

Содержание

Введение.....	3
1. Теоретические положения политики Китая в Арктике в 21 веке.....	6
1.1 Значения Арктике для мирового развития.....	6
1.2 Цели и задачи политики Китая в Арктике.....	11
2. Анализ проблем и перспектив политики Китая в Арктики.....	22
2.1 Проблемы политики Китая в Арктики.....	22
2.2 Перспективы политики Китая в Арктики.....	30
Заключение.....	33
Список использованных источников.....	34

Введение

Актуальность темы. Большой международный интерес к Арктике объясняется ожидаемыми климатическими переменами. В теперешнее время на международных площадках ведутся дискуссии перспективы освоения энергетических и минеральных ресурсов на шельфе арктических морей, увеличения судоходства и рыболовства. Огромный интерес к данным вопросам показывает не лишь арктические государства, но и государства Восточной Азии. Конкретно данные государства имеют возможность приобрести наибольшие выгоды от использовании арктических ресурсов и Северного морского пути (СМП) в круглогодичном варианте.

В данных критериях большой и всё более увеличивающийся интерес к освоению Арктики показывает Китайская Народная Республика. Каждый год Китай использует на проведение арктических исследований 60–63 млн долларов США, что является более затрат России, Канады или США на эти же цели.

Начиная с 1990-х гг. Китай осуществил более 10 арктических экспедиций в Арктику, вместе с Норвегией в 2004 г. обустроил и эксплуатирует полярную станцию «Хуанхэ» («Жёлтая река») на Шпицбергене, в 2018 г. вместе с Исландией открыл арктическую станцию в Картхолле финская компания «Aker Arctic Technology» осуществляет строительство второго тяжёлого китайского ледокола.

В то же время Китай использует базу осуществления арктических исследований, перестраивая ледокольный порт в Шанхае, возводя новые корпуса для обработки данных, увеличивая и модернизируя хранилища полярного льда. В январе 2018 г. в Китае опубликована так именуемая «Белая книга», в которой отражено национальная арктическая стратегия КНР.

С 2013 г. Китай входит в число тринадцати государств -наблюдателей при Арктическом совете и с совещательным голосом принимает активное участие в решении трансрегиональных вопросов. Все именуемые действия отражают стабильный рост заинтересованности Китая к освоению Арктики и её ресурсов. В данных критериях нужно разобраться с причинами, провести оценку проблем и развития, в первую очередь для России, активизации политики Китая в Арктической зоне планеты в общем и в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) в частности.

Объект исследование: политика Китая в Арктике в 21 веке.

Предмет исследования: развитие международного сотрудничества в освоении Арктики.

Цель исследования состоит в определении форм участия Китая в международной деятельности в Арктике.

Задачи исследования:

- рассмотреть положения Арктики для мирового развития;
- определить цели и задачи политики Китая в Арктике;
- провести анализ проблем политики Китая в Арктике в 21 веке;
- исследовать перспективы развития политики Китая в Арктике.

Теоретические и методологические основы исследования. Опираясь на общетеоретический и общеметодологический потенциал политической науки, произведено комплексно исследованию форм участия КНР в арктическом регионе в условиях XXI века.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы (анализ и синтез, описание и объяснение, восхождение от абстрактного к конкретному, диалектический подход), а также политологические (системный анализ, метод сравнительного анализа, прогнозирование). Системный анализ позволил подойти к предмету исследования комплексно и многоаспектно, а также установить взаимосвязь и взаимозависимость исследуемых явлений.

Метод сравнительного анализа был использован при исследовании

содержания основных этапов государственной политики КНР в сфере реализации арктической стратегии.

Метод структурно-функционального анализа оказался полезен при характеристике основных показателей участия Китая в системе двусторонних и многосторонних связей. Метод прогнозирования позволил оценить перспективы КНР в арктическом регионе.

1. Теоретические положения политики Китая в Арктике в 21 веке

1.1 Значения Арктике для мирового развития

Роль Арктики в общей повестке международных отношений резко повышается. Один из классиков теории международных отношений и ведущих специалистов по Арктике Оран Янг констатирует, что из периферии Арктика становится одной из основных площадок столкновения стратегических интересов ведущих держав.

За последние пару лет Россия и США приняли или обновили свои официальные Арктические стратегии, включая военные аспекты, в которых Арктика рассматривается как жизненно важный для их безопасности регион. В основе этого процесса — изменение климата: из-за особенностей северных экосистем повышение приземной температуры в Арктике в последние несколько десятилетий происходило вдвое быстрее, чем в среднем по миру, — сегодня Арктика стала главной мировой лабораторией для изучения процессов изменения климата на планете. В XXI в. едва ли не каждый год фиксируются температурные рекорды.

Процессы климатических изменений в Арктике будут и дальше идти в ускоренном темпе. С одной стороны, они ведут к большей доступности арктических территорий с точки зрения освоения ресурсов и развития транспорта. С другой стороны — к стремительному росту климатических рисков, проявления которых не ограничиваются арктическим регионом.

Среди прочего происходит протаивание вечной мерзлоты, что создает угрозы для инфраструктуры и повышает риск техногенных катастроф, имеет место береговая эрозия, учащаются наводнения, повышаются угрозы жизни для коренного населения. Но куда важнее, что в условиях Арктики климатическая угроза из нетрадиционного вызова безопасности для

арктических стран перерастает во вполне традиционный.¹

В условиях усиления соперничества США с Китаем и Россией, а также более активной внешней политики Пекина, климатические изменения увеличивают интерес к региону со стороны неарктических стран и становятся предпосылкой распространения их общего соперничества на Арктику, повышения градуса военно-политической напряженности в регионе, что несет существенные риски устойчивости арктического региона в целом.

Во-первых, «открытие» Арктики ото льда, ее все большая доступность, а также зависимость всего мира от климатических процессов в регионе, используются неарктическими странами для вовлечения в арктическую повестку. Европейский союз и отдельные европейские страны (в том числе Франция и Великобритания) выпустили в последние годы ряд документов, направленных на продвижение их интересов в Арктике, Франция при этом периодически (хотя и безуспешно) пытается получить статус арктической страны, используя права на архипелаг Сен-Пьер и Микелон.

В 2013 г. Китай, Япония, Республика Корея, Индия и Сингапур вошли в состав наблюдателей Арктического совета. Из всех нерегиональных стран наиболее активную роль в Арктике играет Китай. На фоне относительно быстрого восстановления китайской экономики затяжной выход из кризиса в ряде регионов мира создает возможность для Пекина расширить свое глобальное влияние через наращивание присутствия в или вблизи Арктики. Хотя китайские амбиции в Арктике не стоит переоценивать (КНР гораздо пристальнее следит и вкладывается в развитие инфраструктуры и транспортных маршрутов в Юго-Восточной и Центральной Азии и Африке, а на антарктическую программу тратит ощутимо больше, чем на арктические инициативы), публикацией «Белой книги» в 2018 г. КНР явно обозначил свои интересы в использовании арктических пространств и

¹ Журавель, В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. - 2020. - № 24. - С. 112

ресурсов, а также в участии в управлении регионом.

Основным инструментом продвижения китайских интересов в Арктике становится выстраивание сети двусторонних экономических партнерств с Исландией, Норвегией, Гренландией (и Данией) и, конечно, Россией. Хотя Россия сегодня не единственный и не безальтернативный партнер Китая в Арктике, экономическая экспансия КНР в других арктических странах (Исландии, Дании, Канаде) находится под растущим политическим давлением на фоне конфликта с США.²

Можно ожидать, что по мере углубления этого конфликта ценность России как партнера КНР в Арктике будет возрастать. Китайский военный интерес к Арктике находится на стадии становления. Известно о проработке китайской судостроительной промышленностью конструкций атомных ледоколов и больших кораблей снабжения с повышенным ледовым классом и атомной силовой установкой. Пока, однако, работы, судя по всему, носят инициативный и поисковый характер, в отличие от вполне реальных работ над плавучими АЭС.

Во-вторых, таяние арктических льдов усиливает «перетекание» соперничества США — Россия и США — Китай на Арктику. Американская политика в Арктике носит целенаправленно антироссийский и антикитайский характер. В принятых соответственно в 2019, 2020 и 2021 гг. Арктических стратегиях Министерства обороны, Департамента военно-воздушных сил и Департамента сухопутных войск США открыто констатируется, что период, когда Арктика оставалась преимущественно регионом международного сотрудничества, в прошлом.

Указывается, что «открытие» Арктики ото льдов превращает ее в «коридор соперничества великих держав», предоставляющий державам-соперникам (то есть России и Китаю) быстрый доступ к американской

² Мануков С. «Белая книга» Китая: Пекин бросает все силы на освоение Арктики. URL: <https://planettoday.ru/geopolitika/item/82511-belaya-kniga-kitaya-pekina-brosayet-vse-sily-na-osvoenie-arktiki> (дата обращения 01.04.2022 г.)

территории и критически важной инфраструктуре. Россия официально объявлена противником США в Арктике, а ее политика в регионе — угрозой национальной безопасности США и вызовом международному порядку.

Военная динамика в Арктике определяется не только действиями России и отдельных стран НАТО, но и ходом американо-китайского соперничества. Китайский флот постепенно расширяет географические рамки своих действий и уже неоднократно посещал Северную Атлантику. Тем самым создается опасность дальнейшей милитаризации Арктики, гонки вооружений и военных инцидентов, и в целом развития ситуации в регионе по модели Южно-Китайского моря. А именно регулярного присутствия в арктических морях военных кораблей, а в воздушном пространстве — авиации США и стран НАТО, а также Китая, под предлогом обеспечения свободы судоходства. Общая военно-политическая напряженность в Арктике качественно возрастет.

В-третьих, таяние арктических льдов ставит вопрос о постепенном превращении Северного Ледовитого океана из зоны эксклюзивных интересов арктических стран в «обычные» международные морские воды, на которые на первый взгляд может не распространяться ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву «О покрытых льдом районах», предоставляющая арктическим странам право эксклюзивного контроля не только над территориальными водами (12-мильная зона), но и над 200-мильной исключительной экономической зоной. В этом случае на них может быть распространена традиционная практика межгосударственных отношений и конкуренции. Экспертные дискуссии о пересмотре статуса ст. 234 уже идут в США как в рамках правительственных комиссий, так и на площадке мозговых центров, в том числе Вилсон-центра.³

Размывание нынешнего базирующегося на ст. 234 Конвенции ООН

³ Тулупов, Д.С. Скандинавский вектор Арктической политики Китая // Мировая экономика и международные отношения. - 2020. - № 9. - С. 62

нормативно-правового режима в Арктике и превращение ее в «обычное море» чревато прежде всего ускорением милитаризации региона, усилением военно-политической напряженности и обострением рисков прямых военных столкновений. США открыто заявляют в своих официальных арктических стратегиях, что не признают претензий Москвы на эксклюзивный контроль над ее арктической акваторией и намерены оспаривать их с помощью регулярного обозначения своего присутствия под предлогом «защиты свободы судоходства». Более активное же присутствие в арктических водах Китая будет придавать этой политике США особую динамику.

В силу стратегического значения Арктики для обеспечения военной безопасности и экономического развития Россия не сможет не реагировать на происходящее дальнейшим наращиванием собственного военного присутствия в регионе, его превращением в «военную крепость». Кроме того, размывание нынешнего режима контроля над судоходством в Арктике и бесконтрольное присутствие в ней кого бы то ни было приведет к критическому усилению нагрузки на хрупкие арктические экосистемы. Фактически уже происходит подмена понятий: вместо укрепления сотрудничества по защите все более хрупкой Арктики, ряд стран настаивает на ее все большей «обычности».

В сложившейся ситуации ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву представляет собой важнейший инструмент защиты морских экосистем в акваториях, лежащих вдоль береговой линии арктических стран в пределах их исключительной экономической зоны. Освобождение арктических экосистем ото льда не делает их менее уязвимыми перед лицом возрастающей хозяйственной деятельности в регионе и требует выработки новых превентивных решений, направленных на недопущение экологического кризиса в регионе, имеющего глобальные последствия.⁴

⁴ Арктическая политика Китая в первой четверти XXI века / Под ред. С.Н. Гриняева. — М.: АНО ЦСОиП, 2020. - С. 23

1.2 Цели и задачи политики Китая в Арктике

Арктика, которая к середине XXI века станет одним из основных источников углеводородов и важнейшим транзитным узлом планеты, привлекает повышенное внимание многих стран, как арктических, так и неарктических. Не является исключением и быстроразвивающийся Китай, которому все больше и больше требуется энергоресурсов. Включившись в «арктическую гонку», Китай разрабатывает свою стратегию, состоящую из нескольких направлений:

1. Изучение, геологоразведка и технологии промышленного освоения природных ресурсов Арктики;

2. Освоение Северного морского пути и увеличение транспортных перевозок в арктическом регионе. Северный морской путь— транспортная магистраль мирового значения, ее роль в XXI веке резко возрастает.

3. Полярные исследования внутри Китая и через арктические экспедиции. Их цель — изучение арктической морской среды и ее влияние на мировой климат и климат КНР. Изучение морских ресурсов и атмосферы Арктики;

4. Участие в международных научно-экспериментальных дискуссиях по проблемам Арктики;

5. Международно-правовая деятельность по уточнению и институализации юридического статуса Арктики;

6. Дипломатические и внешнеполитические усилия Китая по продвижению своих интересов в Арктике;

7. Опыт и проблемы сотрудничества Китая с арктическими и неарктическими странами в освоении этого континента.⁵

⁵ Арктическая политика России: международные аспекты: докл. к XXII Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2021 г. / С. А.

Более подробно раскроем эти направления арктической стратегии Пекина, делая упор на анализ реальных и мнимых амбиций Поднебесной в этом регионе.

Первое. Экономический и, прежде всего энергетический, интерес является приоритетным в арктической стратегии Китая. Это положение является ключевым во всех последних документах ЦК КПК и Госсовета КНР. Оно нашло отражение в материалах XVIII и XIX съездов КПК, а также в инициативах «ЭПШП», «Морской шелковый путь».

Повышенный интерес Китая к углеводородным запасам Арктики отмечают российские, западные и китайские ученые. Арктика рассматривается экспертным сообществом как последняя мировая кладовая сырья, содержащая, по прогнозным оценкам, около 25 % планетарного запаса углеводородов и огромное количество других полезных ископаемых. Причем потенциальные запасы нефти по американским данным составляют 90 млрд баррелей, газа — 47,3 трлн куб. м, газового конденсата — 44 млрд баррелей.

Вместе с тем многие ученые сегодня оперируют более точными данными о запасах арктических углеводородов. Российский исследователь М. Ильинский, например, называет более скромные цифры, которые примерно в 2 раза меньше, чем американские. А согласно данным журнала Science подо льдами Арктики залегают около 83 млрд баррелей нефти, что составляет примерно 13 % от мировых неразведанных запасов, а природного газа в Арктике — около 1 550 трлн куб. м.¹

Интерес Китая вызывают и огромные биологические ресурсы Арктики, которые способны принести такой же огромный доход, как нефть и газ². Морская фауна Северного Ледовитого океана весьма разнообразна, является распространением множества уникальных видов рыб, более 150 видов животных, среди которых наиболее редкими считаются белый медведь,

Караганов (рук. авт. кол.), А. Б. Лихачева, И. А. Степанов, Д. В. Суслов и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2021. - С. 29

морж, нарвал, белуха и др.

Второе. Повышенный интерес Китая вызывают логистически-транспортные возможности Арктики. Северный морской путь стимулирует арктический экономический рост, так как сокращают время транзита между Востоком и Западом до 40 %, а также уменьшает расход топлива и выбросы углерода. За последние годы арктические морские пути уже испытали существенное увеличение трафика движения судов. Трафик Северного морского пути переживает рост в 53 %. Эта тенденция сохранится, так как арктические государства и коммерческие компании продолжают спонсировать арктическое судоходство и строительство ледоколов.

Северный Ледовитый океан и воздушное пространство над ним представляют собой уникальное коммуникационное поле, способное связать практически все наиболее развитые и динамичные регионы нашей планеты, что является принципиально важным для современной интенсивно развивающейся экономики Китая, чьи интересы носят глобальный характер. Северный морской путь (СМП) — транспортная магистраль имеет не только уникальное региональное, но и мировое значение, он связывает самым коротким путем Китай с развитыми странами Европы и Северной Америки. По прогнозам к 2030 г. Арктика может оказаться практически свободной ото льдов, в результате чего станет возможным круглогодичное использование арктических транспортных путей. Уже сегодня китайские товары начали перевозиться по Северному морскому пути. Так в конце лета 2013 г. началась китайская навигация по СМП. Первый китайский коммерческий контейнеровоз Yong Sheng из Шанхая прибыл в Роттердам в сентябре 2013 г.³ За 6 лет уже сотни китайских контейнеровозов и танкеров прошли по СМП и объем перевозок по этому маршруту из года в год возрастает.⁶

Осваивая СМП, руководство КНР учитывает следующие преимущества этого маршрута:

⁶ Wu F. China's Accent in Global Governance and the Arctic / F. Wu // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 6. Философия. Культурология. Политология. Право. Международные отношения. - 2021. - № 2. - С. 121

1. Экономичность этого маршрута, его меньшая протяженность в сравнении с традиционными южными маршрутами: расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Йокогаму (Япония) через Суэцкий канал, составляет 12 840 морских миль, а Северным морским путем—только 5 770 морских миль, т.е. почти в 2 раза меньше.

В пользу СМП свидетельствует и перегруженность в Суэцком и Панамском каналах, что напрямую угрожает безопасности межконтинентального судоходства и повышает себестоимость международной торговли. Сохраняется и проблема пиратства в Персидском заливе, Ормузском проливе, Южно-Китайском море и Малаккском проливе.

Успешное освоение Арктики Китаем требует современного флота (ледоколы, различные суда ледового класса и т.д.). Таких современных плавательных средств в стране пока нет. В наличии всего лишь один ледокол «Сюэхун» (Снежный дракон), построенный на Украине. В настоящее время Госсоветом КНР разрабатывается и реализуется программа строительства собственных ледоколов и покупка их зарубежом. В этом вопросе китайские судостроители успешно сотрудничают с финской компанией «Акег Arctic Technology». Проявляется интерес к судостроению Российской Федерации, где накоплен хороший опыт создания ледоколов. Вкладывая большие инвестиции для строительства ледоколов, Китай фактически создает сегодня свой современный арктический флот. В планах Пекина и строительство атомного ледокола.

Согласно китайским прогнозам, к 2020 г. по СМП пойдет от 5 до 15 % китайского внешнеторгового грузопотока, в основном в виде контейнерных перевозок. По оценке экспертов, один «северный» рейс контейнеровоза или сухогруза может сэкономить от 0,5 до 3,5 млн долл. Для КНР данный вопрос крайне важен: экономика этой крупнейшей страны-экспортера на 46 % зависит от международного судоходства.⁷

⁷ Hansen, C.O. Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges. URL: <https://services-webdav.cbs.dk/doc/CBS.dk/Arctic%20Shipping%20-%20Commercial%20>

Представитель Дальнянского морского университета Ли Чжэнфу довольно точно выразил мнение китайских экспертов, которые считают, что тот, кто получит в XXI веке контроль над арктическим маршрутом, будет контролировать новый путь мировой экономики. Освобождение Арктического региона ото льда придает импульс судоходству КНР по пути в Европу. Поэтому помимо собственной базы Пекин арендует у КНДР два порта — Чонгкинг и Райан. Китай также надеется на расширение транспортного сотрудничества с РФ по использованию портов Дальнего Востока и переходов Приморье-1, Приморье-2 и При-морье-3 в рамках проекта «Морской Шелковый путь».

2. Четвертое. В Китае учитывают и то, что Арктика играет особую роль в глобальных процессах определяющих климат нашей планеты, значит и климат КНР. Северный Ледовитый воды в Мировом океане и движение воздушных масс. Климатические изменения, вызванные таянием арктических льдов, повлекли за собой экстремальные климатические трансформации в самом Китае, что отрицательно сказывается на сельском хозяйстве во многих частях страны, обостряет продовольственную проблему. В КНР усиливаются наводнения в прибрежных городах, участились заморозки в ряде мест.

Для исследования «кухни погоды», как называют Арктику, китайское правительство разработало комплексную программу в составе проекта «Арктическая экспедиция». Согласно этого проекта ежегодно отправляются экспедиции в Арктику, расширяется состав полярных станций и строятся новые. Самая крупная из этих станций Хуанхэ находится на архипелаге Шпицберген. Исследования климата Арктики осуществляются вместе с норвежскими, датскими, исландскими и российскими учеными. По оценке российских и иностранных экспертов, на данный момент КНР из неарктических стран располагает самой активной и дифференцированной научно-исследовательской программой по изучению Арктики. Глубокие

Opportunities%20and%20Challenges.pdf (дата обращения 01.04.2022 г.)

исследования ведутся по океанографии, арктической биологии, геологоразведке в полярных широтах, глубинному бурению на арктическом континентальном шельфе и по другим направлениям.

Пятое. Еще одним направлением стратегии Китая в Арктике является активное участие Пекина в различных международных научно-экспертных дискуссиях по проблемам Арктики. Это различные форумы, советы, конференции, симпозиумы и т.п., на которых Китай апробирует свою арктическую стратегию, знакомит мировую общественность со своими арктическими программами.

Это — Международный научный арктический комитет, в котором Китай состоит с 1996 г., Тихоокеанская арктическая группа (Pacific Arctic Group); Ny-Alesund Science Managers Committee (NySMAC); Арктический сектор и другие площадки. Помимо изучения проблем климата на этих форумах китайские ученые обсуждают и проблемы охраны окружающей среды. Как известно, эта глобальная проблема, как нигде остро, стоит в самом Китае, и китайские ученые вместе с учеными из других стран пытаются выработать научные рекомендации по защите северной природы, созданию безопасных условий, в том числе по техническому оснащению судоходства в акватории Северного Ледовитого океана и т.д.⁸

Шестое. Важнейшей задачей в арктической гонке правительство Китая считает международно-правовую деятельность по уточнению и институционализации юридического статуса Арктики.

В этом вопросе Китай основывается на положениях Конвенции по морскому праву 1982 г., где закреплён статус общего наследия человечества за Мировым океаном, что даёт основания китайской стороне настаивать на расширительном толковании данного положения. Кроме того, в этих вопросах КНР ссылается на Договор по Антарктике, считая, что полярные

⁸ China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm (дата обращения 01.04.2022 г.)

зоны должны находиться в одинаковом международно-правовом статусе. Свою позицию Пекин отстаивает, опираясь, прежде всего на международное право.

Активная политика Пекина в отношении Арктики усилилась после 2013 г., когда Китай был принят в Арктический Совет в качестве наблюдателя. С этого момента авторитет КНР в решении арктических проблем заметно вырос. Пекин активно стал убеждать мировое сообщество, что политика арктических государств, стремящихся поделить Арктику между собой, является недальновидной и дестабилизирующей ситуацию в регионе. Совместное изучение вопросов использования Северного морского пути между Китаем и другими мировыми державами может привести к их длительному международному сотрудничеству.

При этом в Пекине полагают, что по своему географическому положению КНР находится к Арктике ближе, чем остальные неарктические страны. И это дает ему право активно заниматься освоением северных морских путей, которые приведут к резкому росту экономики КНР.

Китайское руководство придерживается позиции расширения прав неарктических государств на участие в арктических делах. Не имея прямых инструментов воздействия на арктическую повестку, Китай пытается реализовать арктические интересы путем «проталкивания» (push-in): активного лоббирования своих интересов и прав в Арктическом совете, выгодных договоренностей в рамках двусторонних отношений, а также специфической риторики, основанной на продвижении понятия «около-арктических (jinbeiji) государств» для обоснования притязаний КНР на участие в арктических делах.⁹

Вместе с тем некоторые китайские эксперты считают, что статус «неарктического государства» или «около-арктического государства» не может удовлетворить потребности Китая в реализации национальных

⁹ Сунь, К. Управление арктическим морским путем и участие Китая // Вестник Морского университета Китая. - 2015.- № 13. – С. 17

интересов в Арктике, а более адекватным и рациональным является восприятие Китая в качестве одного из стейхолдеров, заинтересованных сторон арктической политики. По оценке специалистов, дискуссия по проблемам юридического статуса Китая в Арктике находится только на начальной стадии и в дальнейшем может вылиться в более жесткие споры ученых и экспертов, которые могут оказать влияние и на официальную позицию Пекина в этом вопросе. К сказанному следует добавить, что процесс формирования арктической политики Китая происходит в условиях конфликта позиций экспертов из различных регионов КНР.

Проявляется региональная специфика вну-трикитайского дискурса, наличие мнений, вступающих в конфликт с официальной позицией руководства страны. Наиболее близкой риторике руководства КНР является позиция ученых Пекина, главным образом из АОН КНР и Дипломатической Академии. В то же время ряд экспертов из Шанхая, северных и прибрежных провинций предлагает собственные варианты развития международных отношений в Арктике и адекватной арктической политики Китая. Некоторые из этих ученых выступают с радикальными рассуждениями, идущими вразрез мирным заявлениям первых лиц государства.

Замечено, что оценки экспертов хотя и не комментируются руководством страны, но находят понимание. Это проявляется в конкретной арктической политике правительства. В 2010 г. Госсоветом КНР была запущена программа по анализу индикаторов развития Арктики и роли Китая в данном регионе, а в последующие годы — программы по арктической геополитике (2011—2015 гг.) и исследованию политико-экономико-правовых аспектов судоходства в Арктике (2012—2015 гг.). На XVIII съезде КПК Китай провозгласил себя великой морской державой и на программы освоения новых морских путей и акваторий стал выделять огромные средства. Курс на интенсивное освоение Арктики был подтвержден в

решениях XIX съезда КПК.¹⁰

Стремление неарктического Китая занять более высокое положение в решении проблем Арктики подчеркивают и российские ученые. Профессор В.Л. Ларин пишет: «Вопросы геополитики и безопасности, сопряженные с проблемой территориальной целостности, с расхождениями в политических интересах арктических государств, связаны со стремлением неарктических стран вписаться в региональную архитектуру».

В настоящее время многовекторная арктическая стратегия КНР находится в стадии формирования. Это подтверждают оценки официальных лиц Китая и экспертные заключения. Формирование этой стратегии основывается на следующих геополитических и геоэкономических положениях:

- Китай в своей арктической политике делает акцент на общечеловеческих интересах и ценностях, считая этот регион достоянием всех людей мира. Пекин надеется, что в ближайшем будущем арктические страны при окончательном определении границ своего континентального шельфа примут «мудрые» компромиссные решения с учетом интересов международного сообщества и согласно нормам международного права;

- Одновременно Пекин ведет осторожную и вместе с тем сложную дипломатическую игру в Арктике, в которой он, с одной стороны, пытается провести среди неарктических стран идею интернационализации арктического региона, а с другой — активно взаимодействует с арктическими странами, в первую очередь с Россией (инвестируя в ее арктические проекты);

- Основная причина усиления китайского интереса к Арктике — геоэкономическая. Китай интересуется не только инвестициями и развитием торговых отношений (освоить северные морские пути), но и стремится обеспечить себе новые геополитические условия для экономической

¹⁰ Тулупов, Д.С. Скандинавский вектор Арктической политики Китая // Мировая экономика и международные отношения. - 2020. - № 9. - С. 63

экспансии;

- Пекин осуществляет в Арктике конструктивную политику в области охраны окружающей среды. Он учитывает, что северные страны не допустят Китай к разработке ресурсов, если это будет угрожать хрупкой экосистеме Арктики. Сегодня Пекин многое делает для решения этой общей глобальной проблемы. Открываются новые исследовательские центры по изучению Арктики, организовываются полярные экспедиции и т.д.

Основываясь на этой стратегии, Китай реализует свои интересы в Арктике в следующих практических делах:

- добыча углеводородов;
- добыча биоресурсов;
- использование Северного морского пути;
- исследование климатических и экологических проблем;
- решение вопросов геополитики и безопасности;
- уточнение, окончательное определение и институционализация международно-правового статуса Арктики.

3. Для реализации этих амбиций и интересов Китай проводит активную арктическую дипломатию, которая проявляется в развитии как двухстороннего формата взаимодействий с арктическими и неарктическими государствами, так и в многостороннем формате. Первым крупным достижением этой дипломатии стало получение КНР в 2013 г. статуса постоянного наблюдателя в главном коллективном органе арктических стран - Арктическом совете.¹¹

В настоящее время своими активными дипломатическими, внешнеполитическими и внешнеэкономическими шагами в Арктике Китай пытается приумножить эту победу. Усиливается научно-экспедиционная

¹¹ Ильинский, М. Шкура нерожденного медведя: мировые державы в борьбе за ресурсы Арктики / М. Ильинский // Новая Европа. — 2019. — 21 апр. — URL: https://n-europe.eu/article/2019/04/21/shkura_nerozhdenogo_medvedya_mirovye_derzhavy_v_borbe_zha_resursy_arktiki. (дата обращения 01.04.2022 г.)

деятельность КНР в Арктике, появляются самостоятельные проекты по строительству и расширению ледового и транспортного флота, заключаются двухсторонние соглашения по совместному освоению углеводородных и биологических ресурсов, а также использования северных морских путей. В Арктике создаются китайские научно-исследовательские центры (арктические станции) по изучению климата, льдов и проблем экологии. Активизируется участие КНР в многосторонних арктических организациях.

4. Российская Федерация приветствует активную арктическую политику Китая. В Москве считают, что именно Китай своей мощью и авторитетом поможет России отстаивать свои национальные интересы в Арктике. Китайско-российское сотрудничество в сфере инвестиций и технологий, в том числе для добычи нефти и газа на арктическом шельфе, постоянно расширяется в рамках стратегического взаимодействия и арктического партнерства. Такое партнерство из года в год углубляется.¹²

Все это свидетельствует о том, что китайская арктическая политика далеко не пассивная и выжидательная, как ее пытаются представить многие эксперты из КНР. Они стараются комментировать ситуацию вокруг этого региона в нейтральном ключе, полагая, что показ активных действий КНР в Арктике может вызвать опасения и подъем алармистских настроений в других странах, в том числе и в России. Такая позиция китайских коллег из экспертного сообщества понятна и оправданна, они действуют в общей внешнеполитической линии китайского руководства: не демонстрировать силу, не обострять отношений с другими странами. Это отвечает и решениям XIX съезда КПК: «Китай проводит мирную и независимую политику». Это созвучно с ключевыми идеями концепции Си Цзиньпина «Сообщество Единой судьбы человечества».

¹² Заостровских, Е.А. Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного морского пути // Регионалистика. - 2018. - № 6. - С. 95

2. Анализ проблем и перспектив политики Китая в Арктики

2.1 Проблемы политики Китая в Арктики

Китай не входит в число арктических стран. Несмотря на это, он намерен самым энергичным образом участвовать в освоении арктического региона планеты. В своей совокупности интересы Китая, являющегося в настоящее время второй экономикой мира, образуют комплекс, в структуре которого выделяются три блока:

- экономические (природно-ресурсные и транспортно-логистические);
- эколого-климатические, включающие изучение как фундаментальных, так и научноприкладных задач;
- геополитические, тесно увязанные с военно-стратегическими задачами КНР в этом регионе.

В 1996 г. Китай, не имеющий «морского фасада» в Северном Ледовитом океане, присоединился к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и, как следствие, признал суверенные права арктических государств на этот регион. Интерес Китая при этом заключался в том, что международное морское право гарантирует любой стране право на проведение научноисследовательских работ, свободу судоходства, использование природных ресурсов, добычу углеводородов и ведение рыбного промысла в международных водах.

Правда, возможное расширение суверенных прав любого из арктических государств, как и увеличение размеров их исключительной экономической зоны, приведёт к одновременному значительному сокращению международных арктических вод.

В настоящее время подобное развитие событий беспокоит многие

неарктические страны. Речь идёт о заявке России на подводную часть территории Северного Ледовитого океана между хребтами Ломоносова и Менделеева, которая была подана в ООН в 2015 году. В случае положительного решения этого вопроса³ Россия может получить право единолично распоряжаться ресурсами шельфа в этом районе, арктическая территория Российской Федерации увеличится на 1,2 млн км² и 4,9 млрд т.у.т. углеводородного сырья.

Многие страны, включая Китай, окажутся в этом случае в невыгодном положении в связи с сокращением площади международных вод в Арктике. Китаю принципиально важно получить доступ к арктическим месторождениям углеводородов и рудных полезных ископаемых, так необходимых для функционирования национальной промышленности. Чтобы поддерживать стабильно высокие темпы промышленного роста, КНР вынуждена импортировать всё более широкий ассортимент природных ресурсов, часть из которых для удовлетворения внутреннего спроса ранее добывалась в достаточных объёмах внутри страны.¹³

Учитывая, что 88–95% потенциальных арктических ресурсов находятся в исключительных экономических зонах пяти прибрежных арктических государств, Китай вынужден активно сотрудничать с данными странами в добыче полезных ископаемых.

В качестве главного партнёра в освоении Арктики Китай выбрал Россию. Масштабным примером сотрудничества двух стран в Арктике выступает проект производства сжиженного газа «Ямал СПГ», в котором китайской стороне принадлежит почти треть. Наряду с этим Китай готов вкладывать средства в строительство нового глубоководного порта в Архангельске и железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая на 800 км сократит путь из Сибири до Белого моря. В этом проекте архангельский порт с грузооборотом около 30 млн тонн в

¹³ Журавель, В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. - 2020. - № 24. - С. 132

год выступит пунктом «стыковки» СМП с российской системой железных дорог.

Другими словами, кроме природных ресурсов выделяется ещё как минимум одно обстоятельство, стимулирующее интерес Китая к российской части Арктики, – вопросы транспортной логистики по маршруту Азия – Европа. Поскольку весомую роль в наращивании экономического потенциала Китая играют морская торговля и наличие стратегических морских путей, то очевидно, что без использования Северного морского пути Китаю не удастся создать по-настоящему глобальную систему морской торговли в XXI в.

Отметим отсутствие в настоящее время единого экспертного мнения о коммерческой привлекательности СМП для перевозки транзитных грузов. Так, руководство крупнейшей в мире датской судоходной компании «Maersk», занимающей 16% рынка морских контейнерных перевозок, базируясь на результатах тестового рейса из Норвегии в Республику Корея (2018 г.), убеждено в низком коммерческом потенциале Северного морского пути, что определяется ограниченным временем навигации, расходами на ледоколы¹ и неразвитой инфраструктурой. По мнению руководства «Maersk», СМП станет коммерчески привлекательным не раньше, чем через 20–30 лет.

Другие эксперты утверждают, что уже в ближайшее время следует ожидать интенсивного роста транзитных перевозок в этом направлении, а главным преимуществом СМП выступает возможность экономии времени и финансов. Ключевым аргументом при этом является интенсивное сокращение (на 2,3 млн км²) площади льда в Арктике с 1984 г. по 2018 гг..¹⁴

Несмотря на существующие организационные, экономические и

¹⁴ Арктическая политика России: международные аспекты: докл. к XXII Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2021 г. / С. А. Караганов (рук. авт. кол.), А. Б. Лихачева, И. А. Степанов, Д. В. Суслов и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2021. - С. 45

климатические проблемы эксплуатации СМП, Китай демонстрирует повышенную активность в попытках использования Северного морского пути для транспортировки грузов в Европу. Значительная роль в этом принадлежит экономическим причинам: СМП на 6 400 км короче маршрута, проходящего через Суэцкий канал, как следствие, суда потребляют меньше топлива. По расчётам китайских экономистов, проведение одного контейнеровоза или сухогруза по СМП экономит от 0,5 до 3,5 млн долларов США и две недели в сравнении с вариантом транспортировки через Суэцкий канал. Арктическая стратегия Китая и документы, её закрепляющие.

Основы современной арктической политики Китая были заложены в 2012 г. на XVIII Всекитайском съезде Коммунистической партии, где был провозглашён курс на превращение КНР в великую морскую державу. В 2013 г., развивая эти предложения, Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул инициативу «Один пояс и один путь».

Суть названной инициативы – модификация существующих и поиск новых механизмов регионального экономического партнёрства, стимулирование экономического роста вовлечённых в инициативу стран, укрепление связей между разными цивилизациями, а также содействие сохранению мира и устойчивого развития. Реализация инициативы «Один пояс и один путь» включена в число важнейших мероприятий правительства страны. В 2017 г. к числу морских коридоров инициативы «Один пояс и один путь» был официально добавлен «Северный шёлковый путь», обеспечивающий кратчайшую транспортную связь Китая с Европой через российский Северный морской путь. Это явилось одной из причин публикации в 2018 г. китайской национальной арктической стратегии («Белая книга»).

В «Белой книге» отмечается, что, хотя Китай не является арктической державой, это не мешает ему «пытаться понять, защищать, развивать и участвовать в управлении Арктикой». Заложенная в документе

дипломатическая модель участия КНР в освоении Арктики предполагает развитие отношений со всеми арктическими странами, однако акцент делается на развитии отношений с Россией как со страной, располагающей огромными запасами природных ресурсов на своих арктических территориях, имеющей самую длинную береговую линию в Северном Ледовитом океане и контролирующей СМП. При этом подчеркнём, что, несмотря на взаимный интерес и совместно реализуемые проекты в Арктике, позиции Китая и России в отношении использования Северного морского пути кардинально различаются.¹⁵

В китайской арктической стратегии, изложенной в «Белой книге», заложены принципы свободного судоходства в Арктике, а Россия стремится к полному контролю над этой транспортной артерией, что вполне естественно, поскольку СМП проходит вдоль её арктического побережья.

Интерес Китая и мирового сообщества к использованию российского Северного морского пути как арктической транспортной артерии ставит перед Россией ряд вопросов в части организации эффективной работы арктической транспортной инфраструктуры и создания рациональной системы управления в АЗРФ. Во-первых, организация эффективной работы СМП невозможна без реализации единой скоординированной государственной политики на всей территории Арктической зоны России.

В феврале 2019 г. Президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче функций по развитию АЗРФ Министерству по развитию Дальнего Востока РФ, одновременно возложив на это ведомство дополнительные функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития Арктической зоны страны. При этом до сих пор Арктическая зона РФ не определена в нормативных документах как единый объект регулирования хозяйственной деятельности, объединяя в одном понятии («АЗРФ») различные по статусу административно-

¹⁵ Ван, Ц. Российско-китайские отношения в Арктике: проблемы и перспективы// Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. - 2016. - № 1.- С. 96

территориальные образования (как отдельные субъекты РФ, так и муниципалитеты). Сохраняющаяся институциональная нечёткость в отношении АЗРФ приводит к тому, что государственные ведомства и каждый из 8 арктических субъектов РФ реализуют здесь собственные стратегии развития, механизмы взаимодействия и координации между которыми в настоящее время не прописаны.

Не случайно, выступая в апреле 2019 г. на V Международном арктическом форуме, В.В. Путин заявил, что до конца этого года в России необходимо разработать и принять новую «Стратегию развития АЗРФ до 2035 г.», которая должна установить правовые рамки деятельности в Арктике². Другими словами, Россия, располагая огромными арктическими территориями и длительным опытом освоения этого региона, в настоящее время находится в состоянии формирования рациональной системы управления в этом регионе и создания эффективно работающей арктической транспортной инфраструктуры. При этом Китай, не имеющий ни арктических, ни антарктических территорий, в организации управления своей «полярной деятельностью» гораздо более последователен. В структуре его органов власти функционирует особая Арктическая и Антарктическая Администрация (Chinese Arctic and Antarctic Administration), на которую возложена ответственность за координацию и выполнение научных программ, наращивание активности на этих направлениях.

Во-вторых, серьёзными проблемами российской Арктики являются её слабая заселенность, назревшие вопросы с реализацией концепции расселения населения в регионе и связанная с этим проблема транспортной доступности. Если в советское время «освоение» и «заселение» региона понимались как синонимы, и государство предпочитало заселять Арктику и Крайний Север, создавая здесь крупные города, то в 1990-е гг. возобладала концепция освоения ресурсов вахтовым методом, что привело к упадку

социальной инфраструктуры во многих северных населённых пунктах.¹⁶

В настоящее время в регионе применяется государственно-корпоративная модель трудоустройства, ориентированная на вахтовый метод при освоении ресурсов во вновь создающихся точках роста и на стационарные поселения в староосвоенных районах при условии постепенного перевода постоянных поселений в вахтовый режим. Отмечается наличие сильной государственной поддержки коренных малочисленных народов Севера в местах их компактного проживания. Грузы для местных жителей завозят из базовых портов и опорных баз юга страны в рамках северного завоза. При этом география транспортной сети, сформировавшейся в российской Арктике, достаточно проста и включает Северный морской путь как основную широтную магистраль и выходящие к ней с юга меридиональные (водные и сухопутные) трассы, требующие соединения между собой. Для современной ситуации характерно наличие значительного числа проблем по всем составляющим системы транспортной инфраструктуры арктического региона.

В-третьих, одним из главных вопросов развития транспортной инфраструктуры АЗРФ, имеющей не только российское, но и международное значение, является строительство автомобильного и железнодорожного мостов через реку Лену у Якутска. В настоящее время Амуро-Якутская железнодорожная магистраль заканчивается у станции Нижний Бестях, находящейся на противоположном от Якутска берегу реки. Автодорожный мост является основным звеном российского «Северного широтного пояса» – транспортного коридора от Иркутска до Магадана, связывающего Восточную Сибирь с портами Охотского моря. С другой стороны, железнодорожный мост через Лену соединит Транссиб и БАМ с СМП, что позволит в перспективе создать международный транспортный коридор от Европы до Китая через СМП, Тикси, Якутск и Благовещенск.

¹⁶ Ягья В.С. Арктика – новый регион внешней политики Китая // Вестник РУДН. Серия: Международные отношения. - 2020. - № 1. - С. 49

Это возможно при условии реконструкции порта Тикси и строительства причалов на реках Анабар, Яна, Индигирка и Колыма. В этом случае Якутск, оказавшись на пересечении сухопутных и водных путей, может превратиться в оживлённый транспортный узел.

Как отмечают эксперты, вовлечение в систему российского СМП речного пункта пропуска «Джалинда», расположенного вблизи пересечения Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, обеспечит более короткий международный транспортный коридор («Северный транзит»).

Участок «Мохэ (Китай) – Джалинда – Сковородино – Тында – Нерюнгри – Якутск» позволит связать КНР с СМП через Амурскую область и Якутию. Новый транспортный коридор может явиться наземной частью маршрута «Северный шёлковый путь», который расценивается Китаем как важный элемент развития его морских торговых путей и рассматривается как дополнительный наземный транспортный маршрут СМП и «Северного шёлкового пути» в перспективе.

В связи с развитием Северного морского пути и дальневосточных транспортных коридоров на Китай, Японию и Республику Корея, Дальний Восток России совместно с Аляской может превратиться в крупнейший «перекрёсток» морских дорог и узел важнейших политикоэкономических проблем. Для решения возникающих проблем и расшивки «узких мест» необходимо активное взаимодействие России не только с арктическими странами, но и со странами АТР, в первую очередь – с Китайской Народной Республикой.¹⁷

¹⁷ Wu F. China's Accent in Global Governance and the Arctic / F. Wu // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 6. Философия. Культурология. Политология. Право. Международные отношения. - 2021. - № 2. - С. 126

2.2 Перспективы политики Китая в Арктике

Эксперты выделяют несколько групп предпосылок развития партнёрских отношений России и Китая в части совместной деятельности в Арктике:

1) Геополитические факторы. Оба государства декларируют предпочтение конструктивного диалога в вопросах развития стабильного и сбалансированного международного сотрудничества в арктическом регионе, выступают против иностранного вмешательства в суверенные дела других государств. Сближение позиций России и Китая в части развития Арктики в значительной степени определяется резким ухудшением отношений между Москвой, Европой и США в рамках «санкционной войны». На фоне украинского кризиса российско-ки тайское сотрудничество в экономической сфере (особенно в нефтегазовой) приобрело новый мощный стимул.

2) Транспортные факторы. Растущая экономика Китая требует новых, более экономичных путей экспорта товаров и импорта ресурсов. Суровые климатические условия Арктического региона позволяют осуществлять навигацию лишь в три летних месяца, что не устраивает ритмично работающую экономику Китая. Отсутствуют в КНР и специалисты-полярники, а также ощущается нехватка транспортных средств для передвижения в Арктике (на данный момент у Китая в наличии лишь 2 ледокола). Для решения названных вопросов Китай нуждается в сотрудничестве с Россией.

3) Экономические факторы. В обозримом будущем Китай сохранит за собой роль одного из крупнейших в мире потребителей энергоресурсов, в то время как добыча энергоресурсов в Арктике является достаточно

конкурентоспособной для России. В условиях существующей «санкционной войны» США и Европы против РФ и декларируемого Россией «поворота на восток» Китай может легко зарезервировать себе существенные источники арктических энергоресурсов в российской зоне, не контролируемой западными странами.

4) Инвестиционные факторы. Экономика России нуждается в китайских инвестициях для развития арктической транспортной и производственной инфраструктуры, финансирования проектов добычи углеводородного сырья на арктическом шельфе, реализации программ развития опорных зон в АЗРФ.

5) Технологические факторы. Экстремальные условия освоения Арктики предоставляют Китаю возможность для тестирования новейших технологий, инструментов и материалов в части их дальнейшего использования, что, в свою очередь, позволяет России компенсировать выпадающие из-за санкций технологии и технологические решения, необходимые для реализации её арктических проектов. Другими словами, современная геополитическая и экономическая ситуация даёт основания для развития двусторонних российско-китайских отношений в Арктике. При этом, правда, традиционное присутствие России в Арктике входит в противоречие с появившимися исторически относительно недавно арктическими амбициями Китая.¹⁸

У России есть основания опасаться стремительного вхождения КНР в арктические дела. Даже интерес Китая к СМП и объявленная программа строительства флота собственных ледоколов и судов для работы в Арктике¹ могут интерпретироваться как стремление Китая установить монополию на использование этой транспортной артерии и снизить цену перевозки, ухудшив этим ситуацию России на транспортном рынке. Тем не менее,

¹⁸ Hansen, C.O. Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges. URL: <https://services-webdav.cbs.dk/doc/CBS.dk/Arctic%20Shipping%20-%20Commercial%20Opportunities%20and%20Challenges.pdf> (дата обращения 01.04.2022 г.)

Российская Федерация, обладающая Северным морским путём и значительной частью арктических ресурсов планеты, выступает для Китая важнейшим партнёром в реализации его амбициозных планов в Арктике. В обмен на доступ к использованию СМП и ресурсов арктического региона Китай готов предложить России инвестиции и передовые технологии.

Китай, не имеющий формальных прав претендовать на титул арктической державы, стремится активизировать свою деятельность в Арктике, делая ставку в национальной арктической стратегии на кооперацию и «тактику настойчивости», свойственную этой восточной державе в реализации как национальных, так и международных проектов. Если на первом этапе международного сотрудничества в Арктике полярные научные исследования являлись для КНР инструментом «мягкой силы», позволявшим закрепиться в полярном регионе, то в долгосрочной перспективе Китай уже рассматривает Северный морской путь Российской Федерации как составную часть собственного национального «Северного шёлкового пути».

В перспективе, одновременно с ростом экономической мощи Китая, следует ожидать активизации усилий КНР в борьбе за передел сфер влияния в Арктике, попыток «прогнать» формирующееся экономическое пространство полярного региона в свою сторону.

Освоение Арктики ставит перед Россией задачу сохранения этого региона как национальной ресурсной базы и транспортной артерии, поэтому российские долгосрочные отношения с Китаем в деле хозяйственного освоения Арктики должны строиться с учётом национальных интересов, на компромиссе взаимодействия и соперничества. Поиск разумного баланса в этом вопросе является для России важной задачей XXI в., которую ещё только предстоит решить.¹⁹

¹⁹ Xu Shijie Head Division of Policy and Planning, Chinese Arctic Administration, State Oceanic Administration Cooperation and Development in Arctic / Xu Shijie // Арктическая политика в 21 веке. — Санкт-Петербург, 2021 (дата обращения 01.04.2022 г.)

Заключение

Несмотря на то, что Китай активно занялся арктической проблематикой сравнительно недавно, политика государства на данном направлении претерпела серьезные изменения. Если изначально Пекин был заинтересован в исключительно научно-исследовательской деятельности, то сейчас на первый план вышли экономические вопросы, связанные, прежде всего, с инициативой «Один пояс — Один путь», которая должна стать крупнейшим логистическим проектом. Также КНР активно встраивается в процесс освоения ресурсного потенциала Арктики для обеспечения своей энергетической безопасности, обладая как финансовыми, так и научными средствами. КНР активно участвует в освоении Арктического региона.

Однако нынешнее положение дел не устраивает Пекин, который претендует на большее присутствие в регионе, о чем говорится в «Белой книге». Китай заявляет о необходимости расширения участия неарктических государств в многостороннем управлении в регионе при уважении суверенитета прибрежных держав. Китай настойчиво пытается легитимизировать свое присутствие в регионе, говоря о приверженности существующим нормативно-правовым актам и развивая сотрудничество с основными региональными игроками, которые во многом зависят от китайских инвестиций.

Список использованных источников

1. Арктическая политика Китая в первой четверти XXI века / Под ред. С.Н. Гриняева. — М.: АНО ЦСОиП, 2020. - 84 с.
2. Арктическая политика России: международные аспекты: докл. к XXII Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2021 г. / С. А. Караганов (рук. авт. кол.), А. Б. Лихачева, И. А. Степанов, Д. В. Суслов и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2021. - 56 с.
3. Ван, Ц. Российско-китайские отношения в Арктике: проблемы и перспективы / Ц. Ван // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. - 2016. - № 1.- С. 92–97.
4. Журавель, В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность / В. П. Журавель // Арктика и Север. - 2020. - № 24. - С. 112–145.
5. Заостровских, Е.А. Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного морского пути / Е. А. Заостровских // Регионалистика. - 2018. - № 6. - С. 92–
6. Ильинский, М. Шкура нерожденного медведя: мировые державы в борьбе за ресурсы Арктики / М. Ильинский // Новая Европа. — 2019. —21 апр. — URL: https://n-europe.eu/article/2019/04/21/shkura_nerozhdenного_medvedya_mirovye_derzhavy_v_borbe_za_resursy_arktiki. (дата обращения 01.04.2022 г.)
7. Карлусов, В.В. Арктика в системе глобальных приоритетов Пекина: взгляд из России / В.В. Карлусов // Вестник МГИМО-Университета. — 2020. — № 5 (26). — С. 24—32.

8. Кобзева, М.А. Противоречия в оценках арктической политики КНР / М.А. Кобзева // Конфликтология. — 2017. — № 2. — С. 216—217.
9. Комиссина, И.Н. Арктический вектор внешней политики Китая/ И. Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии.- 2019. - №- 1. С. 54—73.
10. Леонов, С.Н. Взаимодействие России и Китая в Арктике / С. Н. Леонов // Российско-китайские исследования. - 2019. - № 3. - С. 7—16.
11. Мануков С. «Белая книга» Китая: Пекин бросает все силы на освоение Арктики. URL: <https://planettoday.ru/geopolitika/item/82511-belaya-kniga-kitaya-pekin-brosat-vse-sily-na-osvoenie-arktiki> (дата обращения 01.04.2022 г.)
12. Морозов, Ю.В. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке» / Ю.В. Морозов // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. - 2021. - № 20. - С. 173 - 191.
13. Митько, В.Б. Российско-китайское сотрудничество в Арктике и безопасность морской деятельности / В.Б. Митько // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. - 2019. - № 2. - С. 69—78.
14. Петровский, В. Е. Политика Китая в Арктике / В. Е. Петровский // Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. Доклад № 26. М.: НП РСМД.- 2020. - №11.- С. 17—30.
15. Сунь, К. Управление арктическим морским путем и участие Китая / К. Сунь, Т. Лю // Вестник Морского университета Китая. - 2015.- № 13. – С. 13-19
16. Сюи Гуанмяо «Ледовый шелковый путь»: китаиско-российское сотрудничество на фоне переустройства 81 международного порядка в Арктике / Гуанмяо Сюи // Восточная Азия: факты и аналитика. - 2020. - № 2. - С. 36 - 50.
17. Синьхэ, В. Арктическая идентичность Китая с точки зрения национальных интересов / В. Синьхэ // Тихоокеанский Вестник. - 2019. - № 5. - С. 81 - 89.

18. Тулупов, Д.С. Скандинавский вектор Арктической политики Китая / Д.С. Тулупов // *Мировая экономика и международные отношения*. - 2020. - № 9. - С. 61 - 68.
19. Ягья В.С. Арктика – новый регион внешней политики Китая / В. С. Ягья // *Вестник РУДН. Серия: Международные отношения*. - 2020. - № 1. - С. 43–52.
20. Action plan on the Belt and Road Initiative. URL: http://english.gov.cn/archive/publications/2021/03/30/content_281475080249035.htm (дата обращения 01.04.2022 г.).
21. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm (дата обращения 01.04.2022 г.)
22. Hansen, C.O. Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges. URL: <https://services-webdav.cbs.dk/doc/CBS.dk/Arctic%20Shipping%20-%20Commercial%20Opportunities%20and%20Challenges.pdf> (дата обращения 01.04.2022 г.)
23. Xu Shijie Head Division of Policy and Planning, Chinese Arctic Administration, State Oceanic Administration Cooperation and Development in Arctic / Xu Shijie // *Арктическая политика в 21 веке*. — Санкт-Петербург, 2021 (дата обращения 01.04.2022 г.)
24. Wu F. China's Accent in Global Governance and the Arctic / F. Wu // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 6. Философия. Культурология. Политология. Право. Международные отношения*. - 2021. - № 2. - С. 118 - 126.