ограничить прямой контроль Китая над дорогой. После того, как китайской стороне вернут ее инвестиции (в 2052 г.), линия будет передана РЖД. Региональные

²⁹ Владимир Путин принял участие в пленарном заседании IV Международного арктического форума «Арктика – территория диалога» (30.03.2017). URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54149>

³⁰ Игорь Орлов высказал свое мнение по итогам форума «Арктика – территория диалога» (01.04.2017). URL: <http://pravdasevera.ru/politics/-gv8z0fwz>

³¹ Шучалина, Д., Веденева А., Суханов В. «Белкомур» предлагают всем желающим // Коммерсантъ. 2017. 18 дек. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3500623>

³² Официальный сайт Совета Федерации (24.05.2017). URL: <http://council.gov.ru/events/news/80469>

³³ В строительство Белкомура инвестируют китайцы // Редкие земли. 2017. 26 мая. URL: <http://rareearth.ru/ru/news/20170526/03196.html>

власти ожидали, что основу грузопотока составят минералы, удобрения, лес, целлюлоза, нефтепродукты, контейнеры, и что в четырех регионах будет создано 40 новых предприятий с 45 000 сотрудников³⁴.

В сентябре 2017 г. Президент В.В. Путин поручил правительству представить предложения по реализации «Белкомура» для обсуждения к 1 января 2018 г., ответственным за это был назначен премьер-министр Д. А. Медведев³⁵. В начале сентября 2017 г. делегация из Архангельской области вновь отправилась в Китай. Она представила планы по «Белкомуру» и глубоководному порту в Архангельске китайским властям (Министерству транспорта и Министерству торговли) и китайскому Эксимбанку, а также инвестору Poly Group и крупной китайской судоходной компании Cosco. Российский отчет с этих встреч был весьма оптимистичным. Отмечалось, что представители китайского правительства были готовы подписать соглашение до конца года³⁶. Власти Коми объявили, что продадут большую часть своих акций в МК «Белкомур» по цене 540 млн руб., что соответствует примерно 8 млн долл., чтобы привлечь в проект «крупных игроков»³⁷. Было понятно, что здесь ожидается приход китайцев.

Критика и колебания

Параллельно с оптимистичными заявлениями все чаще звучала критика финансовых предпосылок проекта. Похоже, что возглавила список скептиков компания «РЖД», которая предполагалась в качестве партнера, при поддержке корпоративного исследовательского института. Железнодорожники утверждали, что только 1/3 предполагаемого объема грузов может считаться гарантированной и что большая часть ожидаемого грузопотока обусловлена переводом грузов с других существующих участков,

³⁴ Плетнев С. Белкомур нашел инвестора // Гудок. 2017. 30 мая. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1375080>

³⁵ Перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития транспортной инфраструктуры Северо-Запада России. Пр-1881. Р. 1. URL: <http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/55641>

³⁶ В Пекине представили проекты строительства «Белкомура» и глубоководного порта Архангельск // Правда Севера. 2017. 4 сент. URL: <http://pravdasevera.ru/economics/-k9c34r0s>

³⁷ Бабаева В. Проект без гарантий: построят ли железную дорогу и порт в Индиге? // GoArctic. 2022. 21 янв. URL: <https://goarctic.ru/work/proekt-bez-garantiy-postroyat-li-zheleznyuyu-dorogu-i-port-v-indige/>

где их нечем заместить. При таких предположениях неудивительно, что компания отказалась от проекта. РЖД попросила отложить строительство «Белкомура» до 2025 г. и дала понять, что у нее есть свои приоритеты³⁸.

Другие замечания касались смежного проекта. Уже давно было ясно, что развитие глубоководного порта в Архангельске является необходимым условием для экономики «Белкомура». Но теперь появились критические голоса, утверждающие, что воды вблизи Архангельска слишком мелководны и подвержены осадочным отложениям. Кроме того, ледовая обстановка иногда затрудняет движение судов. Некоторые региональные представители начали выдвигать альтернативный железнодорожный проект – линия 1200 км от Свердловской области на Урале через Коми до проектируемого порта Индига на Баренцевом море в Ненецком автономном округе – под названием «Баренцкомур» (БАРЕНЦево море – КОМи – УРал). Порт на р. Индига был бы гораздо более выгодным по отношению к Северному морскому пути, но по сравнению с Архангельском ему многого не хватало, например, инфраструктуры и населения³⁹. Этот маршрут представлял альтернативу «Белкомуру», но полностью обходил Архангельскую область. (Напомним, что Ненецкий автономный округ формально является частью Архангельской области, но в то же время это отдельный субъект Федерации; на протяжении многих лет между областными и ненецкими властями периодически возникали разногласия.)

И, похоже, руководители Коми сделали ставку на «новую лошадь», когда в конце 2017 г. посетили Бахрейн в поисках инвесторов для «Баренцкомура». Региональные СМИ интерпретировали этот шаг как знак того, что переговоры с китайцами по поводу «Белкомура» прошли не очень удачно⁴⁰.

Власти Коми несколько раз переносили сроки продажи своего пакета акций «Белкомура», но покупатели так и не появились, и концессионное соглашение с китайскими компаниями не было

³⁸ Шучалина Д., Веденеева А., Суханов В. «Белкомур» предлагают всем желающим // Коммерсантъ. 2017. 18 дек. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3500623>

³⁹ Горохова А. и Бабаева В. Белкомур: железная дорога в никуда (22.12.2017). URL: <https://regnum.ru/news/economy/2361181.html>

⁴⁰ Морохин С. В мильной опере о Белкомуре возникла неожиданная интрига // Трибуна. 2017. 28 дек. URL: <http://www.tribuna.nad.ru/v-mylnoj-istorii-o-belkomure-poyavilas-neozhidannaya-intriga/>

заключено. На некоторое время разговоры вокруг проекта затихли. Два ведущих китаеведа в Москве отметили, что «несмотря на принцип всеобъемлющего российско-китайского партнерства и стратегического сотрудничества, амбициозные планы по строительству “Белкомура” с китайским участием остаются, как и ранее, нереализованными» [Петровский, Филиппова, 2018].

О выполнении поручения Путина правительству не сообщалось, кроме замечания министра транспорта в феврале 2018 г. о том, что он «совместно с инициатором оценивает целесообразность реализации и структуру проекта “Белкомур”»⁴¹. Однако в конце мая 2018 г. появилась информация, что в ходе Петербургского экономического форума было заключено соглашение с Евразийским банком развития о синдицированном кредите в размере 278 млрд руб. на реализацию проекта⁴². И снова тишина. В совместной декларации Си Цзиньпина и В. Путина от июня 2018 г. проекты транспортной инфраструктуры в Арктике были перечислены как одна из многих областей, в которых была достигнута договоренность о сотрудничестве⁴³. Тем не менее, возможно, что китайские заинтересованные стороны теперь поняли, что поддержка «Белкомура» со стороны российских федеральных властей была весьма условной.

На громкой арктической конференции в Санкт-Петербурге в апреле 2019 г. холодным душем для многих стали слова вице-премьера Юрия Трутнева, на которого теперь была возложена ответственность за Арктику. Он дал крайне негативную оценку «Белкомуру»: «Я все-таки за экономику и считаю, что стартовый сигнал на реализацию любого экономического проекта дает окупаемость. [...] но однозначного ответа, что этот проект для страны выгоден, пока не возникало»⁴⁴. При этом он подчеркнул, что сможет изменить свое мнение, если будет научно доказано, что проект выгоден.

⁴¹ Пресс-релиз Министерства транспорта от 15.02.2018. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/8553>

⁴² Рыкусов В. Как в Санкт-Петербурге создавали экономику доверия // Правда Севера. 2018. 31 мая. URL: <https://pravdasevera.ru/2018/05/31/60b0a077b43ef52e7c669c1e.html>

⁴³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики (08.06.2018). URL: <http://kremlin.ru/supplement/5312>

⁴⁴ Трутнев заявил о некупаемости железнодорожной магистрали в Арктике // РБК. 2019. 10 апр. URL: <https://www.rbc.ru/economics/10/04/2019/5cadbefa9a794740f84eeab5>

В конце 2019 г. «Белкомур» все же был упомянут в правительственном плане развития инфраструктуры Северного морского пути⁴⁵, но было сказано, что проект необходимо пересчитать в соответствии с рекомендацией Трутнева⁴⁶. Кроме того, «Белкомур» в этом документе приравнен к «Баренцкомур»». Пересмотренные планы по обоим проектам будут представлены в декабре 2022 г.⁴⁷

И тут китайская China Railway Construction Corporation (CRCC) вновь вступила в игру. На встрече в Москве с руководством компании «Белкомур» в феврале 2020 г. представители CRCC заявили о своей заинтересованности в проекте в качестве инвестора и подрядчика. Соглашение о сотрудничестве должно было быть составлено после того, как китайская сторона получит доступ ко всей конфиденциальной информации о финансовых и организационных аспектах проекта⁴⁸. Странно, но в пресс-релизе об этом событии ничего не говорится о ранее подписанном меморандуме о сотрудничестве между дочерним предприятием CRCC и МК «Белкомур»⁴⁹. По состоянию на начало 2022 г. новой информации об этом сотрудничестве не появилось.

С марта 2020 г. на сайте МК «Белкомур» практически не было обновлений, что может свидетельствовать о резком сокращении деятельности компании, и в открытых источниках не было никаких указаний на дальнейшую федеральную поддержку этого проекта. В обновленной Стратегии развития Арктической зоны РФ от октября 2020 года говорится лишь о том, что целесообразность развития линии должна быть обоснована⁵⁰.

⁴⁵ План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. Утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. <http://static.government.ru/media/files/itR86nOgy9xFevUVAgmZ3XoeruY8Bf9u.pdf>

⁴⁶ Белкомур: пересчитать цифры // Правда Севера. 2020. 15 янв. URL: <http://pravdasevera.ru/economics/-bvtsa75r>

⁴⁷ Утверждён план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года. Официальный сайт правительства РФ. URL: <http://government.ru/docs/38714/>

⁴⁸ Еще одна китайская компания проявила интерес к «Белкомуру» // BНК. 2020. 3 март. URL: <https://www.bnkomi.ru/data/news/107930/>

⁴⁹ Пресс-релиз МК «Белкомур». URL: http://www.belkomur.com/news/index.php?ELEMENT_ID=2993

⁵⁰ Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645. «О стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/64274>

Еще одна концепция – и другие приоритеты

Может показаться, что с точки зрения китайского участия кольцо замкнулось. Однако у истории с «Белкомуром» есть и другие грани.

Игорь Орлов, губернатор Архангельской области, был ярким сторонником «Белкомура» и глубоководного порта в Архангельске. Однако в апреле 2020 г. он ушел в отставку, и его сменил Александр Цыбульский, который до этого момента возглавлял Ненецкий автономный округ и поддерживал проект «Баренцкомур». Эта перестановка имела серьезные последствия. Уже в мае того же года Цыбульский, будучи исполняющим обязанности губернатора, выступил против планов строительства глубоководного порта в Архангельске, заявив, что он нецелесообразен, поскольку никогда не сможет принимать самые большие суда, используемые на Северном морском пути. В то же время порт в Индиге, расположенный в Ненецком АО, мог бы сыграть важную роль в системе СМП как самый восточный незамерзающий порт в Баренцевом море и без ограничений по глубине⁵¹. Он представил видение больших объемов грузов из Центральной Азии: 5 млн т из Кыргызстана, 30–40 млн т угля из Казахстана, в дополнение к товарам из Китая⁵².

Такое изменение приоритетов было бы очень чувствительным для Архангельской области. Но Цыбульский предложил решение, которое пойдет на пользу Архангельску и частично компенсирует эту потерю. Предыдущий эскиз порта Индига предусматривал железнодорожное сообщение через Коми – по «Баренцкомуру». Теперь Цыбульский предложил построить 500-километровую ветку от Карпогор на «Белкомуре» до Индиги. Тогда Индигу можно было бы использовать для отправки продукции из Архангельска (в первую очередь леса), которая сейчас вывозится через Санкт-Петербург⁵³. Фактически он предположил, что будут развиваться и «Белкомур», и глубоководный порт в Индиге, но не глубоководный порт в Архангельске и «Баренцкомур».

⁵¹ Экономике Северного морского пути поднимут межрегиональным проектом // Правда Севера. 2020. 19 мая. URL: <http://pravdasevera.ru/economics/-rydyp4bh>

⁵² «Белкомур» доведут до ненецкого порта Индига // ТАСС. 2020. 18 мая. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8504183>

⁵³ Экономике Северного морского пути поднимут межрегиональным проектом // Правда Севера. 2020. 19 мая. URL: <http://pravdasevera.ru/economics/-rydyp4bh>

Это предложение можно рассматривать также как умный политический ход после того, как полное слияние Архангельской области и Ненецкого автономного округа провалилось. Теперь два субъекта Федерации имели бы совместные интересы в проекте⁵⁴. После этого Цыбульский встретился с заместителем министра транспорта РФ в августе 2020 г., где заявил, что нужно двигаться дальше⁵⁵.

Этот шаг – соединить «Белкомур» с развитием Индиги – не получил поддержки со стороны федерального правительства. Однако частные интересы продолжают работать над развитием порта в Индиге в связи с проектом СПГ в этом районе, а также лоббируют строительство линии «Баренцкомур»⁵⁶. Финансирования до сих пор не было, и китайские заинтересованные стороны в этой связи не упоминались. Но 14 января 2022 г. Президент Путин поручил правительству «представить предложения по созданию железнодорожного сообщения с выходом к Баренцеву морю в районе реки Индига»⁵⁷. Это было истолковано как приоритетная поддержка проекта «Баренцкомур» по сравнению с «Белкомуром», хотя распоряжение не подразумевало принятия немедленных конкретных решений, не говоря уже о финансировании.

В Архангельской области разрабатываются планы диверсификации грузовой базы Архангельского порта, но о перспективах его развития как глубоководного пока молчат⁵⁸. Федеральные власти не планируют никаких инвестиций в порт Архангельска до 2023 г.⁵⁹

Все более прохладное отношение к «Белкомуру» со стороны федеральных властей следует рассматривать и в связи с другими проектами, конкурирующими за федеральное финансирование.

⁵⁴ Глумсков Д. Примета времени // ЭкспертOnline Северо-Запад. 2020. 5 авг. URL: https://expertnw.com/from-editors/primeta-vremeni/?sphrase_id=10608

⁵⁵ Бабаева В. Дорога на триллион. Новая жизнь Белкомура // GoArctic. 2020. 09 авг. https://zen.yandex.ru/media/id/5dc69465c7891f51f5fb5143/doroga-na-trillion-novaia-jizn-belkomura-5f2f7d7b5f6783517f3408d0?utm_source=serp

⁵⁶ Веденеева А. В Индигу плывут только сроки // Коммерсантъ. 2021. 27 янв. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4662563>

⁵⁷ Бабаева В. Проект без гарантий: построят ли железную дорогу и порт в Индиге? // GoArctic. 2022. 21 янв. URL: <https://goarctic.ru/work/proekt-bez-garantiy-postroyat-li-zheleznyyu-dorogu-i-port-v-indige/>

⁵⁸ Порт Архангельска будет развиваться за счет строек в Арктике и лесных грузов // ТАСС. 2021. 24 март. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10986875>

⁵⁹ Официальный сайт Росморпорта. URL: https://www.rosmorport.ru/filials/arf_developmentofports/ (дата обращения: 27.06.2021).

С начала 2000-х годов предпринималось несколько попыток воскресить «Северный широтный ход» – гигантский железнодорожный проект, который должен соединить Урал (по существующей линии до Лабытнанги на западном берегу Оби) с Ямало-Ненецким автономным округом (мост через Обь до Салехарда, а оттуда до Надыма и Нового Уренгоя). Линия проходит по части коридора Трансполярной железной дороги, строительство которой началось при Сталине с использованием принудительного труда, но было заброшено в середине 1950-х годов. Ее протяженность составляет 707 км, включая модернизацию некоторых существующих путей, а отсутствие финансирования несколько раз останавливало разработку.

ПАО «РЖД», по сообщениям, не проявляет энтузиазма, сомневаясь в экономической целесообразности проекта⁶⁰. Тем не менее к апрелю 2021 г. казалось, что он получил одобрение в послании Президента Федеральному собранию⁶¹. В настоящее время проект расширен и включает 173 км линии от Бованенково на существующей линии юг-север на полуострове Ямал до порта Сабетта, соединяя таким образом Урал с Северным морским путем. Фактическое финансирование и график реализации остаются неопределенными, но с точки зрения политических приоритетов этот проект сейчас явно затмевает как «Белкомур», так и «Баренцкомур».

Какие уроки можно извлечь?

«Белкомур» – это незаконченная история. Хотя проект сейчас кажется замороженным, анализ тех процессов, которые происходили вокруг него, дает основания для нескольких выводов. Во-первых, можно констатировать, что проект не начался, несмотря на значительное количество встреч, обещаний и деклараций. Тот факт, что «Белкомур» упоминается в многочисленных российских федеральных планах и стратегиях, еще ничего не значит. Можно с уверенностью сказать, что положительные заявления на высоком уровне как с российской, так и с китайской стороны также

⁶⁰ *Скорлыгина Н.* Инвестициям стелют в мягком. Преимущество в планах РЖД отдано пассажирским проектам // Коммерсантъ. 2020. 6 окт. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4520060>

⁶¹ *Задорожный М.* Путин дал зелёный свет Северному широтному ходу // Гудок. 2021. 4 мая. URL: <https://vgudok.com/lenta/putin-dal-zelyonyy-svet-severnomu-shirotnomu-hodu-rzhd-yanao-gazprom-i-novatek-dozhdalits>

далеко не всегда имеют реальные последствия. Это не новость, но об этом важно помнить, особенно иностранным наблюдателям. Стратегии и официальные декларации часто воспринимаются как более обязательные, чем они есть на самом деле.

Во-вторых, «Белкомур» – крупный проект федерального значения, но его главными действующими лицами и движущими силами с самого начала были региональные власти, особенно в Коми и Архангельске. Первоначально разработка дороги была чисто российским делом, где в центре внимания было использование экономического потенциала вдоль железнодорожной линии. Китайские партнеры появились как возможное решение для финансирования и технической реализации проекта, но оно также расширило обоснование проекта, включив в него транзит грузов.

В-третьих, интересно отметить, что региональные власти действовали достаточно свободно и самостоятельно заключали соглашения о сотрудничестве с китайскими игроками. Пусть эти документы носили декларативный характер, но следует иметь в виду, что региональные активисты могут действовать за рубежом, не обязательно имея всестороннюю федеральную поддержку, что соответствует формальной структуре России как Федерации. В реальности страна достаточно централизована, но, возможно, не в той мере, как нам хочется думать со стороны. Действительно, Москва была проинформирована о проекте «Белкомур» и в какой-то степени участвовала в качестве сторонника, но на федеральном уровне поддержка была не очень сильной. Тем не менее региональным представителям удалось так продвинуть проект, что китайские партнеры сочли его реализацию возможной.

Очевидно, у китайцев должно было сложиться впечатление о вероятности значительного федерального финансового вклада, в том числе на основании деклараций федерального правительства. Однако все заявления о государственном финансировании были связаны с такими схемами, в которых большая часть расходов ложится на частных инвесторов, т.е. китайцев. То, что в последние пару лет скептицизм федерального правительства по поводу проекта стал более сильным и явным, могло заставить и китайские заинтересованные стороны пересмотреть свои перспективы. Таким образом, «Белкомур» – это также история о региональной активности и ее ограниченности.

Скептическое отношение федерального правительства к проекту существовало всегда. Почему же оно его не остановило? Объяснений может быть несколько, но одна из возможных интерпретаций – озабоченность регионально-политическим аспектом. Проект, несомненно, имеет немалое значение для экономического развития обширного региона. Открытый отказ от его реализации вызвал бы сопротивление. Возможно также, федеральные власти полагали, что интересы Китая настолько сильны, чтобы побудить его взять на себя большую часть финансирования, а может быть, именно заинтересованность Китая мешала им отказаться от проекта по политическим причинам. Но разве подобные «недоумения» не должны устраняться на ранней стадии? Что обсуждалось в ходе закрытых переговоров, автору статьи неизвестно, но все, что воспроизведено в содержательном освещении СМИ, характеризуется низким уровнем точности и малой детализацией финансовых предпосылок проекта. Хотя постоянно звучит тема большого, но абстрактного экономического потенциала.

Интерес Китая к «Белкомуру» был очень заметен. Но что могут рассказать нам о глубине и масштабах китайского интереса состав и цели китайских акторов? Одно из предположений заключается в том, что проект имеет стратегическое значение для Китая, но состав игроков оказался более разнородным, чем можно было бы ожидать, если бы речь шла о политически важных, стратегических инвестициях. В проекте участвовали несколько компаний, некоторые из них специализировались на развитии железных дорог, другие имели более широкий промышленный портфель. Это непохоже на скоординированное китайское предприятие. Интерес проявлялся в течение нескольких лет, но ничего конкретного не произошло.

Поскольку у нас нет доступа к проектной документации (которая, как говорят, неполная) и конфиденциальным частям подготовленных писем о намерениях, невозможно точно сказать, что было обещано или предусмотрено. Но похоже, что проект был основан на неопределенных предположениях относительно ожидаемых объемов грузовых перевозок. Фактически нынешний губернатор Архангельской области признал в апреле 2020 г., что проект «слабоват с точки зрения грузовой базы. Инвестиции требуются большие, а экономическая отдача недостаточная». Тем не менее он заключил, что проектом надо заниматься, поскольку

«важен выход региона на Северный морской путь, как и развитие транспортных компетенций»⁶². Также поразительно, что на сцену не вышли крупные российские промышленные игроки на Урале, которые якобы получают большую выгоду от проекта. Эти выгоды нигде не детализированы, вместо этого в отчетах абстрактно сообщается о большом грузовом потенциале.

С российской стороны предполагалось, что Китай возьмет на себя основную часть инвестиций, но не будет управлять железнодорожной линией. Возможно, такая схема оказалась слишком сложной для китайской Poly Group, которая долгое время считалась наиболее вероятным инвестором. Судя по всему, компания вышла из проекта в конце 2017 г., вскоре после публикации вышеуказанных принципов.

С тех пор к обсуждению присоединились другие китайские инфраструктурные компании, но масштаб и условия их возможной роли неизвестны. В другом крупном китайском железнодорожном проекте – высокоскоростной магистрали Казань – Москва – похоже, что разногласия по поводу распределения рисков и контроля стали одной из причин остановки проекта [Jia & Bennett, 2018], хотя формальным основанием для российской стороны отложить его реализацию на неопределенный срок послужили высокие затраты⁶³.

Помимо строительства железных дорог и инвестиций в промышленные проекты на Урале, предполагалось, что важным экономическим драйвером для участия Китая станет улучшение возможностей транзита товаров в контейнерах. Однако есть много признаков того, что этот потенциал не так велик, как предполагалось. Такой транзит подразумевает использование Транссибирской магистрали. Одним из аргументов в пользу «Белкомура» была перспектива разгрузки перегруженной железнодорожной сети в западной части России, но проблема в том, что линия к востоку от Урала также перегружена, и увеличение ее пропускной способности – это долгий и весьма дорогостоящий процесс. Также неясно, насколько велик интерес Китая к железнодорожному транзиту контейнеров через Россию

⁶² И.о. губернатора Цыбульский: «Белкомуру не хватает грузовой базы» // Регнум. 2020. 28 апреля. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2932332.html>

⁶³ Хуснуллин объяснил решение отложить создание ВСМ Москва – Казань // Взгляд. 2020. 08 март. URL: <https://vz.ru/news/2020/3/8/1027778.html>

в Европу по сравнению с альтернативами более дешевого морского транспорта или более коротких железнодорожных маршрутов дальше на юг. (Напомним, Китай инвестирует значительные средства в железнодорожные линии через Центральную Азию [Сазонов, 2020].)

Основа для транзита по «Белкомуру» угля из Казахстана также находится под вопросом. Большие объемы российского угля уже перевозятся по российским железным дорогам и отгружаются из портов в Прибалтике и Мурманске. Однако железнодорожный тариф на эти перевозки очень низок и фактически субсидируется с целью поддержки угольной промышленности [Хусаинов, Ожерельева, 2019]. Маловероятно, что российские власти предоставят производителям угля в других странах аналогичную скидку.

Последняя версия проекта, в которой глубоководный порт в Архангельске отменен в пользу Индиги, сама по себе не является неприемлемой для китайской стороны. Для них всегда был ключевым мотивом доступ к Севморпути, а Индига как порт имеет ряд достоинств. Но ее развитие значительно увеличит общие затраты, и поэтому вероятность реализации проекта со всей очевидностью снизится. В то же время такая фундаментальная реорганизация давно обсуждаемого проекта создает впечатление плохой проработки со стороны России, а альтернативный проект «Баренцкомур» вносит дополнительную путаницу.

С точки зрения китайских коммерческих структур, инвестиции в проект с такими неясными перспективами выглядят очень рискованными. Это соответствует одной из общих проблем в инвестиционном сотрудничестве, обозначенных в российско-китайском докладе [Ivanov, 2018]. С точки зрения инфраструктурной дипломатии проект «Белкомур» не был успешным для китайцев, но пока они не понесли больших финансовых потерь. Баланс между коммерческими и государственными интересами в зарубежных инвестициях китайских компаний является весьма дискуссионным и трудноопределимым [Jones & Zou, 2017]. По словам главы китайской комиссии по государственной собственности и контролю⁶⁴, «государственные фирмы

⁶⁴ *Венди Ву*. Как коммунистическая партия контролирует государственных гигантов Китая // *South China Morning Post*. 2018. 17 июля. URL: <http://www.scmp.com/news/china/economy/article/2098755/how-communist-party-controls-chinas-state-owned-industrial-titans>

должны стать «самыми надежными» организациями, на которые опираются партия и страна, и важной силой для амбициозной торговой и инфраструктурной стратегии Китая, известной как инициатива «Пояс и путь»». В случае с «Белкомуром» непохоже, что власти КНР оказывали давление на китайские компании, чтобы те продвигались вперед, или что они хотели компенсировать коммерческую неопределенность.

Но что насчет стратегических интересов в Арктике, приписываемых Китаю? Китай не воспользовался, казалось бы, серьезной возможностью и приглашением создать коридор в Арктику. Возможно, доступ к такому коридору – над которым у них не будет полного контроля – китайские власти считают не столь важным, как многие полагают? И хотя железнодорожное сообщение с Арктикой само по себе может представлять стратегический интерес, не остается незамеченным, что проект такого масштаба должен иметь прочную финансовую основу, которой у «Белкомура» явно нет. Тот факт, что китайские компании вложили значительные средства в российские арктические СПГ-проекты, имеет мало отношения к инвестициям в железную дорогу. Участие в «Ямал СПГ» обеспечило Китаю стратегическую привязку в Арктике, но эти вложения безопасны для китайских компаний и с чисто коммерческой точки зрения [Henderson & Мое, 2019].

В данном исследовании не было доступа к китайским источникам, а те, что были использованы, не дают представления о переговорах между китайской и российской сторонами, кроме официальных заявлений и резюме. Неясно, имели ли место подробные переговоры на самом деле или проводились только предварительные обсуждения. В любом случае вряд ли участие Китая остановил тупик в переговорах. Более вероятно, что за время контактов с российской стороной произошла переоценка потенциальными китайскими инвесторами основных предпосылок проекта, и она привела их к отрицательным выводам.

История китайского участия в «Белкомуре» позволяет судить, как велась работа с якобы многообещающим проектом сотрудничества. Российские федеральные власти не вполне серьезно к нему относились, но поддержали в контексте российско-китайского сотрудничества. В ретроспективе кажется, что китайский интерес был скорее экономическим, чем выражением государственных амбиций. Очень высоки были ожидания от китайских

инвестиций на региональном уровне в России, и в последнее время в сообщениях СМИ прослеживается определенное разочарование. Однако ни одно из них не высказывает подозрений в отношении намерений и практики Китая. Критика направлена на условия в России и сам проект.

Будет ли недовольство Китая тем, как Россия справляется с, казалось бы, неудачным проектом, иметь побочные последствия для двусторонних политических отношений? Это маловероятно. Во-первых, «Белкомур» никогда не имел наивысшего приоритета или статуса в сотрудничестве, а официальные контакты осуществлялись между китайскими компаниями и российскими региональными представителями. Возможно, кому-то из китайских бизнесменов показалось, что российская сторона пообещала больше, чем смогла выполнить, но центральные власти Китая не потеряли лицо. Во-вторых, двусторонние отношения основаны на более фундаментальных общих интересах политического характера. Это не означает, что во всем царит гармония. История «Белкомура» может кое-что сказать о том, почему в России до сих пор не было крупных китайских инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Литература/References

Гудев П. А. Новые риски и возможности межгосударственного сотрудничества в Арктике // Арктика и Север. 2019. № 36. С. 57–83. (In Russ.). DOI: 10.17238 / issn2221–2698.2019.36.57

Gudev, P.A. (2019). New risks and opportunities for interstate cooperation in the Arctic. *Arctic and North*. No. 36. Pp. 57–83. (In Russ.).

Куратова Е. С. Железнодорожная магистраль «Белкомур» – сухопутная альтернатива Северного морского пути // Транспортное дело России. 2011. № 9. С. 88–90.

Kuratova, E.S. (2011). The main railway line Belkomur – a land alternative to the western part of the Northern Sea Route. *Transportnoe delo Rossii*. No. 9. Pp. 88–90. (In Russ.).

Леонов С. Активизация политики Китая в Арктике: предпосылки, проблемы, перспективы // Регионалистика. 2019. № 6 (5). DOI: 10.14530/reg.2019.5.50

Leonov, S. (2019). Activation of China's Arctic policy: Background, problems, perspectives. *Regionalistika*. No. 6 (5). (In Russ.). DOI: 10.14530 / reg.2019.5.50

Мое, А. Новая политика России в отношении Северного морского пути? Государственные интересы, основные заинтересованные стороны и экономические возможности в меняющиеся времена // Полярный журнал. 2020. № 10 (2). С. 209–227. DOI: 10.1080 / 2154896X.2020.1799611

Мое, А. (2020). A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times. *The Polar Journal*. No. 10 (2). Pp. 209–227. (In Russ.). DOI: 10.1080 / 2154896X.2020.1799611

Петровский В.Ж. и Филиппова Л.В. Стратегия Китая по освоению Арктики и перспективы российско-китайского сотрудничества в регионе // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XXIII: ежегодное изд. / Отв. ред. Е.И. Сафронова. М.: Институт Дальневосточных исследований РАН, 2018. 392 с.

Petrovskiy, V. J. & Filippova, L.V. (2018). China's strategy for mastering the Arctic and perspectives for Russian-Chinese cooperation in the region. In *Kitaj v mirovoj i regionalnoj politike. Istorija i sovremennost*. E.I. Safronova (ed.) Moscow. Institute of Far Eastern Studies, RAS. 392 p.

Сазонов С. Проблемы и перспективы интеграции инфраструктуры между Россией и Китаем в рамках концепции «Один пояс, один путь» // Ред. А.О. Виноградов, А.С. Исаев. Россия-Китай: шансы и вызовы новой эпохи. М.: Институт Дальневосточных исследований РАН, 2020.

Sazonov, S. (2020). Problems and perspectives for the integration of infrastructure between Russia and China within the framework of the concept of “one belt, one road. In A. O. Vinogradov and A. S. Isajev (eds.) *Rossia-Kitaj: shansy i vyzovy “novoju epochi”*. Moscow. Institute of Far Eastern Studies RAS. (In Russ.).

Тараканов М.А. Проблемы, история и перспективы транспортных проектов в Арктике // Север и рынок. 2014. № 6(43). С. 23–27. URL: <http://www.iep.kolasc.net.ru/journal/files/Sever-i-Rynok-2014-6.pdf#page=23>

Tarakanov, M.A. (2014). Problems, the history and perspectives of transport projects in the Arctic. *Sever i rynek*. No. 6(43). Pp. 23–27. (In Russ.). Available at: <http://www.iep.kolasc.net.ru/journal/files/Sever-i-Rynok-2014-6.pdf#page=23>

Хусаинов Ф.И. и Ожерельева М.В. Фрахт угля и жидких углеводородов железнодорожным транспортом: Текущее состояние и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2019. № 4. С. 22–27.

Khusainov, F.I. & Ozhereljeva, M.V. (2019). Freight of coal and liquid hydrocarbons by rail transport: Current condition and perspectives. *Transport Rossijskoy Federatsii*. No. 4. Pp. 22–27. (In Russ.).

Conley, H. (2018). *China's Arctic Dream*. Washington DC: Center for Strategic & International Studies.

Doshi, R., A. Dale-Huang & G. Zhang. (2021). *Northern Expedition: China's Arctic Activities and Ambitions*. Brookings Institution. Available at: <https://www.brookings.edu/research/northern-expedition-chinas-arctic-activities-and-ambitions/>

Henderson, J. & Moe, A. (2019). *The Globalization of Russian Gas – Political and Commercial Catalysts*. Cheltenham U.K.: Edward Elgar Publishing.

Hsiung, C.W. & Roseth, T. (2019). The Arctic Dimension in Sino-Russian Relations. In J. Bekkevold & B. Lo (Eds.) *Sino-Russian Relations in the 21st Century*. Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-319-92516-5_8

Hsiung, W.C. (2016). China and Arctic energy: drivers and limitations. *The Polar Journal*. No. 6 (2). Pp. 243–258.

Ivanov, I. S. (ed.). (2018). *Russian – Chinese Dialogue: The 2018 Model*. [RIAC report 39] Russian International Affairs Council. Available at: <https://russiacouncil.ru/en/activity/publications/russian-chinese-dialogue-the-2018-model/>

Jia, Fanqi. & Bennett, Mia M. (2018). Chinese infrastructure diplomacy in Russia: the geopolitics of project type, location, and scale. *Eurasian Geography and Economics*. No. 59 (3–4). Pp. 340–377. DOI: 10.1080 / 15387216.2019.1571371

Jones, L. & Zou, Y. (2017). Rethinking the Role of State-Owned Enterprises in China's Rise. *New Political Economy*. No. 22 (6). Pp. 743–760. DOI: 10.1080 / 13563467.2017.1321625

Koivurova, T. and Kopra, S. (2020). Chinese Policy and Presence in the Arctic. Brill Nijhoff.

Luzyanin, S.G. & Huasheng, Zh. et al. (2020). Russia – China Dialogue: The 2020 Model. [RIAC Report 58] Russian International Affairs Council. Available at: <https://russiancouncil.ru/en/activity/publications/russia-china-dialogue-the-2020-model>

Статья поступила 21.03.2022

Статья принята к публикации 29.04.2022

Для цитирования: Му Арильд. «Белкомур» и роль Китая // ЭКО. 2022. № 9. С. 8–33. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-8-33

For citation: Moe, Arild. (2022). “Belkomur” and the Role of China. *ECO*. No. 9. Pp. 8–33. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-8-33

Summary

Moe, Arild. E-mail: amoe@fni.no

Fridtjof Nansen Institute, Norway

“Belkomur” and the Role of China

Abstract. The further development of the Northern Sea Route, including the associated logistical chains and infrastructure, enjoys high priority in Russia, and inadequate south – north transportation capacity is recognized as a problem. China has shown increasing interest in Arctic shipping over the past ten years. The construction of a railway from the Urals, with connections to China, to a deep-water port with access to the Arctic Ocean appeared attractive, both as a strategic opportunity for China and as a natural area for Chinese engagement in Russia, given announcements of the close partnership and common interests between the two countries. Since 2012 various Chinese companies have shown interest in investing, and the conclusion of a concession agreement has been announced several times. The Russian federal authorities have voiced support, without committing budget funding. Increasingly, however, critical remarks have been heard from the federal government, although regional support remains strong. As of early 2022 no firm agreement had been signed, and the project was put on hold. Reviewing the history of the project since Chinese companies were first engaged, this article offers insights on Russian regional authorities' scope for manoeuvre and the relationship between central and regional power. It also reveals Russian misinterpretations of Chinese interest in the project.

Keywords: *Russia; China; railway; Arctic; port; infrastructure*