

**МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**имени М.В. ЛОМОНОСОВА**  
**ФАКУЛЬТЕТ МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ**  
**КАФЕДРА РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ**

**На правах рукописи**

**Сунь Сювэнь**

**Проблемы и перспективы российско-китайского сотрудничества**  
**в освоении Арктики**

**Специальность 23.00.04 – Политические проблемы международных**  
**отношений, глобального и регионального развития**

**Научный руководитель:**  
**Шаумян Т.Л.**

**Москва – 2019**

---

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение.....</b>	<b>4</b>
<b>Глава 1. Российская Арктика в современных геополитических условиях....</b>	<b>20</b>
1.1 Концептуальные положения о статусе и составе Российской Арктики.....	20
1.2 Социально-экономическое и военно-политическое значение Российской Арктики.....	35
1.3 Эволюция и формирование арктической политики РФ и КНР в XXI веке.....	55
<b>Глава 2. Сравнительный анализ национальных интересов РФ и КНР в Арктике.....</b>	<b>67</b>
2.1 Арктические интересы России и Китая в экологической сфере.....	67
2.2 Арктические интересы России и Китая в сфере освоения нефтегазовых ресурсов.....	81
2.3 Арктические интересы России и Китая в сфере развития Северного морского пути.....	92
2.4 Арктические интересы России и Китая в геополитической сфере.....	103
<b>Глава 3. Российско-китайское арктическое сотрудничество: политико-правовые и политико-экономические аспекты.....</b>	<b>114</b>
3.1 Правовые основы китайского участия в арктических делах, предоставляемые международными законами.....	114
3.2 Политические факторы российско-китайского взаимодействия в арктическом регионе.....	127
3.3 Практические аспекты реализации российско-китайского арктического сотрудничества.....	138
3.4 О ключевых факторах российско-китайского арктического сотрудничества.....	152

---

<b>Заключение.....</b>	<b>166</b>
<b>Список литературы.....</b>	<b>174</b>

## **Введение**

---

**Актуальность темы исследования.** Глобальные проблемы, стоящие перед всем человечеством на современном этапе, такие как глобальное потепление, истощение ресурсов, ухудшение состояния окружающей среды, экологический дисбаланс, приводят к тому, что противоречия между человеческим обществом и естественной средой постоянно растут. Арктика – регион, обладающий специфическими преимуществами географического положения и богатыми природными ресурсами; регион, имеющий стратегическое геополитическое и экономическое значение, особенно для Северного полушария; регион, играющий особо важную роль в продвижении устойчивого развития и глобального управления, играет растущую роль в мире.

Как часть системы глобального управления, управление Арктикой – это многоуровневый, многосубъектный, многоотраслевой процесс. Он затрагивает глобальный, региональный, государственный, местный и другие уровни; требует вовлечения соответствующих международных организаций, арктических стран, а также внерегиональных стран; включает в себя разработку природных ресурсов, использование морских и воздушных путей сообщения, охрану биосферы, защиту интересов коренных народов, поддержание безопасности и т.д. Следовательно, не только Россия, как страна «арктической восьмерки», но и внерегиональный актер – Китай, имеют свои законные права и интересы в арктических вопросах.

Понимание и уважение законных прав и интересов заинтересованных сторон арктического диалога, поддержание региональной безопасности, стабильности и устойчивого развития выступают основными тенденциями в деле управления Арктикой. В настоящее время РФ и КНР наладили отношения всеохватывающего партнерства и стратегического сотрудничества, что продуцирует благоприятные политические обстоятельства для развития сотрудничества по разным направлениям, одним из которых являются совместные проекты в Арктике.

В июле 2017 г. Президент РФ Путин В.В. и Председатель КНР Си Цзиньпин подписали «Совместное заявление о дальнейшем углублении отношений

---

всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия», в котором впервые на государственном уровне акцентировалось внимание на арктическом сотрудничестве. Поэтому, для содействия российско-китайскому сотрудничеству в Арктике представляется необходимым и актуальным изучение его предпосылок, современного состояния, существующих проблем и перспектив.

***Степень изученности проблемы.*** В российских академических кругах большое справочное значение для исследования международного сотрудничества в Арктике с широкой точки зрения имеют результаты исследований Российского совета по международным делам (РСМД), который в 2012-2018 гг. опубликовал хрестоматию «Арктический регион: проблемы международного сотрудничества»; доклады «Потенциал Российской Арктики для международного сотрудничества», «Арктика. Предложения к дорожной карте международного сотрудничества», «Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы» и т.д. В некоторых абзацах этих публикаций упоминаются мотивы и непосредственное проявление китайского участия в арктических делах.

Проблематике международного сотрудничества в Арктике также посвящены исследования таких ученых, как Голдин В.И.<sup>1</sup>, Журавель В.П.<sup>2</sup>, Конышев В.Н.<sup>3</sup>, Лукин Ю.Ф.<sup>4</sup>, Сергунин А.А.<sup>5</sup>, Храмчихин А.А.<sup>6</sup> др. Следует отметить, что в их работах освещаются такие вопросы, как арктические мегатренды в изменяющемся

---

<sup>1</sup> Голдин В.И. Арктика в международных отношениях и геополитике в XX начале XXI века: вехи истории и современность // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2011. № 2. С. 22-34.

<sup>2</sup> Журавель В.П. Арктика как постоянно развивающееся многомерное пространство // Арктика и Север. 2018. № 31. С. 62-79.

<sup>3</sup> Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика на перекрестье геополитических интересов // Мировая экономика и международные отношения. 2010. № 9. С. 43-53.

<sup>4</sup> Лукин Ю.Ф. Великий передел Арктики. М.: Архангельск. 2010.

<sup>5</sup> Конышев В.Н., Сергунин А.А. Международные организации и сотрудничество в Арктике // Вестник международных организаций. 2011. № 3(34). С. 27-36.

<sup>6</sup> Храмчихин А.А. Военно-политическая обстановка в Арктике и возможные перспективы ее развития // Вестник МГТУ. 2014. Том 17. № 3. С. 606-615.

Храмчихин А.А. Значение Арктики для национальной безопасности России, Китай может стать арктической державой // Арктика и Север. 2015. № 21. С. 88-97.

---

мире, международные организации и сотрудничество в Арктике, геополитические и геоэкономические особенности комплексной системы безопасности Российской Арктики и т.д. В перечисленных исследованиях редко затрагивается тема российско-китайского арктического сотрудничества, однако создавая рамки и основу для изучения этой проблемы.

Исследования китайской арктической политики и российско-китайского арктического сотрудничества с более узкой точки зрения представлены в работах таких экспертов, как Журавель В.П.<sup>7</sup>, Загорский А.В.<sup>8</sup>, Коньшев В.Н.<sup>9</sup>, Морозов Ю.В.<sup>10</sup> и др. Они уделяют внимание таким проблемам, как арктический вектор внешней политики Китая, национальные интересы РФ и КНР в Арктике, позиции РФ и КНР в понимании арктических проблем и т.д.

Вокруг понятия «общего наследия человечества» происходят горячие дебаты. Некоторые эксперты отметили, что заявления с китайской стороны о том, что арктические страны должны учитывать арктические интересы всего человечества, противоречат придерживаемым КНР дипломатическим принципам, например, уважению суверенитета другой страны. Другие эксперты с юридической точки зрения объяснили, – «отсутствует противоречие между высказываниями о том, что КНР признает независимые права арктических стран, но в то же время основывается на том, что возникнет в океане место общего наследия человечества».

Отдельный акцент следует сделать на трудах работающих в России молодых

---

<sup>7</sup> Журавель В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112-144.

<sup>8</sup> Загорский А.В. Россия и Китай в Арктике: разногласия реальные или мнимые? // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Том 60. № 2. С. 63-71.

<sup>9</sup> Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Освоение природных ресурсов Арктики: пути сотрудничества России с Китаем в интересах будущего // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 39. С. 2-9.

<sup>10</sup> Морозов Ю.В. Китай в Арктике: цели и риски для российско-китайских отношений // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 5. С. 21-32.

---

ученых – Ван Ц.<sup>11</sup> и Калфаоглу Р.<sup>12</sup>, которые внесли свой вклад в дело изучения форм китайского участия в арктических делах и арктического сотрудничества между РФ и КНР. Они сходятся во мнении, что арктическое сотрудничество между РФ и КНР является взаимовыгодным и имеет потенциалы развития. Этот вывод широко признан в китайском академическом сообществе. Однако, при подробном изучении этими авторами факторов, препятствующих реализации сотрудничества, у коллег могли бы возникнуть определенные размышления, вызывающие желание более глубокого рассмотрения поставленных проблем.

Можно сделать вывод, что полных и детальных исследований по китайскому участию в арктических делах и российско-китайским отношениям в Арктике пока недостаточно в российском академическом сообществе, но в последние 5 лет в нем наблюдается тенденция усиления интереса к изучению этой проблематики. Методологической основой существующих исследований являются описание и объяснение, системный и сравнительный анализ, анализ и синтез и т.д.

**Китайские академические круги** с 2007-2008 гг. стали следовать тенденции мирового академического сообщества в изучении арктических вопросов; внутри страны начался «арктический бум» в гуманитарных науках (юриспруденции, геополитике и геоэкономике). В Китае арктические исследования, касающиеся России, условно делятся на три группы: 1) международные правовые вопросы в Арктике и парадигма российского управления Арктикой; 2) эволюция арктической политики СССР и РФ; 3) российско-китайское взаимодействие в Арктике и совместное построение «Ледяного шелкового пути».

К первой группе исследований относятся работы таких ученых, как Бай Цзяюй<sup>13</sup>, Лю Хуйжун<sup>14</sup>, Чжао Лун<sup>15</sup> и др. Существует точка зрения<sup>16</sup>, что для

---

<sup>11</sup> Ван Цзюньтао. Формы участия Китая в международной деятельности в Арктике. М.: Санкт-Петербург. 2016.

<sup>12</sup> Калфаоглу Р. Китайско-российское сотрудничество в Арктике: перспективы развития // Вестник Московского государственного областного университета. 2018. № 2. С. 1-21.

<sup>13</sup> Бай Цзяюй. Бэйци хандао лиюн дэ гоци фа вэньти таньцзю [Использование арктических водных путей в международном праве] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань). 2012.

---

осуществления контроля над арктическими морями, Россия укрепляет собственные суверенные права на арктические ресурсы, основываясь на принципах: естественного продолжения континентального шельфа, первого владения (first possession) и секторального принципа. Однако, претензии России, основанные на первом принципе, иногда расходятся с нормами международного права, и действия России на основе последних двух принципах, сталкиваются с противодействием международного сообщества в связи с недостаточной правовой обоснованностью.

Стоит отметить, что взгляды российских ученых на эти вопросы отличаются от мнений китайских экспертов, что вполне естественно. Относительно секторального принципа, в российских академических кругах отмечают, что он не получил какого-либо подкрепления в международных договорах; более того, такие документы, в т.ч. законодательные акты СССР и Канады, закрепляют правомочия не на все пространство секторов, а только на расположенные там сухопутные части – материковые и островные<sup>17</sup>. Приходится признать, что в Китае существует стереотипы по некоторым вопросам, что придает важность диалогу между двумя странами.

Во вторую группу исследований входят работы таких специалистов, как Ли Чжэнфу<sup>18</sup>, Лу Чжунюань<sup>19</sup>, Цянь Цзунци<sup>20</sup>. Представители этой группы считают

---

№ 6. С. 6-11.

<sup>14</sup> Лю Хуйжун, Линь Хуй. Лунь элосы дуй бэйбу хай хандао дэ фалюй гуаньчжи цзянь лунь ци юй лян хэ го хайян фа гунюе дэ чунту [Российское законодательство по управлению СМП и расхождения с Конвенцией ООН по морскому праву] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань). 2009. № 4. С. 6-10.

<sup>15</sup> Чжао Лун. Бэйци чжили фаньши яньцзю [Парадигма управления в Арктике]. М.: Пекин. 2014.

<sup>16</sup> Ли Ляньци. Элосы дуй бэйци цзыюань чжуцзюань кунчжи дэ фалюй фэньси [Исследование законодательных норм по вопросу суверенитета России над арктическими ресурсами] // Элосы чжунья дунью яньцзю. 2012. № 6. С. 23-29.

<sup>17</sup> Быковский В.К. Правовой режим Арктики в контексте IV международного арктического форма «Арктика – территория диалога» // Международное сотрудничество Евразийских государств: политика, экономика, право. 2017. Том 2. № 11. С. 100-108.

<sup>18</sup> Ли Чжэнфу, Се Хунфэй. Элосы дэ фань бэйци цюань чжэнцэ шицзянь ци ци дуй чжунго дэ циши [Российская политика и практика для реализации прав и интересов в арктическом регионе



---

российскую арктическую политику «большой геополитикой». Что касается ее особенностей, необходимо отметить три момента: претензии на территории легитимизируются установленными законами методами; военные силы совместно с легальными методами обеспечивают национальные интересы страны; наблюдается стремление к созданию системы безопасности в Арктике<sup>21</sup>. Другие эксперты в этой связи добавили, что арктическая политика РФ включает также охрану окружающей среды и социально-экономическое развитие<sup>22</sup>.

Несмотря на многочисленные работы китайских специалистов, посвященных изучению арктической политики России, почти ни в одной из них авторы не уделяют внимания эффективности реализации этой политики. Как представляется, ключевым вопросом для совместного построения «Ледяного шелкового пути» – являются источники генерирования движущих сил российско-китайского сотрудничества, какими путями развивается это сотрудничество, и каковы могут быть его результаты.

В третьей группе большое значение для изучения российско-китайского арктического взаимодействия имеют оригинальные идеи, изложенные в работах молодых ученых – И Синьлэй<sup>23</sup>, Сунь Кай<sup>24</sup>, Сяо Ян<sup>25</sup> и др. Большинство из них

---

и ее вдохновение для Китая] // Элосы чжунъя дунъю яньцзю. 2016. № 2. С. 98-114.

<sup>19</sup> Лу Чжунюань. Цзинь цзи нянь элосы бэйцзи чжаньлюе цзюйцо фэньсинь [Анализ мер, предпринимаемых в рамках Российской арктической стратегии] // Цзиди яньцзю. 2015. Том 27. № 3. С. 298-306.

<sup>20</sup> Цянь Цзунци. Элосы бэйцзи чжили дэ чжэнчжи цзинци суцю [Политическое и экономическое стремление России в управлении Арктикой] // Дун бэй я сюекань. 2015. № 3(14). С. 16-22.

<sup>21</sup> Чэн Цюнь. Цянь элосы дэ бэйцзи чжаньлюе цзи ци инсян [Обсуждение арктической стратегии России и ее влияния] // Элосы чжунъя дунъю яньцзю. 2010. № 1. С. 76-84.

<sup>22</sup> Го Пэйцин. Элосы лянбан бэйцзи чжэнцэ дэ цзибэнь юаньцзэ фэньси [Анализ основных принципов арктической политики Российской Федерации] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань). 2016. № 2. С. 8-17.

<sup>23</sup> И Синьлэй. Элосы бэйцзи чжаньлюе цзи чжун э бэйцзи хэцзо [Российская арктическая стратегия и китайско-российское арктическое сотрудничество] // Си бо ли я яньцзю. 2015. № 5. С. 37-44.

<sup>24</sup> Сунь Кай, Ван Чэньгуан. Гоцзя лиь шицзю ся дэ чжун э бэйцзи хэцзо [Российско-китайское сотрудничество с точки зрения национальных интересов] // Дун бэй я лунь танью. 2014. № 6 (116). С. 26-34.

---

считает, что в перспективных вопросах арктического сотрудничества – защите окружающей среды, освоении природных ресурсов, использовании арктических морских путей, обеспечении безопасности и т.д. – затронуты важные национальные интересы РФ. Укрепление российско-китайского сотрудничества в Арктике в целях ее устойчивого развития возможно только при безусловном признании прав прибрежных арктических государств на шельф и исключительные экономические зоны.

Проблема состоит в том, что некоторые представители этой группы не владеют данными полевых исследований и цитируют лишь материалы из «вторых рук», что вероятно приводит к недостатку объективности и достоверности в исследованиях или отделению этой проблемы от российско-китайских отношений в целом. Исследователи совместного построения «Ледяного шелкового пути» часто склоняются к достижению договоренностей, не акцентируя внимание на существующих разногласиях.

Большой вклад в изучение роли Китая в арктическом диалоге и российско-китайского взаимодействия в Арктике также внесен учеными **западных стран**, такими как Малте Хумперт<sup>26</sup>, Марц Лантеигне<sup>27</sup>, Олав Стокке<sup>28</sup>, Ольга Алексеева<sup>29</sup>, Том Росетх<sup>30</sup>, Фредериц Лассерре<sup>31</sup>, ЧриSTOPXер Хсиунг<sup>32</sup> и др. Они

---

<sup>25</sup> Сяо Ян. Чжун э гун цзянь бэйци нэньюань цзоулан: чжаньлюе чжидянь юй туйцзинь лилу [Россия и Китай совместно строят арктический энергетический коридор: опорные точки и теоретический курс] // Дун бэй я лунь танью. 2016. № 5(127). С. 109-117.

<sup>26</sup> Malte Humpert. The future of Arctic shipping: a new silk road for China? Washington: the Arctic Institute. Center for Circumpolar Security Studies. 2013.

<sup>27</sup> Marc Lanteigne. The Russian Far East and the Northern Sea Route in evolving Sino-Russian strategic relations // Huang J., Korolev A. (eds.) The Political Economy of Pacific Russia. Palgrave Macmillan. 2017. P. 181-202.

Marc Lanteigne. Have you entered the storehouses of snow? China as a norm entrepreneur in the Arctic // Polar Record. 2017. Vol. 53. Issue 2. P. 117-130

<sup>28</sup> Olav Stokke. Asian stakes and Arctic governance // Strategic Analysis. 2014. Issue 38(6). P. 770-783.

<sup>29</sup> Olga Alexeeva, Frédéric Lasserre. China and the Arctic // Arctic Yearbook. 2012. P. 80-90.

<sup>30</sup> Tom Røseth. Russia's China policy in the Arctic // Strategic Analysis. 2014. Vol. 38. P. 841-859.

<sup>31</sup> Olga Alexeeva, Frédéric Lasserre. The snow dragon: China's strategies in the Arctic // China Perspectives. 2012. Issue 3. P. 61-68.

<sup>32</sup> Christopher Hsiung. China and Arctic energy: drivers and limitations // Polar Journal. 2016. Vol. 6.

---

стараятся ответить на такие конкретные вопросы, как Китай и Арктические морские пути, Китай и арктические источники энергии, российско-китайские отношения в Арктике, азиатские стейкхолдеры и управление Арктикой и т.д.

Одна из особенностей этих исследований заключается в умеренной позиции с точки зрения третьей стороны. Том Росетх в своей статье отметил, что, с одной стороны, двусторонние отношения между РФ и КНР дают стимулы для расширения сотрудничества в Арктике, но с другой стороны, озабоченность России по поводу безопасности и суверенитета ограничивают возможность такого сотрудничества.

Другая особенность заключается в том, что в исследованиях западных ученых были обоснованы политические теории, что в настоящее время редко встречается в китайских и российских академических кругах. Марц Лантеигне и соавтор – китайский эксперт Су Пин в своей работе попытались объяснить национальную идентичность Китая в арктических вопросах, основываясь на конструктивизме<sup>33</sup>.

Следует упомянуть, что в нескольких исследованиях существуют ошибочные трактовки международного сообщества в духе идей «китайской угрозы в Арктике», подразумевающих, что Китай пытается захватить арктические природные ресурсы, угрожает суверенитету арктических стран и их экологической безопасности, кроме того, арктическая политика Китая носит достаточно ревизионистский характер<sup>34</sup>, что и повышает необходимость применения Китаем «мягкой силы» в арктических делах.

Подводя итог, можно заключить, что в китайских, российских и западных академических кругах исследования геополитической и геоэкономической роли

---

Issue 2. P. 243-258.

Christopher Hsiung. The Arctic dimension in Sino-Russian relations. In book: Sino-Russian Relations in the 21st Century. 2019. P. 167-187.

<sup>33</sup> Su Ping, Marc Lanteigne. China's developing Arctic policies: myths and misconceptions // Journal of China and International Relations. 2015. Vol 3. Issue 1. P. 1-25.

<sup>34</sup> Wright David. The Dragon and Great Power Rivalry at the top of the World: China's Hawkish, Revisionist Voices within Mainstream Discourse in Arctic Affairs. Calgary: Canadian Global Affairs Institute. 2018.

---

Китая и российско-китайских отношений в Арктике ещё находятся в незрелой стадии, что выражается в следующих аспектах: 1) только в последние 5 лет наблюдается резкой рост количества исследований; 2) методы исследований относительно ограничены, теоретические основы недостаточно прочны; 3) в существующих исследованиях присутствуют определенные стереотипы.

**Объект исследования** – российско-китайское арктическое сотрудничество на фоне отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, а также в рамках совместного построения «Ледяного шелкового пути».

**Предмет исследования** – предпосылки, современное состояние, проблемы и перспективы российско-китайского арктического сотрудничества.

**Цель исследования** – выявить движущие факторы, современное состояние, существующие проблемы и перспективы российско-китайского арктического сотрудничества.

Цель исследования определила следующие **задачи** в данной работе:

1) проанализировать концептуальные положения о международно-правовом статусе и составе Российской Арктики; раскрыть социально-экономическое и военно-политическое значение Российской Арктики в современных геополитических условиях;

2) охарактеризовать эволюцию арктической политики РФ и формирование арктической политики КНР в XXI веке, перечисляя соответствующие нормативные и стратегические документы обеих стран;

3) определить потенциалы международного сотрудничества России и Китая в Арктике на основе сопоставления национальных арктических интересов двух стран в областях экологии, освоения углеводородных ресурсов, развития Северного морского пути и обеспечения национальной безопасности;

4) определить правовые рамки китайской политики в арктическом регионе, а также выявить проблемы и трудности в ходе реализации арктической стратегии страны;

---

5) проследить путь развития российско-китайских отношений начиная с XXI века, проанализировать предпосылки для содействия российско-китайскому арктическому сотрудничеству в политической, социальной и экономической областях;

6) проанализировать современное состояние российско-китайского арктического сотрудничества в научно-исследовательской и энергетической сферах, раскрыть существующие препятствия при реализации российско-китайского арктического сотрудничества;

7) выявить перспективы российско-китайского арктического сотрудничества на фоне отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, особенно на фоне сопряжения китайской инициативы «Пояс и Путь» и российской инициативы ЕАЭС, а также в рамках совместного построения «Ледяного шелкового пути».

***Гипотеза диссертационного исследования*** заключается в предположении о том, что национальные интересы РФ и КНР в Арктике в значительной степени совпадают, поэтому российско-китайское арктическое сотрудничество рассматривается потенциальным для дальнейшего развития. В то же время, когнитивный диссонанс между арктической державой и внерегиональным игроком, а также технические проблемы разного рода в процессе взаимодействия, ограничивают сферы этого сотрудничества и замедляют его темпы.

***Хронологические рамки исследования.*** Современный период активизации китайского присутствия в Арктике берет отсчет приблизительно с 2007-2008 гг. После ряда событий этого времени – установки российского флага на дне Северного Ледовитого океана, публикации Геологической службой США доклада об оценке неразведанных запасов нефти и газа к северу от Полярного круга и подписания пятью арктическими странами «Илулиссатской Декларации», Китай начал уделять Арктике большое внимание. Но российско-китайское арктическое сотрудничество стало осуществляться позже – после того, как Председатель КНР

---

Си Цзиньпин в 2013 г. выдвинул инициативу «Пояс и Путь».

***Научная новизна исследования:***

1) проведен сравнительный анализ национальных интересов России и Китая в Арктике с целью рассмотрения потенциалов российско-китайского арктического сотрудничества в сферах «низкой политики» и «высокой политики»; разработано авторское определение степени и порядка возможностей реализации этих потенциалов в разных сферах с учетом особенностей национальных интересов;

2) проведено исследование арктических интересов и прав Китая на основе анализа положений «Конвенции ООН по морскому праву» и «Договора о Шпицбергене»; автором рассмотрены трудности в ходе реализации Китаем этих прав и интересов, также анализировано понятие «общего наследия человечества»;

3) проанализированы движущие силы российско-китайского арктического сотрудничества с использованием инструментов «международной политической экономии», представлена авторская интерпретация соотношения политических и экономических факторов в проблематике арктического сотрудничества между РФ и КНР;

4) указаны существующие препятствия в процессе реализации российско-китайского арктического сотрудничества и выявлены оптимальные методы для его дальнейшего развития в рамки сопряжения инициативы Китая «Пояс и Путь» и инициативы России – ЕАЭС, а также взаимодействия между Северо-Восточным регионом КНР, Дальним Востоком и Восточной Сибирью РФ.

***Основные положения диссертации, выносимые на защиту:***

1. Арктика обладает чрезвычайно важным геополитическим, экономическим, военным и экологическим значением не только для стран Северного полушария, но и для всего мира. На глобальном уровне вопрос распределения интересов и полномочий между арктическими и внерегиональными странами становится все актуальнее. В то же время на региональном уровне в геополитическом плане условно разделять «арктическую восьмерку» на «западные страны» и

---

«незападную». Подобный факт обуславливает готовность РФ предоставить КНР возможность содействия в Арктике. В связи с этим автор считает, что высокий уровень взаимного доверия в двусторонних политических отношениях является неотъемлемым условием арктического сотрудничества.

2. В настоящее время государства и правительства действуют в качестве локомотива для содействия российско-китайскому арктическому сотрудничеству. Российско-китайские отношения всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и достигнутые в рамках двухсторонних отношений достижения в энергетической, инфраструктурной и инвестиционной сферах, а также в области взаимодействия между приграничными регионами – Дальним Востоком РФ и Северо-Востоком КНР, заложили благоприятный фундамент для реализации российско-китайского практического сотрудничества в Арктике.

3. Российско-китайское арктическое сотрудничество является взаимовыгодным и целесообразным в силу того, что национальные интересы обеих стран в Арктике в значительной степени совпадают в экологической, энергетической, транспортно-инфраструктурной и военной сферах. Однако, автор подчеркивает, что потенциалы российско-китайского арктического сотрудничества в разных сферах различаются в силу разнохарактерности национальных интересов и дополняемости национальных потребностей. В целом потенциалы сотрудничества в сферах «высокой политики», касающихся национальной безопасности и суверенитета, слабее, нежели в сферах «низкой политики», касающихся социально-экономического развития.

4. В основе разногласий между Россией и Китаем по поводу арктических вопросов лежит понятие «общего наследия человечества», которое употребляется в двух аспектах: подчеркивания международного статуса Арктических морских путей и разграничения континентального шельфа в Северном Ледовитом океане. Кроме того, Китай позиционирует себя как «около-арктическая» страна в Белой книге «Арктическая политика Китая», что может вызвать сомнения в международном сообществе. По мнению автора, с точки зрения международного права эти различия

---

по сути не являются отражением непреодолимых глубинных противоречий, и могут быть скоординированы на основе взаимоуважения их законных прав и интересов в Арктике.

5. Российско-китайское арктическое сотрудничество в настоящее время находится на начальной стадии развития: участники и сферы сотрудничества относительно ограничены, основные достижения затрагивают лишь научно-исследовательскую и энергетическую области. Такие проекты, как «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», имеют стратегическое значение для двух государств, высокие технологические стандарты, большой объем инвестиций и качественное управление рисками в них задают высокий стандарт арктического сотрудничества. В ходе дальнейшего развития крупномасштабных арктических проектов надо обратить внимание на экологические, технологические, финансовые, конкурентные и ценовые риски.

6. Основные предложения для преодоления существующих препятствий и эффективного построения арктического экономического коридора: а) создание модели «освоение энергоресурсов АЗРФ + развитие инфраструктуры СМП» при поддержке фундаментальных знаний и зеленой технологии освоения; б) развитие совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ не только между исследовательскими и образовательными учреждениями, но и между соответствующими крупными компаниями; в) привлечение в крупномасштабные проекты не только государственных предприятий, но и частных компаний двух стран; г) диверсификация капиталовложений в арктические проекты и т.д.

7. развитие СМП не находится в конкурентной позиции по отношению к Морскому шелковому пути XXI века, а наоборот, они эффективно дополняют друг друга и могут стать основой углубления развития интеграционных экономических процессов на евразийском пространстве. Именно основываясь на этом консенсусе была выдвинута инициатива совместного построения «Ледяного



---

шелкового пути». Стоит отметить, что этот проект не ограничен лишь двухсторонним уровнем – между РФ и КНР, а должен осуществляться при многосторонней координации и сотрудничестве. В долгосрочной перспективе российско-китайское арктическое сотрудничество будет проводиться в рамках сопряжения китайской инициативы «Пояс и Путь» и российской инициативы ЕАЭС.

**Теоретико-методологическая основа исследования.** Ядром диссертационного исследования является теоретико-методологический аппарат политологии и международных отношений: затрагиваются такие понятия, как «национальные интересы» («высокая политика» и «низкая политика»), «национальная безопасность и развитие», «отношения между великими державами», «евразийская интеграция», «глобальное управление» и «международные общественные блага»; применяются теории реализма и конструктивизма в международных отношениях и методологии «международной политической экономии» и «политической психологии»; в качестве общенаучных методов применяются сравнительный, диалектический, системный и междисциплинарный подходы, анализ официальных документов и статистики и т.д.

**Источниковая база исследования** включает три группы: 1) международные нормативные документы; 2) национальные стратегические документы РФ и КНР, российско-китайские совместные заявления; 3) публицистические материалы Think Tanks и СМИ.

В состав первой группы входят «Договор о Шпицбергене», «Конвенция ООН по морскому праву», «Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах» и др.

Вторую группу представляют «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», «Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период 2020 года», Белая книга «Арктическая политика Китая» и ежегодные

К третьей группе принадлежат материалы из PRO-ARCTIC, Arctic info, ТАСС, «Синьхуа Ван», «Жэньда Чунянь» и т.д.

**Теоретическая значимость исследования.** Результаты исследования могут заложить основы для дальнейшего изучения арктической политики Китая, создания арктического экономического коридора и роли Арктики в способствовании Евразийской интеграции; а также могут использоваться для дальнейшего осмысления двусторонних отношений России и Китая в целом, эффективного управления и устойчивого развития Арктики.

**Практическая значимость исследования** заключается в возможности применения выводов работы и рекомендаций автора для осуществления российско-китайского арктического сотрудничества, углубления отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, и стимулирования регионального сотрудничества между арктическими и внерегиональными странами. Результаты исследования могут быть использованы при разработке специальных курсов по регионалистике и международным отношениям.

**Соответствие диссертации паспорту научной специальности.** Содержание диссертационного исследования соответствует специальности 23.00.04 – *Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития*. Содержание глав и параграфов в этой работе соответствует следующим пунктам паспорта специальности 23.00.04: п. 1. – Международные отношения: сущность, история становления, основные сферы, динамика развития; п. 13. РФ в системе международных отношений. Внешняя политика и дипломатия России. Россия и Китай.

***Апробация результатов исследования:***

Основные положения и выводы, а также отдельные аспекты проблематики диссертации изложены автором в докладах на XXIII Международной научной

---

конференции студентов, аспирантов и молодых ученых "Ломоносов" (Москва, 2016), X Конвенте Российской ассоциации международных исследований "25 лет внешней политики России" (Москва, 2016), IV летней академической конференции для аспирантов и молодых ученых "Баренцево" (Архангельск, 2017), XI годовой конференции академического сообщества политических наук и международных отношений "Дифференциация и реорганизации мировой политики" (Пекин, 2018), Международном Форуме для молодых ученых, организованном Университетом Сунь Ятсен (Чжухай, 2018), а также 4 публикациях в периодических научных изданиях, рекомендованных для защиты в Диссертационном Совете МГУ и 3 публикациях в периодических научных изданиях, входящих в перечень ВАК РФ.

Основные результаты диссертационного исследования внедрены в Проект № 18SHJD016 «Исследование китайско-российского арктического сотрудничества в энергетической области в рамках стратегии "Пояс и Путь"» при финансовой поддержке Фонда Шанхайского политико-юридического университета.

**Структура работы.** Диссертация состоит из введения, трёх глав, состоящих из 11 параграфов, заключения и списка литературы.

---

## **Глава 1. Российская Арктика в современных геополитических условиях**

На сегодняшний день прямое отношение к Арктике имеют следующие страны, которые именуется «арктической восьмёркой»: США, Россия, Дания, Канада, Исландия, Швеция, Норвегия, Финляндия, обладающие территориями на севере за Полярным кругом. В т.ч. Россия обладает самым протяженным арктическим побережьем: 22600 км – при общей протяженности береговой линии Северного Ледовитого океана (СЛО) в 45300 км, а также имеет значительное геополитическое, экономическое и военное стратегическое значение в Арктике. Автор посвятил исследование такой актуальной теме, как российско-китайское арктическое сотрудничество в силу того, что в настоящее время развернуто всестороннее стратегическое партнерство и взаимодействие между РФ и КНР, арктическое направление является приоритетом подобного партнерства, особенно в рамках стыковки российской инициативы Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской инициативы «Пояс и Путь», а также совместного построения «Ледяного шелкового пути».

### **1.1 Концептуальные положения о статусе и составе Российской Арктики**

Относительно концепта «Российская Арктика» и его дифференциации с такими концептами, как «Север», «Крайний Север» и «Арктическая зона РФ», профессор Лукин Ю.Ф. сделал подробное исследование<sup>35</sup>. По его определению, понятие «Север» коррелируется, как правило, с сухопутным могуществом; связано с освоением материковых пространств Евразии, созданием выгодных бизнесу и населению северных районов условий и льгот. Понятия «Север России» или «Российский Север», «Азиатский Север» или «Европейский Север», а также «Сибирский Север», «Дальневосточный Север», «Крайний Север» имеют отношение в основном только к суше. Можно проследить выраженный

---

<sup>35</sup> Лукин Ю.Ф. Российская Арктика или Арктическая зона – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://narfu.ru/aan/Encyclopedia\\_Arctic/RA-AZRF.PDF](http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/RA-AZRF.PDF). (дата обращения: 18.03.2016.)

---

социально-экономический подход к делению Севера на районы, который направлен на то, чтобы обосновать трансферты из федерального бюджета к северным территориям, а также льготы и компенсации для бизнеса и населения Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. При этом понятия «Север» и «Крайний Север» зачастую отождествлялись<sup>36</sup>.

Впервые понятие «**Крайний Север**» было сформулировано в 1930 г. государственным управлением СССР. В 1931 г. постановлением Совета народных комиссаров (СНК) РСФСР № 957 были введены и предусмотрены льготы для индустриального развития Севера<sup>37</sup>. Через год постановлениями СНК РСФСР и Всероссийского центрального исполнительного комитета (ВЦИК) были утверждены льготы для людей, работающих в условиях Крайнего Севера РСФСР, в этом же году была определена территория, на которую распространялись данные льготы. Данная территория очерчивалась границами расселения 26 малых народностей Севера<sup>38</sup>. Таким образом, критерием разграничения северных территорий стал этнический признак.

С 1945 г. на постоянной основе происходило уточнение территорий Крайнего Севера, а также приравнивание некоторых районов к условиям Крайнего Севера. Кроме всего прочего пересматривались льготы для людей, проживающих и работающих в этих территориях. В 1967 г. и 1983 г. постановлениями Совета Министров СССР были в очередной раз пересмотрены границы Крайнего Севера<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Краснопольский Б.Х. Дальневосточная Арктика: роль инфраструктуры в экономическом развитии и системообразовании опорных зон // *Пространственная экономика*. 2018. №3. С. 165-181.

<sup>37</sup> Постановление СНК РСФСР от 08.09.1931 N 957 «О хозяйственном развитии районов Крайнего Севера» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://lawru.info/dok/1931/09/08/n1198148.htm> (дата обращения: 18.03.2016.)

<sup>38</sup> Постановление СНК РСФСР от 26.10.1932 “Об установлении территории, на которую распространяется действие постановления ВЦИК и СНК 10 мая 1932 г. о льготах для лиц, работающих на Крайнем севере – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://lawru.info/dok/1932/10/26/n1197398.htm> (дата обращения: 18.03.2016.)

<sup>39</sup> Постановление Совмина СССР от 03.01.1983 N 12 (ред. от 27.02.2018) «О внесении изменений и дополнений в Перечень районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера, утвержденный Постановлением Совета Министров СССР от 10 ноября 1967 г. N 1029» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://legalacts.ru/doc/postanovlenie-sovmina-sssr-ot-03011983-n-12/> (дата обращения: 18.03.2016.)

---

В 1990 г. было проведено исследование по разграничению северных территорий России, основываясь на уровне дискомфорта для проживания населения. Таким образом, было выведено 18 характеристик дискомфорта, на основании которых были поделены территории России и уточнены северные границы<sup>40</sup>. В результате исследования были получены следующие факты: 11 миллионов людей проживает на дискомфортных, экстремально дискомфортных и абсолютно дискомфортных территориях. Данное исследование было одобрено Правительством России в 1992 г.<sup>41</sup> и заложено в основу принятого в таком же году распоряжения, утверждающего Концепцию развития районов Севера и критериев отнесения местности к районам Севера и приравненным к ним территориям.

В постсоветской России также были уточнены льготы для людей, проживающих и работающих в условиях Крайнего Севера; примером тому служит закон РФ № 4520-01 «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих/проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях», который неоднократно менялся с 1993 г., вплоть до редакции от 16 октября 2017 г.<sup>42</sup>

Понятие «Север» было определено впервые в федеральном законе (ФЗ) «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации» от 19 июня 1996 г. № 78-ФЗ, который впоследствии был отменён и лёг в основу ФЗ № 122 от 22 августа 2004 г.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Мартынова М.Ю., Шуленина Н.В., Беляева В.П. Арктический вектор восточноазиатской политики // Вопросы политологии. 2018. Том 8. № 8(36). С. 430-445.

<sup>41</sup> Распоряжение Правительства РФ от 06.08.1992 N 1419-р «Об отнесении Ачанского, Джуенского, Омминского сельских Советов Амурского района Хабаровского края к местностям, приравненным к районам Крайнего Севера» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://legalacts.ru/doc/rasporjazhenie-pravitelstva-rf-ot-06081992-n-1419-r/> (дата обращения: 18.03.2016.)

<sup>42</sup> Закон РФ от 19.02.1993 N 4520-1 (ред. от 07.03.2018) «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://legalacts.ru/doc/zakon-rf-ot-19021993-n-4520-1-o/> (дата обращения: 19.03.2016.)

<sup>43</sup> «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации» (с изменениями на 2 января 2000 г.) (утратил силу с 01.01.2015 на основании ФЗ от 22.08.2004 N 122-ФЗ) – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/9025025> (дата обращения: 19.03.2016.)

---

В «Концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера», принятой 07 марта 2000 г., перечисляются территории, которые относятся к районам Севера: 6 республик, 4 края, 10 областей и 8 автономных округов (АО). На то время там проживало свыше 11 млн. человек, в т.ч. представители трёх десятков коренных народов Севера<sup>44</sup>. В перечень полностью или частично входили следующие субъекты РФ: Республика Карелия, Республики Коми, Республика Саха (Якутия), Республика Алтай, Республика Тыва, Республика Бурятия; Камчатский, Приморский, Хабаровский и Пермский край; Архангельская, Магаданская, Мурманская, Сахалинская, Амурская, Иркутская, Томская, Тюменская, Читинская область; Ненецкий, Ханты-Мансийский, Чукотский, Ямало-Ненецкий, Красноярский, Эвенкийский АО.

28 апреля 2004 г. на заседании президиума Государственного совета РФ были даны определения «Арктика» и «Север»<sup>45</sup>, а именно:

– Арктика – это часть территории РФ, включающая в себя Полярный бассейн и арктический пояс, в составе которого входит окраина материка и прилегающий к ней шельф с островами материкового происхождения;

– Север – это высокоширотная часть территории России, которая включает материковую и островную сушу Арктики, а также зоны тундры, лесотундры и север тайги, в целом характеризующихся достаточно суровым климатом и низкой плотностью населения.

Льготные условия для бизнеса, гарантии и льготы населению составляют основное направление правового регулирования для всех районов Крайнего Севера, что видно из вышеизложенного анализа. В 2014 г. президент РФ В.В. Путин подписал два федеральных закона, связанных с Северными территориями РФ:

---

<sup>44</sup> О Концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/901756699> (дата обращения: 19.03.2016.)

<sup>45</sup> Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета по вопросам государственной политики в отношении северных территорий – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/22442> (дата обращения: 19.03.2016.)

---

1) ФЗ № 55 «О внесении изменений в статью 10 Закона РФ «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» и Трудовой кодекс РФ»<sup>46</sup>;

2) ФЗ № 50 «О внесении изменений в статью 33 Закона РФ «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» и статью 325 Трудового кодекса РФ» (не вступил в силу)<sup>47</sup>.

Понятие **«арктическая зона Российской Федерации» (АЗРФ)** впервые было установлено постановлением ГК Совета Министров СССР по делам Арктики в 1989 г. В состав АЗРФ тогда были включены: Красноярский край, Мурманская область, Ненецкий АО, Архангельская область, Республика Саха (Якутия), Ямало-Ненецкий АО, Таймырский АО, Чукотский АО; земли и острова, указанные в постановлении Президиума Центрального исполнительного комитета (ЦИК) СССР от 15 апреля 1926 г., а также территориальные внутренние морские воды, исключительная экономическая зона и континентальный шельф.

В 1998 г. Комитет Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов подготовил проект ФЗ об АЗРФ, который был нацелен установить особенности правового регулирования, в основном, социально-экономической и природоохранной деятельности в АЗРФ. Однако, правительство РФ не согласилось поддержать данный проект, в силу того, что реализация указанных в проекте ФЗ льгот, норм и гарантий возможна лишь благодаря резкому сокращению доходной части федерального бюджета.

В «Основах государственной политики РФ в Арктике до 2020 года и

---

<sup>46</sup> ФЗ № 55 «О внесении изменений в статью 10 Закона РФ "О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях" и Трудовой кодекс РФ» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://base.garant.ru/70627316/> (дата обращения: 20.03.2016.)

<sup>47</sup> ФЗ от 2 апреля 2014 г. № 50-ФЗ «О внесении изменений в статью 33 Закона Российской Федерации "О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях" и статью 325 Трудового кодекса РФ» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70527306/> (дата обращения: 21.03.2016.)



---

дальнейшую перспективу», отображено другое определение<sup>48</sup>. Под АЗРФ понимается та часть Арктики, куда полностью или частично входят территории Архангельской и Мурманской областей, Республики Саха (Якутия), Красноярского края, Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Чукотского АО, а также земли и острова, указанные в Постановлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. Согласно международному праву в пределах вышеуказанных территорий РФ обладает суверенными правами и юрисдикцией.

Важно отметить, что в соответствии с нормативно-правовыми актами РФ и нормами международных соглашений, участницей которых является РФ, границы АЗРФ могут быть подвергнуты изменениям. В опубликованном в 2013 г. проекте ФЗ<sup>49</sup> под АЗРФ понималась часть Арктики, находящаяся под юрисдикцией РФ. В состав **Российской Арктики** входят:

а) полностью или частично территории 9 субъектов РФ: Мурманская область, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Чукотский АО, муниципальные районы Республики Карелия (Лоухский, Кемский и Беломорский), Республика Коми в составе городского округа Воркута, расположенного на широте 67°29', Республика Саха (Якутия) в составе 11 улусов, некоторые городские округа и муниципальные районы Архангельской области и Красноярского края, а также административно принадлежащие к ним арктические острова;

б) открытые в будущем острова и земли, которые расположены в СЛО, простирающиеся к северу от побережья РФ до Северного полюса;

в) внутренние воды и территориальное море РФ, а также исключительная экономическая зона и континентальный шельф РФ (находящиеся в пределах суверенных прав и юрисдикции страны), которые прилегают к вышеуказанным в пунктах «а» и «б» территориям;

г) воздушное пространство над указанными в пунктах «а-в» территориями и

---

<sup>48</sup> «Об Основах государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://government.ru/info/18359/> (дата обращения: 21.03.2016.)

<sup>49</sup> Федеральный закон об АЗРФ – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=102357#0> (дата обращения: 22.03.2016.)

---

акваториями.

В мае 2014 г. Путин В.В. подписал президентский указ № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»<sup>50</sup>, в котором уточнялись территории АЗРФ, а именно были включены 4 субъекта РФ: Мурманская область, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО и Чукотский АО, а также 16 муниципальных образований в состав 5 городских округов и 11 муниципальных образований на уровне районов.

В последние годы определение границы АЗРФ совместно с отдельными регионами РФ стало главной задачей Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации. Его председатель Штыров В.А. объявил, что к началу 2016 г. «претензии по включению в АЗРФ восьми улусов Якутии приняты, также как и у Карелии по трём муниципальным районам. Ещё нужно разрешать вопросы по Коми, Архангельской области и Красноярскому краю»<sup>51</sup>.

В «Концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера»<sup>52</sup>, принятой правительством РФ 7 марта 2000 г., был определен такой термин, как «**Российская Арктика**». Так, в данном документе определено, что под термином «Российская Арктика» понимается особый объект государственной поддержки, который требует учета различных факторов, среди которых помимо природно-климатических условий можно отметить социальные, экономические, экологические и политические, в т.ч. и оборонные.

По мнению профессора Лукина Ю.Ф., в концепт «Российская Арктика» вкладывается понимание его как части высокоширотного Севера, включающей в себя АЗРФ по принципу материков. Такие концепты, как «Российская Арктика» и

---

<sup>50</sup> Указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (дата обращения: 22.03.2016.)

<sup>51</sup> О проблемах создания Национальной арктической транспортной линии – [электронные ресурсы]. 26.01.2016. Доступ: <http://arctic-centre.com/ru/analitika/item/75-o-problemakh-sozdaniya-natsionalnoj-arkticheskoj-transportnoj-linii> (дата обращения: 23.03.2016.)

<sup>52</sup> Постановление Правительства РФ от 7 марта 2000 г. N 198 «О Концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://base.garant.ru/181808/> (дата обращения: 25.03.2016.)

---

«АЗРФ» являются идентичными по входящей в них сухопутной территории, но нередко различными по смысловой нагрузке, они употребляются в разных смысловых контекстах: внутреннем – АЗРФ; внешнем – Российская Арктика, которая включает акватории северных морей СЛО в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS), акваторию Северного морского пути (СМП). Таким образом, концепт «Российская Арктика» имеет более широкий смысл, чем «АЗРФ»<sup>53</sup>.

Международно-правовым проблемам арктического шельфа исторически уделялось большое внимание. Это обусловливается неопределённостью в том, как распространяется действие норм общего международного права на арктические морские пространства, а также необходимостью решения вопроса о том, могут ли арктические государства между собой достигнуть консенсуса при разграничении арктического континентального шельфа, могут ли арктические государства претендовать на какие-либо особые условия и права по сравнению с неарктическими<sup>54</sup>. Отсюда возникла разность позиций и подходов при применении международных прав и национальных прав. При освоении сухопутной части Российской Арктики часто функционируют государственно-правовые акты в связи с конкретными видами деятельности или другими вопросами (ресурсы, транспорт, экология, коренные народы и т.д.). Что касается зон функциональной юрисдикции – континентального шельфа и исключительной экономической зоны, то здесь возникают специфические вопросы международного правового статуса морских пространств Российской Арктики.

Впервые попытки поделить Арктику были предприняты в XIX в. пятью арктическими государствами, такими как Россия, США, Канада, Дания и Норвегия. Тогда начались переговоры по определению международно-правового режима арктических морей, и был предложен секторальный принцип разграничения, в основе которого лежали такие договоры и соглашения, как Конвенция о торговле,

---

<sup>53</sup> Arctic marine resource governance and development / Niels Vestergaard, Brooks A. Kaiser, Linda Fernandex, Joan Nymand Larsen. Cham, Switzerland: Springer. 2018. 546 p.

<sup>54</sup> Dammann, Dyre O. et al. Assessing Sea Ice Traffic ability in a Changing Arctic // Arctic: journal of the Arctic Institute of North America. 2018. Vol. 71. No 1. P. 59-75.

---

мореплавании и рыбной ловле между Россией и США 1824 г., русско-английская конвенция 1825 г., русско-американский договор об уступке Аляски 1867 г. В то же время меридиональные линии служили договаривающимся странам для деления прав на «полярные владения», которые, однако не провозглашались суверенными территориями и не предназначались для континентального шельфа, который был не известен международному праву до начала XX в.<sup>55</sup>

Впоследствии секторальный принцип или метод меридианных линий получил своё закрепление в национальном законодательстве прибрежных государств. В постановлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» впервые упоминался советский арктический сектор, расположенный между меридианами 32°04'35" в.д. и 168°49'30" з.д., иначе говоря, определялись границы арктических владений от Кольского полуострова через СЛО до Берингова пролива. В указанную территорию не входили восточные острова архипелага Шпицберген, поскольку СССР признал суверенитет Норвегии над всем архипелагом по Парижскому договору 1920 г.<sup>56</sup> В пределах арктического сектора СССР имеет право на все острова и земли, которые открыты или могут быть открыты в будущем, однако не имеет прямых притязаний на суверенитет над открытой водой и ледовой поверхностью<sup>57</sup>.

Секторальный принцип столетиями, от Царского периода, через Советский период, до нынешнего Федерального периода, распространяется, а также успешно применяется в разрешении спора в Баренцевом море между Россией и Норвегией. Так называемая бывшая «серая зона» – акватория в юго-восточной части Баренцева моря размером 175 тыс. км<sup>2</sup>, составляет 12% площади с неопределённым правовым статусом, о принадлежности которой десятки лет спорили друг с другом<sup>58</sup>. СССР

---

<sup>55</sup> Жудро И.С. Международно-правовой режим дна Северного ледовитого океана. Проблемы разграничения // Вестник Санкт-Петербургского Университета. 2015. Сер.14. Вып. 4. С. 4-19.

<sup>56</sup> Семенов А.В., Жильцов С.С., Зони И.С., Костяной А.Г. Арктическая геополитика и интересы России // Образовательные ресурсы и технология. 2014. № 5(8). С. 3-13.

<sup>57</sup> Барсегов Ю.Г. Арктика – интересы России и международные условия их реализации. М.: ИМЭМО РАН. 2000. С. 24-25.

<sup>58</sup> Валерия Константинова. Россия и Норвегия – «серая зона» взаимоотношений – [электронные

---

настаивал на секторном принципе разграничения этой «серой зоны», опираясь на собственное «историческое право», закрепленное постановлением Президиума ЦИК СССР. А Норвегия настаивала на разделе по срединной линии, проходящей на равном расстоянии от Шпицбергена на западе и Новой Земли и Земли Франца-Иосифа на востоке, отсчитывая границы своей экономической зоны от побережья Шпицбергена.

Несмотря на то, что 15 февраля 1957 г. обе стороны подписали «Соглашение между СССР и Норвегией о морской границе в Варангер-фьорде», ещё не были решены проблемы, касающиеся экономических зон и континентального шельфа в Баренцевом море<sup>59</sup>. Принятие Женевской Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. способствовало установлению пределов распространения суверенных прав на шельф до глубин, позволяющих его разработку. Норвегия и СССР соответственно в 1963 г. и 1968 г. объявили об установлении собственных исключительных экономических зон и континентального шельфа. Однако притязания на континентальный шельф двух сторон «столкнулись», став причиной начала российско-норвежских переговоров о разграничении арктического континентального шельфа. В результате был заключен Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и СЛО, который был подписан 15 сентября 2010 г. в Мурманске и определил северно-западные внешние границы исключительной экономической зоны и арктического континентального шельфа РФ<sup>60</sup>.

СССР также применял секторальный метод при определении восточной линии арктического шельфа<sup>61</sup>.

---

ресурсы]. Доступ: <http://pro-arctic.ru/16/01/2017/gamers/24726> (дата обращения: 03.02.2017.)

<sup>59</sup> Повал Л.М. Российско-норвежские соглашения о разделе арктических пространств // Арктика и Север. 2012. № 6. С. 1-26.

<sup>60</sup> Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kremlin.ru/supplement/707> (дата обращения: 10.12.2014.)

<sup>61</sup> Барциц И. Российский арктический сектор: правовой статус – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://observer.materik.ru/observer/N12\\_00/12\\_15.htm](http://observer.materik.ru/observer/N12_00/12_15.htm) (дата обращения: 10.12.2014.)

---

На времена перестройки приходятся последние усилия СССР по уточнению своих границ востока континентального шельфа Арктики. Согласно Соглашению между США и СССР к Америке отходило до 70% территории Берингова моря, однако соглашались, чтобы по договору 1867 г. юрисдикция СССР распространялась на все её северные территории. Данное соглашение определило границы континентального шельфа и экономической зоны от СЛО до Тихого океана, а также территориальных вод в Беринговом проливе. В нём установилось прохождение линии разграничения от начальной точки 65°30' с.ш., 168°58'37" з.д. по меридиану 168°58'37" з.д. на север по СЛО<sup>62</sup>. Можно сказать, что секторальное разделение между арктическими странами в тот момент было де-факто принято.

После начала 1990-х гг. всякая активность РФ в арктической зоне почти на десятилетие пришла в упадок<sup>63</sup>. Первые шаги по возвращению в Арктику были предприняты Россией в конце 1990-х гг. В 1997 г. РФ ратифицирует Конвенцию 1982 г., которая была принята 10 декабря 1982 г. и вступила в силу 16 ноября 1994 г., став 109 ратифицировавшим её государством. Так, согласно ст. 76 и ст. 77 Конвенции 1982 г., «к континентальному шельфу прибрежного государства относится морское дно, а также недра подводных районов, выходящие за границы его территориального моря на всей протяженности естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстоянии 200 морских миль от исходных линий»<sup>64</sup>. В вышеуказанных границах соответствующие государства реализуют над континентальным шельфом свои суверенные права, для того, чтобы разведывать и разрабатывать природные ресурсы континентального шельфа.

Однако секторальный принцип не нашёл своего подтверждения в Конвенции

---

<sup>62</sup> Городецкий А.Е., Иванов В.В., Филин Б.Н. Правовые и методические проблемы стратегического планирования развития арктических регионов России // Арктика: экология и экономика. 2014. № 4 (16). С. 4-13.

<sup>63</sup> Ремизова М.В. Россия в Арктике. Вызовы и перспективы освоения. М.: Институт национальной стратегии, Москва. 2015. С. 19.

<sup>64</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://lawru.info/dok/1982/12/10/n118022/page2.htm> (дата обращения: 10.12.2014.)

---

1982 г. Здесь следует отметить, что некоторые российские специалисты в этой области утверждают, что «со стороны России маловероятно, что серьезно просчитывались все политико-правовые последствия ратификации Конвенции 1982 г. В большей степени это был традиционный для того времени жест доброй воли, который был нацелен на создание положительного имиджа страны»<sup>65</sup>.

Принцип естественного продолжения континентального шельфа при этом считается международным принципом доминирования суши над океаном. Почти сразу же после присоединения к Конвенции – 16 июня 1997 г. – тогдашний премьер РФ Черномырдин В.С. подписал Постановление Правительства № 717, регламентирующее порядок утверждения списка географических координат, которые определяют линии внешних границ континентального шельфа РФ»<sup>66</sup>. Данный документ является определяющим при подготовке первой заявки РФ претендовать на расширение границ континентального шельфа в Арктике.

В 2000-х гг. РФ сосредоточивает усилия на физико-геологических исследованиях, чтобы подтвердить её внешние границы арктического шельфа. Важным этапом в этом процессе явилось событие 20 декабря 2001 г., когда Россия подала в Комиссию ООН по континентальному шельфу свою первую заявку о территориальном расширении российского арктического шельфа. Для того, чтобы обосновать данное требование, российская сторона подготовила данные, в которых было указано, что расположенные на океанском глубоководье хребты Менделеева и Ломоносова являются природным продолжением Сибирской континентальной платформы. Однако, Комиссия ООН по континентальному шельфу все же отклонила заявку по причине того, что представленные в ней сведения являются недостаточными для классификации вышеуказанных участков как континентального шельфа РФ<sup>67</sup>.

---

<sup>65</sup> Песцов С.К. Стратегия и политика России в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/45.pdf> (дата обращения: 20.04.2016.)

<sup>66</sup> Постановление Правительства РФ от 16 июня 1997 г. N 717 «О порядке утверждения перечней географических координат точек, определяющих линии внешних границ континентального шельфа Российской Федерации» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://base.garant.ru/11900727/> (дата обращения: 12.12.2014.)

<sup>67</sup> Комиссия ООН начала рассмотрение заявки России на расширение континентального шельфа в Арктике – [электронные ресурсы]. 10.08.2016. Доступ: <https://informatio.ru/news/glavnoe/world/>

---

В 2005-2014 гг. были проведены экспедиции и исследования для уточнения данных. Исследователи осуществили порядка семи экспедиций на научном судне под названием «Академик Федоров», которые помогли собрать образцы отложений на дне на глубине нескольких километров и осуществить промеры морского дна и сейсмические исследования<sup>68</sup>. Летом 2007 г. в районе Северного полюса был проведен уникальный в своем роде научный эксперимент. С помощью глубоководных аппаратов «Мир» члены российской экспедиционной группы, среди которых были океанологи и полярники, впервые опустились на дно СЛО на глубину более четырех тыс. метров. Подобное событие произошло впервые в истории научного освоения Арктики<sup>69</sup>. Кроме того, на океаническом дне был установлен российский триколор, сделанный из титанового сплава. Это событие было соотнесено с традиционной доктриной упреждения (*preemption doctrine*) и привело к резким осуждениям других арктических государств<sup>70</sup>.

Усилия арктических экспедиций не прошли даром. В августе 2015 г. РФ, используя результаты проведенных исследований, вновь внесла заявку на расширение арктического шельфа. Отметим, что в случае одобрения данной заявки площадь российского шельфа увеличится на 1.2 млн. км<sup>2</sup>, на которых располагается 4,9 млрд. т. условного топлива<sup>71</sup>. Конечно, процесс утверждения заявки небыстрый. Так, на 41-й сессии Комиссии по границам континентального шельфа, которая проходила в августе 2016 г. происходило только обсуждение этой заявки<sup>72</sup>. Впрочем, как признают в Минприроды РФ, рассмотрение заявки может

---

komissiya\_oon\_nachala\_rassmotrenie/ (дата обращения: 13.08.2016.)

<sup>68</sup> Российские претензии на расширение границ арктического шельфа – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://tass.ru/info/2649335> (дата обращения: 13.02.2016.)

<sup>69</sup> Российские батискафы первыми в мире опустились на дно океана в районе Северного Полюса – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.newsru.com/russia/02aug2007/batiskafs.html> (дата обращения: 13.02.2016.)

<sup>70</sup> Tom Parfitt. Miles below the North Pole, Russian mini-sub's lay claim to Arctic wealth – [Electronic resources]. Available at: <https://www.theguardian.com/world/2007/aug/03/russia.oil> (accessed: 12.10.2014.)

<sup>71</sup> Российские претензии на расширение границ арктического шельфа – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://tass.ru/info/2649335> (дата обращения: 13.02.2016.)

<sup>72</sup> Владимир Ардаев. 09.02.2016. Битва за Арктику – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ria.ru/analytics/20160209/1371946461.html> (дата обращения: 13.02.2016.)



---

длиться до 5 лет.

По мнению профессора МГИМО Швец Н.Н., «проблемы правового статуса Северного полюса и СЛО на сегодняшний день не настолько принципиально важны в процессе рассмотрения вопросов освоения природных, в том числе нефтегазовых месторождений в Арктике, в большой степени они относятся к геополитическим вопросам и военно-стратегическому сотрудничеству»<sup>73</sup>. К тому же, некоторые российские СМИ пишут, что «реально большая доля нефтегазовых запасов расположена на 200-мильных экономических зонах прибрежных государств, в рамках которых они имеют неотъемлемые специальные права на добычу природных ископаемых. Таким образом, экономический стимул для борьбы за лишние мили за пределами имеющихся границ континентального шельфа у арктических стран отсутствует»<sup>74</sup>.

Китайский учёный Ли Ляньци считает, что согласно международным законам континентальный шельф и исключительная экономическая зона принадлежат к категории «суверенные права», а не «абсолютный суверенитет». «Суверенные права» впервые появились в Концепции о континентальном шельфе 1958 г., в ст. 2 предусматривается, что на континентальном шельфе свои суверенные права прибрежные государства осуществляют в целях обнаружения континентального шельфа и освоения природных ресурсов. Такое положение закреплено в Конвенции 1982 г., в ст. 77 которой предусматривается, что над континентальным шельфом прибрежные государства осуществляют лишь суверенные права для того, чтобы разведывать и разрабатывать природные ресурсы континентального шельфа. При этом так называемые «суверенные права» ограничены только в экономической сфере, чётко отличаются от «суверенитета» в политической сфере<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup> Швец Н.Н., Бареснева П.В. Нефтегазовые ресурсы Арктики: правовой статус, оценка запасов и экономическая целесообразность их разработки. МИЭП к 70-летию МГИМО. С. 60-67.

<sup>74</sup> Дарья Шаповалова. Нефтегазовые ресурсы Арктики и международное право: мифы и реальность – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.ictsd.org/bridgesnews/мосты/news/> (дата обращения: 27.04.2015.)

<sup>75</sup> Ли Ляньци. Элосы дуй бэйци цзыюань чжуцюань кунчжи дэ фалюй фэньси [Исследование законодательных норм по вопросу суверенитета России над арктическими ресурсами] // Элосы

---

В общем, использованные Россией принципы для определения внешних границ арктического шельфа носят незыблемый и комплексный характер, в основном включая в себя секторальное разделение полярных владений и естественное продолжение континентального шельфа. Рассматривая мнения об этих принципах, следует отметить, что они весьма неоднозначны.

---

## 1.2 Социально-экономическое и военно-политическое значение Российской Арктики

В течение Второй мировой войны немецкие фашисты охватывали Арктику пламенем войны, затем в период «холодной войны» между двумя борющимися лагерями – США и СССР сохранялось вооруженное противостояние в Арктике. И так, в прошлом веке стала заметна военно-геополитическая значимость этой зоны. В XXI веке в связи с глобальным потеплением и экономической глобализацией Арктика стала притягивать внимания различных участников мировой экономики в силу того, что здесь накопились богатые неиспользованные природные ресурсы, имеющие огромное значение для развития человеческой цивилизации. Социально-экономическая значимость этого макрорегиона становится все более очевидной. Профессор Лоуренс Смит в своей книге «Мир в 2050 году» предсказал Арктике цивилизационную роль «Северного Рима» с населением в четверть млрд. чел.<sup>76</sup>.

Для того, чтобы понимать всю специфику и важность данного региона для России, а также его стратегическую значимость, необходимо проанализировать данные статистики. Отметим, что в целом арктические владения России сводятся к общей площади порядка 3 млн. кв. км (что составляет 18% всей территории РФ). Эта цифра включает в себя сушу (2.2 млн. кв. км), на которой проживает более 2.5 млн. человек, что составляет более 54% от общего населения всей Арктики (4.6 млн.) и менее 2% населения России (146.8 млн.)<sup>77</sup>. Полезные ископаемые, которые добываются в пределах Российской Арктики, а также их разведанные запасы и прогнозные ресурсы составляют основную часть минерально-сырьевой базы Российской Федерации. Из недр земли извлекается около 80% газа и 60% нефти, добывается большая часть алмазов России. Здесь же производится более 90% никеля и кобальта, 60% меди. Кроме того, рассчитанные потенциальные запасы

---

<sup>76</sup> Smith L.C. The New North – the World in 2050. Profile Books. 2011.

<sup>77</sup> The international political economy of oil and gas / edited by Slawomir Raszewski. Basingstoke, Hampshire: Palgrave Macmillan. 2017. 439 p.

---

вышеперечисленных видов сырья составляют свыше 70-90% от общероссийских. По словам секретаря Совета безопасности РФ Патрушева Н.П., арктическая зона обеспечивает 11% дохода РФ, благодаря формируется 22% всего экспорта в России<sup>78</sup>. Таким образом, этот регион имеет для РФ огромное значение.

В Российской Арктике сосредоточены огромные запасы важнейших полезных ископаемых, разделенных на 2 группы: углеводородные ресурсы – ключевая с точки зрения экономики группа, включающая каменный уголь, и твердые полезные ископаемые (металлические и неметаллические), в т.ч. и уран. Они являются определяющими для развития национальной экономики РФ, и влиятельными для глобальной экономической структуры.

В 2008 г. Геологическая служба США (USGS) подготовила авторитетный доклад «Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle». По её версии общий объём неразведанных нефтегазовых ресурсов Арктики составляет порядка 413 млрд. барр. н.э., что составляет примерно 22% всех неизведанных ресурсов углеводородов на планете<sup>79</sup>. В том числе запасы традиционной нефти составляют 134 млрд. барр. н.э. (с учётом жидких фракций природного газа, NGL), в свою очередь, занимают 13-15% долей её всемировых запасов. На природный газ приходится 279 барр. н.э., что составляет примерно 30% долей его общемировых запасов. Из этого следует, что около 70% углеводородных ресурсов Арктики – это природный газ.

Если рассматривать в региональном аспекте, специфику запасов углеводородов, согласно данным USGS, РФ имеет практически 15 млрд. барр. н.э. (9,4 млрд. – находится в южной части Баренцева моря и ещё 5.3 млрд. – расположено в Енисей-Хатангском бассейне). Вместе с этим доля нефтяных запасов РФ при суммировании ресурсов NGL значительно вырастает – до 42% общего размера арктических запасов. Необходимо обратить внимание на тот факт, что около 80% залежей углеводородных ископаемых в Арктике сконцентрировано

---

<sup>78</sup> Российские владения в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://tass.ru/info/2505058> (дата обращения: 28.03.2017.)

<sup>79</sup> Papp, Robert J. America's Arctic Imperative U.S. leadership is critical to the Arctic region's future // Proceedings of the United States Naval Institute. 2017. Vol. 143. No 2. P. 48-48.

---

на мелководных участках шельфа – на глубине меньше 500 метров.

Разведанные залежи природного газа расположены таким образом: 70% от общего размера неразведанных запасов Арктики находятся на территории России (шельфовые запасы расположены у южной части Карского моря и в восточном периметре Баренцева). Америка в Аляске располагает приблизительно 14% газовых недр. Гренландии принадлежит 8%, на Канаду и Норвегию приходится около 4%. Процентное отношение между наземными и морскими запасами газа в Арктике практически соответствует нефтяным залежам: 80% приходится на шельф, при этом доля природного газа по водой для РФ равна практически 90%<sup>80</sup>.

Внутри страны, первая экспертная оценка минерально-сырьевых ресурсов арктической континентальной окраины РФ была осуществлена в 1971 г. в НИИ геологии Арктики, сегодня переименованный в ФГУП ВНИИ Океангеология им. И.С. Грамберга. По результатам исследования было установлено, что на запасы углеводородов на шельфе арктической РФ приходится большая часть запасов газа и нефти на шельфе страны в целом. Следующие оценки, проводившиеся каждые 4-5 лет, (последняя – в 1993 г.), в полной мере подтверждали полученные данные, лишь внося некоторые корректировки в его отдельные позиции<sup>81</sup>.

Уточнение количественных оценок углеводородных запасов были проведены в 2002 и 2009 гг. Согласно полученным ФГУП ВНИГНИ в 2012 г. данным, начальные суммарные ресурсы углеводородов (НСР УВ) на арктическом континентальном шельфе России находятся на отметке более 100 млрд. т н.э., или свыше 87% НСР УВ на всем континентальном шельфе страны (Печорское море – 5%, Баренцево море – 24%, море Лаптевых – 3%, Карское море – 48%, Чукотское море – 3%, Восточносибирское море – 4%)<sup>82</sup>. НСР УВ распределены очень неравномерно, и их основная доля – 88,3% расположена на западно-арктических шельфах, что можно объяснить их более полной изученностью. Важная

---

<sup>80</sup> Швец Н.Н., Береснева П.В. Нефтегазовые ресурсы Арктики: правовой статус, оценка запасов и экономическая целесообразность их разработки. МИЭП к 70-летию МГИМО. С. 60-67.

<sup>81</sup> ВНИИОкеангеология – [Электронные ресурсы]. Доступ: <https://ru.wikipedia.org/wiki/ВНИИОкеангеология> (дата обращения: 30.08.2015.)

<sup>82</sup> Drewniak, Megan et al. Geopolitics of Arctic shipping: the state of icebreakers and future needs // Polar geography. 2018. Volume 41. No 2. P. 107-125.

---

особенность нефтегазового потенциала арктического шельфа РФ заключается в резком преобладанием в нём газовой составляющей: более 84% НСР УВ - это газ, 15% - конденсат и нефть и. Необходимо отметить ещё одно очень существенное обстоятельство: в первоначально извлекаемых нефтегазовых ресурсах на арктическом шельфе России доля ресурсов низших категорий ( $D_1$  и  $D_2$ ) равна практически 90% – 27,3% и 60,2% соответственно, что говорит о невысокой надежности имеющихся оценок углеводородных запасов на арктическом шельфе<sup>83</sup>.

Важнейшим событием освоения минерально-сырьевой сферы Арктики в XX веке являются освоение Тимано-Печорской и Западносибирской нефтегазовых провинций (в 1930-1957 гг. и 1958-1968 гг. соответственно). В 1970-х гг. большая часть работы по освоению ориентировалась на Баренцево-Карскую нефтегазовую провинцию. Важно подчеркнуть, что после распада СССР, разведывание ресурсов в арктической зоне потеряло прежнюю активность. Арктический шельф в целом был слабоизученным, в особенности же его восточные акватории, такие как Чукотское море, море Лаптевых и Восточносибирское, плотность сейсмического профиля равна 0.09, 0.02 и 0.07 пог. км/км<sup>2</sup> соответственно (на 01.01.2014). Известно, что минимально требуемая плотность сейсморазведки до завершения этапа геологоразведочных работ должна быть равна 0.18-0.30 пог. км/км<sup>2</sup>. В сравнении - западные акватории (Печорского, Баренцева Карского) более изучены, плотность профилей находится на отметке - 0.51 и 0.22 пог. км/км<sup>2</sup> по состоянию на 01.01.2014.<sup>84</sup>

В последние годы гидрографические службы Северного и Тихоокеанского флотов интенсифицируют гидрографические исследования и работы в Баренцевом, Карском, Восточно-Сибирском, Беринговом и Чукотском морях, в т.ч. в морских водах и на побережье арктических архипелагов и островов, используя современные

---

<sup>83</sup> Григоренко Ю.А., Маргулис Е.А., Новиков Ю.А., Соболев В.С. Морская база углеводородного сырья России и перспективы её освоения // Нефтегазовая геология. Теория и практика. 2007. № 3. С. 1-33.

<sup>84</sup> Каминский В.Д., Супруненко О.И., Смирнов А.Н. Минерально-сырьевые ресурсы арктической континентальной окраины России и перспективы их освоения // Арктика: экология и экономика. 2015. № 3(15). С. 52-61.

---

высокотехнические средства<sup>85</sup>. Кроме этого, по данным Российского совета по международным делам (РСМД), на арктическом шельфе РФ теперь ведут работы «Газпром», «Роснефть», «Новатэк», «Газпром нефть шельф», «Газпром добыча Надым», «Газпром добыча Ямбург», «Газпромнефть-Сахалин», «Арктикнефть», «Арктикморнефтегазразведка» и «Арктикшельфнефтегаз»<sup>86</sup>. По состоянию на начало 2015 г., в акваториях западно-арктических морей пробурены 88 поисково-разведочных скважин и открыты десятки месторождений УВ различной степени перспективности с запасами природного газа размером более 10 трлн. м<sup>3</sup> и нефти (с конденсатом) объёмом свыше 500 млн. т.<sup>87</sup>, наиболее крупные из них:

– шельф Баренцева (включая Печорское) морей – 11 месторождений, в т.ч. 1 нефтегазоконденсатное (Северо-Гуляевское), 4 нефтяных (Приразломное, Варандей-море, Медыньское-море, Долгинское), 3 газовых (Мурманское, Лудловское, Северо-Кильдинское), 3 газоконденсатных (Поморское, Ледовое, Штокмановское);

– на шельфе Карского моря (включая Тазовскую и Обскую губы) – 12 месторождений, в т.ч. 3 нефтегазоконденсатных (Салекаптское, Юрхаровское, Победа), 2 газоконденсатных (Русановское, Ленинградское), 7 газовых (Антипаютинское, Семаковское, Тота-Яхинское, Каменномысское-море, Северо-Каменномысское, Гугорьяхинское, Обское)<sup>88</sup>;

– в Арктических районах Западно-Сибирской провинции – 7 месторождений природного газа (Уренгойское, Ямбургское, Заполярное, Харасавэйское, Южно-Тамбейское, Бованенковское, Медвежье) и 7 месторождений нефти

---

<sup>85</sup> Осипов О. Без сбоев работает важнейший инструмент обеспечения деятельности ВМФ – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://redstar.ru/vtoroj-vek-bez-sboev-rabotaet-vazhnejshij-instrument-obespecheniya-deyatelnosti-vmf/?print=print> (дата обращения: 11.03.2019.)

<sup>86</sup> Карта арктических месторождений на шельфе – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://russiancouncil.ru/arcticdata/#map=2/91.06/41.85/0/3857/0/0/3/11111/6> (дата обращения: 17.02.2016.)

<sup>87</sup> Богоявленский В.И., Богоявленский И.В. Освоение месторождений нефти и газа в морях Арктики и других акваториях России // Вестник МГТУ. 2015. Том 18. № 3. С. 377-385.

<sup>88</sup> Природные ресурсы Арктики. Справка – [электронные ресурсы]. Доступ: [https://ria.ru/arctic\\_spravka/20100415/220120223.html](https://ria.ru/arctic_spravka/20100415/220120223.html) (дата обращения: 18.03.2015.)

---

(Самотлорское, Русское, Тарасовское, Новопортовское, Суторминское, Северо-Комсомольское, Харампурское)<sup>89</sup>.

Как свидетельствуют результаты исследования в соответствии с лицензионными обязательствами вышеуказанные компании планируют пробурить поиско-разведочных скважины в количестве не менее 127. Учитывая среднюю оценочную глубину скважин 3.5 тыс. пог. м общий объем поисково-разведочного бурения будет равен 445 тыс. пог. м, или 59% от всего объема бурения в легендарное десятилетие (1981-1990 гг.), на протяжении которого на поиски месторождений на шельфах СССР было пробурено 256,21 тыс. пог. м, а в процессе поисков новых залежей – 497,11 тыс. пог. м (всего 753,32 тыс. пог. м). Другими словами, можно говорить о том, что в ближайшей перспективе 5-10 лет, не следует ожидать прорыва на арктическом шельфе<sup>90</sup>.

Месторождения угля в Российской Арктике распространены крайне широко, их суммарные ресурсы по категориям П<sub>1</sub> и П<sub>2</sub> составляют 780 млрд. т. В основе своей они расположены в двух угленосных бассейнах, а именно: Печорском и Сосьвинско-Салехардском. Расположенный в Республике Коми и Ненецком АО Печорский бассейн более изучен, его прогнозные запасы составляют суммарно 190 млрд. т. угля, являясь самым большим показателем в европейской части РФ<sup>91</sup>.

Второе основное направление в развитии хозяйственной структуры АЗРФ занимает горнопромышленный комплекс. Ресурсная база цветных и благородных металлов представлена в табл. 1. В Арктике к настоящему времени изучено 107 месторождений, которые находятся на разных стадиях освоения, что отражено в табл. 2. В табл. 3 показываются доли российских арктических запасов и добычи в Арктике и РФ в целом.

---

<sup>89</sup> Кондратов Н.А. Территориальные особенности размещения и добычи минеральных ресурсов в Российском секторе Арктики // Географический вестник. 2016. № 3(38). С. 35-48.

<sup>90</sup> Каминский В.Д., Супруненко О.И., Смирнов А.Н. Минерально-сырьевые ресурсы арктической континентальной окраины России и перспективы их освоения // Арктика: экология и экономика. 2015. № 3(15). С. 52-61.

<sup>91</sup> Кондратов Н.А. Территориальные особенности размещения и добычи минеральных ресурсов в российском секторе Арктики // Географический вестник. 2016. № 3(38). С. 35-48.



Табл. 1. Доля Арктики в мировых запасах и добыче по основным видам твердых полезных ископаемых<sup>92</sup>

Полезные ископаемые	Доля в мировых запасах, %	Доля в мировой добыче, %
Никель	10,15	14,25
Кобальт	3,3	11
Медь	0,48	0,6
Цинк	3,8	4,64
Свинец	2,69	2,37
Вольфрам	0,44	4,03
Титан	10,52	4,84
Циркон	1,05	1,76
Золото	3,25	2,87
Серебро	3,72	4,19
Платина	18,93	15,33
Палладий		41,24

Табл. 2. Распределение месторождений по металлам и по странам<sup>92</sup>

Металлы	РФ	США	Канада	Гренландия	Норвегия	Швеция	Финляндия
Никель	3						1
Медь	3	5	2			3	
Цинк	1	4	6	3	2	2	
Свинец	1						
Олово	11						
Вольфрам	4		2				
Молибден				1	1		
Титан	2				2		
Циркон	1						
Золото	14	10	12	1	1	4	1
МПП	2			1			1
Всего	42	19	22	6	6	9	3

Табл. Доля российских арктических запасов и добычи в Арктике и в России в целом<sup>92</sup>

Полезные ископаемые	Доля в Арктике, %		Доля в России, %	
	В запасах	В добыче	В запасах	В добыче

<sup>92</sup> Бортинков Н.С., Лобанов К.В., Волков А.В., Галямов А.Л., Мурашов К.Ю. Арктические ресурсы цветных и благородных металлов в глобальной перспективе // Арктика: экология и экономика. 2015. № 1(17). С. 38-46.

Никель	97,00	97,00	70,50	8333
Медь	48,40	81,86	4,50	5437
Кобальт	99,00	99,00	75,00	8500
Цинк	13,15		3,25	
Свинец	17,97		4,28	
Олово	100		50,23	
Вольфрам	43,10		5,11	
Молибден	2,36		4,70	
Титан	30,90		8,75	
Циркон	99,00	100	5,17	98,00
Золото	23,30	34,20	11,72	9,75
Серебро	52,77	29,16	11,16	13,00
Платина и палладий	99,55	98,84	94,60	95,37

Потенциальные запасы алмазов в шельфах Белого и Баренцевого моря оцениваются в 6,5 млн. карат, в шельфах моря Лаптевых достигают 38,6 млн. карат. Однако данные запасы алмазов сейчас рассматриваются лишь как резервные. Ещё одним перспективным районом алмазоносности является северно-восточная оконечность Чукотки.

Помимо всего вышеперечисленного на арктическом шельфе РФ находятся железомарганцевые образования и месторождения фосфоритов, глауконитов, морской ракушки, органо-минеральных илов, а также элементы ископаемой мамонтовой кости<sup>93</sup>.

Глобальные транспортные пути всегда неразрывно связаны с геополитической и геоэкономической структурой всего мира. Экономический подъём могучих держав исторически напрямую зависит от господства над мировыми торговыми путями и доступа к новым происхождениям сырья или

<sup>93</sup> Каминский В.Д., Супруненко О.И., Смирнов А.Н. Минерально-сырьевые ресурсы арктической континентальной окраины России и перспективы их освоения // Арктика: экология и экономика. 2015. № 3(15). С. 52-61.

---

рынкам сбыта. Северо-восточный водный путь – кратчайший морской путь, связывающий Атлантический и Тихий океан, Европу и Азию. В России этот водный путь, лежащий вдоль её северных берегов, называется Северным морским путем (СМП). На западе он начинается в порту Мурманск, проходит через Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточносибирское море, Чукотское море, продолжается в Беринговом море и Японском море, заканчивается в российском порту Владивосток на востоке. Общая длина – 5620 морских миль<sup>94</sup>.

При анализе и оценке функциональности СМП Лукин Ю.Ф. использует метод SWOT-анализа<sup>95</sup>, где *S* обозначает *strengths* (сильные стороны), *W* – *weaknesses* (слабые стороны), *O* – *opportunities* (возможности), *T* – *threats* (угрозы).

Сильные стороны включают 5 факторов: 1) соблюдение соответствующих положений Конвенции 1982 г. открывает возможности легитимного использования СМП; 2) СМП является национальной транспортной коммуникацией, которая действует в соответствии с федеральным законом РФ № 132-ФЗ от 28 июля 2012 г.<sup>96</sup>; 3) путь из Европы в Азию посредством использования СМП является более выгодным, чем Суэцкий канал, что связано с более низкой стоимостью и более коротким временем прохождения (см. табл. 4 и 5); 4) существует возможность инвестиций для развития сферы инфраструктуры СМП; 5) фактор использования атомных ледоколов ФГУП «Росатомфлот» на СМП, а также усовершенствование флота.

К числу слабых сторон принадлежат 6 факторов: 1) отсутствие в СЛЮ общих правовых условий, призванных всеми государствами; 2) геополитическая турбулентность; 3) денонсация РФ Конвенции 1982 г. и практическая реализация секторального принципа; 4) отсутствие общего органа руководства, отсутствие

---

<sup>94</sup> Яковлев Д.И. Современные геоэкономические процессы в арктическом регионе и интересы России // Инновации и инвестиции. 2017. № 2. С. 87-91.

<sup>95</sup> Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник МГТУ. 2015. Том 18. № 3. С. 467-475.

<sup>96</sup> Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути" от 28.07.2012 N 132-ФЗ (последняя редакция) – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_133277/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133277/) (дата обращения: 24.03.2015.)

---

обязательств на национальном и наднациональном уровне за повсеместное разрешение вопросов СМП; 5) изменение климатических условий и сокращение льдов в связи с потеплением, а также сложные гидрогеологические условия для навигации; 6) конкуренция самого СМП с параллельными железнодорожными магистралями.

В сферу «возможностей» входят 7 компонентов: 1) легитимное освоение СМП и континентального шельфа в СЛО; 2) достижение роста внутреннего грузооборота и содействие социально-экономическому развитию прибрежных территорий; 3) усиление функций администрации СМП для комплексного решения вопросов, связанных с развитием прибрежных территорий и СМП; 4) увеличение численности клиентов, повышение транзита и доходов от использования СМП; 5) открытие портов с усовершенствованными сервисными услугами по трассе СМП для захода иностранных судов; 6) возможность фактически круглогодичной навигации в западном секторе СМП; 7) вероятность возврата вложенных в инфраструктуру СМП инвестиций из-за рубежа.

Сфера «угроз» включает всего 8 компонентов: 1) проблемы правовых режимов Северно-Западного и Северо-Восточного прохода как национальных коммуникаций РФ и Канады; 2) рост потенциала конфликтности и милитаризация Арктики; 3) ограничение российского бизнеса в мировом океане; 4) видимую недооценку необходимости создания системы арктического менеджмента и бюрократизацию управления; 5) интернационализацию СМП и конфликт интересов стейкхолдеров; 6) замедление ввода новых ледоколов в строй и обновления флота на фоне санкционного кризиса; 7) открытие высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Пекин-Москва и получение доходов от использования СМП; 8) постепенная утрата привлекательности морского маршрута в перспективе из-за использования СМП.

Табл. 4 Расстояние от крупных морских портов Азии до крупных морских портов Европы через Суэцкий канал (в морских милях)<sup>97</sup>

---

<sup>97</sup> Бянь се цзу. Бэйцзи вэньти яньцзю [Исследования по вопросам Арктики]. М.: Хайян чубань шэ. 2011. С. 215.

Шанхай									
482	Пусан								
1018	646	Йокохама							
1131	1413	1756	Манила						
2186	2505	2888	1330	Сингапур					
7113	7432	7815	6257	4927	Суэц				
10413	10732	11115	9557	8227	3300	Лондон			
10729	11048	11431	9873	8543	3616	408	Гамбург		
11156	11475	11858	10300	8970	4043	879	768	Трондхейм	
111942	12261	12644	11086	9756	4829	1669	1564	864	Мурманск

Табл. 5. Расстояние от крупных морских портов Азии до крупных морских портов Европы через Северный морской путь (в морских милях)<sup>97</sup>

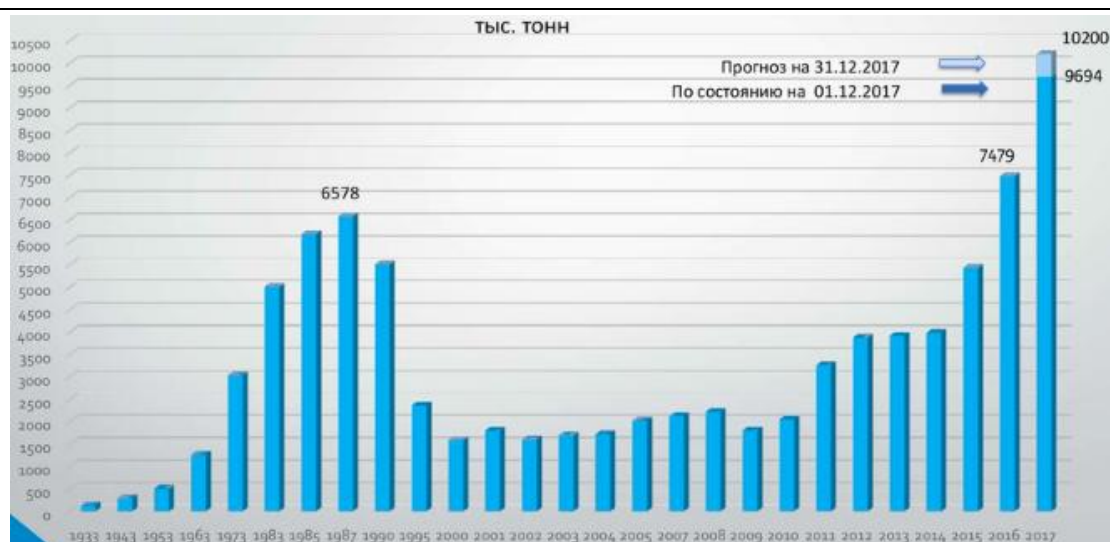
Шанхай									
482	Пусан								
1018	646	Йокохама							
1131	1413	1756	Манила						
3436	2940	2666	4346	Берингов пролив					
6497	6001	5727	7401	3061	Мурманск				
7241	6745	6471	8151	3805	864	Трондхейм			
7941	7445	7171	8851	4505	1564	768	Гамбург		
8046	7550	7276	8956	4610	1669	879	408	Лондон	

Что касается статус-кво использования СМП, следует отметить значительный рост объёма перевозок по СМП с учётом транзитных грузов, особенно после 2010-2011 гг.<sup>98</sup> (см. рис. 1). Важно подчеркнуть, что это в большинстве зависит от роста внутренних перевозок (см. табл. 7), ведь растущее с 2010 г. количество транзитных перевозок к 2014 г. стало заметно сокращаться (см. табл. 8)<sup>99</sup>.

Рис. 1. Объём перевозок по СМП с учётом транзитных грузов в течение 1933-2017 гг. (тыс. т.)

<sup>98</sup> Владимир Стародубцев. Широты высокой важности – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://www.kommersan.ru/doc/3254502> (дата обращения: 29.03.2017.)

<sup>99</sup> Козьмовский Д.В. Проблемы развития Северного морского пути как международного транзитного коридора – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ppt-online.org/310567> (дата обращения: 10.02.2018.)



Источники данных: ФГКУ «Администрация Севморпути», ФГУП «Атомфлот»

Табл. 7. Объём внутренних перевозок по СМП в течение 2013-2017 гг. (тыс. т.)

2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
2738	3708	5392	7265	9500

Табл. 8. Объём транзитных перевозок по СМП в течение 2013-2017 гг. (тыс. т.)

2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
1176	274	39	224	194

Можно отметить, что внутренние перевозки через СМП за 2013 г. составили 2.738 млн. т., а транзитные перевозки – 1.176 млн. т. (т.е. транзитные занимают 30% долей от общих). Однако, ситуация в 2014 г. резко изменилась: внутренние перевозки увеличились до 3.708 млн. т., объём тоннажа транзитных перевозок по СМП сократился до 0.274 млн. т. (т.е. транзитные занимают только 6.9% долей от общих)<sup>100</sup>. По данным администрации СМП, в 2013 г. транзитные рейсы составляли 37, к 2014 г. транзитные рейсы уже сократились до 23, что представляет собой стагнацию использования СМП как транзитного коридора<sup>101</sup>. Дальнейшая судьба СМП и интерес к нему определяются следующими факторами:

Во-первых, она тесно зависит от повышения среднегодовых температур и сокращения площади морских льдов. Происходящие в Арктике климатические

<sup>100</sup> Сунь С. Треугольник РИК в Арктике: соперничество или сотрудничество? // Теории и проблемы политических исследований. 2017. Том 6. № 2А. С. 346-365.

<sup>101</sup> Перевозка грузов по Северному морскому пути увеличилась на 31,6 % до 3,7 млн. тонн в 2014 году. – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=31425> (дата обращения: 03.02.2015.)

---

изменения оцениваются экспертами по-разному. Согласно данным специалистов из Метеорологического управления Великобритании, площадь ледяного покрова СЛО уменьшилась на 20% с 1950 гг. до настоящего времени, при этом средняя толщина льда зимой сократилась на 40 % с 1970 г. По мнению исследователей, уже через 80 лет так называемая «ледяная шапка» на Северном полюсе может исчезнуть<sup>102</sup>. Российские ученые из Арктического и Антарктического института (ААНИИ) отмечают циклический характер потепления, и, возможно, в будущем мы можем стать свидетелями очередного цикла похолодания. Разные прогнозы связаны с различными теориями о возможных причинах наблюдаемого потепления. При этом дать точный прогноз развития климатических и ледовых условий на СМП на десятилетия вперед крайне сложно<sup>103</sup>.

Во-вторых, СМП представляет собой национальную единую транспортную коммуникацию, которой трудно конкурировать с таким транспортным морским путём, как Суэцкий и Панамский канал. Этот факт весьма очевиден ввиду имеющихся показателей, свидетельствующих о росте внутренних перевозок и замедлении динамики транзитных рейсов через СМП. Развитие дальнейшего сценария событий на СМП непосредственно связано с нуждами близлежащих территорий, северным завозом и вывозом, добычей углеводородных ресурсов, а также объёмами тихоокеанского и атлантического рынков сбыта<sup>104</sup>. В этой связи, повышение грузового потока СМП, главным образом, зависит от социально-экономического развития, в частности имеется в виду топливно-энергетический комплекс и металлургический потенциал.

В-третьих, станет ли инициатива «Пояс и Путь» для СМП конкуренцией или же возможностью? Проект ВСМ «Евразия» Пекин-Москва был анонсирован в январе 2015 г., она будет включать проектируемую при участии Китая ВСМ

---

<sup>102</sup> Алексей Фадеев. Международное экологическое сотрудничество в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ecology-ru.livejournal.com/1096890.html> (дата обращения: 03.02.2015.)

<sup>103</sup> Балмасов С.А. Основные факторы, влияющие на развитие транзитной навигации на СМП // Транспорт Российской Федерации. 2014. № 2(51). С. 58-62.

<sup>104</sup> Salisbury, Sarah J. et al. Extensive secondary contact among three glacial lineages of Arctic Char (*Salvelinus alpinus*) in Labrador and Newfoundland // Ecology and evolution. 2019. Vol 9. Issue 4. P. 2031-2045.

---

Москва-Казань, проходя через территорию России и Казахстана. Время в пути составит около 20 часов вместо 5 суток в настоящее время. Профессор Лукин Ю.Ф. отметил в своём исследовании, что в течение следующих 12-15 лет СМП не будет столь привлекательным на фоне успешной реализации проекта ВСМ Пекин-Москва. Однако, нужно подчеркнуть, что маршрут трассы впервые будет рассчитан на обращение как пассажирских и грузовых контейнерных поездов. В отличие от планируемого ВСМ Пекин-Москва, по СМП перевозятся в основном нефтегазовые продукты, металлические руды и контейнерные грузы<sup>105</sup>. По мнению автора, в связи с различием функций между ними ожесточенной конкуренции не будет, напротив, они будут увеличивать привлекательность друг друга, формируя единство сухопутного и морского транспорта в Евразийском пространстве<sup>106</sup>. При этом Лукин Ю.Ф. полагает, что выполнение РФ своей геополитической роли в регионе, в т.ч. направленной на выполнение задач поддержки национальной безопасности и сохранения суверенитета страны, исключительно важно, как на первой фазе развития СМП, так и на протяжении всего периода. Принимая во внимание необходимость одновременного решения задач на первой и второй фазах, эти периоды целесообразно объединить в одну 10-15 летнюю фазу<sup>107</sup>.

Следует упомянуть, что развитие арктических транспортных путей также влияет на транспортную систему и торговую структуру прибрежных государств и всего мира, поскольку транспортно-логистическая система выступает формой сетевизации торгово-экономического пространства и фактором развития межрегиональной и межгосударственной интеграции и кооперации. Концепции «Ледяной шёлковый путь» и «Морской шёлковый путь XXI века» (МШП XXI века) как приоритетные проекты технологического развития территорий,

---

<sup>105</sup> Перевозка грузов по Северному морскому пути увеличилась на 31,6 % до 3,7 млн. тонн в 2014 году – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=31425> (дата обращения: 03.04.2015.)

<sup>106</sup> Григорьев М.Н. Развитие Севморпути будет последовательным – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://narfu.ru/university/structure/direction/rector/conferences/218135/> (дата обращения: 19.05.2015.)

<sup>107</sup> Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник МГТУ. 2015. Том 18. № 3. С. 467-475.



---

международного транспортного коридора, ресурсной и товарной базы, по существу довольно близки. По этому поводу, многие российские и китайские эксперты сошлись во мнении, что реализация комплексного проекта СМП имеет огромные перспективы с точки зрения всего экономического комплекса ЕАЭС, представляя собой продолжение программы развития Дальнего Востока России. При этом программа развития СМП не конкурирует с МШП XXI века. Эти два проекта являются оптимальным дополнением друг друга, в результате чего они могут образовать движущую силу для расширения и углубления экономических процессов на всем евразийском пространстве<sup>108</sup>.

Борьба за Арктику четко прослеживается не только в экономической области, но и военно-политической. Во время Второй мировой войны Арктика была боевым фронтом фашистского и антифашистского лагеря, затем, в течение холодной войны, этот регион снова стал перспективным направлением противостояния СССР и США, а также ОВД и НАТО. Именно в этот период складывалась в арктической зоне военно-оборонная инфраструктура, которая предназначена для базирования российского военно-морского флота, а также для обеспечения боевой деятельности в случае возникновения такой необходимости. Несмотря на то, что Генеральный секретарь Горбачев М.С. в 1987 г. предложил Мурманские инициативы, которые послужили прологом сотрудничества в Баренцевом/Евроарктическом регионе. После того, как в 2007 г. на дне СЛО был установлен российский триколор, военно-политическая обстановка в Арктике весьма существенно изменилась, прошедший в 2013-2014 гг. украинский кризис еще более обострил напряжённость отношений между Россией и западными странами в разных направлениях, не исключая арктический регион. Поэтому в настоящее время происходит переосмысление военно-стратегических интересов основных держав в регионе, а также переоценка нового соотношения сил в Арктике.

В Арктике находятся удобные позиции для размещения элементов систем

---

<sup>108</sup> Зворыкина Ю.В., Кофнер Ю.Ю., Пакулов С.И. Северный морской путь как стратегическая инициатива ЕАЭС // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 7. С. 94-104.

---

стратегического сдерживания, для старта баллистических ракет и расположения систем противоракетной обороны (ПРО)<sup>109</sup>. Благодаря природным преимуществам региона, здесь расположена значительная часть ракетно-ядерного потенциала, военно-космических объектов и средств, военно-промышленной и транспортной инфраструктуры, а также другие стратегические объекты прибрежных государств<sup>110</sup>. По причине соседства находящихся в конфронтации сверхдержав США и РФ, их противостояние исторически приобретает ещё более враждебный характер. В случае возникновения войны или конфликта между США и РФ даже на других направлениях, СЛО мог бы послужить действительно пригодной полетной трассой, для выпуска межконтинентальных баллистических ракет (МБР) и стратегических бомбардировщиков. Поэтому, проходящие сквозь СЛО воздушные и морские пути, а также сухопутные части арктической зоны, являются для двух геополитических сверхдержав площадкой для нанесения разрушительных ударов.

Арктика для США представляется новым стратегическим полем сражений, где по мере таяния арктических льдов должно увеличиться военное влияние стран НАТО. В подтверждение этого в Арктике расширяются масштабы военных учений, проводимых странами НАТО<sup>111</sup>. Вдобавок, к ним стали привлекаться вооруженные силы стран Севера Европы, которые не входят в НАТО, например, Швеции и Финляндии. Регулярными в Арктике стали также и совместные военные учения. Так, с 2015 г. прошли ежегодные маневры "Arctic Challenge Exercise" с участием военно-воздушных сил (ВВС) Великобритании, США, Швейцарии, Германии и Франции<sup>112</sup>. Они организуются "под ширмой" поисково-спасательных

---

<sup>109</sup> Министерство обороны России взялось за создание арктических бригад – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://topwar.ru/11809-ministerstvo-oborony-rossii-vzyalos-za-sozdanie-arkticheskikh-brigad.html> (дата обращения: 25.05.2015.)

<sup>110</sup> Цветков В.А. Арктика – зона стратегических интересов России – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.ipr-ras.ru/appearances/tsvetkov-oon-15-12-2014.pdf> (дата обращения: 30.05.2015.)

<sup>111</sup> США намерены ограничить влияние России и Китая в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://www.vedomosti.ru/politics/news/2019/02/22/794853-ssha-arktike> (дата обращения: 23.03.2019.)

<sup>112</sup> Marcus & Philipp Vallianos. Arctic challenge exercise 2017. In the north Scandinavia 100 combat aircraft have trained in air combat. – [Electronic resources]. Available at:

---

операций и ликвидации последствий природных катастроф, однако практически обрабатывают другие задачи, в т.ч. по контролю воздушного пространства и морских акваторий. Они проводятся в непосредственной близости от российских рубежей.

Следует отметить, что США и их натовские союзники продолжают одностороннее развёртывание сил и средств ПРО на Европейском континенте с охватом морских пространств вокруг Севера Европы. Две радиолокационные станции систем предупреждения о ракетно-ядерном ударе (РЛС СПРЯУ) США были модернизированы и размещены в датской Гренландии и на севере Норвегии. Они способствуют контролю почти за всеми приарктическими районами России. Кроме ядерного оружия, ВВС США в арктической зоне обладают также и высокоточным оружием в обычном снаряжении, которое может создать угрозу российским МБР и Баллистическим ракетам подводных лодок (БРПЛ). На Аляске также создается объединенная база вооруженных сил, модернизируются авиабазы и аэродромы, разворачивается система слежения за надводной и подводной обстановкой в арктических морях, а также новый пункт базирования береговой охраны<sup>113</sup>.

На европейской части Российской Арктики для ПРО расположены 2 радиолокационные станции систем предупреждения о ракетном нападении (РЛС СПРН) – в Печоре Республики Коми и в Оленегорске Мурманской области. Первая система «Дарьял», она начала эксплуатироваться в 1984 г., вторая - «Днестр-М» (прошла модернизацию согласно варианту «Днепр»). Начало ее использования приходится на 1971 г. На сегодня она является самой старой из числа действующих РЛС СПРН. В связи с тем, что в начале возводились новые РЛС, чтоб заменить те, которые после распада Союза оказались за территорией России, случилось так, что по причине их расположения, они стали «последними в очереди» на смену новыми вроде «Воронежа». Планируется, что РЛС типа «Воронеж» будет построена в

---

<http://en.aviation-report.com/exercise-arctic-challenge-2017/> (accessed: 19.06.2017.)

<sup>113</sup> Светлов И. Арктика – регион столкновения национальных интересов зарубежных стран // Зарубежное военное обозрение. 2016. № 5. С. 3-11.

---

Оленегорске после 2017 г., а в Печоре – срок еще более дальний. При этом, на территории азиатской части России в Арктике объекты СПРН до настоящего времени не возведены<sup>114</sup>.

Точно так же обстоят дела с противовоздушной обороной (ПВО). На европейской части расположено 3 три зенитно-ракетных полка, которые вооружены зенитно-ракетной системой С-300П. при этом находящийся в полярном (Мурманская область) полк в 2014 году был перевооружен на С-400. На азиатской территории Арктики наземной ПВО нет. Что касается Дальнего Востока, то там средства противовоздушной обороны находятся только на Камчатке, в Хабаровском и Приморском. Итак, можно отметить, что вся область Дальнего Востока является абсолютно открытой для вторжения авиации врага на территории от Российской Арктики до границы с Монголией и Китаем.

«Холодная война» хоть и окончилась, однако напряжённая ситуация между арктическими странами остаётся из-за комплексных факторов<sup>115</sup>. Региональное напряжение и совместное недоверие растут в связи с ухудшением отношения между Россией и западными странами, особенно после украинского конфликта и антироссийской санкции. Что же касается непосредственно военно-политического аспекта Арктики, данный сегмент оценивается специалистами неоднозначно<sup>116</sup>.

Позиции основных региональных игроков по Арктики имеют свои отличия. Для РФ обеспечение присутствия на Севере – еще один путь к возвращению статуса глобальной мощи. США рассматривает Арктику как передовой бастион обороны Североамериканского континента, при этом ее место в структуре внешнеполитических приоритетов уступает другим регионам мира<sup>117</sup>. А для Канады Арктический регион из-за его географического положения является

---

<sup>114</sup> Тулохонов А.К. Как сохранить географическое пространство азиатской России? // ЭКО. 2018. № 10(532). С. 7-25.

<sup>115</sup> Ознобищев С.К. Военная деятельность приарктических государств – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%201-3.pdf> (дата обращения: 25.02.2016.)

<sup>116</sup> Bertelsen, Rasmus Gjedssø; Gallucci, Vincent The return of China, post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on land and at sea // Marine policy. 2016. Vol. 72. P. 240-245.

<sup>117</sup> Billington, Michael Russia, China Develop the Arctic—Will the United States Join? // EIR: Executive intelligence review. 2017. Vol. 44. No 24. P. 16-18.

---

естественным источником экономических богатств и сферой первоочередного внимания с дипломатической и военной точек зрения<sup>118</sup>. Норвегия также стремится улучшить свое экономическое положение за счет арктических ресурсов. При этом она рассматривает арктический направление как источник угрозы собственной национальной безопасности и в соответствии распределяет свой военный потенциал. Дания пытается получить свои дивиденды от арктических владений, впрочем, ее ограничены военные возможности оставляют ее в положении слабого игрока в регионе. Подобную роль играют и три приарктических страны - Швеция, Финляндия и Исландия. В то же время, в Арктике активизируются внешние игроки - прежде всего Китай. Пекин за счет гибкой политики, в том числе - через сотрудничество с более слабыми региональными актерами, пытается также включиться в борьбу за арктические богатства<sup>119</sup>.

Существенно различаются и позиции ведущих игроков региона по привлечению внешних международных организаций к решению арктических проблем. Например, Россия и Канада активно выступают против участия НАТО в этих процессах. Зато, Норвегия стремится подключить Североатлантический альянс к арктическому формату. Дания выступает в роли северного проводника политики Европейского Союза.

По мнению Егорова А.А.,<sup>120</sup> на сегодняшний день наряду с изменениями и политическими трансформациями во всем мире, есть потребность в определении или создании новых механизмов управления Арктикой, для создания новых путей развития данного региона, а именно его устойчивого развития безопасности и равноправия с другими международными актерами как в ближайшем будущем, так и в долгосрочной перспективе.

---

<sup>118</sup> China's Arctic ambitions and what they mean for Canada / Whitney Lackenbauer, Adam Lajeunesse, James Manicom and Frederic Lasserre. Calgary: University of Calgary Press. 2018. 262 p.

<sup>119</sup> Загорский А.В. Военная безопасность в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%201-3.pdf> (дата обращения: 25.02.2016.)

<sup>120</sup> Егорова А.А. Военно-политическое значение Арктического региона России // Власть. 2014. № 9. С. 73-75.

---

### 1.3 Эволюция и формирование арктической политики РФ и КНР в XXI веке

С начала XXI века РФ на разных уровнях утвердила и опубликовала ряд документов по развитию арктической зоны для обеспечения своих национальных интересов в сферах геополитики, экономики, экологии, науки, обороны и т.д. Они разделяются на 4 основных части – декларации и доктрины, федеральные законы, постановления правительства и нормативные документы министерств и ведомств, которые в основном образуют достаточно глубокую и полную систему нормативного регулирования государства над этим регионом.

К числу «Деклараций и Доктрин» относятся:

1) Морская доктрина РФ на период до 2020 г., утвержденная Президентом РФ 27 июля 2001 г.;

2) Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, утвержденные Президентом РФ 18 сентября 2008 г. (Далее – Основы 2008 г.);

3) Стратегия развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период 2020 года от 20 февраля 2013 г. (Далее – Стратегия 2013 г.)

К числу «Федеральных Законов» принадлежат законы:

1) «О государственной границе РФ» от 01 апреля 1993 г. № 4730-1 (в редакции от 03.07.2016);

2) «О континентальном шельфе РФ» от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ (в редакции от 02.05.2015);

3) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ» от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ (в редакции от 05.02.2018);

4) «Об исключительной экономической зоне РФ» от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ (в редакции от 27.06.2018);

5) Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (в редакции от 29.12.2017);

6) «О гарантиях прав коренных малочисленных народов РФ» от 30 апреля 1999 г. № 82-ФЗ (в редакции от 27.06.2018);

---

7) «О территориях традиционного природопользования коренных и малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ» от 7 марта 2001 г. № 49-ФЗ (в редакции от 31.12.2014);

8) «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» от 20 декабря 2004 г. № 166-ФЗ (в редакции от 05.12.2017);

9) «О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ (в редакции от 03.08.2018) и др.

Основополагающим методическим подходом к реализации национальной арктической стратегии является использование разных механизмов и инструментов в целях безусловного обеспечения безопасности и защиты национальных интересов РФ в макрорегионе, сохранения в Арктике зоны мира и стабильности. Чрезвычайно важным при разработке государственной программы по развитию Арктики является согласование и дополнение предусматриваемых ею мероприятий между ними самими. Этим обеспечивается не только методическое единство программных документов и нормативных законов, направленных на решение важнейших для страны задач, но и использование более широкого круга законных, политических, экономических, финансовых и организационных инструментов развития такого специфического субъекта регионального управления.

Арктический регион играет очень важную роль в стратегических планах Российской Федерации, особенно с точки зрения его уникального военно-политического и экономического значения. В условиях современного противостояния с Западом российские власти прилагают немало усилий для усиления своего военного потенциала в регионе. Наблюдается также стремление России расширить зону своего влияния в Арктическом бассейне и обеспечить растущие геэкономические интересы, связанные с использованием природно-ресурсного потенциала, а также развитием транспортных коммуникаций, прежде всего Северного морского пути. Российские власти стремятся к максимальному обеспечению не только сегодняшних, но и будущих

---

выгод. Среди долгосрочных задач России в Арктике определено строительство на шельфе Баренцева, Печорского и Карского морей газопроводов, позволяющих соединять добывающие комплексы с побережьем и единственной газотранспортной системой страны.

Рассматривая содержание вышеупомянутых документов, можно проследить основные задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации, которые Россия ставит перед собой при проведении государственной политики в Арктике. Итак, приоритетными направлениями развития АЗРФ являются следующие:

- 1) комплексное социально-экономическое развитие, особенно использование региона в качестве стратегической ресурсной базы;
- 2) реструктуризация и рост объемов грузоперевозок по СМП;
- 3) развитие науки и технологии;
- 4) модернизация информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;
- 5) обеспечение экологической безопасности;
- 6) способствование международному сотрудничеству в Арктике;
- 7) обеспечение военной безопасности, защиты государственной границы, пролегающей в Российской Арктике.

Государственная политика РФ в арктическом направлении проводится с помощью целенаправленной и скоординированной деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, заинтересованных в арктических делах. Кроме этого, коммерческие и некоммерческие организации в соответствии с их полномочиями и сферами деятельности также согласованно реализуют проведение данной политики, основываясь на принципе государственно-частного партнерства, а также в рамках сотрудничества России с иностранными государствами и международными организациями.

Детализация основных задач в Арктике привела к появлению Государственной комиссии по развитию Арктики, которая была создана в феврале



---

2015 г.<sup>121</sup>. Она осуществляет координацию и обеспечивает взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, иных государственных органов, органов местного самоуправления и организаций в рамках заседаний Госкомиссии и президиума Госкомиссии. В её структуру входят 9 рабочих групп, задачи у которых полностью соответствуют главным целям, основным задачам и стратегическим приоритетам арктической политики РФ.

В Стратегии 2013 г. дополнительно говорится и о состоянии социально-экономического развития АЗРФ, которое характеризуется наличием рисков и угроз в социально-экономической сфере, а также в сферах природопользования и охраны окружающей среды, науки и технологий. К примеру, отток трудовых ресурсов и отрицательные демографические процессы, несоответствие сетей обслуживания характеру и динамике расселения, в т.ч. в образовании, здравоохранении и др.; неразвитость базовой транспортной инфраструктуры, старение ледокольного флота и отсутствие средств малой авиации, а также отсутствие современных технических средств и технологий для поиска, разведки и освоения месторождений углеводородов в арктических морях; дефицит технологических возможностей и технических средств по изучению и использованию арктических пространств; возрастание техногенной и антропогенной нагрузки на окружающую среду и наличие особо неблагоприятных зон, потенциальных источников радиоактивного загрязнения и т.д.

Таким образом, реализация всеобъемлющей арктической стратегии РФ носит достаточно долгосрочный характер и должна быть поэтапной. В Основах 2008 г. и Стратегии 2013 г. соответственно указывается, что реализация арктической стратегии осуществляется в три этапа (2008-2010 гг., 2011-2015 гг., 2016-2020 гг.) и два этапа (до 2015 г., до 2020 г.). Итак, основными целями или задачами арктической стратегии РФ на данный период являются превращение АЗРФ в ведущую стратегическую ресурсную базу РФ (устанавливается в Основах) и

---

<sup>121</sup> Госкомиссия по развитию Арктики – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://arctic.gov.ru/4f3f26c6-d94b-e511-825f-10604b797c23> (дата обращения: 27.02.2016.)

---

переход к устойчивому инновационному социально-экономическому развитию АЗРФ.

Несмотря на значительные подвижки с точки зрения институционально-правового оформления стратегии действий РФ в арктическом регионе, целый ряд обстоятельств вызывает сомнения в её практической эффективности при реализации государственных программ. По мнению профессора Песцова С.К.<sup>122</sup>, это выражается в трёх аспектах:

- Дефекты нормативно-правовых и институциональных основ. Председатель Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Штыров В.А. обозначил, что «на сегодняшний день принято более 500 нормативно-правовых актов, регулирующих правоотношения в АЗРФ. Однако весь этот объем документов, не формирует фундаментального законодательного базиса, который позволит реализовывать цели и задачи Стратегии 2013 г., и не предусматривает создания механизмов, позволяющих выполнить государственную программу РФ "Социально-экономическое развитие АЗРФ на период до 2020 г.", утверждённой Правительством РФ»<sup>123</sup>.

- Содержательная расплывчатость самих стратегических документов. Эксперт Мартьянов В.С. считает, что Стратегия 2013 г., опирающаяся на Основы 2008 г., сохранила все изначальные дефекты своего предшественника – декларативность и абстрактную риторику, иначе говоря, отсутствие четких целевых показателей планируемого развития. В 2015 г. эксперт Ремизов М.В. признал реальную возможность отклонения заявки РФ, предоставляемой Международной комиссией по границам континентального шельфа. Основной причиной таких предположений является не только прямое противоречие с Данией. Доказательная база российской заявки, по мнению эксперта, не полностью убедительна, в ней присутствует смешение геологической и

---

<sup>122</sup> Песцов С.К. Стратегия и политика России в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://ihaefe.org/files/pacific-ocean-map/45.pdf> (дата обращения: 20.04.2016.)

<sup>123</sup> Штыров В.А. Совместное заседание президиума экспертного совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации и Государственной комиссии по вопросам развития Арктики – [электронные ресурсы]. Доступ: [https://narfu.ru/aan/news.php?ELEMENT\\_ID=228299](https://narfu.ru/aan/news.php?ELEMENT_ID=228299) (дата обращения: 27.11.2015.)

---

международно-правовой аргументации<sup>124</sup>.

- Проблемы практической реализации национальной арктической политики. После утверждения Стратегии 2013 г., разработанные и внесенные в правительство РФ проект ФЗ об АЗРФ и Программа социально-экономического развития региона на 2014-2020 гг. практически оказались заморожены из-за отсутствия федерального финансирования<sup>125</sup>. Ситуацию также осложняет то, что арктическая нефть, как показывает Приразломное месторождение, по качеству уступает как более легким сортам Brent и ВСТО, так и российскому сорту Urals. Это означает, что экспортные поставки нефти с арктического Приразломного будут происходить с дисконтом к цене Urals<sup>126</sup>. По мнению автора, аналогичным образом обстоит проблема с привлекательностью СМП для иностранного транзита, а также для внутренней перевозки. Основная причина заключается в географических условиях – отдалённости друг от друга регионов промышленности, которые определяют высокие транспортные расходы.

Формирование арктической политики Китая во втором десятилетии XXI века неразрывно связано со стратегией построения морской мощи и инициативой «Пояс и Путь»<sup>127</sup>. В докладе 18-го Всекитайского съезда Компартии КНР четко определяется, что «критически важно увеличить потенциал разведки и обработки морских ресурсов, а также развивать морскую экономическую систему, содействовать охране морской экологической среды, а также защищать морские права страны и ее ключевые интересы, что позволит построить морскую страну»<sup>128</sup>. В июле 2015 г. был принят новый Закон о национальной безопасности КНР, в задачи которого входит защита национальной безопасности в Заполярном регионе

---

<sup>124</sup> В ВПК заявили о возможном отклонении заявки РФ на расширение границ Арктики – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.interfax.ru/russia/445793> (дата обращения: 04.06.2015.)

<sup>125</sup> Картамышева И.С., Биекенова А.С. Арктика и развитие арктической зоны // Молодой учёный. 2015. № 13(93). С. 333-336.

<sup>126</sup> Василий Стрельников. Завоевать Арктику – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://odnokiy.livejournal.com/500989.html> (дата обращения: 10.06.2015.)

<sup>127</sup> China's strategic Arctic interests Strategic comments. 2014. Vol. 20. Issue 2. P. 24-31.

<sup>128</sup> Сунь С. Потенциал международного сотрудничества РФ и КНР в Арктике: сравнительный анализ национальных интересов // Социально-политические науки. 2017. № 3. С. 12-17.

---

как новой стратегической территории<sup>129</sup>.

По мере реализации инициативы «Пояс и Путь» возникла ещё и инициатива «Ледяной шёлковый путь». В июне 2017 г. Государственная комиссия КНР по реформам и развитию и Морское ведомство КНР совместно опубликовали документ, определяющий направления морского сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь»<sup>130</sup> которая определяет принципы создания морского экономического пояса через океан в Европу: искать общий язык, сохраняя различия; поддерживать развитие, развивая сотрудничество; придерживаться рыночной инициативы, многостороннего участия; осуществлять совместную деятельность, общую выгоду.

26 января 2018 г. Пресс-канцелярия Госсовета КНР опубликовала Белую книгу «Арктическая политика КНР»<sup>131</sup>, в которой впервые излагается официальная позиция государства в отношении текущей ситуации в Арктике и ее изменений, отношений между Китаем и арктическими странами, а также определяются арктическая политика КНР, ее основные принципы и направления. Таким образом, арктическая политика выходит на официальный уровень. Публикация Белой книги поможет укрепить взаимопонимание между Китаем, арктическими странами и другими заинтересованными в арктических делах сторонами, а также поможет китайскому народу понять изменения в Арктике и повысить осведомленность китайского народа и предприятий о защите родной Земли<sup>132</sup>.

Во-первых, принятие на XIX съезде КПК концепция экокультуры, которая включает в себя уважение и сохранение природы, адаптацию к ее условиям, понятие глобального управления, базирующегося на концепции «Сообщество

---

<sup>129</sup> Чжу Баолин. Чжунго дэ бэйцзи чжэнцэ лунь си [Анализ арктической политики Китая] // Ухань цигун дасюэ сюэбао (шэхуй кэсюэ бань). 2016. Том 29. № 1. С. 34-40.

<sup>130</sup> Чжунго идай илу ван. 20.06.2017. Идай илу цзяньшэ хайшан хэцзо шэсян [Концепция морского сотрудничества в рамках инициативы "Пояс и Путь"] – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/jggg/16621.htm> (дата обращения: 20.06.2017.)

<sup>131</sup> Правительство КНР. 26.01.2018. Чжунго дэ бэйцзи чжэнцэ байпи шу [Белая книга «Арктическая политика КНР»] – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.gov.cn/xinwen/201801/26/content\\_5260930.htm#1](http://www.gov.cn/xinwen/201801/26/content_5260930.htm#1) (дата обращения: 26.01.2018.)

<sup>132</sup> Гольцов А.Г. Международный порядок в Арктике: геополитическое измерение // Мировая политика. 2017. №4. С. 44-55.

---

единой судьбы человечества», которые в полной мере нашли свое отражение в Белой книге арктической политики КНР. «Белая книга» была создана в годовщину выступления председателя КНР Си Цзиньпина с докладом в Женевской штаб-квартире ООН. В январе 2017 г. в докладе на тему «Формирование сообщества единой судьбы человечества» председатель КНР отметил, что должно высоко ценить и оберегать общий дом всего человечества – планету Земля<sup>133</sup>. Си Цзиньпин предложил рассмотреть морские глубины, космическое пространство, полярные районы и киберпространство как новые территории для развития многостороннего сотрудничества на принципах мира, суверенитета, инклюзивности и совместного управления.

Во-вторых, накопление опыта и подготовка знаний являются необходимыми предпосылками для участия Китая в управлении Арктикой. Реальное участие Китая в арктических делах и проведение научных исследований начались только после принятия политики реформы и открытости в 1978 г. С 1990-х гг. до конца 2017 г. Китай, используя исследовательское судно «Снежный дракон» и полярную станцию «Хуанхэ», провел в общей сложности 8 научных экспедиций в Северном Ледовитом океане и 14 годовых экспедиций на станции Хуанхэ, постепенно выстраивая систему научного наблюдения за полярными водами, ледяным покровом, атмосферой, биосферой, геологическим строением. Стоит отметить, что в сентябре 2017 г. Китай начал строить новое полярное судно «Снежный дракон 2», и планирует использовать его в июле 2019 г., что ознаменует большой прорыв Китая в области поддержки полярной экспедиции<sup>134</sup>.

В-третьих, арктические страны надеются, что Китай внесет свой вклад в управление экономическими и технологическими возможностями Арктики. Китай является второй по величине экономикой в мире и обладает возможностью строительства инфраструктуры и важными технологиями для развития. В 2013 г.

---

<sup>133</sup> Журавель В.П. Место России и Западной Европы в «белой книге» Китая по Арктике // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2018. №1. С. 211-217.

<sup>134</sup> Синьхуа ван. 12.09.2018. Сюэлун эр хао юань ни илу побин цяньсин [Снежный дракон 2] – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.xinhuanet.com//2018-09/12/c\\_1123415247.htm](http://www.xinhuanet.com//2018-09/12/c_1123415247.htm) (дата обращения: 12.09.2018.)

---

Китай стал официальным наблюдателем Арктического совета, что позволяет Китаю усилить информационный обмен и политическую координацию с другими заинтересованными сторонами<sup>135</sup>. С 2014-2015 гг. Председатель КНР Си Цзиньпин провёл встречи с лидерами России, США, Дании, Финляндии, Норвегии, Канады. Они обменялись мнениями по важнейшим международным вопросам и вопросам двусторонних отношений, в т.ч. по вопросу развития арктического сотрудничества, приоритетами которого в будущем являются полярные научные исследования, решение проблемы с изменением климата, построение арктических морских путей и прокладывание подводных кабелей.

В-четвертых, мероприятия в полярных регионах осуществляются Китаем в рамках системы взаимодействия с другими участниками, но встречаются давление со стороны западных стран. Вслед за происходившем в последнее время расширением деятельности Китая в Арктике, в зарубежных СМИ неоднократно появлялись сообщения, дающие неверное представление о политике и действиях Китая, говоря о «китайской угрозе в Арктике», называя Китай «вредным окружающей среде» и «голодным до природных ресурсов». Одной из причин неверного понимания и сомнения является недостаток коммуникации между странами. В таком случае принятие арктической политики Китая способствует укреплению понимания и доверия, отказу от недоверия и клеветы, созданию гармоничной международной обстановки для китайского участия в арктических делах.

В Белой книге указано, что Китай является важнейшей заинтересованной стороной арктической повестки. Китай в ней обозначен как «около-арктическая страна», т.е. одна из стран, вплотную примыкающих к Северному полярному кругу. Формулировка термина «около-арктическая страна», безусловно, опирается на ряд предпосылок, которыми, являются географическая близость, транспортные связи и взаимное влияние. Согласно этому стандарту, такие страны, как Япония,

---

<sup>135</sup> Журавель В.П. Россия и азиатские страны арктического совета: проблемы взаимодействия // Арктика: история и современность. Труды Второй международной научной конференции. Отв. ред. Н.И. Диденко. 2017. С. 179-190.

---

Южная Корея, Великобритания, Нидерланды и Германия, должны принадлежать к числу около-арктических стран<sup>136</sup>. Ещё в 2015 г. Великобритания применила термин «около-арктическая страна» (UK as a near-Arctic state) в официальном документе государства, чтобы установить свою национальную идентичность в арктических делах<sup>137</sup>.

Китай определил свою позицию в арктических делах таким образом: «не отсутствовать, не переступить»<sup>138</sup>, а также утвердил базовые принципы арктической политики страны: уважение, сотрудничество, взаимная выгода и устойчивость. «Уважение» включает уважение к суверенитету арктических стран в регионе, включая суверенные права и юрисдикцию; «сотрудничество» означает построение комплексной многоуровневой структуры сотрудничества в Арктике; «взаимная выгода» означает, что в арктических делах нужно стремиться к удовлетворению интересов всех заинтересованных сторон, и в каждом из аспектов работы стремиться к гармонии и прогрессу; «устойчивость» подразумевает акцент на охрану окружающей среды, эффективное сочетание человеческой деятельности и разработки природных ресурсов.

Целями арктической политики Китая являются понимание Арктики, защита Арктики, использование Арктики и участие в управлении Арктикой, а также защита общих интересов соответствующих стран и международного сообщества в Арктике и содействие устойчивому развитию Арктики. Белая книга также содержит политику и позиции Китая в отношении участия в арктических делах: 1) углубленное исследование и понимание Арктики; 2) защиту окружающей среды Арктики и реагирование на изменения климата; 3) рациональное использование

---

<sup>136</sup> Hyodo, Shinji Russia's Strategic Concerns in the Arctic and Its Impact on Japan–Russia Relations // Strategic analysis. 2014. Vol. 38. Issue 6. P. 860-871.

<sup>137</sup> Select Committee on the Arctic – Report of Session 2014–15. Chapter 6: The UK and the Arctic – [Electronic resources]. Available at: <https://publications.parliament.uk/pa/ld201415/ldselect/ldarctic/118/11809.html> (accessed: 10.01.2016.)

<sup>138</sup> Министерство иностранных дел КНР. 26.01.2018. Вайцзяо бу фу бучжан Кун Сянью чуси чжунго дэ бэйци чжэнцэ байпи шу синьвэнь фабу хуй [Заместитель министра иностранных дел Кун Сянью присутствовал на пресс-конференции Белой книги по арктической политике Китая] – [электронные ресурсы]. Доступ: [https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw\\_673019/t1529358.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/t1529358.shtml) (дата обращения: 26.01.2018.)

---

ресурсов в соответствии с законами, включающих арктические морские пути, углеводородные и минеральные ресурсы, биологические ресурсы, туристические ресурсы и т.д.; 4) активное участие в управлении Арктикой и международным сотрудничеством; 5) содействие миру и стабильности в Арктике.

Совместное строительство «Ледяного шелкового пути» в рамках инициативы «Пояс и Путь» предоставляет возможность для налаживания взаимной связи и взаимного сообщения, а также устойчивого социально-экономического развития в Арктике. «Ледяной шелковый путь» на базе СМП является частью арктической политики Китая, в то же время, охрана окружающей среды Арктики и социально-экономическое развитие в регионе являются частью инициативы «Пояс и Путь». «Ледяной шелковый путь» как компонент инициативы «Морской шелковой путь XXI века» обладает функциями обеспечения «политического общения, инфраструктурного соединения, беспрепятственной торговли, капитального оборота и связи между народами». Исходя из этого, инициатива «Ледяной шелковый путь» – это платформа для осуществления устойчивого развития этого региона путём международного сотрудничества с участием всех арктических и внерегиональных стран<sup>139</sup>.

**Вывод к главе 1:** В современных условиях Арктический регион, включая и Российскую Арктику, имеет важное геополитическое, экономическое, военное и экологическое стратегическое значение не только для арктических стран, но и внерегиональных. Россия исторически закрепляет собственные полномочия над Арктикой, используя политические, правовые, экономические, дипломатические и военные инструменты. В этом процессе она нередко сталкивается с внутренними и внешними вызовами.

Вступая в XXI век, РФ утверждала ряд стратегических документов для стимулирования социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности в Арктической зоне. В 2013 г. внерегиональные страны получили статус наблюдателя в Арктическом совете, что вдохновило их на

---

139 Ян цзянь. Чжунго дэ бэйцзи чжэнцэ цзеду [Интерпретация арктической политики Китая] // Тай пин ян сюэбао. 2018. Том 26, № 3. СС. 1-11.



---

участие в арктических делах. В том же году, Китай выдвинул инициативу «Пояс и Путь», в рамках которой появился «Ледяной шелковый путь». В 2018 г. Арктическая политика Китая впервые на официальном уровне зафиксирована в Белой книге.

---

## **Глава 2. Сравнительный анализ национальных интересов РФ и КНР в Арктике**

Сравнение – это познавательная операция, лежащая в основе суждений о сходстве или различии объектов, которая находит широкое применение в политологии и международных отношениях<sup>140</sup>. Сравнительный анализ национальных интересов РФ и КНР в Арктике позволяет упорядочить национальные интересы РФ и КНР, а также выяснить, существует ли совпадение национальных интересов РФ и КНР в Арктике? Существует ли возможность арктического сотрудничества между РФ и КНР в Арктике? Нельзя отрицать несимметричность статусов России (как региональной державы) и Китая (как внерегиональной державы) при участии в арктических делах и создании арктического взаимодействия. Это, как считает автор, является как «жесточкой реальностью», так и «спрятанным преимуществом».

### **2.1 Арктические интересы России и Китая в экологической сфере**

Давление человеческой цивилизации на окружающую среду непрерывно растёт с момента совершения индустриальной революции на протяжении последних столетий, и в настоящее время достигло своих максимальных значений, – так называемого «экологического кризиса». Однако, спрос человечества на природу по-прежнему продолжает расти. Норвежская компания DNV-GL опубликовала исследование «Перспективы Энергетической Трансформации 2018 г.»<sup>141</sup>, описывающее глобальный энергетический процесс в период 2014-2050 гг., проходящий через семь пиков: в 2014 г. – пик глобального спроса на уголь, в 2023 г. – пик глобального спроса на нефть, в 2026 г. – пик глобального спроса на энергетические ресурсы в транспорте, в 2033 г. – пик глобальной ядерной

---

140 Гаман-Голутвиной О.В. Сравнительная политология – М.: АСПЕКТ ПРЕСС. 2015. С. 16.

141 DNV-GL. Energy Transition Outlook 2018 – [Electronic resources]. Available at: <https://eto.dnvgl.com/2018/#Timeline> (accessed: 12.10.2018.)

---

энергетики, в 2034 г. – пик глобального спроса на природный газ, в 2035 г. – пик глобального энергетического спроса, в 2039 г. – пик глобального спроса на энергетические ресурсы в производстве.

Арктика, как говорилось в параграфе 1.2, обладает богатыми природными ресурсами, привлекает большое внимание энергопотребляющих стран, включающих и Китай. Однако, нужно учитывать, что Арктика в гораздо большей степени, по сравнению с другими регионами, находится под значительным антропогенным воздействием, так как этот регион является наиболее хрупкой экосистемой планеты. К экологическим детерминантам, которые характеризуют специфику Арктики, можно отнести:

- 1) таяние ледников Арктики, за последние 10 лет она потеряла около миллиона квадратных километров многолетнего («старого») льда;
- 2) значительные месторождения природных ресурсов, по оценкам экспертов, 10-13% неразведанных запасов мировой нефти и 30% -газовые;
- 3) атмосфера региона страдает от выбросов бромных соединений;
- 4) изменения в химическом составе ледовой арктической толщи;
- 5) лед становится более тонким и соленым. А поскольку морская соль является источником галогенов, во время таяния «молодого» льда в воздухе фиксируют их повышенную концентрацию;
- 6) разрушение озонового слоя над Арктикой, осадки едких токсичных соединений в тропосфере. Это явление приводит к уменьшению защитного действия озона от солнечного ультрафиолетового облучения;
- 7) растущая нагрузка на жизнеобеспечивающие системы и природные ресурсы Арктики, с деградацией окружающей среды и подрывом устойчивости биосферы;
- 8) загрязнение океана вокруг Арктики через деятельность ТНК, захоронение в ядовитых и радиоактивных веществ поблизости, насыщение вод углекислым газом из атмосферы, поступление антропогенных нефтепродуктов, тяжелых металлов и сложных органических соединений;
- 9) сокращение запасов питьевой воды;

- 
- 10) аварии, вызывающие утечку нефти, одного литра нефти достаточно, чтобы сделать непригодным для употребления (питья, орошения, технических нужд) миллион литров воды;
  - 11) разрушительное воздействие техногенной деятельности человечества;
  - 12) необходимость применения специальных технологий, которые обусловлены специфическими природными условиями;
  - 13) усиление действия парникового эффекта, то есть общее потепление климата, а затем значительное повышение уровня Мирового океана, что ведет к нарушению нормального функционирования экосистем<sup>142</sup>.

Экологические проблемы Арктики в связи с её природно-географическими особенностями имеют высокую вероятность перерасти из региональных в глобальные, т.е. они касаются национальных интересов даже неарктических стран, и их решение возможно только с участием внерегиональных стран. В Белой книге «Арктическая политика Китая» описывается, что «экологическое положение Арктики и его трансформации существенно влияют на климат и экологическую безопасность Китая, а также оказывают воздействие на интересы в таких сферах экономики, как АПК, рыболовство, лесное хозяйство, мореплавание и т.п.»<sup>143</sup>.

В настоящее время наблюдается непрерывное нарастание интереса международного сообщества к экологической среде Арктики, которое проявляется в увеличении научных исследований в геофизической, геологоразведочной, гидрологической, океанологической, климатической, биологической, экологической дисциплинах; стремлении присоединиться к соответствующим международным организациям, таким как Международный арктический научный комитет, Арктический совет и др.; выполнении обязательств, вытекающих из «Парижского соглашения об изменении климата», и соблюдении правил, фиксированных в «Конвенции Организации Объединенных наций по морскому

---

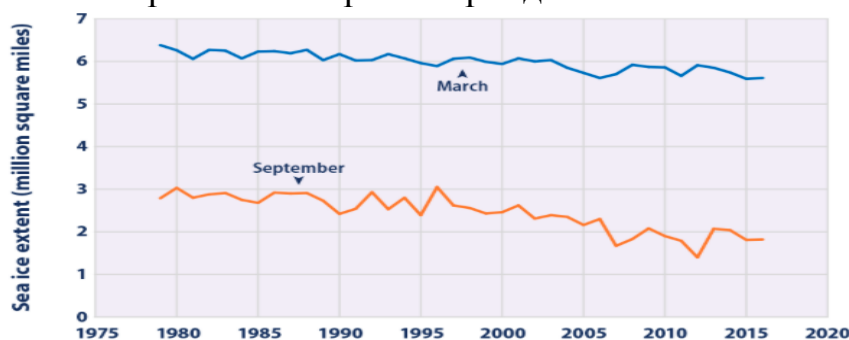
<sup>142</sup> Национальный общественный стандарт «Экологическая безопасность Арктики» – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://arcticas.ru/docs/2016/Broshura\\_Arctica.pdf](http://arcticas.ru/docs/2016/Broshura_Arctica.pdf) (дата обращения: 11.12.2016.)

<sup>143</sup> Правительство КНР. 26.01.2018. Чжунго дэ бэйцзи чжэнцэ байпи шу [Белая книга «Арктическая политика КНР»] – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.gov.cn/xinwen/201801/26/content\\_5260930.htm#1](http://www.gov.cn/xinwen/201801/26/content_5260930.htm#1) (дата обращения: 26.01.2018.)

праву», «Конвенции ООН о биологическом разнообразии» и «Кодексе ИМО для судов полярного плавания».

Всплеск активности всех участников процесса охраны экологической среды Арктики стал возможен за счёт отношений взаимного влияния между арктической экосистемой и заинтересованными сторонами. Одним из экологических вывозов, относящихся к арктическому региону, является **климатическое потепление**. В Арктике изменение климата происходит быстрее, чем в большинстве других регионов мира. Арктика прогревается со скоростью почти в два раза больше, чем в среднем по миру<sup>144</sup>. Температурный сдвиг в Арктике имеет серьезные последствия, в первую очередь, вызывая сильное сокращение поверхности льда в СЛЮ (см. рис. 2)<sup>145</sup>.

Рис. 2. Среднемесячный площадь арктического ледового покрова в марте и сентябре за период 1979-2016 гг.



По данным Метеорологического управления Великобритании, площадь ледяного покрова СЛЮ уменьшилась с 1950-х годов до настоящего времени на 20%, а средняя толщина льда в зимний период сократилась с 1970 года на 40%. С большой долей вероятности можно предположить, что если эти изменения продолжатся, то уже летом 2060 г. льда в Арктике может не остаться вовсе<sup>146</sup>.

<sup>144</sup> WWF Global. Arctic climate change – [Electronic resources]. Available at: [http://wwf.panda.org/knowledge\\_hub/where\\_we\\_work/arctic/what\\_we\\_do/climate/](http://wwf.panda.org/knowledge_hub/where_we_work/arctic/what_we_do/climate/) (accessed: 07.10.2016.)

<sup>145</sup> United States Environmental Protection Agency. Climate Change Indicators: Arctic Sea Ice – [Electronic resources]. Available at: <https://www.epa.gov/climateindicators/climatechangeindicatorsarctic-sea-ice> (accessed: 26.01.2018.)

<sup>146</sup> Алексей Фадеев. Международное экологическое сотрудничество в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mezhdunarodnoe-ekologicheskoe-sotrudnic>

---

Современный прогноз показывает, что к 2100 году в Арктике потеплеет на 4-7°C по сравнению с началом века, ледовое покрытие над СЛО уменьшится вдвое и начнется заметное таяние Гренландского ледяного щита. В результате уровень мирового океана к 2100 году почти на 0.9-1.6 метра поднимется<sup>147</sup>.

Последствия, связанные с Россией, прежде всего, включают в себя отступление вечной мерзлоты, которое может вызвать нарушение стабильности транспортной и социальной инфраструктуры (газо- и нефтепроводы, гидроэлектростанции, жилые дома городов и поселков, автомобильные и железные дороги, аэродромы и порты и др.). Значительные изменения прочности зданий уже произошли в Якутске. Кроме того, на северных территориях проходит добыча полезных ископаемых<sup>148</sup>.

Ещё один важный момент заключается в том, что правовой статус арктических морских путей до сих пор остается предметом дискуссий. РФ и Канада, опираясь на ст. 234 Конвенции ООН морскому праву о покрытых льдом районах, выпускают разрешения на проход иностранных судов, оказывают услуги по проводке судов и устанавливают высокие экологические стандарты судоходства для того, чтобы усиливать собственный контроль над морскими путями<sup>149</sup>. Поэтому, состояние таяния арктического льда неразрывно связано с применением Россией законного инструмента для защиты своих интересов в этом регионе.

Китай имеет береговую линию протяженностью 22 тыс. км, повышение уровня мирового океана в силу глобального потепления непосредственно угрожает

---

hestvo-v-arktike/ (дата обращения: 12.03.2015.)

<sup>147</sup> National Aeronautics and Space Administration. Arctic melt raises sea levels and reinforces global warming – [Electronic resources]. Available at: <https://earthobservatory.nasa.gov/blogs/earthmatters/2011/06/14/arctic-melt-raises-sea-levels-and-reinforces-global-warming/> (accessed: 12.03.2015.)

<sup>148</sup> Лыццов. В. Угрожающее потепление – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://www.nkj.ru/archive/articles/828/> (дата обращения: 12.03.2015.)

<sup>149</sup> Сунь С. Противоречия в понимании арктических вопросов Россией и Китаем – действительно ли они существуют? – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://RussianCouncil.ru/blogs/sunxiuwen/protivorechiya-v-ponimanii-arkticheskikh-voprosov-rossiey-i-kitaem-dey/> (дата обращения: 27.05.2018.)

---

восточным прибрежным регионам Китая – здесь находятся экономически развитые районы и города, плотность населения в которых достаточно высокая (более 400 чел. на каждый квадратный километр)<sup>150</sup>. Согласно «Докладу об уровне моря в Китае – 2015» Китайского Государственного управления по исследованию океанов, опубликованному 22 марта 2016 г., уровень моря в прибрежных районах Китая демонстрирует тенденцию к волатильному росту, с 1980 по 2015 гг. уровень моря поднимался со скоростью 3 мм ежегодно, а это выше среднемирового значения<sup>151</sup>.

Сложность разрешение климатических проблем зависит от неопределённости оценок существующих и будущих (потенциальных) климатических перемен в Арктике. В Климатической доктрине РФ<sup>152</sup>, опубликованной Правительством в декабре 2009 года, подчеркивается, что несмотря на убедительные сведения о протекающих климатических изменениях, присутствует неопределённость в понимании того, каким именно образом будут происходить перемены климата и как они повлияют на экологические системы, экономическое и политическое положение, а также на социальную стабильность в различных государствах и регионах.

В ноябре 2011 года Китай опубликовал Белую книгу «Китайская политика и действия по решению проблемы изменения климата»<sup>153</sup>, в которой указывается необходимость укрепления фундаментальных исследований через разработку «Национального доклада об оценке изменения климата» на определенный период;

---

<sup>150</sup> Бянь се цзу. Бэйцзи взньти яньцзю [Исследования по вопросам Арктики]. М.: Хайян чубань шэ. 2011.

<sup>151</sup> 2015 нянь чжунго хайпинмянь гунбао цзеду [Доклад об уровне моря в Китае 2015 года] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.hycfw.com/Article/194281> (дата обращения: 23.03.2016.)

<sup>152</sup> Климатическая доктрина РФ. Утверждена постановлением Правительства РФ от 17.12.2009 г. – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://meteoinfo.ru/climatedoctrine> (дата обращения: 23.03.2015.)

<sup>153</sup> Чжунго ингуй цихоу бяньхуа дэ чжэнцэ юй синдун бай пи шу [Китайская политика и действия по решению проблемы изменения климата] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://politics.people.com.cn/GB/8198/9476/218169/17427692.html> (дата обращения: 28.03.2015.)

изучения взаимосвязи между изменением климата и качеством окружающей среды, скоординированного контроля над парниковыми газами и загрязнителями, механизма изменения климата и водного цикла; организации специализированных лабораторий для изучения взаимодействия между морем и воздухом; создания базы данных будущей тенденции изменения климата.

Поэтому, Россия и Китай, исходя из необходимости действовать в условиях неопределённости оценок будущих изменений климата и их последствий, должны быть готовыми к укреплению взаимодействия в ответ на глобальное потепление и последствия, которые оно повлечет за собой, а также к ответственному и конструктивному участию в соответствующих международных инициативах.

Возможные экологические риски при освоении углеводородных ресурсов являются одним из источников загрязнения окружающей среды Арктики (см. Табл. 9). Эта проблема упоминается в силу того, Китай сейчас участвует в проекте «Ямал СПГ», в будущем, может быть и в других. Стоит подчеркнуть, что природа в Арктике крайне чувствительна и уязвима к антропогенному и технологическому вмешательству, и ее хозяйственное освоение требует соблюдения особо высоких экологических стандартов. В то же время, природные катаклизмы (землетрясения, штормы, отступление вечной мерзлоты, наводнения и т.д.), а также экологические риски судоходства и морских сооружений (метеорологические, гидрологические, ледовые) чаще всего разрушительны для хозяйственной деятельности, в т.ч. и для освоения углеводородных ресурсов в Арктике.

Табл. 6 Риски, которые связаны с добычей углеводородных полезных ископаемых на шельфе Арктики

<b>Риск</b>	<b>Описание риска</b>
Использование и охрана водных ресурсов	Отсутствие мест для сброса отработанных жидкостей; международное законодательство запрещает бурение нефтегазовых скважин и сброс стоков в зонах санитарной охраны водозаборов



Угроза природно-заповедному фонду	Потеряют свою привлекательность туристические комплексы прилегающих территорий
Сейсмичность, геологическая устойчивость	Площади характеризуются повышенной сейсмичностью и во тектонической нарушенностью; бурение скважин может иметь непредсказуемые последствия, привести к потере экранирующих свойств водоупорных толщ и неконтролируемому распространению рабочего агента (жидкостей и газов) в геологической среде
Утилизация отходов бурения	Отсутствуют полигоны для захоронения десятков тысяч кубометров выбуренной породы и шлама
Отсутствие устоявшихся международных экологических нормативов для большинства химических реагентов	Бурение и эксплуатация скважин для нефти и газа требуют использования токсичных химических реагентов. В нормативных актах большинства стран от нефтегазодобывающих компаний требуется полностью обнародовать компонентный состав жидкостей, используемых в ходе бурения.
Техногенные	Нефтяная или газовая скважина является объектом повышенной взрыво- и пожароопасности. В случае, если в ходе добычи произойдет авария, в атмосферный воздух будет выброшено несколько тонн химических веществ
Радиоактивность	Пластовые воды являются радиоактивными. Степень их загрязнения радионуклидами зависит от многих факторов. Это создает дополнительную опасность радиационного загрязнения территории и заражения вод

По мере развития российско-китайского арктического сотрудничества в энергетической области, оценка экологических рисков и реализация «зелёного освоения» стали первоочередной задачей. Национальные интересы РФ и КНР в защите экологической безопасности в процессе освоения углеводородных ресурсов Арктики в значительной степени совпадают, – они сводятся к экологической ответственности развивающихся держав за устойчивое развитие человечества, а также к избежанию серьезных экономических потерь в арктических проектах. Следует отметить, что Китай в качестве внерегионального

---

участника арктического освоения, несет дополнительную ответственность за создание благоприятного имиджа страны, который позволяет ему получить максимальную поддержку для развития арктического сотрудничества<sup>154</sup>.

В состав основных задач РФ и КНР для охраны и защиты окружающей среды и экологической стабильности Арктики при освоения углеводородных ресурсов входят:

1) определение всех законодательных требований в экологической области, предъявляемых к деятельности соответствующих предприятий, выявление уже существующих на данных предприятиях - системы экологического менеджмента;

2) выработка заявления об экологической политике, охватывающего все экологические аспекты деятельности участвующих в арктических проектов предприятий; усиление надзора органов государственной власти за добывающими и производственными деятельностью нефтегазовых предприятий;

3) содействие научно-техническому прогрессу и инновации, осуществление модернизации оборудования в сферах глубокого и дальнего исследования океана, углеводородного бурения в арктических акваториях, развитие возобновляемых источников энергии<sup>155</sup>;

4) оценка степени воздействия деятельности предприятий на окружающую среду. Такая оценка предусматривает создание перечня действующих нормативов, перечня основных характеристик выбросов предприятия в атмосферу и сбросов сточных вод в акватории, перечня ключевых характеристик размещаемых отходов;

5) обеспечение снижения негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности соответствующих предприятий на окружающую среду Арктики в соответствии с нормативами и законами в области охраны окружающей среды;

---

<sup>154</sup> Ван Ц. Российско-китайские отношения в Арктике: проблемы и перспективы // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Гуманитарные и общественные науки. 2016. № 1(239). С. 92-97.

<sup>155</sup> Экология проекта «Ямал СПГ» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://yamallng.ru/progress/ecology-new/> (дата обращения: 13.04.2015.)

---

б) формирование системы реагирования на крупные аварии и чрезвычайные ситуации в арктических проектах, оплата за природопользование и возмещение ущерба окружающей природной среде<sup>156</sup>.

Увеличение транспортного потока через СМП неминуемо ведет и к росту рисков безопасности мореплавания, разливов нефти и нефтепродуктов, сбросов сточных вод и судовых отходов в море, замены судовых отходов, а также других видов воздействия на окружающую среду при судоходстве. В целях обеспечения безопасности судоходства в Арктике и предотвращения загрязнения полярных вод, Международной морской организацией (ИМО) принят «Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах»<sup>157</sup>, который вступил в силу в январе 2017 года. Данный кодекс представляет собой дополнение к существующим международным соглашениям по безопасности мореплавания, включая особенности эксплуатации судов в ледовых условиях и при низких температурах наружного воздуха.

В последнее время наблюдается тенденция к использованию в Арктике судов не ледокольного класса или низкого ледового класса, что повышает риск аварий и разлива нефтепродуктов. В 2016 г. Администрацией СМП было выдано 718 разрешений, в т.ч. для 7 судов под китайским флагом, из которых 6 судов имеют класс Ice 1, и только одно судно имеет класс Ice 4. В 2017 г. Администрацией СМП было выдано 662 разрешения, в т.ч. для 16 судов под китайским флагом, из которых одно судно имеет класс Ice 5, 14 судов имеют класс Ice 1, одно судно не имеет ледового класса<sup>158</sup>. Ice1-Ice3 устанавливаются для морских судов, совершающих плавание в мелкобитом разреженном льду неарктических морей самостоятельно или

---

<sup>156</sup> Международные стандарты экологического менеджмента – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://refleader.ru/jgeatyotrbewmer.html> (дата обращения: 02.06.2015.)

<sup>157</sup> «Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/420376046> (дата обращения: 18.06.2015.)

<sup>158</sup> Разрешения на плавание судна в акватории Северного морского пути – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.nsra.ru/ru/rassmotrenie\\_zayavleniy/razresheniya.html](http://www.nsra.ru/ru/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html) (дата обращения: 11.03.2018.)

---

в сплошном льду толщиной 0.4-0.7 м. за ледоколом; Ice4-Ice9 устанавливаются для морских судов, совершающих самостоятельное плавание в арктических льдах или плавание в арктических льдах в канале за ледоколом при толщине льда от 0.6 до 4.0 м.<sup>159</sup>

Опубликованные Китайским классификационным обществом «Указания для полярных судов» вступили в силу в апреле 2016 г., они содержат правила проведения экспертизы и предоставления сертификации, структуры корпуса и устойчивости судна, электромеханических оборудований, оборудований для обеспечения безопасности и операции в полярных водах<sup>160</sup>. Что касается защиты окружающей среды, в соответствии с Указаниями, соответствующие компании должны соблюдать положения Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (*MARPOL 73/78*), в соответствии с дополнительными требованиями данных Указаний; на полярные суда должны быть установлены такое природоохранное оборудование, как установки десульфурации, деазотирования, фильтрации сажи и судовые системы очистки сточных вод<sup>161</sup>.

Россия в вопросах предотвращения загрязнения окружающей среды Арктики опирается как на нормы международного права, так и на федеральные законы и постановления Правительства РФ. В целом насчитываются около 40 нормативных правовых документов, основными среди которых являются приказ МЧС России от 28.12.2004 г. № 621 «Об утверждении правил разработки и согласования планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории РФ»<sup>162</sup>, постановление Правительства РФ от 14.11.2014 г. № 1189 «Об организации

---

<sup>159</sup> Новосельцев Е.М. Проблемы обеспечения экологической безопасности при развитии судоходства в Беринговом проливе. М.: Владивосток. 2015.

<sup>160</sup> Цзиди чуаньбо чжинань 2016 [Указания для полярных судов] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.ccs.org.cn/ccswz/font/fontAction!article.do?articleId=ff8080815330b37701533a31cb520059> (дата обращения: 24.03.2017.)

<sup>161</sup> Сяо Ян. Чжун э гун цзянь бэйцзи нэньюань цзоулан: чжаньлюе чжидянь юй туйцзинь лилу [Россия и Китай совместно строят арктический энергетический коридор: опорные точки и теоретический курс] // Дун бэй я лунь танью. 2016. № 5 (127). С. 109-117.

<sup>162</sup> Приказ МЧС России от 28.12.2004 № 621 "Об утверждении Правил разработки и

---

предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе РФ, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне РФ»<sup>163</sup>.

РФ и КНР придерживаются одной и той же позиции в арктических делах, касающихся проблем экологии. Обе страны подписали такие международные соглашения, как Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью (1969 г.); Международная Конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью (1971 г.); Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (1971 г.); Конвенция ООН по морскому праву (1982 г.); Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78); Рамочная конвенция ООН по изменению климата (1992 г.); Киотский протокол 1997 г. к Рамочной конвенции ООН об изменении климата 1992 г.; Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию (1992 г.)<sup>164</sup>.

Важную роль в развитии экологического сотрудничества в Арктике играют международные природоохранные и научно-исследовательские организации, в том числе Международный Арктический научный комитет (МАНК) и Арктический совет (АС)<sup>165</sup>. Они могут способствовать экологическому взаимодействию между РФ и КНР в Арктике.

---

согласования планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории РФ" – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://47.mchs.gov.ru/document/3147589> (дата обращения: 28.06.2015.)

<sup>163</sup> Постановление от 14.11.2014 «Об организации предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе РФ, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне РФ – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/420233302> (дата обращения: 04.07.2015.)

<sup>164</sup> Анна Кукушкина. Охрана окружающей среды Арктики при добыче углеводородов – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://lawinrussia.ru/content/ohrana-okrzhayushchey-sredy-arktiki-pri-dobyche-uglevodorodov> (дата обращения: 29.10.2016.)

<sup>165</sup> Сорокина Н.Ю. Приморские регионы арктики: проблемы и перспективы социально-экономического развития // *Siberian Socium*. 2018. Том 2. № 1. С. 8-19.

---

МАНК был создан в 1990 г. и содействует передовым мультидисциплинарным исследованиям, направленным на более глубокое научное понимание арктического региона и его роли в глобальной системе. Комитет учредил пять рабочих групп, которые инициируют и поддерживают научные международные программы, обеспечивая возможность планирования и координации, а также содействуя коммуникации и доступу к инфраструктурным объектам. В перечень рабочих групп входят: Наземные исследования (TWG), Атмосфера (AWG), Криосфера (CWG), Морские исследования (NWG), Социальные и Гуманитарные исследования (SHWG). В состав Комитета входят государственные исследовательские организации из 23 стран-членов. Россию представляет Российская академия наук, а представителем Китая является Китайская арктическая и антарктическая администрация<sup>166</sup>.

МАНК является аккредитованным наблюдателем АС с самого момента его образования в 1996 г. при подписании Оттавской декларации. Основными задачами АС являются обеспечение устойчивого развития региона; создание площадки для международного сотрудничества, координация действий по охране арктического климата; постоянный мониторинг и оценка ситуации в Арктике; предупреждение чрезвычайных ситуаций.

Россия является одним из постоянных участников АС, была его председателем в 2004-2006 гг., и будет функционировать в качестве председателя в 2021-2023 гг. Китай как наблюдатель АС направляет специалистов в рабочие и особые группы Совета и выполняет условия принятых на площадке Совета соглашений.

В итоге, в области «низкой политики», например, в экологической сфере, Россия и Китай руководствуются схожими принципами, благодаря чему возникает

---

<sup>166</sup> Международное сотрудничество – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://ru.arctic.ru/international/> (дата обращения: 22.04.2016.)

---

множество возможностей для сотрудничества<sup>167</sup>. Изменения климата и загрязнения окружающей среды Арктики относятся к универсальным региональным и глобальным вопросам, которые сказываются на экосистемах и социально-экономических интересах двух стран, на них нельзя реагировать и вряд ли их можно разрешить, опираясь лишь на участие отдельных стран. В связи с этим, экологические вопросы, как для России, так и для Китая, обладают потенциалом для координации политики и совместных действий.

---

<sup>167</sup> Ван Ц. Анализ стратегического сотрудничества в Арктике между Китаем и Россией: из истории освоения Арктики // Россия в глобальном мире. 2016. № 9(32). С. 119-130.

---

## 2.2 Арктические интересы России и Китая в сфере освоения нефтегазовых ресурсов

Глобальное потепление и таяние арктического льда, а также достижения в области технологий морского развития, предоставляют человечеству возможность для разработки и использования нефтегазовых ресурсов в арктическом регионе. В начале XXI века в России начало расти внимание к Арктике и расположенным здесь УВ ресурсам. В «Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» указано, что разработка и реализация системы мер государственной поддержки и стимулирования хозяйствующих субъектов, прежде всего в области освоения УВ ресурсов, являются основными мероприятиями для комплексного социально-экономического развития АЗРФ.

В арктических морях РФ производство нефти реализуется с декабря 2013 года только на одном проекте – на Приразломном месторождении в Печорском море, а добыча природного газа не ведется. Ряд нефтегазовых проектов на шельфе арктических морей или в непосредственной близости к побережью находится на разных стадиях реализации. Некоторые нефтегазовые проекты с перспективой запуска до 2025 года предполагают добычу сырья на суше, а их транспортировку через арктические моря (табл. 7). К таким проектам относятся «Ямал СПГ», одним участником которого является Китай<sup>168</sup>.

С практической точки зрения, «Ямал СПГ» является единственным на данный период крупномасштабным проектом китайского участия в освоении Арктики, российско-китайское арктическое сотрудничество в энергетической сфере развивается лучше по сравнению с другими сферами, являясь приоритетным направлением арктического взаимодействия между Россией и Китаем, имея стратегическое значение для построения российско-китайского всестороннего

---

<sup>168</sup> Александр Амирагян. Нефть и газ в Российской Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://ac.gov.ru/files/content/10406/neft-i-gaz-v-rossijskoj-arktike-pdf.pdf> (дата обращения: 01.10.2016.)



стратегического взаимодействия и партнерства. Его развитие определяется рядом эндогенных и экзогенных факторов<sup>169</sup>.

Табл. 7. Реализуемые нефтяные и газовые проекты на шельфе Российской Арктики и прилегающих территорий с перспективой начала добычи до 2025 года<sup>170</sup>

Проект (месторождение)	Сырье	Расположение	Начало добычи (производства)	(Планируемое годовое производство)
Долгинское	нефть	Печорское море	2021(2031)	4,8 млн. т. нефти
Новопортовское*	нефть	Полуостров Ямал	2016	6,5-7,5 млн. т. нефти
Штокмановское	природный газ	Баренцево море	2015-2016 (заморожен)	22 млрд м <sup>3</sup> газа
«Ямал СПГ»	природный газ	Полуостров Ямал	2017	16,5 млн. т. СПГ
«Арктик СПГ-2»	природный газ	Гыданский полуостров	2023-2025	18 млн. т. СПГ

\* Месторождение расположено на суше, но вывозить продукцию планируется по СМП.

Характер экономической структуры и внешнеполитическая ситуация позволяют России ускорить реализацию восточной энергетической политики и диверсификацию направлений нефтегазового экспорта. Потребность Китая и её удельный вес в структуре импорта энергоресурсов обеспечивают стабильный и огромный рынок сбыта нефти и природного газа. Во-вторых, введенные западными государствами политических и экономических санкций в связи с событиями в Украине непосредственно влияют на расстановку сил в Арктике. Из-за того, что традиционные партнёры отказались от совместных проектов по освоению УВ ресурсов Арктики, а российская сторона находится в зависимости от

<sup>169</sup> Гао Т., Ерохин В.Л. One belt one road and northern sea route: perspectives and risks for china to participate // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Сборник материалов международной научно-практической конференции. 2017. С. 304-312.

<sup>170</sup> Гао Т. Российско-китайское сотрудничество по созданию арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 3. С. 51-55.

---

зарубежных технологий и капиталов, Россия вынуждена перестроить структуру сотрудничества и партнёрства в этом регионе. В-третьих, Китай обладает возможностью финансирования и инвестиционными амбициями, что очень важно для капиталоемких и наукоёмких арктических проектов, прямые и косвенные социально-экономические эффекты которых соответствуют государственной цели полномасштабного развития Российской Арктики.

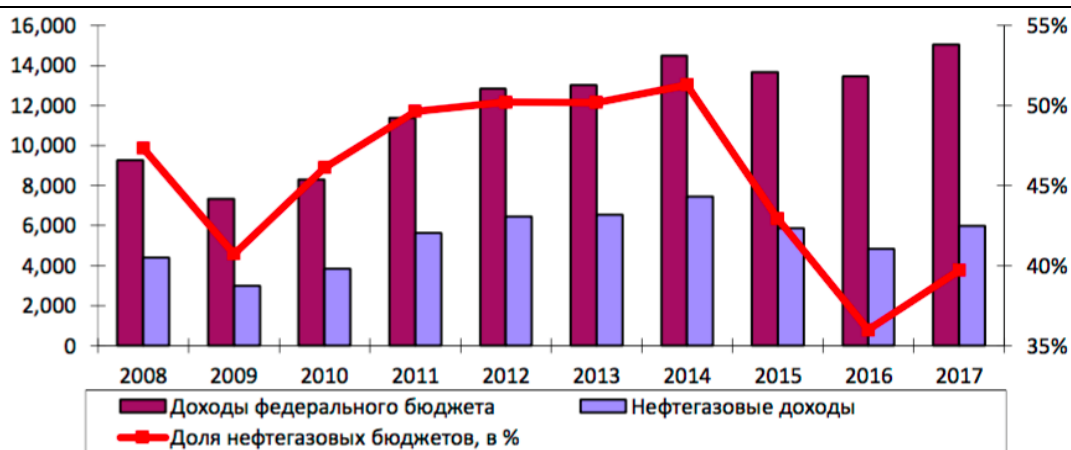
На современном этапе экономическая структура РФ характеризуется высокой энергоёмкостью, что выражается в том, что энергетический сектор связан разнообразными взаимоотношениями с государственным бюджетом, являясь основным источником формирования его доходной части и главным получателем государственных средств, оказывая влияние на формирование и исполнение бюджетов всех уровней<sup>171</sup>. В 2016 г. отношение экспорта товаров к ВВП составило 21,9%, а отношение экспорта УВ к ВВП составило равно 12%, в 2017 г. – уже 22,6% и 12,5% соответственно. Сектор добычи полезных ископаемых и нефтепереработки продолжает обеспечивать более 60% всех поступлений от экспорта. После падения доли нефтегазовых доходов в федеральном бюджете в конце 2015 г., роль экспортных поступлений от ТЭК в формировании бюджета стала возрастать. К концу 2017 г. нефтегазовые доходы достигли 40% от совокупных доходов (см. рис. 3)<sup>172</sup>.

Рис. 3. Доля нефтегазовых доходов в бюджете РФ в 2008-2017 гг., млрд. руб.

---

<sup>171</sup> Распоряжение Правительства РФ от 13 ноября 2009 г. N 1715-р – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://base.garant.ru/196681/a5bf1fdf6efdfbaf559d8612e69ef4f4/#block\\_51](http://base.garant.ru/196681/a5bf1fdf6efdfbaf559d8612e69ef4f4/#block_51) (дата обращения: 10.10.2016.)

<sup>172</sup> Борис Титов. 30.01.2018. Зависимость российской экономики и бюджета от нефти – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://stolypin.institute/wp-content/uploads/2018/02/issledovanie-syrevaya-zavisimost-2018.01.30-2.pdf> (дата обращения: 07.02.2018.)



Источник: ИНП РАН

В таком случае интеграция РФ в мировую систему оборота энергоресурсов и диверсификация направлений экспорта из РФ нефтегазовых ресурсов являются важнейшими задачами энергетической политики государства. Однако, в последние годы российская нефтегазовая отрасль сталкивается с серьёзным вызовом – сокращением долей на традиционных европейских рынках и отсутствием позиции на развивающихся рынках стран АТР. Основной объём экспорта природного газа традиционно бы направлен в страны Европы, на долю которых в 2014 г. пришлось примерно 78,8% или 147,7 млрд куб. м., что снизилось на 21,1% по сравнению с показателем 2013 г.<sup>173</sup> В 2017 г. доля европейских рынков ещё сократилась – порядка 64% или 136,6 млрд куб. м.<sup>174</sup>. Падение сбыта связывают со стремлением ЕС снизить свою энергетическую зависимость от России.

Вышеупомянутые ситуации поставили российскую нефтегазовую отрасль перед необходимостью реализации диверсификации экспорта и «поворота на Восток». Разрабатываемая Министерством Энергетики РФ «Энергетическая стратегия России на период до 2035 года» (ЭС-2035) предусматривает, что в обозримой перспективе растущим рынком нефти и природного газа, в т.ч. в виде

<sup>173</sup> Иванова Н.М. Инвестиционная политика российских транснациональных энергетических компаний после мирового кризиса 2008-2009 годов. М.: Москва. 2016.

<sup>174</sup> Экспорт газа в 2017 году: сколько и куда поставляла Россия? – [электронные ресурсы]. 28.03.2018. Доступ:

<https://zen.yandex.ru/media/id/5a637e1ff031736003966311/eksport-gaza-v-2017-godu-skolko-i-kuda-postavliala-rossiia-5abb2e6ffd96b1b9377ec601> (дата обращения: 03.04.2018.)

---

сжиженного природного газа (СПГ), будут страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Спрос на быстрорастущем рынке АТР создает возможность увеличить к 2035 году экспорт нефти из РФ в этом направлении в 1,8-2,2 раза, а природного газа – в 8-9 раз<sup>175</sup>.

Редакция ЭС-2035 от 01.02.2017 предусматривает, что перспективы увеличения энергетического экспорта на европейском направлении в сравнении с прогнозами ЭС-2030 существенно сужаются, а возможный прирост поставок на азиатском направлении требует масштабных инвестиций в развитие экспортной инфраструктуры<sup>176</sup>, несмотря на то, что, как указывает ЭС-2035, перспективный китайский рынок к 2018-2020 годам сможет полностью покрыть потребности в топливе и существенно снизить импорт сырья для нефтехимии за счёт собственных нефтеперерабатывающих заводов. Это практически не влияет на российско-китайское арктическое сотрудничество в энергетической сфере в силу того, что доминирует в структуре углеводородных запасов АЗРФ не нефть, а природный газ.

С одной стороны, в силу капиталоемкости и наукоёмкости арктических проектов по освоению углеводородных ресурсов, сегодня ни одна из стран, осуществляющих деятельность в этом регионе, не в состоянии в полной мере справиться с ними самостоятельно. Российский нефтегазовый сектор в высокой степени зависит от зарубежного оборудования и услуг в освоении Арктики, включая морские буровые установки, насосно-компрессорное и внутрискважинное оборудование, оборудование для генерации электроэнергии, а также программное обеспечение<sup>177</sup>. Поэтому Россия вынуждена перестраивать структуру сотрудничества и

---

<sup>175</sup> Институт энергетической стратегии. Проект Энергетической стратегии России на период до 2035 года – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.energystrategy.ru/Docs/ES-2035.pdf> (Дата обращения: 07.03.2016.)

<sup>176</sup> Министерство Энергетики РФ. Проект Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года (реакция от 01.02.2017). Доступ: <http://minenergo.gov.ru/node/1920> (Дата обращения: 21.02.2017.)

<sup>177</sup> Там же.

---

партнёрства в Российской Арктике, чтобы заполнить оставленную традиционными западными партнёрами технологическую и капитальную лауну.

С другой стороны, российско-китайское стратегическое партнерство и арктическое сотрудничество стали фактором в процессе управления украинским кризисом, снизив эффективность введенных США и ЕС экономических санкций, укрепив международное влияние российской энергетической дипломатии. Российско-китайское энергетическое сотрудничество в Российской Арктике также сможет стимулировать арктическое сотрудничество России с другими государствами АТР, особенно с государствами Северо-Восточной Азии, которые могут предоставить России капитальные и технологические вложения, и стать перспективными рынками сбыта энергоресурсов.

Опыты показывают, что одним из препятствий к освоению нефтегазовых ресурсов АЗРФ являются ограниченные возможности по привлечению доступных долгосрочных финансовых ресурсов. Например, в августе 2012 года «Газпром» договорился со своими партнерами – французской Total и норвежской Statoil – о временном прекращении реализации Штокмановского проекта из-за больших расходов. В таком случае, новые налоговые правила, принятые Федеральным законом №268, вступили в силу с января 2014 года, также была введена поправка в Федеральный закон №366 в ноябре 2014 года, несмотря на то, что эти налоговые льготы в определенной степени гарантируют возможность приостановления арктических проектов по освоению УВ месторождений без убытка<sup>178</sup>. Привлечение инвестиций остается актуальной задачей для развития АЗРФ.

В этом смысле между Россией и Китаем существуют широкие перспективы сотрудничества, которые можно условно разделить на четыре модели: 1) компания – компания, путём закупок и инвестиций, создания совместного нефтегазового предприятия; 2) банк – банк, путём предоставления кредитов и создания

---

<sup>178</sup> Регина Базалева, Пётр Казначеев. Освоение Арктического шельфа: регулирование и налогообложение нефтяных компаний в США, России и Норвегии // Экономическая политика. 2015. Том 10. № 2. С. 110-132.

---

совместного инвестиционного фонда; 3) Фонд шелкового пути (ФШП), нацеленный на непосредственное финансирование проектов в рамках программы «Пояс и Путь»; 4) многосторонний финансовый механизм, например, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Новый банк развития БРИКС.

Развитие нефтегазового комплекса выступает в качестве «точки роста» и опорной зоны при реализации стратегий комплексного социально-экономического развития АЗРФ, где предполагается цепная реакция. Разработка углеводородных месторождений способна придать значительный импульс промышленности: возникают новые рабочие места, повышается налогооблагаемая база, улучшается демографическая ситуация, совершенствуются инфраструктура для жизни и производства.<sup>179</sup>

С точки зрения Китая, российские арктические нефтегазовые ресурсы имеют стратегическое значение для обеспечения энергетической безопасности, которая является важнейшей составляющей национальной безопасности КНР. Во-вторых, вопросам загрязнения воздуха и смога в Китае уделяется большое внимание в контексте защиты прав человека и жизни народа; проблема защиты окружающей среды стала одним из важнейших вызовов для страны. Необходимость нормализации структуры промышленности и потребления энергоносителей – перехода от «грязного» угля к «чистому» природному газу – создает спрос Китая на природный газ в Арктике. В-третьих, российско-китайское сотрудничество в сфере разработки нефтегазовых ресурсов Арктики даст дополнительный толчок арктическому сотрудничеству в других сферах, таких как использование СМП, инфраструктурное строительство, управление рисками загрязнения окружающей среды, полярные научные экспедиции и т.п. Всестороннее российско-китайское арктическое сотрудничество способствует повышению статуса и степени влияния Китая в арктических делах.

---

<sup>179</sup> Алексей Фадеев. 25.03.2014. Перспективы освоения Арктического шельфа – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=3373#top-content](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=3373#top-content) (дата обращения: 08.05.2016.)

---

Согласно прогнозу Управления по энергетической информации США (EIA), основным источником роста спроса на энергоресурсы станут развивающиеся страны во главе с Китаем, в то время как рынок развитых стран Европы и Северной Америки уже насыщен. Китай к 2035 г. потеснит США в качестве крупнейшего мирового потребителя ископаемого топлива<sup>180</sup>.

Преобразование КНР в экспортера нефти привело к активизации ее политики на ближневосточном направлении. Ускоренная модернизация китайской экономики требовала значительного увеличения энергетических ресурсов.

К 1993 Китай удовлетворял свои нефтяные потребности за счет внутренних ресурсов, однако постепенно увеличивается его зависимость от внешних источников. Ближневосточный регион превращается в главный источник поставки нефти для Китая. По подсчетам Международного энергетического агентства, к 2035 импорт нефти КНР из стран Ближнего Востока составит примерно 54% общего импорта нефти, тогда как импорт нефти США из этого региона может сократиться до 3%.

Это может привести к активизации политики КНР в регионе и более активной ее роли в области обеспечения региональной безопасности, в т.ч. и в Персидском заливе. Расширяя сферу своего влияния в ближневосточном регионе, Пекин стремится к ограничению там геополитического влияния других внерегиональных государств, одновременно официально декларируя не препятствование странам, которые уже имеют там огромное влияние (США, Японии, странам Европейского Союза)<sup>181</sup>.

Стратегической целью ближневосточной политики Китая стало налаживание взаимовыгодных экономических связей со странами региона, прежде всего в энергетической сфере. Главным поставщиком нефти становится Саудовская

---

<sup>180</sup> World Energy Outlook 2014 – [Electronic resources]. Available at: <https://webstore.iea.org/search?q=world+energy+outlook> (дата обращения: 08.05.2016.)

<sup>181</sup> Tonami, Aki The Arctic policy of China and Japan: multi-layered economic and strategic motivations // The polar journal. 2014. Vol. 4. No 11. P. 105-126

---

Аравия (четверть нефтяного импорта КНР), Иран занимает третье, а с 2012 - четвертое место среди главных поставщиков нефти для Пекина<sup>182</sup>.

Для Китая вопрос доступ к энергетическим источникам, особенно нефти, имеет критическое значение. Это не только обеспечение экономики необходимым сырьем, но и в большем масштабе возможность и в дальнейшем проводить реформы, от эффективности которых зависит политическая стабильность и доверие к правящим кругам. При этом такая необходимость обостряется тем обстоятельством, что размеры китайской экономики подталкивают руководство страны в игры на мировом энергетическом поле, бросая вызов опытным и авторитетным игрокам и заставляя тем или иным образом конкурировать с мировыми политическими потугами.

К середине 1990-х годов почти 70% китайского импорта нефти приходилось на Оман, Индонезию и Йемен. На сегодняшний день ведущими поставщиками нефти в КНР стали Саудовская Аравия (17,4% всего импорта нефти), Ангола (13,8%), Иран (11,2%), Оман (8,5%), Йемен (5,5%) и Судан (5,2%). Половина объемов нефти покупается на Ближнем Востоке, другая часть - в Африке, Юго-Восточной Азии, России, Казахстане и Южной Америке. Как видим, довольно быстрыми темпами осуществляется диверсификация источников. И при этом география нефтяного сотрудничества имеет и политический подтекст.

СМП почти полностью находится в юрисдикции РФ, и геополитическая обстановка в регионах, через которые он проходит, достаточно стабильная. По мере развития российско-китайского сотрудничества в сфере разработки нефтегазовых ресурсов Арктики, преимущества СМП как безопасного канала поставок углеводородов и других товаров будут с каждым днем становиться все более очевидными.

Согласно прогнозам мировых энергетических организаций, в 2030 мировой

---

<sup>182</sup> Weidacher Hsiung, Christopher China and Arctic energy: drivers and limitations // The polar journal. 2016. Vol. 6. Issue 2. P. 243-258.



---

спрос на первичные энергоресурсы возрастет примерно наполовину по сравнению с сегодняшним уровнем. При этом 45% прироста будет приходиться на долю Китая, спрос в энергопотреблении которых до 2030 г. вырастет более чем вдвое. Баланс потребностей экономического развития и защиты окружающей среды стал одной из насущных проблем китайского общества – трансформация структуры потребления энергии в Китае уже не терпит отлагательства.

Природный газ – качественный «чистый» источник энергии. Выбросы углекислого газа при его применении примерно в два раза меньше, чем при применении угля, в связи с чем он и стал важным направлением трансформации структуры потребления. Опубликованный 06.11.2011 г. «План действий стратегии развития энергетики на 2014-2020 гг.» приводит природный газ как пример важного элемента стратегии замещения угля – его доля в потреблении должна вырасти от 4% в 2013 г. до 10% к 2020 г. (среднемировой уровень – 25%)<sup>183</sup>. К тому же, данный план называет сотрудничество с Россией в сфере энергетики важным элементом реализации этой стратегии<sup>184</sup>. Проект «Ямал СПГ» появился очень своевременно, как раз на волне трансформации структуры потребления. По мере сокращения потенциальных запасов традиционных легкоизвлекаемых УВ на суше и совершенствования технологии разведки, разработки и транспортировки нефти и газа, арктический шельф будет играть все большую роль в российско-китайской энергетической торговле.

Можно сделать вывод, что существуют следующие предпосылки для развития российско-китайского сотрудничества в сфере освоения УВ ресурсов Арктики:

1) на фоне глубоких изменений глобальной структуры торговли энергоресурсами, интересы России и Китая в экспорте и импорте симметричны;

---

<sup>183</sup> Widening the scope of environmental policies in North America: towards blue approaches / Gustavo Sosa-Nunez, editor. Cham: Springer International Publishing, 2017. 227 p.

<sup>184</sup> Нэнюань фачжань чжаньлвэ синдун цзихуа (2014-2020) [План действий по стратегии энергетического развития (2014-2020)] – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.nea.gov.cn/2014-12/03/c\\_133830458.htm](http://www.nea.gov.cn/2014-12/03/c_133830458.htm) (дата обращения: 02.11.2014.)

---

2) в сложной геополитической обстановке в Арктике, российско-китайские отношения всестороннего стратегического взаимодействия ограничивают эффективность санкций и политического давления западных стран;

3) потребность РФ в финансировании для развития арктических территорий и необходимость КНР повысить собственный статус в арктических делах взаимовыгодны и взаимодополняемы.

Интересы России и Китая, касающиеся совместного освоения УВ ресурсов Арктики, относятся к экономическим. Россия – ресурсная супердержава, чей экономический рост долгое время опирался на экспорт ресурсов, в то время как Китай – крупный потребитель ресурсов с огромным объемом рынка. Если к этому добавить удобное географическое положение и хорошую базу сотрудничества, то Россия и Китая могут превратиться в идеальных партнеров по разработке ресурсов Арктики. В освоении арктических ресурсов КНР и РФ взаимодополняемы с точки зрения капитала, технологий и рынка, что является необходимым условием для реализации потенциала энергетического сотрудничества в Арктике.

---

## 2.3 Арктические интересы России и Китая в сфере развития Северного морского пути

28 марта 2015 г. Государственная комиссия КНР по реформам и развитию, Министерство иностранных дел КНР и Министерство торговли КНР совместно опубликовали «Концепцию и План действий по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»<sup>185</sup>, предложив приоритетные направления для сотрудничества, а именно: согласование политики, сопряжение инфраструктуры, беспрепятственная торговля, финансовое посредничество, общение народов. Что касается «сопряжения инфраструктуры», нужно заметить, что строительство сквозных транспортных путей – передовая отрасль строительства для инициативы «Пояс и Путь». На базе уважения суверенитета и исходя из соображений безопасности каждому из государств, необходимо согласовывать планы строительства инфраструктуры и технические нормы, совместно продвигать строительство ключевых международных путей, развивать инфраструктурную сеть, связывающую отдельные регионы Азии и всю Евразию, выстраивать портовую инфраструктуру, увеличивать количество морских рейсов, продвигать информационный обмен по вопросам доставки грузов морем.

Согласно указаниям «Концепции и Плана» будут открыты 8 международных путей, в т.ч. 5 сухопутных и 3 морских. Один из маршрутов проходит через порты Северо-Восточной Азии – Берингов пролив – Северный морской путь – порты Европы<sup>186</sup>. В ФЗ от 31.07.1998 № 155 «О внутренних морских водах,

---

<sup>185</sup> «Туйдун гунцзянь сычоу чжи лу цзинци дай хэ 21 шици хайшан сычоу чжи лу дэ юаньцин юй синдун» [«Концепцию и план действий по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века »] – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://wenku.baidu.com/view/97f5b2372b160b4e777fcf21.html> (дата обращения: 08.10.2017.)

<sup>186</sup> Сунь С. Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы «Пояс и Путь» // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 6. С. 5-15.

---

территориальном море и прилежащей зоне РФ» СМП определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация РФ», он играет незаменимую ключевую роль в проекте «Ледяной шелковый путь». Национальные интересы РФ и КНР в использовании СМП демонстрируются, в соответствии с классификацией автора, в трёх аспектах – его функции, существующие проблемы и эффекты перелива.

В рамках его основных функций СМП рассматривают в качестве транспортного коридора для перевозки полезных ископаемых в Арктике, транзитной магистрали для доставки грузов между Европой и странами АТР, а также как один из способов обеспечения обороноспособности РФ. Что касается структуры грузопотока по СМП, то она выглядит следующим образом: осуществляется вывоз ресурсов, которыми весьма богаты прилегающие к нему регионы Крайнего Севера, среди которых основными являются сжиженный газ (полуостров Ямал и Баренцево море), нефть (Тимано-Печорский бассейн), минеральные ресурсы (Кольский полуостров), никель и лес, а также по нему осуществляется снабжение вышеуказанных районов продовольствием, товарами, топливом<sup>187</sup>.

Наблюдаемый рост грузопотока по СМП связан с развитием арктических углеводородных и минеральных проектов, таких как «Ямал СПГ» (НОВАТЭК, Total, CNPC, Фонд Шелкового пути), «Арктик СПГ» (НОВАТЭК), Пеляткинское («Норникель»), Новопортовское («Газпром нефть»), Пайяхская группа (ННК), Хатанга («Роснефть», ЛУКОЙЛ), «Востокуголь» (Alltech), Павлоское («Росатом»), Майское (Polymetal) и др. Помимо наличий грузов в прибрежных районах СМП, ещё одна важная проблема заключается в обеспечении возможности круглогодичной ледокольной проводки. Крупнейшими владельцами арктических судов в России являются «Атомфлот», «Совкомфлот», «Норильский Никель»,

---

<sup>187</sup> Архарова Е.И., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Проблемы развития международного транспортного коридора «Северный Морской Путь» // Логистика и управление цепями поставок. 2011. № 3(44). С. 11-17.

«Росморпорт» и «Росатомфлот», которые соответственно имеют 4 ледокола и 1 судно ледокольного класса (Arc6-Arc7), 9 судов ледокольного класса, 6 судов ледокольного класса, 31 ледокол, 4 ледокола и атомный контейнеровоз «Севморпуть»<sup>188</sup>.

Сегодня у «Росатомфлота» заключены долгосрочные соглашения с операторами крупнейших месторождений углеводородов в Арктике, и атомный ледокольный флот теперь поддерживает данные проекты (см. табл. 8). Результаты международного транзита доказали высокую эффективность морских перевозок грузов с использованием крупнотоннажных судов и дали возможность операторам месторождений выбрать экспорта вместо строительства новых сетей трубопроводов

Табл. 8. Арктические проекты, реализуемые с участием Росатомфлота<sup>189</sup>

№	Проекты и Порты	Проектная мощность/год	Период
1	Ямал СПГ, Сабетта	17,6 млн. тонн СПГ	2018-2040
2	Новопортовское месторождение Газпромнефти, Новый порт	8,5 млн. тонн сырой нефти	2015-2035
3	Норильский Никель, Дудинка	1,3 млн. тонн цветных и благородных металлов	Постоянно
4	Пайяхское месторождение, ОАО «Независимая нефтегазовая компания»	7,3 млн. тонн цветных и благородных металлов	2018-2030
5	Работы на лицензионных участках НК Роснефть	Работы по разведке шельфовых месторождений	До 2030 г.

Федеральный закон от 29.12.2017 № 460 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов РФ» закрепляет за российским флотом исключительное

<sup>188</sup> Ледоколы заплутали в тумане – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://www.kommersant.ru/doc/3443394?tg> (дата обращения: 20.10.2017.)

<sup>189</sup> РОСАТОМФЛОТ. Атомный ледокольный флот – ключевое звено в развитии Северного морского пути – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://sozvezdye-forum.ru/assets/files/Prezantation\\_2015/Session\\_4/ArutyunyanVG.pdf](http://sozvezdye-forum.ru/assets/files/Prezantation_2015/Session_4/ArutyunyanVG.pdf) (дата обращения: 12.05.2016.)

---

право транспортировки энергоносителей по СМП<sup>190</sup>. Если рассматривать пик грузопотоков по СМП в 1980-е годы, то уже достиг уровня того же периода после 2015 года (см. рис. 1). По базовому сценарию, описанному в прогнозе, 41 млн. т. минеральных ресурсов в год потребуется вывозить с арктических месторождений России к 2030 году, а по оптимистическому сценарию – примерно 72 млн. т. в год<sup>191</sup>.

СМП функционирует как транзитная магистраль для доставки энергоресурсов в АТР, в этом аспекте – между РФ и КНР, даже Японией и Республикой Корея существует широкое взаимовыгодное пространство. Россия и страны Северо-Восточной Азии соответственно находятся на обоих концах цепочки «продажи-покупки» энергоресурсов Арктики и Дальнего Востока. Совместное развитие СМП в качестве «звена» доставки энергоресурсов, стало необходимо и взаимовыгодно. Спрос на энергоресурсы в экономическом развитии стран Северо-Восточной Азии растет. Согласно подготовленному компанией ВР «Прогнозу мировой энергетики 2035», к 2035 году доля Китая в мировом спросе на энергию вырастет с нынешних 22% до 26%, зависимость Китая от импорта энергии вырастет с нынешних 15% до 23%<sup>192</sup>. (\*Подробные данные см. в Параграфе 2.2)

Япония является крупнейшим импортером СПГ в мире (в 2013 г. составила 1/3 общемирового экспорта СПГ), занимает второе и третье место в мире по объему импорта угля и нефти соответственно. Основным потребителем нефти в Японии является нефтеперерабатывающая отрасль – третья по величине среди стран АТР после Китая и Индии. После аварии на АЭС Фукусима-1, Япония

---

<sup>190</sup> Российские суда получили исключительное право на перевозки углеводородов по СМП – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://neftegaz.ru/news/view/168273-Rossiyskie-suda-poluchili-isklyuchitelnoe-pravo-na-perevozki-u-glevodorodov-po-Severnomu-morskому-puti> (дата обращения: 12.01.2018.)

<sup>191</sup> Ледоколы заплутали в тумане – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://www.kommersant.ru/doc/3443394?tg> (дата обращения: 20.10.2017.)

<sup>192</sup> Цянь Чжунци. Элосы бэйцзи юаньдун кайфа бэйфан хандао цзяньшэ юй дунбэйя улю ванло тиси [Освоение Российской Арктики и Дальнего Востока – Северный морской путь и Система логистических сетей в Северо-Восточной Азии] // Шаньдун гуншан сюэюань сюэбао. 2016. Том 30. № 6. С. 27-32.

---

приостановила работу оставшихся атомных электростанций, находящихся в зонах высокой сейсмоактивности. В связи с этим еще больше вырос спрос на энергоресурсы, в особенности на СПГ как относительно чистый вид энергоносителя<sup>193,194</sup>. В 2015 г. 71,6% японского импорта из РФ приходится на энергоносители, российская доля в японских закупках ископаемого топлива по стоимости составляет 8,7%. Доля поставок на японский рынок занимает порядка 6% российского экспорта нефти, 10% – угля и 77% – СПГ<sup>195</sup>.

Интерес Южной Кореи к проблематике освоения УВ месторождений Арктики обуславливается её желанием превратить государство в региональный нефтяной распределительный узел. Выгодное месторасположение около Дальнего Востока, Японии и Китая придает ей статус идеального канала доставки нефти через Арктику. Для того, чтобы быть нефтяным хабом (Korea Oil Hub), власти Южной Кореи планируют нарастить до 2020 года ёмкость собственных хранилищ до 62 млн. бар. нефти в дополнение к уже имеющейся энергетической инфраструктуре, включая в том числе 5 современных крупнейших нефтеперерабатывающих заводов. В середине 2014 года Южная Корея объявила, что два нефтяных терминала в городах Ёсу и Ульсан на побережье Японского моря приобрели статус зон свободной торговли, где отменены налоги на нефтепродукты, которые здесь смешиваются.

Страны АТР потребляют порядка 75% мирового производства СПГ, лидерами потребления являются Япония, Южная Корея, Китай – в 2014 г. на их долю пришлось по 89,2 млн. т., 37,62 млн. т. и 32,43 млн. т. (с учётом Тайваня) соответственно. Потребление в Индии – 14,54 млн. т., в Юго-Восточной Азии – 6,3

---

<sup>193</sup> Обзор энергетики Японии – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://asiavector.ru/analytics/344/> (дата обращения: 22.10.2015.)

<sup>194</sup> Ся И. Жибэнь дуй бэйбинянь юци цзыюань дэ чжаньлюе каолян [Стратегическое обдумывание Японии о нефтегазовых запасах в СЛО] // Хайян кайфа юй гуаньли. 2015. №. 4. С. 74-78.

<sup>195</sup> Белов А.В. Перспективы российско-японского сотрудничества в области энергетики // Японские исследования. 2016. №. 1. С. 32-46.

---

млн. т.<sup>196</sup> Импорт арктического СПГ и перевозка по арктическим морским путям могут повысить диверсификацию морских поставок в страны АТР, снизить их зависимость от Индийского океана и обеспечить им безопасность импорта энергоносителей. Поскольку СМП безопаснее, он контролируется всего одним игроком на мировой арене – Россией<sup>197</sup>.

Если посмотреть на текущую структуру энергетических поставок, крупные потребители импортируют нефть, в основном, из стран ОПЕС, т.е., основные экспортеры – это политически нестабильные Ближний Восток и Северная Африка, и риски срыва поставок высоки. К примеру, Китай, помимо нефти из России, Казахстана и Монголии, поставляемых по суше, целиком опирается на морские поставки: более 85% из них идет по линии Персидский залив – Индийский океан – Малаккский пролив – Южно-Китайское море. Однако, на Ближнем Востоке крайне нестабильная ситуация, активно действуют террористические группировки – все это в сочетании с разгулом пиратства в Малаккском проливе приводит к очень сложной геополитической ситуации на этой единственной линии энергетических поставок.

Совместное развитие транспортировки арктических минеральных ресурсов и построение логистических сетей в Северо-Восточной Азии отвечают интересам всех заинтересованных стран, в то же время, позволяют СМП избежать существующих проблем и повысить привлекательность<sup>198</sup>.

В ближайшем будущем планируется создать единую защищенную информационно-телекоммуникационную систему транспортного комплекса<sup>199</sup>, а

---

<sup>196</sup> Страны Азиатско-Тихоокеанского региона потребляют 75% СПГ – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ria.ru/economy/20160212/1373476808.html> (дата обращения: 12.02.2016.)

<sup>197</sup> Шаумян Т.Л., Журавель В.П. Индия и Арктика: охрана окружающей среды, экономика и политика // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 175-184.

<sup>198</sup> Рукша В.В., Белкин М.С., Смирнов А.А., Арутюнян В.Г. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы // Арктика: экология и экономика. 2015. № 4(20). С. 104-110.

<sup>199</sup> Постановление Правительства РФ от 31 августа 2017 г. № 1064 «О внесении изменений в постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. № 366» – [электронные ресурсы]. Доступ:



---

также её инфраструктуры в АЗРФ, в состав которой должны входить: ледокольный и технический транспортный флот; система слежения за судоходством; портовые терминалы; метеослужба; навигационное и гидрографическое обеспечение; арктическую авиацию и т.д. Данная программа реализуется в два этапа: 2018-2020 гг. и 2021-2025 гг. Её финансирование составляет около 35,423 млрд. руб. Среди главных проблем развития единой арктической транспортной системы выделяются следующие:

– с точки зрения экономики, одной из проблем широкого использования трасс СМП являются высокие тарифы, которые более чем в 5 раз превышают тарифы Суэцкого канала, что делает ее малопривлекательной для потенциальных клиентов;

– актуальность приобретает вопрос модернизации действующих арктических портов – Диксон, Дудинка, Певек, Тикси, Хатанга, а также создание новых портов – Индига, Варандей в соответствии с современными требованиями международной системы судоходства. Так как, уже с конца 80-х гг. прошлого века модернизация оборудования арктических портов не производилась, причина проста – отсутствие средств<sup>200</sup>;

После того, как в августе 2013 г. судно «Юншэн», принадлежащее китайской государственной логистической компании COSCO, осуществило коммерческую доставку по СМП, отправившись из китайского порта Далянь в нидерландский порт Роттердам, китайские политические и исследовательские круги начали уделять СМП большое внимание. Многие китайские эксперты считают, что привлекательность СМП для Китая в значительной степени зависит от его безопасности и тарифов, которые обеспечиваются модернизацией инфраструктуры и стоимостью освоения. В связи с этим некоторые эксперты полагают, что у Китая

---

<http://static.government.ru/media/files/GGu3GTtv8bvV8gZxSEAS1R7XmzloK6ar.pdf>  
(дата обращения: 14.11.2017.)

<sup>200</sup> Ульченко М.В. Основные проблемы обеспечения безопасности Арктических коммуникаций // Конференция «Арктика – 2015». С. 94-96.

---

есть повод для участия в усовершенствовании инфраструктуры СМП и портов Дальнего Востока путём предоставления кредитов или инвестиций в рамках инициативы «Пояс и Путь»<sup>201</sup>.

Предлагаемая ими идея подтверждается фактом, что в 2014 г. Правительство провинции Цзилинь и российский холдинг «Сумма» подписали соглашение о строительстве в Зарубино многофункционального порта; впоследствии в 2015 г. премьер-министр КНР Ли Кэцян предложил усилить сотрудничество для развития и использования арктических морских путей, провести исследования перевозок по ним<sup>202</sup>. Расширение потенциала стыковки между российскими арктическими портами, портами на Дальнем Востоке и китайскими Северо-Восточными портами видится как одно из направлений российско-китайского прагматичного сотрудничества. В последние годы Приморский край продвигает международные транспортные коридоры «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка/Восточный – порты АТР) и «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты АТР), чтобы увеличить транзитную перевозку через порты Дальнего Востока до портов Российской Арктики, а также добиться взаимовыгодного экономического развития с прилегающими регионами<sup>203</sup>.

Эффективное функционирование и устойчивая динамика транспортного комплекса в Российской Арктике являются необходимым условием динамичного роста социальной экономики, повышения уровня обслуживания побережья СЛО, Дальнего Востока и Китайского Северо-Востока. Замена традиционного водного пути арктическими маршрутами стимулирует торговые связи приарктических и

---

<sup>201</sup> Лю Хуйжун, Ли Хаомэй. Бэйцзи хансянь дэ цзячжи хэ ии идай илу чжаньлюе ся дэ цзеду [Ценность и значимость арктических морских путей: анализ в контекст стратегии «Один пояс, один путь»] // Чжунго хай шан фа яньцзю. 2015. Том 26. № 2. С. 3-10.

<sup>202</sup> Ли Чжэньфу, Ван Вэнья, Митько В.Б. Чжун э бэйцзи хэцзо цзоулан цзяньшэ гоусян [Концепция китайско-российского арктического коридора сотрудничества] // Дун бэй я луньтань. 2017. № 1. С. 53-63.

<sup>203</sup> Экономический обзор: новый этап в сотрудничестве между Россией и Китаем на Дальнем Востоке – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://russian.news.cn/2018-09/14/c\\_137468241.htm](http://russian.news.cn/2018-09/14/c_137468241.htm) (дата обращения: 14.09.2018.)

---

около-арктических государств с другими регионами и государствами. В настоящее время три наиболее активных региона международной торговли – это АТР, Западная Европа и Северная Америка, и водные транспортные рейсы, в основном, построены для удовлетворения спроса на торговлю между этими регионами. Однако, в связи с наличием материков-барьеров, многие из традиционных морских путей вынуждены идти в обход, что влияет на эффективность торговли, приводит к задержкам и экономическим потерям, сужает возможности роста товарооборота.

Арктические морские пути смогут существенно сократить расстояние торговли между странами Северо-Восточной Азии, Европой и Северной Америки. Согласно исследованию китайского эксперта Мэн Дэбина, при использовании Северо-Восточного прохода и Северо-Западного прохода, морская торговля в Китае может в среднем вырасти на 9.83%, морской импорт – на 17.38%, морской экспорт – на 6.11%; для Японии эти показатели составляют 23.14%, 32.93% и 20.61% соответственно; для Южной Кореи – 30.26%, 22.08% и 18.16% соответственно. Эксперт отмечает, что обозначенный рост является потенциальным, и в большой степени зависит от объёма текущего товарооборота. Потенциальный рост Китая отстает от Японии и Южной Кореи в связи с тем, что страной уже достигнуты большие объёмы торговли<sup>204</sup>. В конечном итоге, Арктические морские пути позволят увеличить долю приарктических и около-арктических государств в мировом товарообороте, что безусловно повлияет на структуру глобальной торговли.

На региональном уровне, открытие СМП создаст новое пространство для развития экономики арктических зон и Дальнего Востока РФ и Северо-восточной части КНР, даст толчок улучшению инфраструктуры и грамотному распределению общественных ресурсов в прибрежных регионах и портовых городах. В качестве узлов глобальной сети морских перевозок, точек пересечения водных и

---

<sup>204</sup> Мэн Дэбин. Бэйцзи хандао дуй цюаньцю маои гэцзюй дэ инсян яньцзю [Исследования влияния арктических морских путей на структуру глобальной торговли]. М.: Шанхай. 2015.

---

сухопутных путей сообщения, платформ для обмена информацией и распространения ресурсов портовые города действуют логистическими и сервисными хабами. Для обеспечения усиливающегося спроса к использованию СМП, портовым городам России и Китая необходимо продвигать сопутствующие отрасли, технические инновации, усовершенствованные информационные сети и инфраструктуру<sup>205</sup>. В таком случае будут созданы рабочие места и поток персонала, распределены общественные ресурсы по оптимальному сценарию, что формирует толчок для социально-экономического развития, например, промышленного производства (разработки стали, машиностроения, судостроения и т.п.) и сопутствующих услуг (страхования, ремонта и т.п.). В конечном счете, грузопотоки по СМП пойдут через портовые города вглубь прибрежных регионов стран, увеличивая секторы их экономического влияния<sup>206</sup>.

Открытие СМП также способствует Евразийской интеграции не только в экономической сфере, но и в политической. Руководствуясь этой точкой зрения, китайские ученые предлагают концепцию «Один пояс, один путь, один маршрут» (т.е. СМП), имея в виду не только стратегическое развитие концепции «Пояс и Путь», но и расширение ее содержания<sup>207</sup>. Другие сверхдержавы также стараются контролировать трансевразийские грузовые сухопутные и морские пути, в т.ч. выдвигая свои концепции транс регионального развития, включающие арктические территории<sup>208</sup>. Россия направлена на коммерциализацию СМП и создание трансевразийской мультимодальной инфраструктурной сети в рамках

---

<sup>205</sup> Гусевская Н.Ю., Муромова Ю.В. Российско-китайское сотрудничество в арктике: возможности и вызовы // Россия - Китай: развитие регионального сотрудничества в XXI веке. Сборник статей XV Международной научно-практической конференции. Ответственный редактор Ц.С. Дондоков. 2017. С. 20-28.

<sup>206</sup> Buckley, Michael; Lawless, Craig; Rybczynski, Natali Collagen sequence analysis of fossil camels, *Camelops* and c.f. *Paracamelus*, from the Arctic and sub-Arctic of Plio-Pleistocene North America // *Journal of proteomics*. 2019. Vol. 194. P. 218-225.

<sup>207</sup> Ху Аньган, Чжан Синь, Чжан Вэй. Кайфа и дай и лу и дао бэйцзи хандай цзяньшэ дэ чжаньлюе нэйхань юй гоусян [Стратегическая концепция и развитие инициативы «Один пояс, один путь, один маршрут (Арктический морской путь)»] // Цинхуа дасюе сюебао (чжэсюе шэхуй кэсюе бань). 2017. Том 32. № 3. СС. 15-22.

<sup>208</sup> Blank Stephen; Kim, Younkyoo The Arctic and New Security Challenges in Asia // *Pacific focus*. – 2013. Vol. 28. No 3. P. 319-342.

---

расширения Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

В целом, совместное развитие СМП и строительство «Ледяного шелкового пути», являясь составляющей стыковки инициативы «Пояс и Путь» и ЕАЭС, в большой степени отвечают потребностям национальных интересов РФ и КНР<sup>209</sup>. Крупномасштабное развитие и использование СМП может упростить установление торговых связей и поспособствовать развитию экономического сотрудничества РФ и КНР с развитыми экономиками Европы и США, а также с развивающимися экономиками АТР. Причем, по отношению к существующим в мире транспортным маршрутам, СМП является скорее дополнением, – он в основном обслуживает арктический регион в глобальной системе внешней торговли и морских перевозок. Реализация проекта «Ледяного шелкового пути» на основе СМП является важным шагом для превращения РФ и КНР в морские сверхдержавы и развития открытой экономики обеих стран<sup>210</sup>.

Проблема заключается в том, что комплексное развитие СМП не только касается экономических интересов России, но и интересов «высокой политики», таких как обороноспособность и безопасность страны. Кроме того, как уже было упомянуто, существуют и несовпадающие интересы РФ и КНР в координации ЕАЭС и инициативы «Пояс и Путь». Поэтому, Россия демонстрирует достаточно высокую степень осторожности и закрытости в защите и освоении СМП. Это проявляется в том, что несмотря на активные призывы правительств обеих стран, на практике российско-китайское арктическое сотрудничество началось только недавно и пока развивается невысокими темпами.

---

<sup>209</sup> Дикарев А.И., Шостак Л.Б. Китайская стратегия «одного пояса и одного пути» // Формирование рыночных отношений в Украине. 2018. № 5(204). С. 69-79.

<sup>210</sup> Roseth, T. Russia's China Policy in the Arctic // Strategic analysis: articles on current developments // Institute for Defence Studies and Analyses. 2014. № 6. P. 841-859.

---

## 2.4 Арктические интересы России и Китая в геополитической сфере

В настоящее время в Арктике есть четыре группы стран или организаций, которые сотрудничают или соперничают, как между собой, так и на международной арене: 1) арктическая пятерка – Канада, Дания, Россия, США, и Норвегия, они обладают побережьем на СЛО и имеют прямое право разрабатывать арктический шельф. Трудность заключается в том, что они спорят между собой относительно границ континентального шельфа и принадлежности определенных островов в Арктике<sup>211</sup>; 2) приарктические государства (Исландия, Финляндия и Швеция), которые не имеют прямого выхода к СЛО, но тем не менее, находятся в непосредственной близости к Полярному кругу. На этом основании они являются постоянными членами в АС и Совет Баренцева/Евроарктического региона; 3) региональные организации западных стран, такие как НАТО, Евросоюз и организации стран Северной Европы; 4) внерегиональные заинтересованные стороны, у них нет прямого выхода к СЛО, однако, они имеют определенные национальные интересы в данном регионе и располагают правами разрабатывать арктический шельф. В их состав входит Япония, Китай, Сингапур, Южная Корея и Индия.

Если классифицировать неарктические государства по категории ЕС, то члены ЕС – это Дания, Швеция, Финляндия и государства Евросоюза; не члены ЕС – РФ, США, Канада, Норвегия, Исландия и азиатские государства. Если их классифицировать по категории НАТО, то члены НАТО – это США, Канада, Дания, Норвегия, Исландия и большинство государств Евросоюза; не члены НАТО – РФ, Швеция, Финляндия и азиатские государства. С этой точки зрения, геополитическая позиция России в Арктике кажется более или менее изолированной относительно ЕС и НАТО; в то же время, между арктическими и

---

<sup>211</sup> РФ обсудит в 2018 г. с Канадой и США шельф Арктики – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://finamz.ru/2017/11/13/rf-obsudit-v-2018-g-s-kanadoj-i-ssha-shelf-arktiki/> (дата обращения: 13.11.2017.)

---

внерегиональными государствами также существует разница в толковании отдельных положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, в частности противоречие между правами и интересами арктических государств и понятием «общего наследия человечества».

Россия и Канада постоянно заявляют, что Северо-Восточный и Северо-Западный проход СЛО являются историческими водами и должны относиться к внутренним водам по принципу прямой исходной линии. Обе страны, опираясь на ст. 234 Конвенции о покрытых льдом районах, выпускают разрешения на проход судов, оказывают услуги по проводке судов и устанавливают достаточно высокие экологические стандарты судоходства, учреждая собственный контроль над морскими путями с точки зрения международной практики. Таким образом, правовой статус арктических морских путей до сих пор является предметом дискуссий.

Что касается ст. 234 Конвенции, китайские ученые считают, что прибрежные страны могут создавать и использовать системы и механизмы управления покрытыми льдом территориями, если они не противоречат международному праву, чтобы ограничивать загрязнение территории специально отведенными зонами хозяйствования. Итак, РФ имеет право принимать законодательные акты для управления СМП – это не является нарушением международного права.

По данным исследований российских экспертов, в результате того, что Америкой до сих пор не ратифицирована конвенция 1982 г., Штаты не имеют права эффективно пользоваться правами на разработку арктического шельфа<sup>212</sup>.

Сегодня Вашингтон не имеет прямых территориальных претензий к соседям (хотя неопределенность существует в американо-канадских и американо-российских отношениях), однако пытается повысить свое военное присутствие в регионе. В целом можно утверждать, что Арктика не входит в

---

<sup>212</sup> Экспертный совет Председателя коллегии Военно-промышленной комиссии РФ. Приоритеты России в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.instrategy.ru/pdf/334.pdf> (дата обращения: 17.12.2016.)

---

перечень первоочередных целей американской внешней политики, однако она является элементом общего стратегического видения. Присутствие в регионе американского ВМФ является важным фактором глобальной гегемонии США в мировом океане. Развитие противовоздушных и противоракетных средств на Севере защищает территорию государства от возможного нападения. Со времен «холодной войны» Арктика является для США ареной противостояния с Северным флотом РФ и линией обороны против российских стратегических ядерных мощностей. При этом американские противовоздушные и противоракетные компоненты функционируют в партнерстве с Канадой в рамках деятельности Командования воздушно-космической обороны Северной Америки (NORAD).

В рамках подхода к решению глобальных проблем в регионе американцы предлагают признать нейтральное пространство в самом Северном полюсе площадью 3 млн квадратных километров. Природные ресурсы в этой зоне должны использоваться всеми субъектами международных отношений. Таким образом Вашингтон пытается преодолеть негативные последствия своего ограниченного географического положения в Арктике - экономическое могущество позволит американцам прочно закрепиться в нейтрально-международных водах, при условии признания их таковыми.

В 2009 г. в Вашингтоне был утвержден ключевой документ, определяющий арктическую политику США по защите национальных интересов государства - Президентскую директиву по национальной безопасности № 66. В развитие этого документа в мае 2013 г. была принята Стратегия США для Арктического региона. Она определяла приоритеты американской политики в Арктике, обеспечение суверенитета над Аляской и водами вокруг нее и признание принципа «свободы морей» для Северного Ледовитого океана. Документ подчеркивал, что США являются арктическим государством с широкими, фундаментальными интересами в регионе в сфере национальной безопасности, которые они готовы защищать - как самостоятельно, так и в союзе с другими странами. Для этого планируется



---

использовать такие методы стратегического сдерживания как развертывание комбинированных сил, сети военных баз и системы ракет-перехватчиков по периметру национальной границы.

Центром военного присутствия США в Арктике является Аляска. Именно на ее территории были развернуты первые элементы противоракетной обороны в Северной Америке. На полуострове расположены три базы сухопутных войск и три базы ВВС. Общая численность американских военнослужащих, служащих на этих объектах, составляет около 27 тысяч человек. Сухопутные силы американских вооруженных сил в регионе состоят из трех бригад. Военно-воздушные силы на Аляске представлены двумя эскадрильями истребителей пятого поколения F-22 и одной эскадрилей истребителей F-16, а также патрульными и транспортными самолетами. В будущем планируется разместить на Аляске еще две эскадрильи новейших самолетов F-35. Американские подводные лодки регулярно совершают походы в полярные воды. Таким образом, в чисто военной плоскости американской контингент на Аляске составляет значительную силу, с которой должны считаться другие государства региона.

Вместе с тем, США существенно отстают в таком важном инструменте реализации арктической политики как флот ледоколов, имея в активной службе Береговой охраны только два корабля такого назначения, способные действовать в полярных широтах. Для решения этой проблемы разработана программа перспективных проектов, которые могут быть реализованы в начале 2020-х годов.

Исходя из вышеуказанных факторов, в настоящее время в арктическом регионе наблюдается тенденция к ремилитаризации (в период Холодной войны – милитаризация, после распада СССР – демилитаризация). Система ПРО США и возможность ремилитаризации Арктики НАТО являются серьезными угрозами военно-политической безопасности РФ и КНР. В доказательство ремилитаризации Арктики чаще всего ссылаются на участвовавшие здесь военные учения и на планы

---

модернизации вооруженных сил государств НАТО<sup>213</sup>.

С 2006 года на регулярной основе в Арктике проводятся учения «Холодный ответ» (Cold Response) с участием военнослужащих ВВС, ВМС, сухопутных войск и сил специальных операций из таких стран, как Финляндия, Великобритания, Германия, Нидерланды, Швеция, Польша, Дания, Канада, Бельгия, Латвия, Норвегия, США и т.д. Они нацелены на отработку военных операций в суровых климатических условиях Приполярья и Заполярья. В 2016 г. США задействовали в учениях многочисленные подразделения морской пехоты и большое количество военной техники, включая десантные машины AAV-P7/A1 и танки Abrams M1A1. Всего в манёврах принимали участие 40 вертолётов, 30 истребителей, 3 военно-морских патрульных самолёта, 3 самолёта-заправщика, 3 транспортных самолёта, 3 стратегических бомбардировщика, 30 кораблей и более 1000 единиц наземной техники<sup>214</sup>.

В 2009 г. министры обороны Дании, Исландии, Норвегии, Финляндии и Швеции подписали Меморандум о взаимопонимании в рамках развития Северного оборонного сотрудничества – НОРДЕФКО (NORDEFKO), согласно которому объединялись три параллельно существующие структуры сотрудничества: Северное сотрудничество в сфере вооружений (NORDAC, создано в 1994 г. Швецией и Финляндией в целях сотрудничества в сфере военных закупок и снабжения вооруженных сил); Северный координационный механизм для поддержания мира (NORCAPS, образован в 1997 г. для взаимодействия стран Северной Европы в рамках миротворческой деятельности ООН); Северная структура поддержки (NORDSUP, сформирована в 2008 г. Швецией, Финляндией и Норвегией для реализации многочисленных проектов в области военного

---

<sup>213</sup> Андрей Загорский. 19.04.2012. Милитаризация Арктики: не так страшен черт, как его малюют – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://beta.russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/militarizatsiya-arktiki-ne-tak-strashen-chert-kak-ego-malyuyut/> (дата обращения: 06.11.2014.)

<sup>214</sup> «Холодный ответ» Североатлантического Альянса – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://warspot.ru/5691-holodnyy-otvet-severoatlanticheskogo-alyansa> (дата обращения: 26.03.2016.)

---

сотрудничества)<sup>215</sup>.

На фоне украинского кризиса, в рамках НОРДЕФКО были предприняты резкие шаги, направленные на обеспечение «беспрецедентного уровня оборонного сотрудничества». В апреле 2015 года страны Северной Европы опубликовали совместное заявление министров обороны о достигнутых ими договоренностях по развитию оборонного сотрудничества в качестве «прямого ответа на агрессивные действия России». В нем предусматривалось увеличение числа учений, развитие военной промышленности, активизация сотрудничества по обмену разведанными и высокотехнологичными разработками. Эксперт Институт Европы РАН Журавель В.П. сделал выводы относительно основных тенденций деятельности оборонного взаимодействия в Арктике:

1) проведение масштабных военных учений в формате НАТО для поддержания боеготовности войск и обеспечения безопасности стран Северной Европы;

2) организация боевой и оперативной подготовки стран-участниц НОРДЕФКО совместно с ВС США;

3) постепенная подготовка нейтральных государств Финляндии и Швеции к вступлению в альянс;

4) постоянное нагнетание среди граждан повальной истерии на антироссийской почве<sup>216</sup>.

Военно-стратегическое развертывание в Арктике, проводимое возглавляемой США Организацией Североатлантического договора, демонстрируют высокую степень активности альянса, сильную целенаправленность, комплексность военных средств. Эти действия непосредственно угрожают национальной безопасности России, но и косвенно безопасности Китая. В сравнении, влияние ремилитаризации Арктики на РФ сильнее, чем на КНР, необходимость и актуальность укреплять военное взаимодействие в Арктике для России,

---

<sup>215</sup> Журавель В.П. Сотрудничество стран северной Европы в военной сфере и тенденции его развития // Зарубежное военное обозрение. 2017. № 4. С. 23-29.

<sup>216</sup> Там же.

---

соответственно сильнее, чем для Китая. Это объясняется следующими факторами:

**Степень скоординированности военно-стратегического развертывания НАТО в Арктике.** В состав НАТО входят США, Канада, Дания, Исландия, Норвегия и даже Великобритания. Украинский кризис стимулирует Финляндию и Швецию, которые не являются членами НАТО, подготовиться к вступлению в Организацию, и таким образом способствует тому, что Россия, находящаяся в изоляции от ЕС и НАТО, оказывается в еще более неблагоприятной ситуации. Иначе говоря, Россия в настоящее время практически не имеет ни одного союзника в арктическом регионе, Российская Арктика столкнулась с военно-геополитическими угрозами со стороны западных стран.

**Фактор вступления КНР во Всемирную торговую организацию и укрепления политических, экономических и культурных связей со всеми миром.** Страна играет чрезвычайно важную роль в структуре международных отношений и глобальной торговли, что напрямую угрожает гегемонистской позиции США и доминирующему положению Америки в отношении униполярного мира. Из членов НАТО, только США четко демонстрируют намерение сдерживать китайское влияние на региональном и глобальном уровне и принимает анти-китайские политические и экономические меры, такие как Индо-Тихоокеанская стратегия и китайско-американская торговая война.

**Фактор целенаправленности военно-стратегических развертываний НАТО в Арктике.** Россия на северном направлении имеет самые протяженные и недостаточно защищенные границы. Военная деятельность НАТО в арктическом регионе происходит в непосредственной близости от границ РФ – в Прибалтике, в североευропейской части Арктики и близ Берингова пролива, и носит яркий анти-российский характер.

Однако, оптимальным военно-стратегическим выбором для размещения вооружённых сил, способных нанести прямой военный удар по Китаю, лишь является Аляска. В то же время, следует отметить, что США развертывает в

---

Южной Корее систему «ТНААД», которая непосредственно угрожает безопасности развитых районов Китая, и серьёзно осложняет ситуацию в Южно-Китайском море. Отсюда видно, что военно-стратегическое значение американского анклава для Китая будет снижаться.

**Фактор комплексности средств военных операций НАТО в Арктике,** охватывающих сухопутные, морские и воздушные вооружённые силы. Все эти средства могут в силу географической близости противодействовать вооружённым силам России. Для Китая же опасна только ракетная система дальнего действия и система ПРО наземного и морского базирования.

Российский эксперт Дворкин В.З. констатирует тот факт, что расположенная ПРО на американских кораблях с системой «Иджес» в северных морях не в состоянии угрожать российским МБР базирующихся на земле. Траектории полета МБР типа Р-36М, УР-100НУТТХ, «Тополь», «Тополь-М» и «Ярс» в направлении США из позиционных районов РВСН, расположенных в европейской части РФ, находятся на расстоянии 3600-4500 км и высотах 800-1200 км от возможных районов нахождения кораблей системы «Иджес», т.е. вне зоны поражения современных противоракет СМ-3.

Ещё один важный вопрос, привлекающий всеобщее внимание –это угроза терроризма в арктическом регионе. Вслед за активизацией и распространением Исламского государства и других сил международного терроризма, постепенно сложилась своеобразная карта этих террористических группировок: на Ближнем Востоке, в Южной Азии и Африке. Международный терроризм вызывает региональные и глобальные конфликты, угрожает стабильности и гармонии международного сообщества<sup>217</sup>. В связи с особым геополитическим положением, влияние международного терроризма вполне может достигнуть специфического

---

<sup>217</sup> Янь Шуай. Данцянь кунбу чжуи дэ синь тэчжэн цзици фачжань цюйши [Новые характеристики терроризма и тенденции его развития] // Сяндай гози гуаньси. 2015. № 1. С. 41-47.

---

арктического региона<sup>218</sup>. Ядерная угроза в комбинации с террористической угрозой привносят трудно поддающиеся контролю факторы неопределенности для безопасности арктических территорий.

Сравнивая национальные интересы России и Китая в геополитической (в т.ч. военной) сфере можно увидеть, что безопасность, стабильность и устойчивое развитие Арктики важны для обеих стран – между Россией и Китаем в Арктике нет серьезных политических и военных противоречий. С другой стороны, расширение НАТО на Восток и создаваемые им угрозы национальной безопасности России ускоряют шаги российского Министерства обороны по созданию арктических войск и системы БОХР, увеличению арктического флота, восстановлению стратегических крейсеров, размещению МБР в АЗРФ и т.п.

Военно-стратегическое сотрудничество может быть реализовано только на базе высокого взаимодоверия. На текущий момент, хотя РФ и КНР поддерживают отношения «всеобъемлющего стратегического партнерства и сотрудничества», на практике восприятие Китая Россией достаточно сложно и многогранно, оно часто колеблется – партнер или соперник, угроза или возможность?<sup>219</sup> По отношению к Китаю, Россия с одной стороны укрепляет двусторонние отношения, поддерживает добрососедскую дружбу, но с другой стороны оставляет пространство для маневра, старается «уравновесить» Китай, налаживая сотрудничество с Индией, Вьетнамом и др.

В последние годы, Россия и Китай в связи с необходимостью поддерживать стабильность границ проводят регулярные совместные учения «Мирная миссия», а также осуществляют военное сотрудничество в рамках ШОС<sup>220</sup>. Однако что

---

<sup>218</sup> Залывский Р.Н. Угрозы терроризма в Российской Арктике // Арктика и Север. 2014. № 17. С. 44-59.

<sup>219</sup> Чжао Хуашэн. Чжунго цзюеци дуй элосы ши вэйсе ма? [Подъем Китая представляет угрозу для России?] // Гоцзи вэньти яньцзю. 2013. № 2. С. 20-36.

<sup>220</sup> Dmitri Trenin. Challenges and Opportunities: Russia and the Rise of China and India. in Ashley J. Tellis, Travis Tanner and Jessica Keough, eds. Strategic Asia 2011-12: Asia Responds to Its Rising Powers-China and India, Seattle and Washington, D.C.: The National Bureau of Asian Research. 2011.

---

касается военного взаимодействия в Арктике, в связи с российскими предосторожностями, существует достаточно высокая степень неопределённости в сфере «высокой политики».

**Вывод к главе 2.** Национальные интересы включают множество факторов различной важности, существует классификация интересов по уровням. В ответ на интересы разных уровней государство может реагировать в разной степени в зависимости от субъективной ситуации и объективной оценки, таким образом показывая свой стратегический выбор и систему приоритетов. Для разделения национальных интересов предложено три критерия: приоритет, специфичность и постоянство. По трём критериям национальные интересы можно разделить на шесть типов:

- 1) жизненно важные и не жизненно важные (vital/non-vital);
- 2) специфические и неспецифические (specific/general);
- 3) постоянные и переменные (permanent/variable).

Каждый конкретный интерес может быть одновременно классифицирован по разным критериям. Например, защита суверенитета и обеспечение безопасности государства относятся и к жизненно важным интересам, и к постоянным интересам. В большинстве случаев, жизненно важные, специфические и постоянные интересы являются эгоистическими, а не жизненно важные, неспецифические и переменные относятся к общечеловеческим<sup>221</sup>.

В базовой схеме российско-китайских отношений в Арктике, Россия занимает сильную, руководящую позицию, а Китай – слабую и пассивную. При этом, то, как Россия определяет характер этих национальных интересов и как классифицирует их в общей структуре национальных интересов, является чрезвычайно важным для развития российско-китайского арктического сотрудничества.

Если проанализировать российскую позицию, то можно увидеть, что

---

P. 244.

<sup>221</sup> Thomas Robinson. National Interests, in James N. Rosenau, ed., International Politics and Foreign Policy: A Reader in Research and Theory – M.: New York: Free Press. 1969. pp.184-185.

существует широкое поле для сотрудничества в вопросах глобальной повестки – изменении климата и защита экологической среды Арктики; практическая возможность и большой потенциал в сфере совместного освоения нефтегазовых ресурсов в АЗРФ; определенное стремление и осторожная позиция относительно совместного строительства транспортного комплекса на основе СМП, который контролируется Россией; неопределённая возможность для проведения геополитического, и даже военного взаимодействия, что, безусловно, зависит от меняющейся структуре международных отношений в Арктике.

#### Направления сотрудничества РФ и КНР в Арктике и уровень их реализации

Поддержка экологического равновесия, научные испытания	Освоение природных ископаемых, в частности углеводородных	Развитие транспортного комплекса на базе СМП	Геополитическое, даже и военное взаимодействие
--	---	--	--

по потенциалам и степени их реализации

выше —————> ниже

Необходимо отметить, что симметричность и дополняемость национальных потребностей играют ключевую роль в развитии международного сотрудничества, иногда даже разрушая порядок по категориям характера национальных интересов. К примеру, в теории, российско-китайское арктическое сотрудничество в экологической сфере должно развиваться лучше, чем в других сферах. На практике, именно в энергетической сфере были достигнуты видимые результаты, способствующие прорыву в российско-китайском арктическом сотрудничестве. Это происходит потому, что между Россией и Китаем существует значительная симметричность и дополняемость в поставке – потреблении энергии и привлечении – вложении инвестиций.



---

### **Глава 3. Российско-китайское арктическое сотрудничество: политико- правовые и политико-экономические аспекты**

В виду совпадения национальных интересов, Россия и Китай обладают потенциалом для осуществления практического арктического сотрудничества. Однако, в настоящее время оно ещё находится на начальном этапе развития – участники и сферы сотрудничества относительно ограничены, основные достижения достигнуты лишь в научно-исследовательской и энергетической сферах. На этом фоне необходимо рассматривать целесообразность участия Китая в арктическом партнерстве, современное состояние, существующие проблемы и перспективы российско-китайского арктического сотрудничества, в особенности в рамках совместного построения «Ледяного шелкового пути».

#### **3.1 Правовые основы китайского участия в арктических делах, предоставляемые международными законами**

На основе выводов в параграфе 1.1, видно, что международные законы относительно арктического региона сталкиваются со многими вызовами, включая отсутствие централизованного управления и приостановку совместных действий. «Договор о Шпицбергене» (Далее – Договор 1920 г.) и «Концепция ООН по морскому праву» (Далее – Конвенция 1982 г.) являются важной частью системы арктических международных законов, направленных на распределение интересов между региональными и внерегиональными странами.

«Договор о Шпицбергене» был подписан в феврале 1920 г. 18 государствами, в том числе Великобританией, США, Данией, Норвегией, Швецией, Францией, Италией, Нидерландами и др. в рамках Парижской мирной конференции. Данный договор вступил в силу 6 сентября 1924 г. в нем закрепляется суверенитет Норвегии над архипелагом, при этом все его государства-участники Договора

---

имеют право осуществлять коммерческую и научно-исследовательскую деятельность в условиях полного равенства и демилитаризованного статуса архипелага. К настоящему времени участниками Договора являются более 50 государств, включая Россию и Китай<sup>222</sup>.

Суть Договора 1920 г. можно резюмировать следующим положениями: 1) Норвегия пользуется суверенитетом над островами Шпицберген; 2) утверждаются принципы недискриминации и мирного использования.

Ст. 1 Договора 1920 г. предусматривает, что договаривающиеся стороны соглашаются признать полный и абсолютный суверенитет Норвегии над архипелагом Шпицберген, который включает в себя все острова, расположенные между 10° и 35° в.д. от Гринвича и между 74° и 81° с.ш., включая Медвежий остров или Берен-Эйланд.

Ст. 2-9 Договора 1920 г. предусматривают права, которыми пользуются договаривающиеся стороны, а также обязательства, которые договаривающиеся стороны должны выполнять<sup>223</sup>. Эти статьи отражают принципы недискриминации и мирного использования. Китайские ученые считают, что Договор предоставляет стране правовую базу для развёртывания деятельности в Арктике, являясь важным связующим звеном между Китаем и Арктикой<sup>224</sup>.

«Конвенция ООН по морскому праву» была подписана в декабре 1982 г. и вступила в силу 16 ноября 1994 г.<sup>225</sup>. Данная Конвенция не была разработана специально для арктического района, но в силу её всеобщности она может применяться в арктических делах. В настоящее время Конвенция 1982 г.

---

<sup>222</sup> Шпицбергенский трактат – [электронные ресурсы]. Доступ: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Шпицбергенский\\_трактат](https://ru.wikipedia.org/wiki/Шпицбергенский_трактат) (дата обращения: 10.02.2016.)

<sup>223</sup> «Договор о Шпицбергене» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/902038168> (дата обращения: 10.02.2016.)

<sup>224</sup> Лу Фанхуа. Сы ва эр ба дэ тяоюэ юй вого дэ бэйцзи цюань [«Договор о Шпицбергене» и Китайские права в Арктике] // Лилунь Цзе. 2013. № 4. С. 88-90.

<sup>225</sup> Лянь хэ го хайян фа гуноэ [Концепция ООН по морскому праву] – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://baike.baidu.com/item/联合国海洋法公约/1656661?fr=aladdin> (дата обращения: 10.02.2016.)

---

является фундаментальной основой для разрешения территориальных споров и других конкретных проблем, включая загрязнение, а также для распределения интересов в морском пространстве и управления морскими ресурсами.

**Права Китая на исследования и экспедиции в Арктике.** Эпоха широкомасштабных научных экспедиций в Арктике началась с Международного геофизического года (1957-1958 гг.). В то время более 10 тысяч ученых из 12 стран проводили multidisciplinary экспедиции и исследования в Арктике и Антарктике. В т.ч. по берегу СЛО были построены 54 наземных комплексных исследовательских станций, в акваториях СЛО были установлены буйковые станции <sup>226</sup>, что знаменует собой начало формализации, модернизации и интернационализации полярных научных экспедиций.

Интерес Китая к Арктике начал оформляться тридцать лет назад. В 1981 в стране был создан первый научно-исследовательский институт арктических и антарктических исследований. В нем преимущественно изучалось влияние арктических климатических изменений на погодные условия в КНР. Именно тогда были проведены первые китайские полярные экспедиции.

Фундаментальный переход от чисто научного интереса к полноценной реализации стратегических и политических задач в Арктике состоялся в 2007г. К 2010 было проведено четыре арктические Миссии, в ходе которых проводились исследования возможностей экономической деятельности в регионе. Кроме того, в 2007г. руководством КНР был принят двадцатипятилетний план, который среди всего прочего предусматривал изучение влияния климатических изменений на развитие глобальной и китайской экономики.

Рассмотрим эти экспедиции более подробно.

В 1990-е гг. Китай начал подготовительную работу для отправки арктической научной экспедиции и был включен в Международный Арктический научный

---

<sup>226</sup> Бэйцзи кэсюэ каоча [Арктическая научная экспедиция] – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://baike.baidu.com/item/北极科学考察/4316233> (дата обращения: 10.02.2016.)

---

комитет (IASC). В июле 1999 г. Китай впервые организовал арктическую научную экспедицию и к началу 2018 г. успешно провёл восемь научных экспедиций в Арктике.

В 1999 г., 2003 г. и 2008 г. Китай с помощью научно-исследовательского судна «Сюэлуи» осуществил первые три арктические экспедиции для изучения отношений между арктическими морскими льдами, океаническими и атмосферными изменениями и изменениями климатической среды Китая. В результате, Китай приобрёл научные данные и материалы и составил предварительное понимание механизма изменения климата и окружающей среды в Арктике<sup>227</sup>.

В 2010 г. Китай провел четвертую арктическую экспедицию, которая продолжалась 85 дней и включала в себя 122 чел., в т.ч. 7 ученых из США, Франции, Финляндии, Эстонии и Южной Кореи. Основными объектами исследований являлись: 1) механизм быстрого изменения арктического морского льда; 2) реакция морской экосистемы Арктики на изменение морского льда. В Беринговом море, Беринговом проливе, Чукотском и Бофортском море, Канадском бассейне и хребте Менделеева было проведено многопрофильное обследование<sup>228</sup>.

В феврале 2012 г. Полярный экспедиционный офис, находящийся в подчинении Китайской океанической администрации, запустил крупнейший за последние 30 лет проект «комплексное обследование и оценка окружающей среды в Антарктике и Арктике», который нацелен на изучение таких вопросов, как полярное экологическое обследование и оценка, изменения климата в Арктике и Антарктике, споры по разделению прав и интересов в полярных регионах. Основные работы планировалось выполнить за пять лет<sup>229</sup>.

---

<sup>227</sup> Чжунго ди сы цы бэйци каоча дуй цзицзян чужэн [Четвертая арктическая экспедиция Китая готова отправиться] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://news.sina.com.cn/c/2010-06-26/110420553536.shtml> (дата обращения: 10.10.2015.)

<sup>228</sup> Там же.

<sup>229</sup> Нань бэй цзи хуаньцин цзунхэ каоча юй пингу сяну цидун [Проект «комплексное обследование и оценка окружающей среды в Антарктике и Арктике»] – [электронные ресурсы].

---

В рамках данного проекта, в том же году пятая арктическая экспедиция Китая впервые осуществила прохождение через арктический канал до Атлантического и Тихого океана, создавая прецедент прохождения по СЛО на высоких широтах. Таким образом, Китай приобрёл информацию об арктической навигации и морской среде Арктики. В то же время, экспедиционная команда Китая по приглашению развернула совместное обследование в морях вокруг Исландии, развивая новую модель арктического сотрудничества в научно-исследовательской сфере между региональными и внерегиональными странами<sup>230</sup>.

Целью проведенной Китаем 2014 г шестой арктической экспедиции было углубление исследований арктического морского льда. На плавучих льдах в районе 71° с.ш., 168,38° з.д. были построены 8 краткосрочных станций и 1 долгосрочная станция, на которых задействованы пять рабочих групп, занимающихся: физикой морского льда, ледовой метеорологией, гидрологической оптикой, морской биологией и морской химией<sup>231</sup>. Седьмая арктическая экспедиция Китая состоялась в 2016 г., а восьмая – в 2017 г.

Государственное финансирование полярных экспедиций резко возросло: в 2014 г. оно составляло – 236,00 млн. юаней, в 2015 г. – 266,00 млн. юаней, в 2016 г. – 595,03 млн. юаней, в 2017 г. – 544,31 млн. юаней<sup>232</sup>.

КНР ратует за глубинное реформирование международных институтов, регулирующих арктические дела, а также за создание более благоприятного нормативно-правовой среды. В частности, по мнению китайской стороны

---

Доступ: <http://www.chinanews.com/gn/2012/02-24/3697447.shtml> (дата обращения: 08.11.2016.)

<sup>230</sup> Чжунго ди у цы бэйцзи кэкао [Пятая арктическая экспедиция Китая] – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.soa.gov.cn/xw/dfdwdt/jsdw\\_157/201211/t20121108\\_16615.html](http://www.soa.gov.cn/xw/dfdwdt/jsdw_157/201211/t20121108_16615.html) (дата обращения: 10.10.2015.)

<sup>231</sup> Ди лю цы бэйцзи кэкао хайбин каоча цюаньянь цидун [Началась шестая арктическая экспедиция для исследования морского льда] – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.soa.gov.cn/xw/dfdwdt/jsdw\\_157/201408/t20140805\\_33315.html](http://www.soa.gov.cn/xw/dfdwdt/jsdw_157/201408/t20140805_33315.html) (дата обращения: 10.10.2015.)

<sup>232</sup> Гоцзя хайян цзюй гункай няньду баогао [Ежегодные доклады Государственной океанской администрации] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.soa.gov.cn/zw/gk/gkndbg/> (дата обращения: 17.05.2018.)

---

необходимо изменить положение «Конвенции ООН по морскому праву», уставы Международной морской организации и Арктического совета. Китай возмущает тот факт, что, являясь активным пользователем арктических морских путей, и играя часто ключевую роль в процессе добычи ресурсов региона, он, тем не менее, полностью отстранен от процесса принятия решений. Следует отметить, что для подобных заявлений являются определенные основания. В начале XXI века. КНР развивает сотрудничество с полярными странами в области связанных с добычей нефти, газа и других полезных ископаемых. Так, Пекин интересуется возможностью добычи медных руд, урана и других полезных ископаемых в Гренландии. Кроме того, большая китайская корпорация приобрела шахту по добыче кварца в Норвегии и проводит поиски нефти в водах соседней Исландии.

**Права Китая на свободу судоходства в Арктике.** До «Конвенции об открытом море» 1958 г.<sup>233</sup> (далее – Концепция 1958 г.), «свобода судоходства» лишь была частью «свободы открытого моря». В Концепции 1982 г. впервые четко устанавливаются правовые принципы «свободы открытого моря», включающие, в первую очередь, «свободу судоходства». В Концепции 1958 г. акцент сосредоточен на «свободе», а не «правах и обязанностях». В Конвенции 1982 г. этот недостаток был сглажен, подтверждая тем самым принципы свободы судоходства, а также определяя права и обязанностей судов и прибрежных государств для судоходства в различных морских районах.

Несмотря на то, что правовой режим морского судоходства первоначально был установлен Конвенцией 1982 г., по мере увеличения морской навигации и возникновения морских споров, существующее международное законодательство продемонстрировало некоторые недостатки в регулировании свободы судоходства и других вопросов, таких, как использование и освоение ресурсов прибрежными государствами в исключительной экономической зоне, обеспечение оборонной

---

<sup>233</sup> «Конвенция об открытом море» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/1901493> (дата обращения: 12.11.2016.)

---

безопасности прибрежных государств (эти вопросы будут обсуждены в параграфе 3.4\*), охрану морской окружающей среды, защиту коллективной безопасности человечества<sup>234</sup>.

Проблема «свободы судоходства» в арктических морях представляется особенно сложной, потому что, в связи со специфическими природными условиями, судоходные маршруты в Арктике зачастую близки к национальным территориям прибрежных стран; в отдельных акваториях даже необходимо пройти через территориальные воды какого-либо государства. В этом случае прибрежное государство может принять высокие стандарты охраны окружающей среды, наложить строгие ограничения на коммерческое судоходство, запретить прохождение иностранных военных кораблей и т.д.

При этом появляется необходимость установления особого международно-правового режима в арктическом регионе. Основными применимыми нормами в области режима судоходства в полярных районах выступали нормативно-правовые акты, разработанные Международной морской организацией (ИМО): Конвенция об охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС) с Протоколом 1988 г., Конвенция о защите морской среды 1973 г. (МАРПОЛ) с Протоколом 1978 г., Конвенция по облегчению международного судоходства 1967 г., Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., а также соответствующие региональные соглашения и национальные нормы прибрежных государств<sup>235</sup>.

Серьёзным шагом стало вступление в силу «Международного кодекса для судов, эксплуатируемых в полярных водах» (далее – Полярный кодекс) с января 2017 г. Более 20 лет продолжалась работа над данным документом, закончившись

---

<sup>234</sup> Юань Фацянь. Хансин цзыю чжиду юй чжунго дэ чжэнцэ сюаньцзэ [Режим «свобода судоходства и политический выбор Китая] // Гоцзи вэньти яньцзю. 2016. № 2. С. 82-99.

<sup>235</sup> Инга Банщикова. Между нами тает лед? Полярный кодекс и международное сотрудничество в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://russiancouncil.ru/blogs/estoppel/33946/?sphrase\\_id=19546342](http://russiancouncil.ru/blogs/estoppel/33946/?sphrase_id=19546342) (дата обращения: 11.12.2017.)

---

принятием в рамках ИМО поправок к СОЛАС 21.11.2104 и МАРПОЛ 15.05.2015. В Полярном кодексе устанавливаются целевые стандарты, на достижение которых направлено регулирование; их содержание, предопределяющееся перечнем опасностей и вызовов, а также функциональные требования, связанные с ними; и, наконец, вводятся правила, обеспечивающие достижение поставленных целей<sup>236</sup>.

В декабре 2016 г. Китайское классификационное общество опубликовало «Руководство по эксплуатации полярных вод», которое включают в себя общие правила, эксплуатационные возможности и ограничения, корабельную эксплуатацию, управление рисками и совместную деятельность<sup>237</sup>. В этом документе присутствуют ссылки на научные данные из исследовательских институтов арктических стран, в т.ч. из Агентства морского и речного транспорта РФ и Арктического и антарктического научно-исследовательского института РФ, в нем указывается, что суда при плавании по СМП должны соответствовать ледовому классу российского стандарта, а также соблюдать положения «Правил плавания в акватории СМП»<sup>238</sup>.

### **Права Китая на коммерческую деятельность в Арктике.**

Важно также отметить, что Китай является мировым лидером в области глобальной морской торговли. 50% роста его валового внутреннего продукта обеспечивается за счет морских перевозок и работы крупных портов. В связи с этим китайские компании, которые осуществляют транспортные перевозки, рассматривают Арктику в качестве важной транзитной артерии. Для них одинаково важны все без исключения полярные пути: Северный морской путь,

---

<sup>236</sup> Медников В.А. Полярный кодекс. Попытка критического осмысления – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://russiancouncil.ru/common/upload/6\\_Mednikov.pdf](http://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf) (дата обращения: 13.10.2016.)

<sup>237</sup> Чжунго чуаньци шэ фабу цзиди шуйюй цаоцзо шоуцэ бяньчжи чжинань [Китайское классификационное общество опубликовало «Руководство по эксплуатации полярных вод»] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.ccs.org.cn/ccswz/font/fontAction!article.do?articleId=4028e3d6584bdcf901591b978ba301bf> (дата обращения: 20.12.2016.)

<sup>238</sup> Цзиди шуйюй цаоцзо шоуцэ бяньчжи чжинань 2017 [«Руководство по эксплуатации полярных вод 2017»] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://zizhan.mot.gov.cn/zizhan/zhishuJG/chuanjishe/guifanzhinan/201701/P020170112336605774331.pdf> (дата обращения: 20.12.2016.)



---

Северо-западный проход, а также Заполярный морской путь<sup>239</sup>. В частности, через СМП по данным китайских экспертов, может проходить от 5 до 15 процентов транспортных перевозок КНР в зависимости от погодных условий. Пользование арктическими путями позволяет сэкономить китайским транспортным компаниям от 60 в 120 млрд. долл. в год.

В связи с этим, КНР активно борется за смену Международного правового статуса транспортных путей Северным Ледовитым океаном. Прежде всего, Пекин стремится пересмотреть одну из статей «Конвенции ООН по морскому праву», согласно которой иностранным судам предоставлено право «мирного прохода» через территориальные воды и исключительные экономические, однако государства, которым они принадлежат, сохраняют полный суверенитет и имеют право в любой момент ограничить транзит данными территориями. Именно согласно этому положению, Россия заявила свои права на СМП, а Канада на Северо-Западный проход. Китай, в свою очередь, выступает за то, чтобы суверенитет вышеупомянутых государств сохранялся, но при условии, что международная перевозка грузов будет свободным при любых условиях. Однако по мнению экспертов, существует малая вероятность того, что Россия и Канада согласятся на данное предложение.

Повышенный интерес Китая к транспортным артериям в полярных морях, может стать потенциальным источником конфликта между ним и арктическими государствами, контролирующими главные пути. Дело в том, что вместе с увеличением количества судов, китайское правительство стремится расширить свое военно-морское присутствие в Арктике, объясняя это необходимостью защиты «транспортных каналов и поддержкой государственных прав и интересов».

Для поддержки своих интересов Китай регулярно направляет в арктические воды суда, приспособленные для работы в северных морях. Речь идет о ледоколе

---

<sup>239</sup> Фисенко А.И. Северный морской путь: общие и особенные интересы России и Китая // Транспортное дело России. 2017. № 6. С. 108-110.

---

«Снежный дракон», который способен пробивать ледяное покрытие толщиной в 1,2 метра. он был спущен на воду в 1999 г. в украинском Николаеве и на его строительство Пекин потратил около 200 млн. долл. В начале XXI века. судно осуществило пять масштабных арктических экспедиций, а в 2010 достигло географического Северного полюса, в ходе четвертого похода в Северо-Ледовитый океан. Также в 2014 г. Пекин начал строительство нового ледокола одного класса, на что правительством было выделено 125 млрд. юаней (198 млн. долл.). После того как его сооружение будет завершено, Китай будет располагать ледокольным флотом, который по тоннажу будет превышать соответствующий флот США и Канады вместе взятых.

Также китайское руководство вкладывает огромные средства в строительство судов, которые будут иметь специальную защиту от льда, для перевозки сыпучих грузов и контейнеров. Активно расширяется авиационный полярный парк, оснащенный самолетами, способными в суровых условиях проводить спасательно-поисковые операции.

В Белой книге «Арктическая политика Китая» подчеркивается, что таяние льдов ведет к значительным изменениям климата на всей планете, это может стать причиной подъема уровня мирового океана, природных водных катаклизмов, привести к значительному ущербу для некоторых форм жизни. Однако, с другой стороны, таяние льдов может создать новые условия для исследования и развития Арктики, предоставить возможности для коммерческого использования новых морских путей, а также для разработки природных ресурсов этого региона. Коммерческая деятельность в арктическом регионе в большой степени отразится на всем мире, включая сферы международной торговли, поставки энергии, рыболовства и туризма<sup>240</sup>.

Правительство Китая поощряет предприятия разного рода – как

---

<sup>240</sup> Новый взгляд Китая на Арктику: сотрудничество и общая борьба с угрозами – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ria.ru/world/20180126/1513361370.html> (дата обращения: 26.01.2018.)

---

государственные, так и частные – расширять экономическую деятельность в Арктике, обеспечивая им поддержку, в виде предоставления карт и информации для арктической навигации, продвижения крупных проектов в Российской Арктике, Гренландии и на норвежском архипелаге Шпицберген. Стоит отметить, что коммерческий сектор для Китая может служить дополнительным источником финансирования полярных экспедиций<sup>241</sup>. Китайская арктическая и антарктическая администрация, отвечающая за координацию научной программы в Арктике и Антарктике, а также за оказание материально-технической поддержки полярным экспедициям, в настоящее время спонсируется по меньшей мере 27 компаниями в разных областях<sup>242</sup>.

Наблюдается тенденция увеличения частных инвестиций в освоение Арктики, в связи с этим необходимо отметить случай китайского бизнесмена Хуана Нубо. В 2011 г. Хуан попытался приобрести 30000 га побережья Исландии для строительства элитного экологического курорта, однако его заявление было отклонено исландским правительством из-за опасения насчет покупки государственных ресурсов по низкой цене, а также расширения китайского присутствия в Северной Европе<sup>243</sup>. Данное событие побудило стортинг более серьезно рассмотреть вопрос правового регулирования Шпицбергена, а также доказало наличие ограничений экономической деятельности внерегиональных стран, особенно для частных инвесторов.

Прежде всего, это вопросы правового статуса архипелага и потребности в разработке и принятии нового международного документа, который должен заменить Договор о Шпицбергене 1920 и определить границы суверенитета Норвегии по сухопутной части архипелага и в морском районе Шпицбергена.

---

<sup>241</sup> Мендагазиев А.Е. Россия и Китай в Арктике: столкновение или сотрудничество? // Научные труды Северо-Западного института управления. 2018. Том 9. № 2(34). С. 94-99.

<sup>242</sup> Anne Marie Brady. China in the Arctic. Merging Business with Politics – [Electronic resources]. Available at: <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/china-arctic/> (accessed: 09.05.2017.)

<sup>243</sup> Биндао гоу ди [Покупка Земли в Исландии] – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://baike.baidu.com/item/冰島购地/12768737?fr=aladdin> (дата обращения: 19.05.2014.)

---

Сейчас Осло факт ограниченной и нечеткой международной нормативно-правовой базы использует в свою пользу. В частности, Королевство Норвегия в одностороннем порядке, на базе своего национального законодательства, разработало свою политику в отношении архипелага Шпицберген, окружающих вод и правил их эксплуатации.

Так в 1970 г. Норвегия приняла свою доктрину континентального шельфа, согласно с которой у Шпицбергена нет своего шельфа, зато он сам является естественным продолжением подводной части не архипелага, а норвежского континентального шельфа, на который она имеет исключительные права. Более того, тогда же Норвегия установила границы «территориального моря» архипелага, не указав при этом почему она использует этот термин. А 3 июня 1977 установила, на основании Королевской резолюции, рыбоохранную зону вокруг Шпицбергена длиной 200 морских миль. Осло считает, что положение Договора 1920 года применяется к суши и морской территории вокруг Шпицбергена безоговорочно, а, соответственно, все его последующие действия являются законными.

С 1920 году главная цель норвежской политики в отношении Шпицбергена заключается в том, чтобы не включать его в конфликт великих держав и обеспечить норвежское управление архипелагом. Главные инструменты, которые использует Осло для этого, это соблюдение положений соответствующих документов и поддержка разнообразной деятельности на архипелаге. Однако формы этой активности трансформируются со временем. Собственно в этом документе говорится о значительном развитии таких сфер как туризм и научная деятельность. Согласно последнему документу от 2016 года, намерением правительства по Шпицбергену является создание соответствующих условий для развития и процветания местных общин, а также для привлечения населения из других регионов страны. Главными сферами в вопросе дальнейшего процветания и развития архипелага определены научно-исследовательская, туристическая и

---

бизнес.

Можно сделать вывод, что прибрежные государства в арктическом регионе пользуются полным суверенитетом над внутренними водами и территориальными морями, а также имеют права определять, лицензировать и проводить арктическую деятельность. В то же время, другие государства, не прилегающие к берегу СЛО, в Арктике пользуются правами на исследования и экспедиции, свободу судоходства, коммерческую деятельность и т.д. при уважении территориального суверенитета арктических государств и соблюдении их национальных норм и законов.

Проблема заключается в том, что Договор 1920 г. и Конвенция 1982 г. имеют неоднозначную трактовку, что, по мнению китайских ученых, связано с тем, что относительно Арктики до сих пор не сформировано полноценное международное законодательство, а также не ясно, как соотносятся международная Конвенция, норвежское законодательство по Шпицбергену и национальные законы других арктических государств.

---

### 3.2 Политические факторы российско-китайского взаимодействия в арктическом регионе

Процесс развития двусторонних отношений между КНР и РФ можно разделить на четыре этапа: 1) 1992-1993 гг. – осуществление стабильного перехода от китайско-советских отношений к китайско-российским отношениям, в качестве «дружественных стран»; 2) 1994-1995 гг. – начало строительства «нового конструктивного партнерства» из стратегических соображений; 3) вторая половина 1990-х гг. – создание равенства и доверия для развития стратегического сотрудничества и партнерства в XXI веке; 4) после начала XXI века – постоянное обогащение и развитие стратегического сотрудничества и партнерства<sup>244</sup>.

16 июля 2001 г. председатель КНР Цзян Цзэминь и Президент РФ Путин В.В. подписали в Москве «Китайско-российский договор о добрососедстве и дружбе и сотрудничестве», опираясь на исторические традиции добрососедства и дружбы между народами Китая и России, и совместные российско-китайские декларации и заявления, подписанные и принятые двумя государствами в период 1992-2000 гг.<sup>245</sup>. Договор предусматривал развитие сотрудничества в торгово-экономической, военно-технической, научно-технической, энергетической, транспортной и других областях. В «Московском совместном заявлении глав государств Китая и России» от 18 июля 2001 г. говорится, что «данный договор является важной вехой в истории отношений двух государств и знаменует собой начало нового этапа в отношениях между РФ и КНР»<sup>246</sup>.

---

<sup>244</sup> Лу Наньцюань. Чжан э гуаньси сяньчжуан юй цяньцзин [Состояние и перспективы развития отношений Китая и России] // Синьцзян шифань дасюэ сюэбао (чжэсюэ шэхуй кэсюэ бань). 2015. Том 36. № 1. С. 20-29.

<sup>245</sup> «Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://docs.cntd.ru/document/901792686> (дата обращения: 19.11.2014.)

<sup>246</sup> «Московское совместное заявление глав государств Китая и России» – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.mid.ru/ru/maps/cn/-/asset\\_publisher/WhKWb5DVBqKA/content/id/576822](http://www.mid.ru/ru/maps/cn/-/asset_publisher/WhKWb5DVBqKA/content/id/576822) (дата

---

В мае 2014 г. в ходе визита Президента РФ Путин В.В. в Китай было подписано «Совместное заявление КНР и РФ о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия», в котором указывается, что «стороны намерены поддерживать и углублять стратегический доверительный диалог на высшем и высоком уровне, предпринять новые шаги для повышения уровня и расширения сфер российско-китайского практического сотрудничества, включая улучшение условий для транзита китайских грузов через порты Дальнего Востока России и по Северному морскому пути»<sup>247</sup>.

В мае 2015 г. главы двух стран на встрече в Москве подписали «Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» и «Совместное заявление об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества», в которых на государственном уровне определяется, что Россия и Китай будут предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути, а также устанавливаются приоритетные направления для наращивания регионального сотрудничества, в т.ч. продвижение сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири России и Северо-Востока Китая<sup>248 249</sup>.

Несмотря на то, что факторы «геополитики» и «безопасности» играют важную роль в китайско-российских отношениях, в долгосрочной перспективе для выведения двухсторонних отношений на новый уровень, необходимо превратить

---

обращения: 19.11.2014.)

<sup>247</sup> «Совместное заявление КНР и РФ о новой этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kremlin.ru/supplement/1642> (дата обращения: 19.11.2014.)

<sup>248</sup> «Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 10.05.2015.)

<sup>249</sup> «Совместное заявление об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества» – [электронные ресурсы]. <http://kremlin.ru/supplement/4969> (дата обращения: 10.05.2015.)

---

благоприятную политическую основу в прагматичное экономическое взаимодействие, что можно наблюдать в таких направлениях, как содействие энергетическому сотрудничеству, совместные инфраструктурные транспортные проекты и взаимодействие между прилегающими регионами Китая и России<sup>250</sup>.

Одним из проявлений российско-китайского энергетического сотрудничества можно считать существенное увеличение объема торговли сырой нефтью. В апреле 2009 г. «Роснефть» заключила первый крупный долгосрочный контракт с CNPC сроком на 20 лет на поставку нефти в Китай в объеме 15 млн тонн в год начиная с 2011 г.<sup>251</sup> В ходе первого официального визита председателя КНР Си Цзиньпина в Москву было подписано межправительственное соглашение об увеличении поставок российской нефти с 15 млн. тонн в 2013 г. до 30 млн. тонн в 2018 г. В июне 2013 г. в ходе Петербургского международного экономического форума «Роснефть» и CNPC в рамках межправительственного соглашения подписали 25-летний контракт в объеме 360 млн. тонн приблизительно на 270 млрд. долл.<sup>252</sup>.

В октябре 2013 г. «Роснефть» и Sinopec согласовали меморандум в отношении заключения экспортного контракта на ежегодную поставку 10 млн. тонн нефти в период с 2014 по 2024 гг. Сумма контракта – примерно 85 млрд. долл., но поставки пока не осуществляются. В сентябре 2017 г. «Роснефть» и CEFC China («Хуасинь») заключили пятилетний контракт на поставку нефти в Китай объемом до 60,8 млн. тонн за весь период действия контракта<sup>253</sup>.

---

<sup>250</sup> Arctic Observing Summit (AOS) 2018 Statement and Call to Action // Arctic: journal of the Arctic Institute of North America. 2018. Vol. 71. No 3. P. 360-361.

<sup>251</sup> Муромова Ю.В. Арктический вектор внешней политики КНР // Сборник тезисов участников форума «Наука будущего - наука молодых» 2017. С. 157-158.

<sup>252</sup> «Роснефтяное» ускорение российско-китайского энергетического сотрудничества – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://oilcapital.ru/article/general/08-12-2017/rosneftyanoe-uskorenie-rossiysko-kitayskogo-energetic-heskogo-sotrudnichestva> (дата обращения: 08.12.2017.)

<sup>253</sup> Редникова Т.В., Куделькин Н.С., Ма С. Государственная политика России и Китайской народной республики в сфере охраны окружающей среды Арктики: перспективы международного и двустороннего сотрудничества // Международное право и международные организации. 2018. № 2. С. 17-31.



---

«Роснефть» является основным поставщиком российских нефтепродуктов в Китай. В течение 2009-2017 гг. она поставила на китайский рынок примерно 30,7 млн. тонн нефтепродуктов на порядка 19,2 млрд. долл.<sup>254</sup>.

Россия и Китай стремятся не только к увеличению объема торговли нефтью и нефтепродуктами, но и к развитию инвестиционного и технологического партнерства по всей цепочке создания стоимости в нефтегазовой отрасли<sup>255</sup>. Примерами служат проекты с участием «Роснефти» и китайских энергетических компаний, таких как «Удмурнефть» (Sinopet – 49%, «Роснефть» – 51%), «Венинефть» («Роснефть» – 74,9%, Sinopet – 25,1%), «Верхнечонскнефтегаз» (Китайская компания Beijing Gas купила 20% акций ПАО «Верхнечонскнефтегаз» за 1.1 млрд. долл.), совместный проект «Роснефти» и CNPC по строительству Тяньцзиньского нефтеперерабатывающего завода, Восточная нефтехимическая компания («Роснефть» – 60%, ChemChina – 40%), Богучанский проект (в июне 2016 г. «Роснефть» и Sinopet подписали рамочное соглашение об участии в проекте строительства газоперерабатывающего и нефтегазохимического комплекса в Восточной Сибири)<sup>256</sup>.

В 2014 году сотрудничество между Россией и Китаем получило новый импульс: в присутствии глав двух государств был подписан долгожданный контракт на поставку российского природного газа в Китай по «восточному маршруту», который предполагал поставку 38 млрд. кубометров природного газа в год по магистральному газопроводу «Сила Сибири» в течение 30 лет (с 2018 г.)<sup>257</sup>.

---

<sup>254</sup> Сазонов С.Л. Сотрудничество РФ и КНР в транспортном освоении Арктики // Восточная Азия и изменения глобального миропорядка. Доклады, представленные на V международной конференции молодых востоковедов в Институте Дальнего Востока РАН. 2018. С. 157-164.

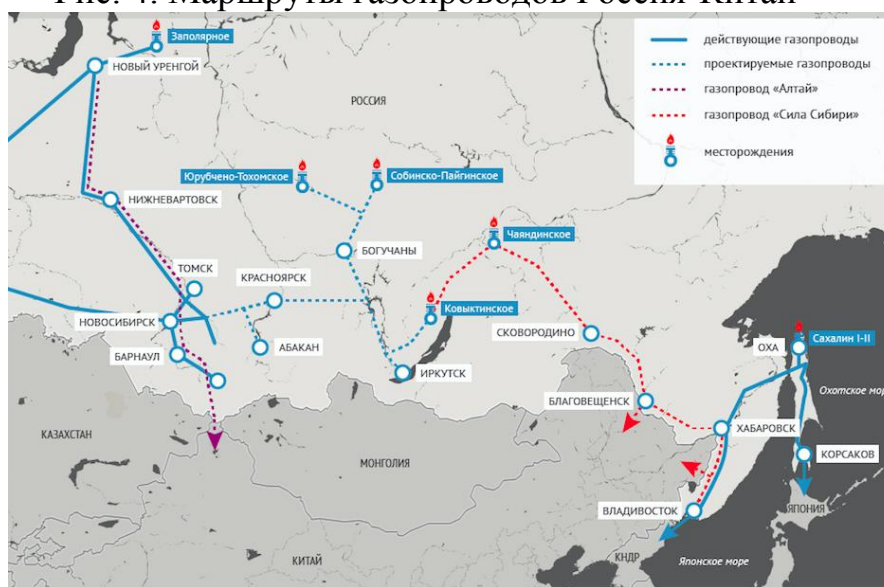
<sup>255</sup> Нежданов В.Л. Российско-китайское сотрудничество в Арктике: текущая работа и перспектива // Архитектура безопасности и сотрудничества в Восточной Азии. Доклады, представленные на IV международной конференции молодых востоковедов в Институте Дальнего Востока РАН. Институт Дальнего Востока Российской академии наук; Совет молодых ученых ИДВ РАН. 2017. С. 46-51.

<sup>256</sup> Там же.

<sup>257</sup> Как изменились китайско-российские отношения после визита В. Путина в Китай – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://russian.news.cn/china/2014-05/22/c\\_133353929.htm](http://russian.news.cn/china/2014-05/22/c_133353929.htm) (дата

В ноябре 2014 г. также при участии глав двух государств был подписан меморандум в сфере поставок газа из России в Китай по «западному маршруту», рамочное соглашение между «Газпромом» и CNPC о поставках природного газа из России в Китай, меморандум о взаимопонимании между «Газпромом» и CNOOC<sup>258</sup>.

Рис. 4. Маршруты газопроводов Россия-Китай<sup>259</sup>



В условиях действия западных санкций, в России есть потенциальная возможность использовать для освоения Арктики финансовые ресурсы стран Азии, прежде всего Китая. Оценки, согласно которым Китай имеет возможность коренным образом изменить ситуацию в Арктике, выглядят несколько преувеличенными, однако необходимо учесть активизацию китайской геэкономической стратегии в регионе. В результате Россия может даже получить нежелательные для себя последствия в виде роста зависимости от Китая и ослабление своего стратегического контроля над арктическими территориями<sup>260</sup>.

обращения: 19.11.2014.)

<sup>258</sup> РФ и КНР подписали меморандум о поставках газа по «западному маршруту» – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ria.ru/east/20141109/1032414339.html> (дата обращения: 12.11.2014.)

<sup>259</sup> Alaska Public Media (США): Китай и Россия нашли общее дело в Арктике. Доступ: [https://news.rambler.ru/other/41915345/?utm\\_content=rnews&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copylink](https://news.rambler.ru/other/41915345/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink)

<sup>260</sup> Россия и Китай разрабатывают меморандум о совместном освоении Арктики. Доступ:

---

В отношении инфраструктурной транспортной дипломатии между РФ и КНР, в Совместном заявлении 2015 г. подчеркивается, что обе страны намерены предпринимать скоординированные целенаправленные усилия для «ускорения сооружения объектов трансграничной транспортной инфраструктуры, включая железнодорожный и автомобильный мостовой переход в районы пунктов пропуска Нижнеленинское – Тунцзян и Благовещенск – Хэйхэ соответственно, укрепления сотрудничества в области интермодальных перевозок с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России»<sup>261</sup>.

В совместном заявлении РФ и КНР 2017 г. более подробно описывается необходимость «содействовать реализации транспортных и инфраструктурных проектов, в т.ч. высокоскоростной магистрали Москва – Казань, железнодорожного моста Нижнеленинское – Тунцзян, автомобильного мостового перехода Благовещенск – Хэйхэ; созданию экономического коридора Россия – Китай – Монголия; продолжать работу по строительству пункта пропуска Большой Уссурийский – Хэйсяцзыдао; принимать взаимные меры по улучшению условий для осуществления перевозок товаров по Транссибирской железнодорожной магистрали в страны Европы, ускорить создание международных транспортных коридоров “Приморье-1” и “Приморье-2”»<sup>262</sup>.

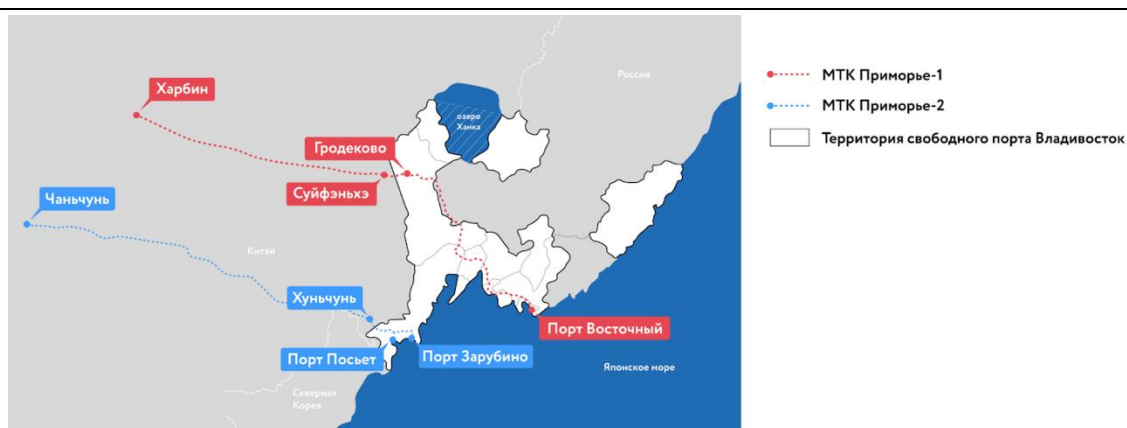
Рис. 5. Международные транспортные коридоры Приморье-1 и Приморье-2

---

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/5200505>

<sup>261</sup> Russia says will build up Arctic military presence Доступ: <https://www.france24.com/en/20181218-russia-says-will-build-arctic-military-presence>

<sup>262</sup> Хонг С. Северо-восточная Азия (Китай, Южная Корея, Япония) в российских проектах освоения арктики // Вопросы национальных и федеративных отношений. - 2017. - №1(36). - С. 189-196.



В декабре 2016 г. Правительством РФ была утверждена «Концепция развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2»». Реализация Концепции будет осуществляться в 3 этапа: 1) первый этап (2016-2017 гг.) предусматривает эксплуатацию МТК «Приморье-1» и проектирование МТК «Приморье-2»; 2) второй этап (2018-2019 гг.) предусматривает эксплуатацию МТК «Приморье-1» и строительство инфраструктуры МТК «Приморье-2»; 3) третий этап (2020-2030 гг.) предусматривает полную эксплуатацию МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»<sup>263</sup>.

Создание МТК «Приморье-1» и «Приморье-2», с практической точки зрения, укрепляет экономическое международное сотрудничество между странами-участниками, интеграцию РФ в экономику стран АТР, социально-экономическое развитие прилегающих территорий, в первую очередь – Дальнего Востока и Байкальского региона, а также арктического региона в силу того, что приморские порты могут действовать в качестве узла из АТР в Арктику; улучшение инфраструктуры в этих районах может повысить привлекательность СМП<sup>264</sup>.

Сотрудничество между прилегающими регионами КНР и РФ также входит в программу углубления двухсторонних отношений. Еще в сентябре 2009 г.

<sup>263</sup> Цао Ц. Энергетическая политика Китая и сотрудничество с Россией в Арктике // Вестник Забайкальского государственного университета. 2018. Том 24. № 8. С. 92-100.

<sup>264</sup> Арктическая политика ЕС, Китай, Россия и Арктика: стратегические императивы Доступ: <http://russiancouncil.ru/blogs/arctic/es-kitay-rossiya-i-arktika-strategicheskie-imperativy/>

---

председатель КНР Ху Цзиньтао и президент РФ Медведев Д.А. на полях сессии Генеральной ассамблеи ООН в Нью-Йорке подписали «Программу сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР на 2009-2018 гг.»<sup>265</sup>, которая, по сути, определила основные тенденции межрегионального сотрудничества в инфраструктурной, транспортной, торговой и гуманитарной областях, а также областях трудовой деятельности, туризма и охраны окружающей среды.

На момент подписания этот документ включал 205 ключевых проектов, в т.ч. 94 проекта на российской территории, 111 проектов на китайской территории<sup>266</sup>. Россия преимущественно предложила проекты, направленные на освоение своих природных ресурсов, и лишь частично – проекты по строительству и модернизации цементных заводов, созданию предприятий по глубокой переработке. В то же время, на китайской территории было запланировано создание десятков предприятий обрабатывающей промышленности, продукция которых должна была производиться в основном из российского сырья.

При этом, многие российские эксперты отмечали невыгодность для РФ большинства перечисленных в Программе проектов. В связи с этим, в 2010 г. в целом снизилось число проектов с российской стороны – из списка «требующих китайских инвестиций» исчезли некоторые проекты<sup>267</sup>.

В 2015 г. Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов РФ «Дальний Восток и Забайкалье» опубликовала информацию о ходе реализации Программы в 2014 г.; в ней говорилось, что реализация

---

<sup>265</sup> «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР на 2009-2018 гг.» – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.chinaruslaw.com/RU/CnRuTreaty/004/201035210624\\_735729.htm](http://www.chinaruslaw.com/RU/CnRuTreaty/004/201035210624_735729.htm) (дата обращения: 14.02.2015.)

<sup>266</sup> Дракон в Арктике: почему Китай стремится в Заполярье. Доступ: <https://iz.ru/788765/vladimir-dobrynin/drakon-v-arktike-pochemu-kitai-stremitsia-v-zapoliare>

<sup>267</sup> Муратшина К.Г. Программа сотрудничества регионов Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР НА 2009-2018 гг. в российско-китайском трансграничном взаимодействии: значение, эволюция, риски // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 4. С. 110-120.

---

предусмотренных Программой совместных мероприятий продолжалась по разным направлениям с разной степенью эффективности. В сообщении говорилось, что между приграничными регионами России и Китая осуществляется регулярное автомобильное, авиационное и железнодорожное пассажирское сообщение, успешно развивается межрегиональное сотрудничество в области международного туризма и в гуманитарной сфере<sup>268</sup>.

Слабым местом Программы остаётся реализация ключевых инвестиционных проектов на российской территории. Во-первых, более половины проектов не представляют интереса для китайских инвесторов и большинство из них фактически не будут реализованы; во-вторых, практически все проекты, реализуемые с привлечением китайских инвестиций, подразумевают добычу и первичную переработку природных ресурсов на территории РФ. Ещё одна серьезная проблема заключается в том, что в силу отсутствия эффективного механизма согласования Перечня приоритетных проектов, многие из них остаются только на бумаге<sup>269</sup>.

Ориентируясь на существующие проблемы, Совместное заявление РФ и КНР 2013 г. подчеркивает необходимость «наращивания потенциала регулярных встреч руководителей регионов России и Китая, усилий по выполнению Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири России и Северо-Востока КНР». Совместное заявление РФ и КНР 2015 г. гласит, что «российская сторона приветствует участие китайской стороны в проектах на территориях опережающего развития на российском Дальнем Востоке»<sup>270</sup>.

В итоге, китайско-российские отношения всеобъемлющего партнерства и

---

<sup>268</sup> О ходе реализации Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР (2009-2018 годы) в 2014 году – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://assoc.khv.gov.ru/regions/foreign-economic-activities/russian-chinese-cooperation-program-monitoring/788> (дата обращения: 14.02.2015.)

<sup>269</sup> Там же.

<sup>270</sup> Цзэнцзюнь К., Кайфэй О. Основа китайско-российского сотрудничества в Арктике // Проблемы Дальнего Востока. 2018. № 2. С. 57-64.

---

стратегического взаимодействия, а также достигнутые в его рамках результаты в энергетической, транспортной, инфраструктурной, инвестиционной, региональной сферах, безусловно, заложили фундамент для содействия китайско-российскому арктическому сотрудничеству. В настоящее время это является новым толчком для углубления двусторонних отношений, в особенности же в контексте стыковки инициативы «Пояс и Путь» и стратегии ЕАЭС, а также совместного построения «Ледяного шелкового пути»<sup>271</sup>.

В контексте подъема морской экономики содействие «Ледяному шелковому пути» стало ядром российско-китайского арктического сотрудничества. В 2015 г. премьер-министры РФ и КНР на 20-й ежегодной встрече в совместном коммюнике предложили инициативу «Ледового шелкового пути» в формате укрепления сотрудничества по использованию СМП, развития научных исследований по вопросам арктического судоходства. В 2016 г. в совместном коммюнике по итогам 21-й ежегодной встречи премьер-министров описание инициативы трансформировалось в «исследование перспектив совместного развития транспортного потенциала СМП». В мае 2017 г. на саммите «Пояс и Путь» Президент РФ Путин В.В. выразил надежду на то, что Китай будет использовать СМП в контексте сопряжения с инициативой «Пояс и путь». В июле 2017 г. в рамках визита Председателя КНР Си Цзиньпин в Москву стороны предложили следующую формулировку: «развивать сотрудничество в области СМП, совместно строить «Ледяной шелковый путь»<sup>272</sup>.

Вместе с тем, из-за направленности на милитаризм и конфликт с Западом, Москва все чаще обращается к Китаю за поддержкой в развитии инфраструктуры.

---

<sup>271</sup> Китай в Арктике: новая холодная война? – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://eadaily.com/ru/news/2018/02/03/kitay-v-arktike-novaya-holodnaya-voyna> (дата обращения: 27.05.2018.)

<sup>272</sup> Сунь Сюэнь. Противоречия в понимании арктических вопросов Россией и Китаем – действительно ли они существуют? – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://russiancouncil.ru/blogs/sunxiuwen/protivorechiya-v-ponimanii-arkticheskikh-voprosov-rossiyey-i-kitaem-dey/> (дата обращения: 27.05.2018.)

---

Более того, военное сотрудничество между Россией и Китаем также усиливается.

В Совместном заявлении РФ и КНР 2018 г. впервые подчеркивается «укрепление российско-китайского сотрудничества в Арктике в интересах ее устойчивого развития, включая оказание поддержки развитию взаимодействия между заинтересованными ведомствами, органами и предприятиями двух стран, в частности в таких сферах, как проведение научных исследований, реализация совместных инфраструктурных транспортных и энергетических проектов, освоение и использование потенциала СМП, туризм и экология»<sup>273</sup>. Это означает, что уже сформирована политическая основа для содействия китайско-российскому арктическому сотрудничеству.

---

<sup>273</sup> «Совместное заявление РФ и КНР» 2018 г. – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kremlin.ru/supplement/5312> (дата обращения: 08.06.2018.)



---

### 3.3 Практические аспекты реализации российско-китайского арктического сотрудничества

Стремительные трансформации, происходящие в Арктике, в особенности природно-климатические изменения, демонстрируют связь с глобальными экологическими и социально-экономическими процессами. В данном случае актуальность приобрели междисциплинарные арктические исследования и международное сотрудничество в научной сфере. Говоря о российско-китайском арктическом сотрудничестве в научно-исследовательской сфере, в первую очередь, следует упомянуть научно-исследовательские учреждения РФ и КНР, а также кадровую, финансовую, технологическую поддержку и обеспечение безопасности научных исследований в государственной административной системе.

В России научно-исследовательские работы в Арктике осуществляются под руководством Государственной комиссии по вопросам развития Арктики<sup>274</sup>.

Министерство образования и науки РФ также представляет собой главный правительственный орган для организации исследовательской деятельности в Арктике. Комплексная научно-техническая программа на 2018-2025 гг. (КНТП Арктика) была утверждена Министерством. Основные направления тематик этой программы включают создание новых материалов и конструкций, адаптированных к климатическим условиям арктической зоны, создание новых технологий добычи и переработки полезных ископаемых, а также новых технологий связи, навигации и мониторинга<sup>275</sup>.

В Китае отсутствует специальный механизм по решению арктических

---

<sup>274</sup> Государственная комиссия по вопросам развития Арктики – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://government.ru/department/308/events/> (дата обращения: 06.11.2016.)

<sup>275</sup> Гогоберидзе Г.Г. Комплексная научно-техническая программа исследований, разработок, создания продуктов и услуг на 2018-20155 гг. «Научно-технологические направления повышения эффективности освоения и использования Арктики» КНТП Арктика – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://mines.gov-murman.ru/documents/20-gogoberidze-g.g..pdf> (дата обращения: 16.05.2018.)

---

вопросов, полярные экспедиции и исследования осуществляются в рамках координационной деятельности Национальной Комиссии развития и реформ, Министерства науки и технологии, Министерства образования, Министерства земельных и природных ресурсов\*, Министерства транспорта, Министерства иностранных дел и др. Следует отметить, что согласно плану институциональной реформы Государственного совета КНР, были урегулированы обязанности Министерства земельных и природных ресурсов и его подчиненного подразделения – Китайской океанической администрации. Это значит, что они не сохранились в национальной системе административного управления<sup>276</sup>.

В период 13-го пятилетнего плана (2016-2020 гг.), Китайская океаническая администрация\* (с марта 2018 г. её работа перенесена в Министерство природных ресурсов) планирует создать систему обеспечения полярных исследований, основываясь на национальных стратегических потребностях. Данная система будет включать в себя создание ледокольного флота, специальных самолетов и научно-исследовательских станций для полярных экспедиций, совершенствование наземной-морской-воздушной системы для экологических наблюдений, решение междисциплинарных проблем в полярной науке, формирование имиджа страны как ответственной державы<sup>277</sup>.

Под управлением и поддержкой государственной административной системы, активизируются научно-исследовательские учреждения по арктическим вопросам. В России – это Арктический и антарктический научно-исследовательский институт (ААНИИ); региональные научные центры

---

<sup>276</sup> Ди шисань цзе цюаньго жэньминь дайбяо дахуй дици хуйи гуаньюй гоуюань цзигуо гайгэ фанань дэ цзюедин [План институциональной реформы Государственного совета, одобренный на первом заседании 13-го Всекитайского собрания народных представителей] – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1595234797861215269&wfr=spider&for=pc> (дата обращения: 18.03.2018.)

<sup>277</sup> Гоцзя фачжань гайгэ вэй гоцзя хайян цзюй гуаньюй иньфа цюаньго хайян цзинци фачжань шисань у гуйхуа дэ тунчжи [Национальная комиссия развития и реформ и Государственная океанская администрация совместно публикуют 13-й пятилетний план развития морской экономики Китая] – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.soa.gov.cn/zwgk/zcgh/ghjj/201705/t20170510\\_55963.html](http://www.soa.gov.cn/zwgk/zcgh/ghjj/201705/t20170510_55963.html) (дата обращения: 10.05.2017.)

(РНИ), расположенные в АЗРФ, к ним относятся: Кольские РНЦ (Кольский научный центр РАН, МАГУ, МГТУ), Карельские РНЦ (КарНЦ РАН, Петрозаводский ГУ), Архангельские РНЦ (САФУ, ФИЦ комплексного изучения Арктики РАН), Коми научный центр УрО РАН, Ямальские РНЦ (НП «Российский Центр освоения Арктики», ГКУ «Научный центр изучения Арктики»), Якутские РНЦ (Якутский научный центр СО РАН, СВФУ), НИЦ «Арктика» ДВО РАН и др.

Президиум РАН располагает специализированной «арктической» программой научных исследований – «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития АЗРФ», утвержденной постановлением Президиума РАН № 22. от 11 февраля 2014 г. В рамках этой программы свыше 70 научных организаций выполняют 100 проектов с общим объемом финансирования 200 млн. руб.<sup>278</sup>.

В настоящее время во всей России насчитывается более 150 организаций, выполняющих научно-технологическую деятельность в арктической зоне (см. рис. 6).

Рис. 6. Расположение научных и образовательных организаций, выполняющих активную научно-технологическую деятельность в АЗРФ



В Китае также активизируются научно-исследовательские учреждения по

<sup>278</sup> Павленко В. И., Подоплекин А. О., Куценко С. Ю. Система фундаментальных научных исследований в Арктике и реализация геополитических интересов циркумполярных стран // Арктика: экология и экономика. 2014. № 4 (16). С. 86-92.

---

решению арктических вопросов; стоит отметить, что в контексте продвижения «Ледяного шелкового пути», число субъектов исследования значительно увеличилось. Арктические вопросы, связанные с естественными науками изучают Китайский полярный исследовательский центр, исследовательские отделения при Академии наук Китая – CAS (Институт физики атмосферы, Институт аэрокосмической информации, и др.), а также некоторые университеты (Китайский геологический университет – Пекин и Ухань, Китайский океанологический университет и др.). В гуманитарной сфере арктические вопросы изучают исследовательские отделения при Китайской академии общественных наук – CASS (Институт международного права – IIL CASS, Институт глобальной стратегии – NIS CASS) и Шанхайский институт международных исследований – SIIS, а также некоторые университеты (Уханьский университет, Университет Тунцзи, Китайский океанологический университет, Даляньский морской университет и др.)<sup>279,280</sup>.

Китай придает важное значение научно-исследовательскому сотрудничеству с арктическими странами. В сентябре 2012 г. в г. Циндао (провинция Шаньдун) состоялся первый Китайско-Российский форум по арктическому сотрудничеству, инициированный Китайским океанологическим университетом. Российскую сторону на форуме представляли эксперты из СПбГУ, МГИМО, Совета по изучению производительных сил при Министерстве экономического развития РФ и РАН, Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. С китайской стороны участвовали представители Китайской национальной нефтегазовой корпорации, а также молодые ученые из ряда

---

<sup>279</sup> Ван Чэньгуань. Чжунго бэйцзи жэньвэнь шэкэ яньцзю дэ вэньсянь цзилян фэньси – цзи юй cssci цикань дэ тунцзи шуцзюй [Статистический анализ арктических исследования Китая в социальной науке – на основе источника литературы CSSCI] // Чжунго хайян дасюэ сюэбао (шэхуй кэсюэ бань). 2017. № 2. С. 78-84.

<sup>280</sup> РСМД. «Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://russiancouncil.ru/activity/publications/aziatskie-igroki-v-arktike-interesy-vozmozhnosti-perspektivy/> (дата обращения: 23.12.2016.)

---

китайских университетов<sup>281</sup>. Подобным образом были проведены семь китайско-российских арктических форумов, последний состоялся в сентябре 2018 г., его тематикой было «Китайско-российское сотрудничество в арктическом регионе»<sup>282</sup>.

В августе 2016 г. состоялась совместная китайско-российская экспедиция по Северному Ледовитому океану. Более 30 российских и китайских полярников на научно-исследовательском судне Дальневосточного отделения РАН провели многопрофильную и комплексную экспедицию в Беринговом проливе, Чукотском море и Восточносибирском море. Дисциплины, задействованные в ходе экспедиции, включают морскую геологию, физическую океанографию, морскую химию, морскую оптику и атмосферную химию. Эксперты с китайской стороны отметили, что данная совместная арктическая экспедиция имеет большое значение для повышения точности прогноза погоды, предотвращения стихийных бедствий и смягчения их последствий, использования СМП и охраны окружающей среды Арктики, для расширения экспедиционных территорий и исследовательских областей, укрепления понимания о механизмах взаимодействия Арктики и глобальном изменении климата, повышения способности двух стран заниматься научно-исследовательской работой в экстремальных условиях Арктики<sup>283</sup>.

Члены Ассоциации технических университетов России и Китая (АТУРК) – Харбинский политехнический институт и Северо-Восточный федеральный университет (СВФУ) развивают арктическое сотрудничество в научно-исследовательской сфере. В июне 2017 г. на официальной встрече руководствами двух вузов была достигнута договоренность о том, что они готовы

---

<sup>281</sup> Там же.

<sup>282</sup> Ди ци цы чжун э бэйци луньтань цзай циндао цзюйсин [В Циндао прошел 7-й Китайско-Российский Арктический Форум] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://aoc.ouc.edu.cn/3b/03/c13996a211715/page.htm> (дата обращения: 28.09.2018.)

<sup>283</sup> Чжун э шоуцы ляншоу каоча бэйци [Российско-китайская первая совместная экспедиция в Арктике] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://news.sciencenet.cn/sbhtmlnews/2016/8/315365.shtm> (дата обращения: 17.09.2018.)

---

активизировать сотрудничество, найти точки соприкосновения в области арктических исследований и расширить обменные программы для студентов, в т.ч. и программы культурного обмена. В январе 2018 г. СВФУ и Харбинский политехнический институт совместно создали Международный центр по изучению экосистем Арктики, деятельность которого нацелена на проведение современных исследований, ориентирована на окружающую среду и экосистему Арктики. В рамках АТУРК было открыто новое арктическое направление, которое нашло поддержку со стороны ведущих вузов России и Китая, а также была достигнута договоренность о регулярном проведении Форума АТУРК по арктическим исследованиям<sup>284</sup>.

В энергетической области состоялся прорыв в российско-китайском арктическом сотрудничестве. В мае 2015 г. в ходе визита в Москву председатель КНР Си Цзиньпин посетил торжественные мероприятия, посвященные 70-летию Победы над фашизмом. Помимо Совместных заявлений, обе стороны также подписали более 30 соглашений на 25 млрд. долл. в разных сферах, в т.ч. в сфере энергетики, авиации, космической, налоговой и финансовой сферах. Также были затронуты проекты развития Арктики и нефтегазового сотрудничества<sup>285</sup>. При этом на первый план вышли проблемы развития российско-китайского энергетического сотрудничества в контексте сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, включая вопросы инфраструктуры, финансирования, налогообложения, ценообразования и др.

В последние годы, регулярные визиты руководителей и встречи глав правительств двух государств эффективно способствуют развитию российско-китайского нефтегазового сотрудничества, которое, как ключевая составляющая

---

<sup>284</sup> СВФУ расширяет сотрудничество с Харбинским политехническим университетом – [электронные ресурсы]. Доступ: [https://www.s-vfu.ru/news/detail.php?ELEMENT\\_ID=105959](https://www.s-vfu.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=105959) (дата обращения: 17.09.2018.)

<sup>285</sup> Андрей Резчиков. 08.05.2015. Россия и Китай начинают десятки совместных проектов – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.vz.ru/politics/2015/5/8/574698.print.html> (дата обращения: 02.06.2015.)

---

всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, играет важную стратегическую роль в двусторонних отношениях. В сентябре 2013 г. на Саммите G20 в Санкт-Петербурге в присутствии председателя КНР Си Цзиньпина и президента РФ Путина В.В. был подписан договор о купле-продаже 20% акций проекта «Ямал СПГ» китайской CNPC<sup>286</sup>, что фактически дало старт российско-китайскому арктическому сотрудничеству в энергетической сфере.

На сегодняшний день, российско-китайское арктическое сотрудничество в сфере освоения и разработки нефтегазовых ресурсов находится на этапе начальной проработки – нахватает опыта в совместной разработке ресурсов, субъекты и сферы сотрудничества ограничены. Китайская CNOOC, специализирующаяся на шельфовой добыче, активно проявляет себя в развитии международного сотрудничества в Арктике. В конце 2014 г. CNOOC и «Газпром» был подписан Меморандум о взаимопонимании, который предусматривает совместную работу в сфере геологоразведки, добычи полезных ископаемых, внедрения нового оборудования и технологий. В декабре 2015 г. «Газпром» и CNOOC продлили действие подписанного ранее меморандума до 31 декабря 2016 г.<sup>287</sup>. Дочерняя фирма «Газпрома» – «Газпром нефть» в 2016 г. предложила CNOOC партнерство на Северо-Врангелевском и Хейсовском участках арктического шельфа, с ресурсом свыше 2,1 млрд. т нефти. По причине того, проекты на шельфах проходят стадию геологоразведки и мировые цены на нефть с лета 2014 г. падают, сотрудничество остановилось<sup>288</sup>.

Для сравнения, CNPC достигла заметных достижений в налаживании

---

<sup>286</sup> НОВАТЭК подписал договор о продаже CNPC 20% в капитале «Ямал СПГ» – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ria.ru/economy/20130905/960978037.html> (дата обращения: 11.06.2015.)

<sup>287</sup> Газпром предложил китайской CNOOC разрабатывать нефтяные месторождения на шельфе РФ – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://neftegaz.ru/forum/showthread.php?tid=45079> (дата обращения: 08.10.2016.)

<sup>288</sup> Дмитрий Козлов. 07.09.2016. «Газпром» нефть снова зовет китайцев на шельф – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kommersant.ru/doc/3082656> (дата обращения: 08.10.2016.)

---

нефтегазового сотрудничества с российскими компаниями в Арктике.<sup>289</sup>

Проект «Ямал СПГ» считается важнейшим шагом совместного строительства Арктического энергетического коридора и российско-китайского энергетического сотрудничества. Он перенес российско-китайское нефтегазовое сотрудничество «с бумаги на практику» и диверсифицировал модели энергетического сотрудничества между Россией и Китаем – от простой торговли нефтью и газом к совместному освоению энергоресурсов<sup>290</sup>.

Проект «Ямал СПГ» по добыче, производству и поставке сжиженного природного газа представляет собой пример успешного российско-китайского сотрудничества в энергетике Арктики, являясь первой комплексной совместной российско-китайской инициативой в газовой сфере за Северным полярным кругом и крупнейшим инвестиционным проектом по сжижению природного газа в регионе 220. 8 декабря 2017 г. состоялась торжественная церемония, посвященная успешному запуску первой технологической линии «Ямал СПГ»<sup>221</sup>. Акционерами проекта являются российская компания «НОВАТЭК», владеющая 50,1% акций, французская корпорация Total и Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC), которым принадлежит по 20% акций, а также Фонд Шелкового пути, обладающий долей в 9,9%. То есть Китай стал вторым по величине акционером проекта. Помимо этого, строительство модуля также во многом осуществляется китайскими предприятиями.

При строительстве завода СПГ мощностью 16,5 млн. т в год используется модульный принцип монтажа, что значительно сокращает затраты на строительство в арктических условиях и оптимизирует график реализации проекта.<sup>291</sup>

---

<sup>289</sup> Расширение участия Китая в «Ямал СПГ» даст России 2 млрд долл. инвестиций – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://ria.ru/east/20160122/1363092276.html> (дата обращения: 22.01.2016.)

<sup>290</sup> Russia and the Arctic: environment, identity and foreign policy / Geir Hønneland. London; New York : I.B. Tauris, 2016. 205 p.

<sup>291</sup> Проект «Ямал СПГ» – [электронные ресурсы]. Доступ: 144



---

Весь проект состоит из 147 модулей, включая 120, которые построили по подряду китайские предприятия, включая КННК, которые также поставили и построили несколько транспортных судов ледового класса и одну буровую установку в арктическом исполнении. В ходе строительства проекта всего 45 китайских заводов-производителей поставили более сотни продукции. Проект Ямал СПГ сильно подстегнул и поспособствовал технологическим инновациям, трансформации и обновлению многочисленных индустрий, создав огромный образцовый и стимулирующий эффект для обрабатывающего сектора страны<sup>292</sup>. Одновременно проект Ямал СПГ открыл удобный транспортный проход – судоходный путь по северо-восточной Арктике, т.е. «Ледовый шелковый путь». С 2015 года более 60% модулей проекта Ямал перевозились по морскому пути в северо-восточной Арктике через Берингов пролив, сократив 1/3 пути по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал, значительно снизив логистические затраты<sup>293</sup>. Проект Ямал СПГ успешно продвинул китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество на основе взаимной выгоды, не только стимулировал развитие энергетической индустрии и пограничных регионов России, но и расширил диверсифицированные каналы поставок в страну чистой энергии, ускорив оптимизацию энергобаланса в стране. В ноябре 2017 года КННК и НОВАТЭК подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве, согласно которому стороны будут в дальнейшем расширять сотрудничество в сфере апстрима и даунстрима природного газа.

Создание крупномасштабного нефтегазового комплекса в Арктике требует мощных капиталовложений. Взаимодействие России и Китая способствует финансированию проекта «Ямал СПГ».

---

<http://www.novatek.ru/ru/business/yamal-lng/> (дата обращения: 23.11.2016.)

<sup>292</sup> Russia's Arctic policy in the twenty-first century: national and international dimensions / Maria L. Lagutina. Lanham: Lexington Books. 2019. 287 p.

<sup>293</sup> Юй Тао., Сазонов С.Л. Россия и Китай должны вместе осваивать «ледовый шёлковый путь» в Арктике // Общество и государство в Китае. 2018. Том 48. № 1. С. 450-457.

---

«Ямал СПГ» – проект по добыче сжиженного природного газа в Арктике, имеющий большое значение для международного энергетического сотрудничества Китая. С поочередным введением в строй второй и третьей линии производственная мощность проекта составит 16,5 млн т СПГ в год, из которых как минимум 4 млн т будет поступать на китайский рынок. 85% подряда на строительство всего модуля и 7 транспортных судов, а также эксплуатация 14 из 15 танкеров для транспортировки СПГ приходятся на китайские предприятия.

Данный проект способствует укреплению энергетической безопасности Китая и трансформации структуры потребления энергоносителей. На сегодняшний момент, основные поставщики СПГ в Китай – Катар, Австралия, Индонезия и Малайзия. Импорт арктического СПГ из России в Китай соответствует стратегии диверсификации импорта энергоносителей. К тому же, СПГ обладает высокой теплотворной способностью при сравнительно низких показателях загрязнения окружающей среды, что отвечает как потребностям защиты окружающей среды, так и требованиям экономического роста, и делает его идеальной альтернативой углю.

Проект «Ямал СПГ» радикально трансформировал однобокое российско-китайское нефтегазовое сотрудничество, сводившееся к торговле. Китай получил шанс встроиться в российские производственные цепочки, как в добыче, так и в сбыте углеводородов. В процессе сотрудничества углубится взаимопонимание и взаимодоверие между сторонами, основываясь на котором, российско-китайское арктическое сотрудничество имеет потенциал к дальнейшему углублению и расширению.

Данный проект открыл новый горизонт российско-китайского сотрудничества в сфере освоения арктических энергоресурсов. В условиях, когда сотрудничество между государственными компаниями продвигалось неэффективно, появилась инновационная идея привлечь прагматичные частные компании, располагающие обширными возможностями, к развитию арктического

---

сотрудничества. Россия и Китай в дальнейшем продолжат стимулировать установление равноправного сотрудничества между китайскими и российскими государственными и частными компаниями.

Опубликованный Китаем в ноябре 2011 г. «План действий стратегии развития энергетики на 2014-2020 гг.» приводит природный газ как пример ключевой составляющей стратегии замещения угля – его удельный вес в потреблении должен увеличиться с 4% в 2014 г. до 11% к 2021 г. (среднемировой уровень – 25%). Этот документ называет сотрудничество с РФ в сфере энергетики важным элементом реализации стратегии корректировки энергетической структуры<sup>294</sup>. Поэтому, стратегическое значение проекта «Ямал СПГ» проявляется не только в экономической, но и в экологической сфере – сокращает выбросы парниковых газов и замедляет темпы глобального потепления.

Проект «Ямал СПГ» предоставил международную площадку для выхода китайских энергетических технологий и промышленности на новый уровень. В строительстве и эксплуатации проекта принимали участие более десяти подконтрольных КННК предприятий, включая компании CNPCI (Russia), морскую инженерную компанию (CPOE), инженерную компанию Хуаньцю (HQCEC), компанию технологического развития (CPTDC), компанию CNPC Ruisi. В частности, компании CPOE и HQCEC стали соподрядчиками по строительству 4 инженерных пакетов (FWP5, MWP4, MWP10A и FWP1D) из 16 модулей.

Специально под проект «Ямал-СПГ» корабелы нескольких стран разработали проект танкеров-газовозов усиленного ледового класса, которому по российской классификации присвоен класс Arc 7, а по международной — «именной» Yamalmax. Дедвейт 85 тысяч тонн, длина почти 300 метров, ширина 50 метров, вместимость танков (криогенных емкостей под СПГ) — 172,6 тысяч кубометров,

---

<sup>294</sup> Нэнюань фачжань чжаньлюе синдун цзихуа (2014-2020) [План действий по стратегии энергетического развития (2014-2020)] – [электронные ресурсы]. Доступ: [https://baike.baidu.com/item/能源发展战略行动计划\(2014-2020年\)/16173989?fr=aladdin](https://baike.baidu.com/item/能源发展战略行动计划(2014-2020年)/16173989?fr=aladdin) (дата обращения: 02.11.2014.)

---

корпус и двигатель мощностью 45 МВт позволяет проходить по чистому льду толщиной до 2,1 м. Такие суда могут круглый год без ледокольного сопровождения проходить на запад от Сабетты в течение круглого года, и в течение летнего навигационного периода в сторону Азии.

Сегодня Россия рассчитывает на привлечение китайских партнеров к проекту производства сжиженного природного газа "Арктик СПГ-2". Об этом заявил журналистам первый заместитель руководителя аппарата правительства РФ Сергей Приходько, комментируя визит в Китай 5-7 ноября премьер-министра России Дмитрия Медведева.

Полагаем, что китайские партнеры могут быть заинтересованы в участии еще в одном проекте - "Арктик СПГ-2" мощностью 19,2 млн т СПГ в год", - сказал Приходько.

По его словам, газовая сфера - важнейшее направление развития энергетического взаимодействия с Китаем. Строительство газопровода из России в КНР по "восточному" маршруту планируется завершить к концу 2019 году. Предполагается, что в течение 30 лет по нему будет ежегодно транспортироваться 38 млрд куб. м российского газа.

Приходько отметил, что продолжаются переговоры о поставках природного газа из России в Китай по "западному" маршруту в объеме 30 млрд куб. м в год в течение 30 лет и с Дальнего Востока России. Начались регулярные поставки в Китай по долгосрочным контрактам продукции с завода "Ямал СПГ", в котором китайская сторона владеет 29,9% акций.

Как сообщалось ранее, Саудовская Аравия планирует приобрести 30% акций "Арктик СПГ-2" (проект компании "Новатэк"). Министр энергетики Саудовской Аравии Халед аль-Фалех говорил в интервью ТАСС, что нефтяной гигант Saudi Aramco намерен войти в "Арктик СПГ-2" и стать вторым после "Новатэка" акционером проекта. 23 октября глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев сообщил, что Саудовская Аравия объявила о

---

готовности инвестировать в "Арктик СПГ-2" около \$5 млрд. Кроме того, компания Total договорилась о покупке у "Новатэка" 10% в проекте по сжижению природного газа "Арктик СПГ-2".

По расчетам "Новатэка", к 2030 г. Россия сможет производить более 80 млн т СПГ в год, при этом сама компания намерена занять две трети этого рынка и предлагать до 55-57 млн т к 2030 году, а затем - до 70 млн т. Для этого "Новатэк" планирует сформировать в российской Арктике кластер СПГ-заводов, который будет конкурировать с такими лидерами по поставкам СПГ, как Катар, Австралия и США. Инвестиции до 2030 года "Новатэк" предварительно оценил в 700-780 млрд рублей.

В контексте реализации устойчивого развития АЗРФ, расширение российско-китайского нефтегазового сотрудничества в АЗРФ и привлечение КНР в качестве партнера и инвестора позволяет РФ добиться ряда стратегических целей.

Проект «Ямал СПГ» дает шанс российской «чистой» энергии выйти на рынки АТР, увеличит конкурентные преимущества России по сравнению со сланцевым газом США, СПГ из Катара и Австралии, поможет диверсификации экспорта углеводородов, укрепит возможности энергетической дипломатии России на мировой арене и позволит в определенной степени высвободиться от пут западной геополитики и геоэкономики<sup>295</sup>.

Проект «Ямал СПГ» повышает поступления доходов от нефтегазовой отрасли в бюджеты разных уровней. По состоянию на декабрь 2015 г. были заключены долгосрочные контракты на реализацию 96% СПГ данного проекта: китайская CNPC – 3 млн. т СПГ в год, французская Total – 4 млн. т СПГ в год, испанская Gas Natural Fenosa – 2,5 млн. т СПГ в год, Gazprom Marketing & Trading Singapore – 2,9 млн. т СПГ в год, которые планировалось поставлять индийской Gail, французская

---

<sup>295</sup> Ерохин В.Л., Гао Т. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в регионе Арктики: «ЯМАЛ СПГ» и другие перспективные проекты // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь» сборник материалов международной научно-практической конференции. 2017. С. 312-319.

---

Engie (бывшая GDF Suez) – 1 млн. т СПГ в год<sup>296</sup> и т.д.

Привлекая передовые западные технологии и китайское финансирование, «Ямал СПГ» продвигает развитие экономики и уровень занятости в АЗРФ, В конце 2016 г. председатель правления «Новатэк» Михельсон Л.В. отметил, что теперь в Сабетте работают уже 22 тыс. человек, т.е. было создано именно столько рабочих мест. Общий объём заказов по России оценивается примерно в 580 млрд. рублей<sup>297</sup>. Эффекты «перелива» этого проекта полностью соответствуют стратегической цели развития Российской Арктики.

Восстановление СМП – приоритетная часть российской государственной политики в Арктике и неотъемлемая часть развития нефтегазового комплекса АЗРФ<sup>298</sup>. Транспортировка СПГ с Ямала загрузит СМП, повысит его экономическую привлекательность и конкурентоспособность. В 2013 г. КНР выдвинул концепцию «Морского шёлкового пути XXI века» (МШП-XXI века). Практически, МШП-XXI века и СМП дополняют друг друга и формируют огромную морскую артерию, которая сможет соединить континенты Азии, Европы и Африки. По мере развития российско-китайского нефтегазового сотрудничества в АЗРФ, возможна синергия МШП-XXI века и СМП.

---

<sup>296</sup> Алина Фадеева. 03.06.2015. «Новатэк» продал французской Engie 23 млн т СПГ – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/06/03/594902-novatek-prodal-frantsuzskoi-engie-23-mln-t-spg> (дата обращения: 08.01.2016.)

<sup>297</sup> Кира Латухина. 14.11.2016. Владимир Путин оценил перспективы проекта «Ямал СПГ» – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://rg.ru/2016/11/14/putin-ocenil-perspektivy-proekta-iamal-spg.html> (дата обращения: 01.06.2016.)

<sup>298</sup> Shale gas and fracking: the science behind the controversy / Michael Stephenson. Amsterdam: Elsevier, 2015. 298 p.

---

### 3.4 О ключевых факторах российско-китайского арктического сотрудничества

При реализации российско-китайского арктического сотрудничества обе стороны зачастую сталкиваются с негативными факторами, препятствующими его дальнейшему углублению и расширению, в особенности же на начальном этапе развития сотрудничества. Рассмотрев такие вопросы, как международно-правовой статус Российской Арктики в Главе I, а также правовые и политические основы, современное состояние российско-китайского арктического сотрудничества в Главе II, в этом параграфе автор проанализирует проблемы и перспективы российско-китайского арктического сотрудничества в разных областях.

Проект «Ямал СПГ» позволяет РФ и КНР совместно строить «арктический энергетический коридор», совмещая стратегические цели в политике, экономике и социальной сфере. Также, большой объемом инвестиций и большое количество инвесторов, высокие технологические стандарты и качественное управление рисками в проекте «Ямал СПГ» зададут высокий стандарт российско-китайского арктического сотрудничества в энергетической сфере.

**Экологические риски.** Природные катаклизмы (землетрясения, наводнения, штормы) и риски для морских сооружений (метеорологические, гидрологические, ледовые) зачастую разрушительны для хозяйственной деятельности в Арктике, в т.ч. и в проекте по освоению углеводородных ресурсов. В то же время, природа глобальной окружающей среде в Арктике может быть нанесен ущерб, который приведет к потере биологического разнообразия и истощению рыбных запасов, опустыниванию, изменению климата, стихийным бедствиям. Поэтому ключевой аспект должен быть сосредоточен на экологических рисках, связанных с масштабными проектами – это задача первостепенной важности для устойчивого развития нефтегазового комплекса в Российской Арктике.

**Технологические риски** в проекте «Ямал СПГ» проявляются в зависимости

---

от используемых технологий зарубежных компаний. Транспортировка СПГ осуществляется танкерами СПГ ледового класса ARC7 вместимостью 170 тыс. куб. м, которые построены южнокорейской компанией DSME<sup>299</sup>. Без поддержки передовых технологий из-за рубежа, проект «Ямал СПГ» подвержен риску инцидентов и аварий на опасных производственных объектах, в результате которых может произойти остановка производства, выбросы и разливы опасных веществ, что может негативно повлиять на экологическую среду в АЗРФ, деловую репутацию и финансовые результаты.

**Финансовые риски.** Общий объем инвестиций в проект «Ямал СПГ» составляет около 27 млрд. долл., из которых 10,5 млрд. долл. выделяют акционеры – через взносы в уставный капитал и акционерные займы, 2,5 млрд. долл. выделит ФНБ, оставшуюся сумму выделяют международные кредиты<sup>300</sup>. На данный момент подписан ряд кредитных договоров – «Сбербанк» и «Газпромбанк» предоставляют кредитную линию в размере 3,6 млрд. евро сроком на 15 лет, Банк КНО и Банк развития Китая – в сумме 9,4 млрд. евро и 9,9 млрд. юаней сроком 15 лет, итальянский банк Intesa Sanpaolo – в размере 750 млн. евро на 14,5 лет, японский банк JVIC – в размере 200 млн. евро. Хотя проект уже получил стартовые денежные средства, вопрос финансирования остается актуальным в силу того, что возведение энергетического коридора в Арктике, который соответствует логистической сети и необходимой инфраструктуре требует существенных финансовых ресурсов.

**Конкурентные риски.** Так называемая «сланцевая революция» не только позволила США значительно снизить импорт газа и в перспективе стать нетто-экспортером газа, но и вызвала широкий интерес к возможности добычи сланцевого газа (СГ) в других странах, в т.ч. в странах-потребителях российского

---

<sup>299</sup> Верфь DSME спустила на воду танкер СПГ ледового класса для проекта «Ямал СПГ» – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://portnews.ru/news/213533/> (дата обращения: 01.06.2016.)

<sup>300</sup> Александр Назаров, Евгения Дышлок, Константин Асатуров. 23.09.2015. Проектное финансирование для Ямал СПГ – на финишной прямой. Что дальше? – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/3de/GPB\\_NVTK\\_Update\\_RUS.pdf](http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/3de/GPB_NVTK_Update_RUS.pdf) (дата обращения: 01.06.2016.)



---

газа, в частности в Польше и Украине. СГ продолжает менять расстановку сил в мировой энергетике, рост конкуренции между СГ и арктическим СПГ будет становиться более очевидным в соответствии с развитием НТП. Помимо этого, не следует забывать о конкуренции между ключевыми экспортерами СПГ, к которым относятся страны Северной Африки, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, а также Австралия, США, Тринидад и Тобаго. На данный момент, крупнейшим поставщиком СПГ на мировой рынок является Катар. Но рост производства СПГ возможен благодаря США и Австралии, на долю которых приходится 40% всего объёма СПГ на перспективу 5 лет, по причине реализации новых проектов, хотя нельзя отрицать тот факт, что в будущем Катар сохранит свои позиции<sup>301</sup>.

За последние годы высокие темпы роста добычи сланцевого газа в США оказывают значительное влияние на мировые рынки газа. На рынке сжиженного природного газа (СПГ) появились новые мощные производители (кроме США и Канады)<sup>302</sup>. В частности, Австралия к 2018 может опередить Катар по объёму мощностей производства сжиженного газа. В соответствии с указанным МЭА и другими международными энергетическими организациями прогнозируется существенный рост производства электроэнергии на газовом топливе, соответствующий обязательствам большинства стран по программе Парижской конференции (COP 21).

Для компенсации снижения объёма добычи нефти и природного газа на существующих месторождениях и удержания достигнутого объёма добычи по оценке МЭА (WEO-2015) необходимо ежегодное инвестирование в разведку и добычу нефти и природного газа в мировой энергетической сфере в объёме до 630 млрд долл. США.

---

<sup>301</sup> Олег Никифоров. 13.04.2016. Начало острой конкуренции между производителями СПГ – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.ng.ru/energy/2016-04-13/11\\_spg.html](http://www.ng.ru/energy/2016-04-13/11_spg.html) (дата обращения: 01.06.2016.)

<sup>302</sup> Integrative understanding of shale gas reservoirs / Kun Sang Lee, Tae Hong Kim. [Switzerland]: Springer. 2016. 123 p.

---

**Ценовые риски.** Ценообразование на азиатском рынке СПГ имеет особенность – ключевая доля СПГ продаётся в соответствии с долгосрочными контрактами, которые привязаны к цене нефти и нефтяных смесей, или к ценам на газ по спотам (США Henry Hub). Однако спот-цена на СПГ в Азиатском регионе значительно больше по сравнению с другими регионами<sup>303</sup>. Это получило название - «Азиатский энергетический премиум». Согласно основному сценарию Газпромбанка, стоимость реализации СПГ в проекте «Ямал СПГ» равен 8-9 долл. за млн. БТЕ в течение 2017-2020 гг., это соответствует текущему значению цены, которая привязана к смеси JCC, и 10-12 долл. за млн. БТЕ на протяжении 2021-2024 гг.<sup>304</sup>. А также, на фоне перманентно возрастающей консолидации международного рынка природного газа и ввода в работу заводов СПГ в США, Мозамбике, Австралии, Канаде, и прочих странах, присутствующих на рынке СПГ может сформироваться очень широкое предложение и ценовая конкуренция между регионами<sup>305</sup>.

Проект «Ямал СПГ» – важное направление арктического энергетического коридора. Его запуск и ввод в эксплуатацию демонстрирует, что Россия не только всесторонне развивает свои арктические территории, но и выдвигает эту территорию на авангардные позиции на международном рынке энергоресурсов и перевозок по морю<sup>306</sup>. По мнению автора, исходя из анализа текущей ситуации, стратегических интересов и рисков, для эффективного продвижения российско-китайского сотрудничества в области освоения энергоресурсов,

---

<sup>303</sup> Lundestad, Ingrid; Tunsjø, Øystein The United States and China in the Arctic // Polar record. 2015. Vol. 51. Part 4. P. 392-403.

<sup>304</sup> Александр Назаров, Евгения Дышлюк, Константин Асатуров. 23.09.2015. Проектное финансирование для Ямал СПГ – на финишной прямой. Что дальше? – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/3de/GPB\\_NVTK\\_Update\\_RUS.pdf](http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/3de/GPB_NVTK_Update_RUS.pdf) (дата обращения: 01.06.2016.)

<sup>305</sup> Shale gas, the environment and energy security: a new framework for energy regulation / Ruven Fleming, Groningen Centre of Energy Law, University of Groningen, the Netherlands. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing. 2017. 355 p.

<sup>306</sup> Shale gas: a practitioner's guide to shale gas and other unconventional resources / edited by Vivek Bakshi. London: Globe Law and Business. 2017.

---

странам необходимо содействовать в соответствии со следующими векторами развития: сообща предотвращать риски программы «Ямал СПГ», расширять содержание и диверсифицировать направления сотрудничества, а также способствовать созданию добавленной стоимости<sup>307</sup>.

Совместные российско-китайские научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) по передовым технологиям разведки и добычи углеводородов в АЗРФ должны стать первоочередной задачей. Кроме капитальных вложений, технико-технологические вложения должны стать важнейшим условием для участия Китая в освоении Арктики. Фундаментальные знания и зелёные технологии освоения Арктики связаны не только с безопасностью экологической среды Арктики, но и с правами коренных народов Арктики. Россия и Китай обязаны укреплять сотрудничество, координацию и взаимную помощь в борьбе с загрязнением АЗРФ судоходством, нефтью и газом.

НИОКР являются главным инструментом для реализации арктической политики Китая, основанной на «мягкой силе». Отдельный акцент следует сделать на арктическом сотрудничестве Китая со странами Северной Европы, которое уже стало «новой отправной точкой» для развития отношений между КНР и ЕС. В 2013 г. открылся Китайско-Североевропейский центр арктических исследований в Шанхае, который был создан по инициативе Китая, Исландии, Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции. Этот центр представляет собой общую исследовательскую платформу, задачами которой являются анализ политических и экономических связей стран Северно-Восточной Азии и Северной Европы, а также стратегий и возможностей взаимного сотрудничества, изучение климата и окружающей среды Арктики<sup>308</sup>. Следует отметить, что позиции малых стран

---

<sup>307</sup> International relations and the Arctic: understanding policy and governance / edited by Robert W. Murray & Anita Dey Nuttall. mherst, NY : Cambria Press. 2014. 727 p.

<sup>308</sup> Чжунго бэйюу бэйцзи яньцзю чжунсинь чэнли [Создался Китайско-Североевропейский центр арктических исследований] – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://news.sciencenet.cn/htmlnews/2013/12/286095.shtm?id=286095> (дата обращения: 09.03.2015.)

---

Северной Европы в арктических вопросах не так сильны по сравнению с позициями крупных держав региона. Они демонстрируют открытость и инклюзивность в отношении развития арктического сотрудничества с внерегиональными странами, особенно в сферах «низкой политики»<sup>309</sup>.

При этом необходимо не только сотрудничество между исследовательскими и образовательными учреждениями, но и сотрудничество между российскими и китайскими нефтегазовыми компаниями. Они должны создать некую платформу для контактов или взаимодействия для разработки передовых технологий и обмена операционным опытом. Технологический лидер нефтегазовой отрасли России «Роснефть» в последние годы неоднократно был организатором конференции «в рамках которых происходил обмен опытом, позволяющим решать актуальные технологические задачи, организовывать диффузию передовых технических решений, осуществлять поиск потенциальных возможностей, способствующих оптимизации расходов и позволяющих увеличить эффективность деятельности»<sup>310</sup>. Китайские предприятия, такие как COSCO, CNPC, CNOOC и China Minmetal Corporation, обязаны активно участвовать в подобных конференциях, а также при необходимости выстроить специальный механизм диалога с российскими предприятиями.

Кроме того, КНР намерена поддерживать российскую национальную систему эффективного реагирования на инциденты, которые могут вызывать загрязнения окружающей среды. Эта система должна учитывать специфику деятельности и местности. Обе стороны должны в сотрудничестве с нефтегазовой, судоходной, портовой отраслью и соответствующими ведомствами размещать оборудование и готовить персонал, а также создавать план и средства связи для реагирования на инциденты или механизм/договоренность о координации реагирования на эти

---

<sup>309</sup> Shale gas: ecology, politics, economy / Sergey S. Zhiltsov, editor. Cham, Switzerland: Springer. 2017. 392 p.

<sup>310</sup> Конференция «Технологии в области разведки и добычи нефти» 2016 – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://techneft.ru/> (дата обращения: 14.10.2016.)

---

инциденты. В таком случае обе стороны должны установить тесную связь и укрепить взаимопонимание в рамках международных организаций (Арктический Совет, Международный Арктический научный комитет, Всемирный фонд дикой природы, Greenpeace и т.д.) и международных правовых договоров.

С целью устранения конкурентных, финансовых и ценовых рисков, а также для расширения моделей сотрудничества, как РФ, так и КНР необходимо ответственно относиться к своим обязательствам.

Во-первых, Китаю целесообразно принимать участие в освоении АЗРФ путём разнообразных форматов инвестиций – создания совместных предприятий, кредитования, совместного участия в тендерах и т.п.), а также используя поставку передового оборудования и инновационных технологий. С другой стороны, российская сторона рассчитывает предоставить китайским нефтяным партнерам и подрядчикам налоговые преференции и льготы, поддерживать открытости и прозрачности правовой системы, внедрять эффективные практики управления.

Во-вторых, вопрос цены энергоресурсов длительное время ограничивал развитие российско-китайской торговли. Продвигая вперед инициативу «Пояс и Путь», Китай планомерно формирует диверсифицированную систему поставки углеводородов и широкую торговую сеть – созданный в данных условиях североазиатский торговый хаб получит импульс к стремительному развитию, обеспечивая избавление от «азиатской наценки» на стоимость энергоресурсов. В этом контексте и России, и Китаю следует уделять особое внимание координации вопросов ценообразования на основе совместного решения технических задач и уменьшения расходов<sup>311</sup>.

**Что касается судоходства в арктических акваториях, одна из проблем здесь заключается в использовании Китаем СМП в качестве транзитного морского пути. По возможностям судов Полярный кодекс делит их на три**

---

<sup>311</sup> Solli, Per Erik; Wilson Rowe, Elana; Yennie Lindgren, Wrenn Coming into the cold: Asia's Arctic interests // Polar geography. 2013. Vol. 36. No 4. P. 253-270.

категории: судно категории «А», предназначенное для плавания в полярных водах, как минимум в условиях тонкого однолетнего льда средней толщины, с участками многолетнего льда; судно категории «В» – в условиях тонкого однолетнего льда, с участками многолетнего льда; и судно категории «С», обладающее способностью плавания в открытых водах или в ледовых условиях менее сложных, чем для категорий А и В <sup>312</sup>. Составлена таблица примерного соответствия между полярными классами ИМО/МАКО и ледовыми классами классификационных обществ России и Китая (см. табл. 9.)<sup>313</sup>.

Табл. 9. Примерное соответствие между полярными классами ИМО/МАКО и ледовыми классами классификационных обществ России и Китая<sup>314</sup>

Классификационное общество	Ледовый класс				
	PC2	PC3	PC4/PC5	PC6	PC7
IMO Guidelines, 2002 (IACS Polar Ship Rules, 2006)					
Russian Maritime Register of Shipping (Rules 2007)	Arc9/Arc8	Arc 7	Arc 6	Arc 5	Arc 4
China Classification Society				B1*	B1

По данным Администрации СМП, в 2013-2017 гг. по СМП всего проплывали 33 судна под китайским флагом (включая Гонконг). COSCO является крупнейшим китайским клиентом на арктических морских путях, ледовый класс судов Компании – Ice 1-Ice 4, а это означает, что до сих пор в большинстве случаев китайские судна могут работать в полярных водах только в летне-осенний период, когда лед не представляет конструктивного риска для судна, или в водах, покрытых льдом, в т.ч. старым льдом. Чтобы преодолеть эту трудность, с сентября 2017 г. Цзяннаньский судостроительный завод начал работу над созданием ледокола «Сюэлун 2», который

<sup>312</sup> Инга Банщикова. Между нами тает лед? Полярный кодекс и международное сотрудничество в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://russiancouncil.ru/blogs/estoppel/33946/> (дата обращения: 11.12.2017.)

<sup>313</sup> Международный Полярный кодекс: российские предложения – [электронные ресурсы]. Доступ: [www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=292222](http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=292222) (дата обращения: 06.10.2015.)

<sup>314</sup> Su, Ping; Mayer, Maximilian Science Diplomacy and Trust Building: 'Science China' in the Arctic // Global policy. 2018. Vol. 9. Supplement 3. P. 23-28.

---

может непрерывно осуществлять навигацию в условиях льда толщиной 1,5 метров<sup>315</sup>.

В настоящий момент Россия, опираясь на внутреннее законодательство<sup>316</sup>, взимает с иностранных судов сборы за ледакольную и ледовую лоцманскую проводку, причем их размер зависит от водоизмещения, ледового класса и других критериев. Кроме того, место и время выхода ледакольного судна для проводки обговаривается обеими сторонами. В таком случае, ряд китайских исследователей ставят вопрос о том, являются ли пошлины одинаковыми для российских и иностранных судов – если пошлины различны, то внутреннее законодательство является дискриминационным.

**Вторая проблема состоит в международном статусе СМП и принципе «свободной навигации».** Россия рассматривает СМП в качестве «исторически сложившейся национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике». Россия совместно с Канадой непрерывно заявляют, что северо-восточные и северо-западные участки СЛО являются историческими водами и должны относиться к внутренним водам по принципу прямой исходной линии<sup>317</sup>. Обе страны, опираясь на ст. 234 Конвенции 1982 г. о покрытых льдом районах, выпускают разрешения на проход судов, оказывают услуги по проводке судов и устанавливают достаточно высокие экологические стандарты судоходства, усиливая собственный контроль над арктическими морскими путями с точки зрения международной практики. С другой стороны, США, как было упомянуто ранее, придерживаются принципа свободной навигации. Таким образом, правовой статус арктических морских путей до сих пор

---

<sup>315</sup> Сюэлун 2 хао цзиди каоча чуань [Полярное экспедиционное судно «Снежный дракон 2»] – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://baike.baidu.com/item/雪龙2号极地考察船/22143505?fr=aladdin> (дата обращения: 11.09.2018.)

<sup>316</sup> Боброва Ю.В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте – [электронные ресурсы]. Доступ: [http://russiancouncil.ru/activity/policybriefs/severnyy-morskoy-put-natsionalnyy-pravovoy-rezhim-v-menyayushch/?sphrase\\_id=20116049](http://russiancouncil.ru/activity/policybriefs/severnyy-morskoy-put-natsionalnyy-pravovoy-rezhim-v-menyayushch/?sphrase_id=20116049) (дата обращения: 30.11.2016.)

<sup>317</sup> Байерз М. Правовой статус северо-западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник МГУ. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 92-128.

---

является предметом дискуссий<sup>318</sup>.

В соответствии с докладом секретариата ООН 1962 г. «Юридический режим исторических вод, включая исторические заливы», чтобы водная территория была признана исторической, она должна отвечать нескольким критериям<sup>319</sup>. Международное академическое сообщество признает, что отнесение СМП к российским внутренним водам не является спорным вопросом<sup>320</sup>, поскольку с советского периода и по сегодняшний день Россия осуществляет постоянное и последовательное управление СМП. В стране действует целый ряд внутренних законодательных актов и институтов управления СМП. Однако, Ст. 7 Конвенции 1982 г. подчеркивает, что при проведении прямых исходных линий не допускается сколько-нибудь заметных отклонений от общего направления берега, а участки моря, лежащие с внутренней стороны этих линий, должны быть достаточно тесно связаны с береговой территорией, чтобы на них мог быть распространен режим внутренних вод. Исходя из этих критериев, ряд ученых сомневается в логичности того, что острова Новая Земля и Северная Земля, а также Новосибирские острова относятся к категории внутренних вод, устанавливаемой Россией на основе прямой исходной линии<sup>321</sup>.

Китайские эксперты считают, что в определении международного правового статуса СМП для России аргумент «исторических вод» более убедителен, чем принцип прямой исходной линии<sup>322</sup>. Что касается ст. 234 Конвенции 1982 г., по их

---

<sup>318</sup> MacDonald, Adam P. China's Arctic Ambitions and What They Mean for Canada by P Whitney Lackenbauer, Adam Lajeunesse, James Manicom, and Frédéric Lasserre, eds // International journal. 2018. Vol. 73. No 3. P. 486-487.

<sup>319</sup> Вылегжанин А.Н. Международно-правовая квалификация морских районов в качестве исторических вод – М.: Москва. 2012.

<sup>320</sup> Christopher C. Joyner. The Legal Regime for the Arctic Ocean, Florida State University – Journal of Transnational Law and Policy. 2009. Vol. 18. No 2.

<sup>321</sup> Чжоу Хунцзюнь, Цянь Юэцзяо. Элосы дуй дунбэй хандао шуйюй хэ хайся дэ цюаньли чжучжан цзи чжэни [Притязания России на акватории и заливы Северо-восточного прохода и споры вокруг них] // Гоцзи чжаньван. 2012. № 1. С. 97-118.

<sup>322</sup> Marlène Laruelle Russia's Arctic strategies and the future of the Far North. - Armonk, New York : M.E. Sharpe, Inc., 2014. 251 p.



---

мнению, прибрежные страны могут создавать и использовать системы и механизмы управления покрытыми льдом территориями, если это не противоречит международному праву, чтобы ограничивать загрязнение территории специально отведенными зонами хозяйствования. Поэтому, Россия имеет право принимать законодательные акты для управления СМП – это не является нарушением международного права<sup>323</sup>. Однако, российские ученые выражают обеспокоенность в связи с тем, как КНР будет толковать ст. 234 Конвенции 1982 г. по мере усиления глобального потепления и сокращения ледового покрова Арктики<sup>324</sup>.

Проблема, касающаяся международного статуса СМП и принципа «свободной навигации», по сути относится к разногласиям между правами и интересами арктических стран и понятием «общего наследия человечества». Еще один важный аспект «общего наследия человечества» – это разграничение континентального шельфа в Северном Ледовитом океане<sup>325</sup>.

Ст. 136 и ст. 137 Конвенции 1982 г. определяют, что «Район» (дно морей и океанов и их недра за пределами национальной юрисдикции) и его ресурсы являются общечеловеческим наследием. В связи с этим академические круги предложили составить договор об Арктике по модели Договора об Антарктике 1959 г., и далее на основе этого соглашения принимать отдельные меморандумы по поводу конкретных вопросов каждой из территорий, таким образом создавая сеть соглашений СЛО<sup>326</sup>. Ещё в 2010-2011 гг. китайские эксперты выступили против этой идеи<sup>327</sup>. Они

---

<sup>323</sup> Дай Цзунхань. Ю лянхэго хайян фа гунюэ цзяньши бэйцзи хандао фалу чжэндуань [Рассмотрение правовых споров Арктического водного пути с точки зрения Конвенции ООН по морскому праву] // Бицзяо фа яньцзю. 2013. № 6. С. 86-108.

<sup>324</sup> Загорский А.В. Россия и Китай в Арктике: разногласия реальные или мнимые? // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Том 60. № 2. С. 63-71.

<sup>325</sup> Sustaining Russia's Arctic cities: resource politics, migration, and climate change / edited by Robert W. Orttung. New York: Berghahn Books, 2017. 254 p.

<sup>326</sup> S. Duyck. Drawing Lessons for Arctic Governance from the Antarctic Treaty System // Social Science Electronic Publishing. 2011. No. 3(1).

<sup>327</sup> Чэн Баочжи. Бэйцзи чжили цзичжи дэ гоуцзянь юй ваньшань: фалюе юй чжэнцэ цэнмянь дэ сыкао [Построение и совершенствование механизма управления Арктикой: в правовом и политическом аспектах] // Гоцзи гуаньча. 2011. № 4. С. 1-8.

---

продвигают тезис о том, что Арктический регион не похож на Антарктический. Основная особенность Северного Ледовитого океана состоит в том, что он окружен суверенными государствами. Ввиду столкновения интересов и позиций государств использование антарктической модели для создания признаваемого каждым государством механизма управления в обозримой перспективе представляется невозможным<sup>328</sup>.

Именно в связи с требованиями суверенитета стран, окружающих Северный Ледовитый океан, пока представляется невозможным определить район общего наследия человечества. Ст. 76 Конвенции 1982 г. гласит, что континентальный шельф прибрежных стран включает в себя все естественные продолжения их континентальных территорий за пределами территориальных вод. С начала XXI в. РФ многократно подавала заявки в Комиссию по границам континентального шельфа, заявляя суверенные права на Ломоносовский и Менделеевский подводные хребты арктического шельфа. Однако, эти заявки отклонялись с формулировкой их «недостаточной научной обоснованности», а также в связи с протестами других арктических стран. Причина в том, что ст. 76 также запрещает препятствовать сообщению между морскими портами или соседними государствами при разделе континентального шельфа. Чтобы в одно время обеспечить соответствие критерию «достаточного научного обоснования» и получить согласие заинтересованных стран, необходимы серьезные финансовые, кадровые и технологические вложения. В сложной геополитической обстановке также важно использовать тонкие политические и дипломатические методы.

Существует точка зрения, что позиция «общего наследия человечества», поддерживаемая неарктическими странами, противоречит продвигаемой арктическими странами идее суверенитета. На самом деле у таких государств-наблюдателей, как Китай и других внерегиональных игроков, в отличие

---

<sup>328</sup> Arctic Technology Conference 2011: Proceedings of a meeting held 7-9 February 2011, Houston, Texas, USA Society of Petroleum Engineers. New York: Curran. 164 p.

---

от геополитических соперников России – США, Канады и других арктических стран – отсутствуют противоречия с РФ по вопросу разграничения континентального шельфа в Арктике, как и возможность влиять на решение Комиссии по границам континентального шельфа. Китай основывается на положениях Конвенции, с одной стороны, провозглашая Арктику общим наследием человечества, а с другой стороны, уважая суверенитет и суверенные права арктических стран, и считает, что между этими подходами нет противоречия<sup>329</sup>.

В настоящее время китайские интересы в Арктике концентрируются в экономической области: для Китая арктический регион – это дополнительный межконтинентальный транспортный путь, а также стратегический район добычи энергоресурсов в сотрудничестве с зарубежными государствами, на территории которых они расположены. Согласно исследованию Геологического управления США, большая часть запасов углеводородов в Арктике приходится на особые экономические зоны прибрежных стран<sup>330</sup>. Кроме того, учитывая ухудшающуюся экологическую обстановку и текущий уровень развития технологий, в кратко- и среднесрочной перспективе ресурсы территорий вокруг Северного полюса не имеют потенциала добычи. Именно поэтому Китай и другие внерегиональные государства рассматривают вопрос разграничения арктического шельфа как в определенном смысле символические. При этом параллельная модель «освоения энергоресурсов АЗРФ + развития инфраструктуры СМП» при поддержке «зелёных технологий» по прогнозам будет эффективно содействовать российско-китайскому арктическому сотрудничеству.

**Вывод к главе 3:** «Договор о Шпицбергене» и «Концепция ООН по морскому праву» предоставляют КНР правовые основы для осуществления собственных

---

<sup>329</sup> Arctic: commerce, governance and policy / edited by Uttam Kumar Sinha, Jo Inge Bekkevold. Routledge. 2017. 176 p.

<sup>330</sup> Не признают суверенного статуса»: что стоит за призывами США остановить доминирование России и Китая в Арктике – [электронные ресурсы]. Доступ: <https://russian.rt.com/world/article/605165-rossiya-ssha-kitai-arktika-dominirovanie>

---

прав на исследования и экспедиции, свободу судоходства и коммерческую деятельность в Арктике. Китайско-российские отношения всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и достигнутые в этих рамках результаты в энергетической, транспортной, инфраструктурной, инвестиционной и межрегиональной сферах, заложили фундамент для содействия китайско-российскому арктическому сотрудничеству.

В настоящее время российско-китайское арктическое сотрудничество находится на начальной стадии развития и имеет заметные достижения лишь в энергетической и научно-исследовательской областях. Основной причиной, которая приводит к замедлению темпов сотрудничества и ограничению его областей, являются когнитивный диссонанс между странами с разными идентичностями – арктическими и внерегиональными, а также проблемы, касающиеся экологической безопасности, технических возможностей, инвестиционной привлекательности, правового обеспечения и т.д.

---

## Заключение

В последние годы Россия и Китай сталкиваются с серьёзными внешними вызовами, такими как: со стороны РФ – геополитические проблемы в отношениях с Европейским Союзом и НАТО, антироссийские санкции после украинского кризиса, сирийский кризис, российско-японские территориальные споры на Курильских островах, падение мировых цен на нефть с 2014 г. и т.д.; а со стороны Китая – нестабильность на Корейском полуострове, борьба между КНР и Японией в Восточно-Китайском море, конфликты между КНР и странами Юго-Восточной Азии в Южно-Китайском море, китайско-индийский пограничный спор, вмешательство США в дела АТР и усложнение Тайваньской проблемы и т.д. Эти вывозы и угрозы укрепляют в геополитической, экономической, культурной, и даже военной привязке добрососедские отношения между Россией и Китаем.

Подписанный лидерами Китая и России в июле 2001 г. «Китайско-российский договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве» знаменует собой начало нового этапа в отношениях между РФ и КНР; в настоящее время китайско-российские отношения развиваются в благоприятном направлении и достигли уровня «всеобъемлющего стратегического сотрудничества и партнерства». Обе страны, руководствуясь стремлением обеспечить поступательный и устойчивый экономический рост в Евразийском регионе, активизировать в нём экономическую интеграцию и сохранить региональный мир и развитие, предпринимают согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути<sup>331</sup>.

В этом контексте, Арктика, имеющая чрезвычайно важное значение для глобального изменения климата, обеспечения диверсификации энергоснабжения,

---

<sup>331</sup> Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути – [электронные ресурсы]. Доступ: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 08.05.2015.)

---

укрепления экономических и гуманитарных связей между регионами, сохранения региональной стабильности и безопасности, стала новым толчком для углубления китайско-российских двусторонних отношений. После вступления в XXI век, РФ как арктическая держава на разных уровнях разрабатывает полную арктическую политику для обеспечения своих национальных интересов в сферах геополитики, экономики, экологии, науки, обороны и т.д., а КНР, позиционирующая себя как около-арктическая держава, лишь во втором десятилетии XXI века формирует свою арктическую политику, принципы которой утверждены Белой книгой «Арктическая политика КНР» от 26 января 2018 г., опубликование которой тесно связано со стратегией построения морской мощи и инициативой «Пояс и Путь».

Тематику «российско-китайское арктическое сотрудничество» и инициативу совместного построения «Ледяного шелкового пути» уже ставили в обеих странах в повестку дня по углублению «всеобъемлющего стратегического сотрудничества и партнерства». Это обуславливается совпадением национальных интересов и взаимодополняемостью стратегических потребностей России и Китая в Арктике<sup>332</sup>. В настоящее время арктические интересы Китая в основном сосредоточены в экономической области и не принадлежат к категории «высокой политики». Поэтому те сферы, в которых степень совпадения национальных интересов и взаимодополняемости стратегических потребностей выше, имеют больше возможностей развития в российско-китайском арктическом сотрудничестве.

Вдобавок, «Договор о Шпицбергене» 1920 г. и «Концепция ООН по морскому праву» 1982 г. как важная составляющая системы арктических международных законов для распределения интересов между региональными и внерегиональными странами, предоставляют в том числе и КНР, права для участия в арктических делах. Эти документы в основном декларируют права на арктические

---

<sup>332</sup> Hossain, Kamrul. China's BRI expansion and great power ambition: The Silk Road on the ice connecting the Arctic // Cambridge journal of Eurasian studies. 2019. Vol 3. P. 1-15

---

исследования и экспедиции, на свободу судоходства в установленных акваториях арктических морей, на коммерческую деятельность и т.д. Таким образом, создаются законные основы для расширения российско-китайского арктического взаимодействия, хотя в данный момент не сформировано полноценное международное законодательство относительно Арктики, а также не решено, как соотносятся международные законы и национальные законы арктических государств.

С практической точки зрения, сейчас российско-китайское арктическое сотрудничество ещё находится на начальном этапе развития – сферы и участки сотрудничества относительно ограничены, основные достижения сотрудничества произведены лишь в научно-исследовательской и энергетической сферах. При этом следует отметить стратегическое значение проекта «Ямал СПГ» – единственного масштабного арктического проекта с участием Китая:

Со стороны России, данный проект, преодолев капитальные и технические ограничения для освоения Арктики в силу антироссийских санкций, позволяет российской «чистой» энергии выйти на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, повышает её конкурентоспособность с другими источниками энергоснабжения, укрепляет возможности энергетической дипломатии России на мировой арене; проект «Ямал СПГ» и его «эффекты перелива» повышают привлекательность СМП как транзитного морского пути, и полностью соответствуют целям национальных стратегий «комплексного развития Арктической зоны» и «Поворота на Восток», в определенной степени способствуют социально-экономическому развитию и улучшению инфраструктуры на Дальнем Востоке России.

С точки зрения Китая, проект «Ямал СПГ» радикально трансформировал однобокое российско-китайское энергетическое сотрудничество, сводившееся к торговле, китайские нефтегазовые компании приобрели возможности встроиться в российские производственные цепочки как в добыче, так и в сбыте углеводородов. Кроме этого, российский СПГ в качестве «чистой» энергии позволяет Китаю

---

диверсифицировать каналы импорта энергии, закрепить его энергетическую безопасность в целом и осуществлять структурную реформу энергопотребления. Китайские финансовые и технические вложения являются важным средством для участия в арктическом сотрудничестве и реализации устойчивого управления Арктикой.

В ходе развития российско-китайского арктического сотрудничества в научно-исследовательской и энергетической сфере проявляются и негативные факторы, препятствующие его дальнейшему углублению и расширению. В проекте «Ямал СПГ» существуют экологические, технологические, финансовые, ценовые и конкурентные риски, большинство из которых может проявиться в арктических проектах – не только по освоению углеводородных ресурсов, но и по строительству транспортной инфраструктуры, развитию полярной морской экономики и др. В таком случае обеим сторонам следует содействовать друг другу в следующих направлениях: совместно предупреждать существующие риски в проекте «Ямал СПГ», расширять содержание и диверсифицировать модели сотрудничества, а также стимулировать создание добавленной стоимости арктического сотрудничества.

Ниже перечислены конкретные мероприятия и основные выводы для содействия российско-китайскому арктическому сотрудничеству:

1) обе страны на высоком уровне должны продолжать усилия по продвижению всестороннего арктического сотрудничества, например, в рамках существующего Российско-китайского комитета по энергетическому сотрудничеству, и при необходимости должны создавать подобные механизмы в других сферах, таких, как научно-исследовательская и транспортно-инфраструктурная;

2) освоение углеводородных ресурсов в Российской Арктике и развитие СМП неразрывно связаны друг с другом, таким образом, можно ожидать, что развитие параллельной модели «освоения энергоресурсов АЗРФ + развития



---

инфраструктуры СМП» при поддержке фундаментальных знаний и «зелёной технологии освоения» станет рациональным и эффективным для содействия российско-китайскому арктическому сотрудничеству;

3) совместные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы как важный инструмент для предотвращения экологических рисков и повышения социально-экономической эффективности являются первостепенной задачей не только для образовательских и исследовательских учреждений, но и для соответствующих крупных предприятий;

4) в масштабные проекты необходимо привлекать не только государственные, но и частные компании, располагающие обширными возможностями, необходимо стимулировать установление равноправного сотрудничества между государственными и частными компаниями двух стран, что может обеспечивать не только безопасность и стабильность сотрудничества, но и его гибкость и активность;

5) в инвестиционной области существуют разные модели сотрудничества, которые можно условно разделить на четыре типа: а) компания – компания, сотрудничающие путём закупок и инвестиций, создания совместного нефтегазового предприятия; б) банк – банк, сотрудничающие путём предоставления кредитов и создания совместного инвестиционного фонда; в) Фонд шелкового пути, нацеленный на непосредственное финансирование проектов в рамках программы «Пояс и Путь»; г) многосторонний финансовый механизм, например, АБИИ и Новый банк развития БРИКС;

б) реализация комплексного проекта СМП имеет широкие перспективы с точки зрения становления ресурсной базы всей современной экономики ЕАЭС, являясь естественным продолжением программы по развитию Дальнего Востока России, а также его сопряжения с Северо-Востоком Китая. Поэтому, развитие СМП не находится в конкурентной позиции по отношению к Морскому шелковому пути XXI века, а наоборот, они эффективно дополняют друг друга и

---

могут стать основой углубления развития интеграционных экономических процессов на евразийском пространстве;

7) на современном этапе в российско-китайском арктическом сотрудничестве появляется движущая сила на фоне сопряжения китайской инициативы «Пояс и Путь» и российской инициативы ЕАЭС. Возникли перспективны созданию российско-китайской арктической зоны свободной торговли; в качестве осевых необходимо выбрать близко расположенные российские и китайские города или районы, установить сотрудничество на уровне регионов, городов и портов, установить справедливый и прозрачный порядок экономического сотрудничества, создать таможенные льготы для товарного движения, повысить объем и увеличить частоту торговли, диверсифицировать каналы инвестиций с обеих сторон и т.п.;

8) совместное построение «Ледяного шелкового пути» не ограничено лишь на двухстороннем уровне – между Россией и Китаем, а должно осуществляться при многосторонней координации и сотрудничестве, особенно с участием государств Северной Европы и Северо-Восточной Азии, т.к. они также имеют аналогичные национальные интересы в арктическом регионе и соответствующие статусы в региональных механизмах, например, в Арктическом совете.

9) в целях содействия «Ледяному шелковому пути» соответствующие стороны предполагают в полной мере использовать существующие многосторонние механизмы и платформы, такие как Арктический Совет, Совет Баренцева/ Евроарктического региона, БРИКС, ШОС, Саммит G20, Саммит СВМДА, Северный Форум, Форумы «Арктические рубежи» и «Полярного круга» и т.д.

Следует отметить, что в понимании некоторых арктических вопросов двумя странами существуют разногласия, которые, прежде всего, связаны с разными толкованиями положений международных законов и предпочтёнными моделями управления Арктикой и, по сути, сводятся к противоречиям между собственными

---

правами и интересами арктических государств и понятием «общего наследия человечества», подчеркивающим интересы внерегиональных стран. Они демонстрируются в двух аспектах – вопросе о международном статусе Арктических морских путей и вопросе о разграничении континентального шельфа в Северном Ледовитом океане. На самом деле, различия в позициях России и Китая не являются отражением непреодолимых глубинных противоречий, носят вполне конкурентный характер и могут быть разрешены на основе взаимоуважения их законных интересов и прав в Арктике, – такого мнения придерживается российский эксперт Загорский А.В.

Как преодолеть разногласия в понимании арктических вопросов и усилить взаимодоверие в региональных делах – важнейшая задача для развития российско-китайского арктического сотрудничества.

Основные вопросы для российской стороны – зачем и каким образом Китай участвует в арктическом сотрудничестве, какое влияние на Россию и Арктику это окажет? Как Россия будет реагировать на постоянно расширяющееся присутствие Китая в Арктике? Как Китай будет уравнивать взаимоотношения России с другими субъектами арктического диалога? Ключевые вопросы Китая заключаются в том, как Россия относится к предоставленным международными законами правам и интересам Китая в качестве внерегиональной страны. Хочет ли Россия развивать арктическое сотрудничество с Китаем, какие сферы обладают перспективами для сотрудничества, и какие именно препятствия существуют для его углубления и расширения? Как Россия уравнивает силы Китая с другими арктическими и внерегиональными странами?

При этом автор полагает, что китайская дипломатическая философия «Цютун Цуньи» (найти общую почву при существующих расхождениях) может разрешить арктические проблемы и способствовать арктическому взаимодействию в целом. Арктическая политика Китая коррелирует с основными постулатами стратегии «мирного возвышения» и «создания великой морской державы», а также

---

концепции «Сообщество единой судьбы человечества», которая была выдвинута на 18-ом Национальном конгрессе Коммунистической партии Китая в ноябре 2012 г., и была записана в преамбуле Конституции КНР в марте 2018 г. «Сообщество единой судьбы человечества» содержит концепции «устойчивое развитие», «общие интересы» и «глобальное управление», основываясь на том факте, что сегодня человеческое общество является взаимозависимым сообществом. Цели развития арктического сотрудничества и построения «Ледяного шелкового пути» по сути совпадает с этими концепциями.

Необходимо отметить, что в базовой схеме российско-китайских арктических отношений, Россия занимает сильную и лидирующую позицию, а Китай – слабую и пассивную. Иначе говоря, Китай устремляется к развитию арктического сотрудничества с Россией, не противореча законным правам и интересам России в данном регионе. В Белой книге Китай официально утвердил базовые принципы своей арктической политики – уважение, сотрудничество, взаимная выгода и устойчивость. Китайские академические круги предложили новые термины для толкования китайского участия в арктических делах: «созидательный участник»<sup>333</sup> и «поставщик международных общественных благ»<sup>334</sup>, которые подчеркивают инициативность и конструктивность Китая в арктических делах в соответствии с лозунгом «создание широко признанных международным обществом принципов и концепций, стремление к мирному и взаимовыгодному разрешению споров в духе сотрудничества».

---

<sup>333</sup> Ван Ичжоу. Чуанцзао син цзежу: чжунго вайцзяо синь цюйсян [Творческое участие – новая ориентация китайской дипломатии]. М.: Пекин дасюе чубань шэ. 2011.

<sup>334</sup> Дин Хуан, Чжао Ниннин. Бэйцзи чжили юй чжунго цаньюй цзиюй гоцзи гунгунпинь лилунь дэ фэньси [Управление Арктикой и участие Китая – анализ на основе теории международных общественных благ]. Ухань дасюэ сюэбао (Чжэсюэ шэхуй кэсюэ бань). 2014. № 3. С. 39-44.

---

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### **I. Законодательные и нормативные документы**

1. «Договор о Шпицбергене», 1920 г.
2. «Концепция Организации Объединенны Наций по морскому праву», 1982 г.
3. «Илулиссатская декларация», 2008 г.
4. «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу», 18.09.2008 г.
5. «Стратегия развития Арктической зоны РФ и с целью обеспечения национальной безопасности страны на период 2020 года», 20.02.2013 г.
6. «Совместное заявление РФ и КНР о взаимовыгодном сотрудничестве и углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия», 22.03.2013 г.
7. «Совместное заявление РФ и КНР о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия», 20.05.2014 г.
8. «Совместное заявление РФ и КНР об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества», 08.05.2015 г.
9. «Совместное заявление РФ и КНР», 25.06.2016 г.
10. «Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах», 01.01.2017 г.
11. «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия», 04.07.2017 г.
12. Белая книга «Арктическая политика Китая», 26.01.2018 г.
13. «Совместное заявление РФ и КНР», 08.06.2018 г.

### **II. Литература на русском языке**

14. Андреева Е.Л., Захарова В.В., Ратнер А.В. Научно-технологическое

---

сотрудничество России в условиях становления международного экономического партнерства нового формата // Известия Уральского государственного экономического университета. 2016. № 6(68). С. 132-140.

**15.** Аносова Л.А., Тригубенко М.Е., Леженина Т.В., Нгуен К.Х., Яковлев А.А. Глобализация экономики Китая. всеобъемлющее стратегическое партнерство Китая с Россией. М.: Москва. 2017. 287 с.

**16.** Боброва Ю.В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте. М.: Москва. 2016.

**17.** Ван Ц. Анализ стратегического сотрудничества в Арктике между Китаем и Россией: из истории освоения Арктики // Россия в глобальном мире. 2016. № 9(32). С. 119-130.

**18.** Ван Ц. Российско-китайские отношения в Арктике: проблемы и перспективы // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Гуманитарные и общественные науки. 2016. № 1(239). С. 92-97.

**19.** Гао Т. Российско-китайское сотрудничество по созданию арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 3. С. 51-55.

**20.** Гао Т., Ерохин В.Л. One belt one road and northern sea route: perspectives and risks for china to participate // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Сборник материалов международной научно-практической конференции. 2017. С. 304-312.

**21.** Гольцов А.Г. Международный порядок в Арктике: геополитическое измерение // Мировая политика. 2017. № 4. С. 44-55.

**22.** Гусевская Н.Ю., Муромова Ю.В. Российско-китайское сотрудничество в арктике: возможности и вызовы // Россия – Китай: развитие регионального сотрудничества в XXI веке. Сборник статей XV Международной научно-практической конференции. Ответственный редактор Ц.С. Дондоков.

---

2017. С. 20-28.

**23.** Дикарев А.И., Шостак Л.Б. Китайская стратегия «одного пояса и одного пути» // Формирование рыночных отношений в Украине. 2018. № 5(204). С. 69-79.

**24.** Егорова А.А. Венно-политическое значение Арктического региона России // Власть. 2014. № 9. С. 73-75.

**25.** Ерохин В.Л., Гао Т. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в регионе арктики: «ЯМАЛ СПГ» и другие перспективные проекты // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь» сборник материалов международной научно-практической конференции. 2017. С. 312-319.

**26.** Журавель В.П. Активизация деятельности стран НАТО в Арктике // Военное обозрение. 2016. № 12. С. 14-20.

**27.** Журавель В.П. Место России и Западной Европы в «белой книге» Китая по Арктике // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2018. № 1. С. 211-217.

**28.** Журавель В.П. Россия и азиатские страны арктического совета: проблемы взаимодействия // Арктика: история и современность. Труды II международной научной конференции. Отв. ред. Н.И. Диденко. 2017. С. 179-190.

**29.** Загорский А.В. Безопасность в Арктике // Современная Европа. 2017. № 4. СС. 40-49.

**30.** Загорский А.В. Россия и Китай в Арктике: разногласия реальные или мнимые? // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Том 60. № 2. С. 63-71.

**31.** Загорский А.В., Глубоков А.И., Хмелева Е.Н. Международное сотрудничество в Арктике. М.: Москва. 2013.

**32.** Зайков К.С., Калинина М.Р., Кондратов Н.А., Тамицкий А.М. Стратегические приоритеты научных исследований России и зарубежных государств в арктическом регионе // Арктика: экология и экономика. 2016. № 3(23). С. 29-37.

**33.** Зерщикова Н.И. Модернизация морских портов в развитии Арктических

---

коммуникаций // VI Всероссийская морская научно-практическая конференция «Арктика-2015». 2015. С. 36-38.

**34.** Калфаоглу Р. Китайско-российское сотрудничество в Арктике: перспективы развития // Вестник Московского государственного областного университета. 2018. №2. С. 108-128.

**35.** Карлусов В.В. Россия и Китай: потенциал взаимодействия в арктике // Социально-экономические векторы развития России и Китая. Сборник материалов российско-китайского круглого стола V Международного форума «Сотрудничество государства и бизнеса для решения социальных проблем». 2017. С. 5-19.

**36.** Картамышева И.С., Биекенова А.С. Арктика и развитие арктической зоны // Молодой учёный. 2015. № 13(93). С. 333-336.

**37.** Кобзева М.А. Российский компонент в современной арктической политике Китая. М.: Санкт-Петербург. 2018.

**38.** Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Изучение арктической зоны Российской Федерации: опыт политологического анализа // Арктика и Север. 2016. № 25. С. 78-86.

**39.** Кондратов Н.А. Территориальные особенности размещения и добычи минеральных ресурсов в Российском секторе Арктики // Географический вестник. 2016. № 3(38). С. 35-48.

**40.** Кочева Е.Э. Неофункционализм и материальная логика в теории европейской интеграции вальтера хальштейна // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 3(15). С. 131-137.

**41.** Краснопольский Б.Х. Дальневосточная Арктика: роль инфраструктуры в экономическом развитии и системообразовании опорных зон // Пространственная экономика. 2018. № 3. С. 165-181.

**42.** Лукин В.Н., Мусиенко Т.В., Чижиков Э.Н. Геоэкономические и политические особенности комплексной системы безопасности Российской Арктики // Вестник



---

МГТУ. 2016. Том 19. № 2. С. 443-450.

**43.** Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник МГТУ. 2015. Том 18. № 3. С. 467-475.

**44.** Лукин Ю.Ф. Концептуальные подходы к определению внутренних границ и развитию Российской Арктики в изменяющемся мире // Арктика и Север. 2012. № 6. С. 1-16.

**45.** Лукин Ю.Ф. Российская Арктика или Арктическая зона // Арктика и Север. 2016. № 3. С. 171-185.

**46.** Максимов Н.Р. Арктика в 21 веке: интересы России и Китая // Гуманитарные науки. 2013. № 1. С. 22-29.

**47.** Максимова А.В. Российско-китайское экологическое сотрудничество как фактор развития экономики // Сборник материалов VIII всероссийской, научно-практической конференции молодых ученых с международным участием «Россия молодая». 2016. С. 464-468.

**48.** Мартынова М.Ю., Шуленина Н.В., Беляева В.П. Арктический вектор восточноазиатской политики // Вопросы политологии. 2018. Том 8. № 8(36). С. 430-445.

**49.** Матишов Г.Г. Задачи научного обеспечения морской деятельности в зоне Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2014. № 1(13). С. 48-56.

**50.** Матияк Л.А. Арктические стратагемы Пекина // Власть. 2016. № 8. СС. 189-194.

**51.** Матияк Л.А. Энергетический фактор в международных отношениях в Арктике. М.: Москва. 2017.

**52.** Махмутов Т.А., Надараджа Х., Петровский В.Е., Попадюк О.А., Стрельцов Д.В., Федоровский А.Н., Филиппова Л.В. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможность, перспективы. М.: Москва. 2016.

**53.** Мендагазиев А.Е. Россия и Китай в Арктике: столкновение или

---

сотрудничество? // Научные труды Северо-Западного института управления. 2018. Том 9. № 2(34). С. 94-99.

**54.** Митько А.В. Основные парадигмы управления экологическими рисками в арктическом регионе // Коллективная монография по материалам Международной научно-практической конференции LXIX Герценовские чтения, посвященной 115-летию со дня рождения Станислава Викентьевича Калесника. 2016. С. 228-233.

**55.** Муромова Ю.В. Арктический вектор внешней политики КНР // Сборник тезисов участников форума «Наука будущего - наука молодых» 2017. - С. 157-158.

**56.** Нежданов В.Л. Российско-китайское сотрудничество в Арктике: текущая работа и перспектива // Архитектура безопасности и сотрудничества в Восточной Азии. Доклады, представленные на IV международной конференции молодых востоковедов в Институте Дальнего Востока РАН. Институт Дальнего Востока Российской академии наук; Совет молодых ученых ИДВ РАН. 2017. С. 46-51.

**57.** Нюргун М. Арктика в XXI веке: интересы России и Китая // Гуманитарные науки. 2013. № 1. С. 22-29.

**58.** Павленко В.И., Подоплекин А.О., Куценко С.Ю. Система фундаментальных научных исследований в Арктике и реализация геополитических интересов циркумполярных стран // Арктика: экология и экономика. 2014. № 4(16). С. 86-92.

**59.** Регина Б., Пётр К. Освоение Арктического шельфа: регулирование и налогообложение нефтяных компаний в США, России и Норвегии // Экономическая политика. 2015. Том 10. № 2. С. 110-132.

**60.** Редникова Т.В., Куделькин Н.С., Ма С. Государственная политика России и Китайской народной республики в сфере охраны окружающей среды Арктики: перспективы международного и двустороннего сотрудничества // Международное право и международные организации. 2018. № 2. С. 17-31.

**61.** Сазонов С.Л. Сотрудничество РФ и КНР в транспортном освоении Арктики // Восточная Азия и изменения глобального миропорядка. Доклады, представленные на V международной конференции молодых востоковедов в Институте Дальнего

---

Востока РАН. 2018. С. 157-164.

**62.** Саркисов А.А., Антипов С.В., Высоцкий В.Л. Приоритетные проекты программы реабилитации арктических морей от затопленных и затонувших ядерных и радиационно-опасных объектов и необходимость международного сотрудничества // Арктика: экология и экономика. 2012. № 4(8). С. 4-15.

**63.** Сбойчакова А.В. Роль Арктического совета в формировании политики экологической безопасности в Арктике. М.: Санкт-Петербургск. 2018.

**64.** Семенов А.В., Жильцов С.С., Зони И.С., Костяной А.Г. Арктическая геополитика и интересы России // Образовательные ресурсы и технологии. 2014. № 5(8). С. 3-13.

**65.** Сергунин А.А., Коньшев В.Н. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? М.: Москва. 2011.

**66.** Сорокина Н.Ю. Приморские регионы Арктики: проблемы и перспективы социально-экономического развития // Siberian Socium. 2018. Том 2. № 1. С. 8-19.

**67.** Сунь С. Потенциал международного сотрудничества РФ и КНР в Арктике: сравнительный анализ национальных интересов // Социально-политические науки. 2017. №3. С. 12-17.

**68.** Сунь С. Страны Северо-Восточной Азии в Арктике: возможности и препятствия создания сообщества интересов // Теории и проблемы политических исследований. 2017. Том 6. № 3А. С. 343-359.

**69.** Сунь С. Треугольник РИК в Арктике: соперничество или сотрудничество? // Теории и проблемы политических исследований. - 2017. - Т. 6. - №2А. - С. 346-365.

**70.** Татаркин А.И., Литовский В.В. Россия в Арктике: стратегические приоритеты комплексного освоения и инфраструктурной политики // Вестник МГТУ. 2014. Том 17. № 3. С. 573-587.

**71.** Тулохонов А.К. Как сохранить географическое пространство азиатской России? // ЭКО. 2018. № 10(532). С. 7-25.

**72.** Ульченко М.В. Основные проблемы обеспечения безопасности Арктических

---

коммуникаций // Материалы Конференции «Арктика-2015». С. 94-96.

**73.** Фисенко А.И. Северный морской путь: общие и особенные интересы России и Китая // Транспортное дело России. 2017. № 6. С. 108-110.

**74.** Харлампева Н.К. Арктика – новый регион мира // Известия Саратовского университета. 2011. Том 11. Серия Социология. Политология: вып. 1. С. 97-101.

**75.** Хонг С. Северо-восточная Азия (Китай, Южная Корея, Япония) в российских проектах освоения Арктики // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2017. № 1(36). С. 189-196.

**76.** Цао Ц. Энергетическая политика Китая и сотрудничество с Россией в Арктике // Вестник Забайкальского государственного университета. 2018. Том 24. № 8. С. 92-100.

**77.** Цзэнцзюнь К., Кайфэй О. Основа китайско-российского сотрудничества в Арктике // Проблемы Дальнего Востока. 2018. № 2. С. 57-64.

**78.** Шаумян Т.Л., Журавель В.П. Индия и Арктика: охрана окружающей среды, экономика и политика // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 175-184.

**79.** Юй Т., Сазонов С.Л. Россия и Китай должны вместе осваивать «ледовый шёлковый путь» в Арктике // Общество и государство в Китае. 2018. Том 48. № 1. С. 450-457.

**80.** Яковлев Д.И. Современные геоэкономические процессы в арктическом регионе и интересы России // Инновации и инвестиции. 2017. №2. С. 87-91.

### **III. Литература на китайском языке**

**81.** Бай Цзяюй. Бэйцзи хандао лиюн дэ гоцзи фа вэньти таньцзю [Использование арктических водных путей в международном праве] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань). 2012. № 6. С. 6-11.

**82.** Бай Цзяюй, Ли Сян. Элосы хэ цзянада бэйцзи хандао фалюй гуйчжи шупин – цзяньлунь вого бэйцзи хансянь дэ сюаньцзэ [Обзор правового режима арктических водных путей в России и Канаде, и китайского выбора относительно арктических водных путей] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань).

---

2014. № 6. С. 13-19.

**83.** Бай Цзяюй, Ли Цзюньяо. Бэйцзи хансин чжили синь гуйцзэ: синчэн, фачжань юй вэйлай шицзянь [Новые правила для управления судоходством в Арктике: формирование, развитие и будущая практика] // Шанхай цзяотун дасюе сюебао (чжэсюе шэхуй кэсюе бань). 2015. Том 23. № 6. С. 14-23.

**84.** Ван Дапэн. Бэйцзи вэньти дэ жуаньфа гуйчжи яньцзю [Арктические проблемы в мягком правовом регулировании]. М.: Далянь хайши дасюе, Далянь. 2012.

**85.** Ван Ичжоу. Чуанцзао син цзежу: чжунго вайцзюо синь цюйсян [Творческое участие – новая ориентация китайской дипломатии]. М.: Пекин дасюе чубань шэ. 2011.

**86.** Ван Чэньгуан. Чжун жи хань бэйцзи хэцзо: дунли цзули цзи гоусян [Арктическое сотрудничество между Китаем, Японией и Республикой Корея: движущая сила, сопротивление и видение] // Хэпин юй фачжань. 2015. № 3. С. 64-77.

**87.** Го Пэйцин, Цзян Шуай. Элосы хэ вужань дуй бэйцзи шэнтай хуаньцзин дэ инсян [Влияние ядерного загрязнения России на окружающую среду в Арктике] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань). 2010. № 3. С. 12-17.

**88.** Го Пэйцин, Дун Лиминь. Иньду дэ бэйцзи чжэнцэ цзи чжун инь бэйцзи гуаньси [Индийская арктическая политика и китайско-индийское арктическое отношение] // Гоцзи лунь тань. 2014. Том 16. № 5. С. 15-21.

**89.** И Синьлэй. Элосы бэйцзи чжаньлюе цзи чжун э бэйцзи хэцзо [Российская арктическая стратегия и китайско-российское арктическое сотрудничество] // Си бо ли я яньцзю. 2015. № 5. С. 37-44.

**90.** Ли Ляньци. Элосы дуй бэйцзи цзыюань чжуцюань кунчжи дэ фалюй фэньси [Исследование законодательных норм по вопросу суверенитета России над арктическими ресурсами] // Элосы чжунья дуньо яньцзю. 2012. № 6. С. 23-29.

**91.** Ли Ляньци. Элосы бэйцзи цзыюань кайфа чжэнцэ дэ синь куанцзя [Российская политика в освоении природных ресурсов в Арктике: новая аналитическая

---

структура] // Дун бэй я лунь тань. 2012. № 4. С. 90-97.

**92.** Ли Синьсинь, Ли Чжэнфу. Элосы бэйцзи чжэнцэ дэ вэйлай цзоусян [Перспективные направления арктической политики России] // Чжунго цзити цзинци. 2016. № 34. С. 167-168.

**93.** Ли Чжэнфу, Дин Чаоцзюнь. Чжунго юй бэйцзи хансянь яньсянь цюйюй цзинци хэцзо цяньли яньцзю [Исследование потенциала сотрудничества между Китаем и регионами вдоль арктического маршрута] // Гоцзи шанву – дуйвай цзинци маоьи дасюе сюебао. 2015. № 6. С. 125-135.

**94.** Ли Чжэнфу, Се Хунфэй. Элосы дэ фань бэйцзи цюаньи чжэнцэ шицзянь цзи ци дуй чжунго дэ циши [Российская политика и практика для реализации прав и интересов в арктическом регионе и ее вдохновение для Китая] // Элосы чжунья дуньо яньцзю. 2016. № 2. С. 98-114.

**95.** Ли Чжэнфу. Чжун э жухэ кайчжань бэйцзи хансянь хэцзо [Как Китай и Россия осуществляют сотрудничество для развития арктических морских путей] // Чжунго чуань цзянь. 2016. № 12. С. 33-35.

**96.** Ли Чжэнфу, Ван Вэнья, Митько В.Б. Чжун э бэйцзи хэцзо цзоулан цзяньшэ гоусян [Построение китайско-российского арктического коридора сотрудничества] // Дун бэй я лунь тань. 2017. № 1(129). С. 53-63.

**97.** Лу Фанхуа. Сы ва эр ба дэ тяюе юй во го дэ бэйцзи цюаньи [«Договор о Шпицбергене» и Китайские законные права в Арктике] // Лилунь Цзе. 2013. № 4(476). С. 88-90.

**98.** Лу Цзюньюань. Бэйцзи диюань чжэнчжи юй чжунго индуй [Арктическая геополитика и китайская реакция]. М.: Шиши чубань шэ, Пекин. 2010.

**99.** Лу Цзюньюань. Бэйцзи гоцзя синь бэйцзи чжэнцэ дэ гунтун цюйсян цзи дуйцэ сыкао [Общая ориентация новых арктических политик в арктических странах] // Гоцзи гуаньси сюеюань сюебао. 2011. № 3. С. 63-69.

**100.** Лу Цзюньюань. Цзинь цзи нянь элосы бэйцзи чжаньлюе цзюйцо фэньсинь [Анализ мер, предпринимаемых в рамках Российской арктической стратегии в

---

последнее время] // Цзиди яньцзю. 2015. Том 27. № 3. С. 298-306.

**101.** Лю Хуйжун, Линь Хуй. Лунь элосы дуй бэйбу хай хандао дэ фалюй гуаньчжи цзянь лунь ци юй лянхэ го хайян фа гунюе дэ чунту [Российское законодательство по управлению СМП и расхождения с Конвенцией ООН по морскому праву] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань). 2009. № 4. С. 6-10.

**102.** Лю Хуйжун, Хань Ян. Бэйцзи фалюй вэньти: шиюн хайян фа цзибэнь юаньцзэ дэ цзичу син сыкао [Правовые вопросы Арктики: предварительное понятие применения основных принципов морского права] // Чжунго хайян дасюе сюебао (шэхуй кэсюе бань). 2010. № 1. С. 1-5.

**103.** Лю Хуйжун, Ли Хаомэй. Бэйцзи хансянь дэ цзячжи хэ иьй и дай и лу чжаньлюе ся дэ цзеду [Ценность и значимость арктических морских путей: анализ в контексте стратегии "Один пояс, один путь"] // Чжунго хай шан фа яньцзю. 2015. Том 26. № 2. С. 3-10.

**104.** Лю Хуйжун, Ли Хаомэй. Бэйцзи хансин гуаньчжи дэ фали таньтао [Юридическое обсуждение арктического навигационного контроля] // Гоцзи вэньти яньцзю. 2016. № 6. С. 90-105.

**105.** Лю Вэй. Таньсо гоцзи гунгун чжэнцэ дэ яньхуа луцзин – цзиюй дуй цюаньцзю цихоу чжэнцэ дэ каоча [Эволюция международной общественной политики – на основе глобальной климатической политики] // Шицзе цзинцзи юй чжэнчжи. 2013. № 7. С. 113-160.

**106.** Мэн Дэбин. Бэйцзи хандао дуй цюаньцзю маоьй гэцзю дэ инсян яньцзю [Влияния арктических морских маршрутов на структуру глобальной торговли]. М.:Шанхай шэхуй кэсюе юань. 2015.

**107.** Се Сяогуан, Шэн Гуаньшэн. Сычоу чжи лу цзинцзи дай юй оу я цзинцзи лянмэн дуйцзе мяньлинь дэ тяочжань цзи индуй [Вывозы и контрмеры сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза] // Ляонин дасюе сюебао (чжэсюе шэхуй кэсюе бань). 2016.

- 108.** Сунь Кай, Ван Чэньгуан. Гоцзя лиьши шицзяо ся дэ чжун э бэйцзи хэцзо [Российско-китайское сотрудничество с точки зрения национальных интересов] // Дун бэй я лунь танью. 2014. № 6 (116). С. 26-34.
- 109.** Сунь Кай, У Хао. Бэйцзи аньцюань синь тайши юй чжунго бэйцзи аньцюань лиьши вэйху [Новая ситуация безопасности и обеспечение безопасности Китая в Арктике] // Нанкин чжэнчжи сюеюань сюебао. 2016. № 5(32). С. 71-77.
- 110.** Сунь Юйнин. Бэйцзи чжили моши яньцзю [Парадигма управления в Арктике]. М.: Вайцзяо сюеюань, Пекин. 2012.
- 111.** Ся Инь. Жибэнь дуй бэйбиньян юци цзыюань дэ чжаньлюе каолян [Стратегическое обдумывание Японии о нефтегазовых запасах в СЛО] // Хайянь кайфа юй гуаньли. 2015. №. 4. С. 74-78.
- 112.** Сяо Ян. Чжун э гун цзянь бэйцзи нэньюань цзоулан: чжаньлюе чжидянь юй туйцзинь лилу [Россия и Китай совместно строят арктический энергетический коридор: опорные точки и теоретический курс] // Дун бэй я лунь танью. 2016. № 5(127). С. 109-117.
- 113.** У Цюн. Бэйцзи хайюй дэ гоцзи фалюй вэньти яньцзю [Международные права в арктических акваториях]. М.: Хуадун чжэнфа дасюе, Шанхай. 2010.
- 114.** Хань Ичоу. Лунь бэйцзи дицюй чжи гоцзи фа чжили [Об управлении международного права в Арктическом регионе]. М.: Хуадун чжэнфа дасюе, Шанхай. 2010.
- 115.** Цянь Цзунци. Элосы бэйцзи чжили дэ чжэнчжи цзинцзи суцю [Политическое и экономическое стремление России в управлении Арктикой] // Дун бэй я сюекань. 2015. № 3(14). С. 16-22.
- 116.** Чэн Цюнь. Цяньи элосы дэ бэйцзи чжаньлюе цзи ци инсян [Обсуждение арктической стратегии России и ее влияния] // Элосы чжунья дуньо яньцзю. 2010. № 1. С. 76-84.
- 117.** Чжан Сюедун. Элосы бэйцзи чжаньлюе ся дэ нэньюань чжэнцэ юй хандао



---

чжэнцэ [Российская арктическая стратегия – энергетическая политика и политика морского пути]. М.: Чжунго хайян дасюе, Циндао. 2012.

**118.** Чжао Лун. Бэйцзи чжили фаньши яньцзю [Парадигма управления в Арктике]. М.: Шиши чубань шэ, Пекин. 2014.

**119.** Чжао Ниннин. Данцянь элосы бэйфан хандао дэ кайфа чжэнцэ пинси [Анализ текущей политики России для освоения Северного морского пути] // Лилунь юекань. 2016. № 8. С. 169-174.

#### **IV. Литература на английском языке**

**120.** Arctic marine resource governance and development / Niels Vestergaard, Brooks A. Kaiser, Linda Fernandex, Joan Nymand Larsen. - Cham, Switzerland: Springer, 2018. 546 p.

**121.** Arctic Observing Summit (AOS) 2018 Statement and Call to Action // Arctic: journal of the Arctic Institute of North America. – 2018. - Volume 71: Number 3. – P. 360-361.

**122.** Arctic Technology Conference 2011: Proceedings of a meeting held 7-9 February 2011, Houston, Texas, USA Society of Petroleum Engineers. New York: Curran. – 164 p.

**123.** Arctic: commerce, governance and policy / edited by Uttam Kumar Sinha, Jo Inge Bekkevold. Routledge, 2017. – 176 p.

**124.** Bekkers E., Francois J.F., Rojas-Romagosa H. Melting ice caps and the economic impact of opening the Northern Sea Route. Publisher: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis. 2015.

**125.** Bennett M.M. Arctic Law and Governance: the role of China and Finland // Jindal Global Law Review. 2017. Vol. 8. Issue 1. PP. 111-116.

**126.** Bertelsen R.G., Gallucci V. The return of China, post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on land and at sea // Marine Policy. 2016. Vol. 72. PP. 240-245.

**127.** Bertelsen, Rasmus Gjedssø; Gallucci, Vincent The return of China, post-Cold War Russia, and the Arctic: Changes on land and at sea // Marine policy. – 2016. -

- 128.** Billington, Michael Russia, China Develop the Arctic—Will the United States Join? // *EIR: Executive intelligence review.* – 2017. - Volume 44: Number 24. – P. 16-18.
- 129.** Blank Stephen; Kim, Younkyoo The Arctic and New Security Challenges in Asia // *Pacific focus.* – 2013. - Volume 28: Number 3. – P. 319-342.
- 130.** Buckley, Michael; Lawless, Craig; Rybczynski, Natali Collagen sequence analysis of fossil camels, *Camelops* and c.f. *Paracamelus*, from the Arctic and sub-Arctic of Plio-Pleistocene North America // *Journal of proteomics.* – 2019. -Volume 194. – P. 218-225.
- 131.** China's Arctic ambitions and what they mean for Canada / Whitney Lackenbauer, Adam Lajeunesse, James Manicom and Frederic Lasserre. Calgary: University of Calgary Press, 2018 – 262 p.
- 132.** China's strategic Arctic interests *Strategic comments.* – 2014. - Volume 20: Issue 2. – P. 24-31.
- 133.** Dammann, Dyre O. et al. Assessing Sea Ice Traffic ability in a Changing Arctic // *Arctic: journal of the Arctic Institute of North America.* – 2018. - Volume 71: Number 1. – P. 59-75.
- 134.** Drewniak, Megan et al. Geopolitics of Arctic shipping: the state of icebreakers and future needs // *Polar geography.* – 2018. - Volume 41: Number 2. – P. 107-125.
- 135.** Hossain, Kamrul China's BRI expansion and great power ambition: The Silk Road on the ice connecting the Arctic // *Cambridge journal of Eurasian studies.* – 2019. Volume 3. – P. 1-15.
- 136.** Huang Linyan, Frédéric Lasserre, Olga Alexeeva. Is China's interest for the Arctic driven by Arctic shipping potential? // *Asian Geographer.* 2015. Vol. 32, Issue 1. PP. 59-71.
- 137.** Hyodo, Shinji Russia's Strategic Concerns in the Arctic and Its Impact on Japan–Russia Relations // *Strategic analysis.* – 2014. - Volume 38: Issue 6. – P.

---

860-871.

**138.** Integrative understanding of shale gas reservoirs / Kun Sang Lee, Tae Hong Kim. [Switzerland]: Springer, 2016. – 123 p.

**139.** International relations and the Arctic: understanding policy and governance / edited by Robert W. Murray & Anita Dey Nuttall. mherst, NY : Cambria Press, 2014. – 727 p.

**140.** Jingchao Peng, Njord Wegge. China's bilateral diplomacy in the Arctic // *Polar Geography*. 2015. Vol. 38. Issue 3. PP. 233-249.

**141.** Juha Käpylä, Harri Mikkola. The promise of the geoeconomic Arctic: a critical analysis // *Asia Europe Journal*. 2016. Vol. 14. Issue 2. PP. 203-220.

**142.** Katarzyna Zysk. Asian interests in the Arctic: risks and gains for Russia // *Asia Policy*. 2014. No. 18. PP. 30-38.

**143.** Liu Nengye. China's emerging Arctic policy: What are the implications for Arctic governance // *Jindal Global Law Review*. 2017. Vol. 8. Issue 1. PP. 55-68.

**144.** Lundestad, Ingrid; Tunsjø, Øystein The United States and China in the Arctic // *Polar record*. – 2015. - Volume 51: Part 4. – P. 392-403.

**145.** MacDonald, Adam P. China's Arctic Ambitions and What They Mean for Canada by P Whitney Lackenbauer, Adam Lajeunesse, James Manicom, and Frédéric Lasserre, eds // *International journal*. – 2018. - Volume 73: Number 3. – P. 486-487.

**146.** Marc Lanteigne. China's emerging Arctic strategies: economics and institutions. URL:

[http://ams.hi.is/wp-content/uploads/2014/11/ChinasEmergingArcticStrategiesPDF\\_FIX2.pdf](http://ams.hi.is/wp-content/uploads/2014/11/ChinasEmergingArcticStrategiesPDF_FIX2.pdf)

**147.** Marc Lanteigne. Have you entered the storehouses of snow? China as a norm entrepreneur in the Arctic // *Polar Record*. 2017. Vol. 53, Issue 2. PP. 117-130.

**148.** Margaret Blunden. Geopolitics and the Northern Sea Route // *International Affairs*. 2012. Vol. 88. Issue 1. PP. 115-129.

**149.** Marlène Laruelle Russia's Arctic strategies and the future of the Far North. -

---

Armonk, New York : M.E. Sharpe, Inc., 2014. – 251 p.

**150.** Mehdiyeva Nazrin. Rivalry and cooperation in the Arctic: contending perspectives // *International Affairs*. 2017. Vol. 93. Issue 2. PP. 455-463.

**151.** Olga Alexeeva, Frédéric Lasserre. China and the Arctic // *Arctic Yearbook*. 2012. PP. 80-90.

**152.** Olga Alexeeva, Frédéric Lasserre. The snow dragon: China's strategies in the Arctic // *China Perspectives*. 2012. No. 3. PP. 61-68.

**153.** Papp, Robert J. America's Arctic Imperative U.S. leadership is critical to the Arctic region's future // *Proceedings of the United States Naval Institute*. – 2017. - Volume 143: Number 2. – P. 48-48.

**154.** Pezard S., Tingstad A., Abel K.V., Stephenson S. *Maintaining Arctic Cooperation with Russia: Planning for Regional Change in the Far North*. Publisher: RAND Corporation, Santa Monica, Calif. 2017.

**155.** Roseth, T. Russia's China Policy in the Arctic // *Strategic analysis: articles on current developments // Institute for Defence Studies and Analyses*. – 2014. - №6. – P. 841-859.

**156.** *Russia and the Arctic: environment, identity and foreign policy* / Geir Hønneland. London; New York : I.B. Tauris, 2016. – 205 p.

**157.** *Russia's Arctic policy in the twenty-first century: national and international dimensions* / Maria L. Lagutina. Lanham: Lexington Books, 2019. – 287 p.

**158.** Salisbury, Sarah J. et al. Extensive secondary contact among three glacial lineages of Arctic Char (*Salvelinus alpinus*) in Labrador and Newfoundland // *Ecology and evolution*. – 2019. - Volume 9: Issue 4. – P. 2031-2045.

**159.** *Shale gas and fracking: the science behind the controversy* / Michael Stephenson. Amsterdam: Elsevier, 2015. – 298 p.

**160.** *Shale gas, the environment and energy security: a new framework for energy regulation* / Ruven Fleming, Groningen Centre of Energy Law, University of Groningen, the Netherlands. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 2017 - 355 p.

- 
- 161.** Shale gas: a practitioner's guide to shale gas and other unconventional resources / edited by Vivek Bakshi. London: Globe Law and Business, 2017.
- 162.** Shale gas: ecology, politics, economy / Sergey S. Zhiltsov, editor. Cham, Switzerland: Springer, 2017. – 392 p.
- 163.** Solli, Per Erik; Wilson Rowe, Elana; Yennie Lindgren, Wrenn Coming into the cold: Asia's Arctic interests // Polar geography. – 2013. - Volume 36: Number 4. – P. 253-270.
- 164.** Son Huijeong. The viability of developing the Northern Sea Route for international shipping: understanding Russian Arctic policies in Arctic security and resource management. Norwegian University of Life Sciences. 2017.
- 165.** Su Ping, Marc Lanteigne. China's developing Arctic policies: myths and misconceptions // JCIR. 2015. Vol. 3. No. 1. PP. 1-25.
- 166.** Su, Ping; Mayer, Maximilian Science Diplomacy and Trust Building: 'Science China' in the Arctic // Global policy. – 2018. - Volume 9. Supplement 3. – P. 23-28.
- 167.** Sustaining Russia's Arctic cities: resource politics, migration, and climate change / edited by Robert W. Orttung. New York: Berghahn Books, 2017. – 254 p.
- 168.** The international political economy of oil and gas / edited by Slawomir Raszewski. Basingstoke, Hampshire: Palgrave Macmillan, 2017. – 439 p.
- 169.** Todd Sandler. Global and Regional Public Goods: A Prognosis for Collective Action // Fiscal Studies. 1998. Vol. 19, Issue 3. PP. 221-247.
- 170.** Tom Røseth. Russia's China policy in the Arctic // Strategic Analysis. 2014. Vol. 44. PP. 744 - 752.
- 171.** Tonami, Aki The Arctic policy of China and Japan: multi-layered economic and strategic motivations // The polar journal. – 2014. - Volume 4: Number 11. – P. 105-126.
- 172.** Weidacher Hsiung, Christopher China and Arctic energy: drivers and limitations // The polar journal. – 2016. - Volume 6: Issue 2. – P. 243-258.
- 173.** Widening the scope of environmental policies in North America: towards blue

---

approaches / Gustavo Sosa-Nunez, editor. Cham: Springer International Publishing, 2017. – 227 p.

**174.** Wishnick Elizabeth. China's interests and goals in the Arctic: implications for the United States. Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press. 2017.

## **V. Интернет-Ресурсы**

**175.** «НОВАТЭК» и Фонд Шелкового Пути подписали окончательные обязывающие соглашения. Доступ: [http://www.novatek.ru/ru/investors/events/archive/index.php?id\\_4=1056](http://www.novatek.ru/ru/investors/events/archive/index.php?id_4=1056) (дата обращения: 17.12.2015.)

**176.** «Роснефть» и Inpex Corporation договорились о совместной работе на шельфе Охотского моря. Доступ: <https://www.rosneft.ru/press/releases/item/177783/> (дата обращения: 12.05.2016.)

**177.** «Роснефть» и китайская CNPC подписали документы о совместной работе на 3 участках российского шельфа. Доступ: <http://tass.ru/arhiv/587397> (дата обращения: 26.12.2015.)

**178.** «Экологическая безопасность Арктики». Доступ: <http://arcticas.ru/docs/2016/BroshuraArctica.pdf> (дата обращения: 27.12.2016.)

**179.** «Ямал СПГ» начал выборку финансирования от китайских банков. Доступ: <http://yamallng.ru/press/news/10276/> (дата обращения: 29.04.2016.)

**180.** Alaska Public Media (США): Китай и Россия нашли общее дело в Арктике. Доступ: [https://news.rambler.ru/other/41915345/?utm\\_content=rnews&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copуlink](https://news.rambler.ru/other/41915345/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copуlink) (дата обращения: 29.10.2018.)

**181.** Ekaterina Klimenko, Camilla T. N. Sørensen. The status of Chinese-Russian energy cooperation in the Arctic. URL: <https://www.sipri.org/commentary/topical-background/2017/chinese-russian-energy-cooperation-arctic> (дата обращения: 11.05.2017.)

**182.** Kabir Taneja. India Arrives at the Arctic. 20.05.2013. New York Times. URL: <https://india.blogs.nytimes.com/2013/05/20/india-arrives-at-the-arctic/?r=0> (дата

---

обращения: 28.02.2016.)

**183.** Nadezhda Filimonova, Svetlana Krivokhizh. A Russian perspective on China's Arctic role. URL: <http://thediplomat.com/2014/09/a-russian-perspective-on-chinas-arctic-role/> (дата обращения: 02.07.2016.)

**184.** Russia says will build up Arctic military presence Доступ: <https://www.france24.com/en/20181218-russia-says-will-build-arctic-military-presence>

**185.** Анастасия Федотова. Япония в Арктике: комплексная стратегия развития региона. Российской совет по международным делам. Доступ: [http://russiancouncil.ru/blogs/arctic/?id\\_4=2301](http://russiancouncil.ru/blogs/arctic/?id_4=2301) (дата обращения: 03.02.2018.)

**186.** Ардаев Владимир. Битва за Арктику. Доступ: <https://ria.ru/analytics/20160209/1371946461.html> (дата обращения: 09.02.2016.)

**187.** Арктика продолжает таять. 29.09.2005. Доступ: <http://www.cybersecurity.ru/prognoz/6062.html> (дата обращения: 01.10.2016.)

**188.** Арктика станет горячим регионом, к которому стремятся крупные державы (на китайском яз.). Синьхуа Ван. Доступ: [http://news.xinhuanet.com/world/2013-12/03/c\\_125801104.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2013-12/03/c_125801104.htm) (дата обращения: 03.12.2016.)

**189.** Арктическая политика ЕС, Китай, Россия и Арктика: стратегические императивы Доступ: <http://russiancouncil.ru/blogs/arctic/es-kitay-rossiya-i-arktika-strategicheskie-imperativy/> (дата обращения: 08.12.2018.)

**190.** Атомный ледокольный флот – ключевое звено в развитии Северного морского пути. Доступ: <http://sozvezdye-forum.ru/assets/files/Prezantation2015/Session%204/ArutyunyanVG.pdf> (дата обращения: 14.01.2017.)

**191.** Битва за Арктику начинается. Индия и Китай бросают вызов России. Доступ: <http://allpravda.info/bitva-za-arktiku-nachinaetsya-indiya-i-kitay-brosayut-vyzov-rossii-28886.html> (дата обращения: 08.11.2016.)

**192.** В ВПК заявили о возможном отклонении заявки РФ на расширение границ Арктики. Доступ: <http://www.interfax.ru/russia/445793> (дата обращения:

---

04.06.2016.)

**193.** В Кируне подписано соглашение о предотвращении разливов нефти. Доступ: <https://ria.ru/eco/20130515/937429050.html> (дата обращения: 15.05.2016.)

**194.** В Москве состоялась встреча Си Цзиньпина и Владимира Путина (на китайском яз.). Жэньминь Ван. 23.03.2013. Доступ: <http://russian.people.com.cn/31519/8179663.html> (дата обращения: 13.02.2016.)

**195.** В течение Тринадцатого пятилетнего плана Киаи стремиться к переходу к лидерству в полярной науке (на китайском яз.). Гуанмин Жибао. 17.02.2016. Доступ: [http://epaper.gmw.cn/gmrb/html/2016-02/17/nw.D110000gmrb\\_20160217\\_3-06.htm](http://epaper.gmw.cn/gmrb/html/2016-02/17/nw.D110000gmrb_20160217_3-06.htm) (дата обращения: 22.02.2016.)

**196.** Верфь DSME спустила на воду танкер СПГ ледового класса для проекта «Ямал СПГ». Доступ: <http://portnews.ru/news/213533/> (дата обращения: 26.01.2016.)

**197.** Вэнь Цзябао провел переговоры с исландским премьер-министром (на китайском яз.). Синьхуа Ван. 21.04.2012. Доступ: [http://news.xinhuanet.com/video/2012-04/21/c\\_123016697.htm](http://news.xinhuanet.com/video/2012-04/21/c_123016697.htm) (дата обращения: 24.05.2017.)

**198.** Газпром предложил китайской CNOOC разрабатывать нефтяные месторождения на шельфе РФ. 06.09.2016. Доступ: <http://neftegaz.ru/forum/showthread.php?tid=45079> (дата обращения: 06.09.2016.)

**199.** Доклад об уровне моря в Китае – 2015 (на китайском яз.). Китайская океанская газета. Доступ: <http://www.hycfw.com/Article/194281> (дата обращения: 19.06.2017.)

**200.** Донской: ООН рассмотрит заявку РФ на расширение шельфа в Арктике. Доступ: <https://ria.ru/world/20151224/1348177833.html>(дата обращения: 24.05.2016.)

**201.** Дракон в Арктике: почему Китай стремится в Заполярье. Доступ: <https://iz.ru/788765/vladimir-dobrynin/drakon-v-arktike-pochemu-kitai-stremitsia-v-zap-oliare> (дата обращения: 14.09.2018.)

**202.** Загорский А.В. Милитаризация Арктики: не так страшен черт, как его малюют. Доступ: <http://beta.russiancouncil.ru/analytics-and-comments/>



- 
- analytics/militarizatsiya-arktiki-ne-tak-strashen-chert-kak-ego-malyuyu/ (дата обращения: 18.04.2016.)
- 203.** Зачем мы тратим миллионы, доказывая, что арктический шельф наш. Доступ: <http://www.online812.ru/2011/03/11/005/> (дата обращения: 20.11.2016.)
- 204.** Казеев И.В., Гогоберидзе Г.Г. Министерство образования и науки РФ. Научные исследования в Арктике: основные направления и регионализация. Доступ: [http://mines.gov-murman.ru/about/obsch\\_sovet/novosti/gogoberidze-g.g..pdf](http://mines.gov-murman.ru/about/obsch_sovet/novosti/gogoberidze-g.g..pdf) (дата обращения: 07.09.2017.)
- 205.** Карта арктических месторождений на шельфе. Российский совет по международным делам. Доступ: <http://russiancouncil.ru/arcticdata/#map=2/91.06/41.85/0/3857/0/0/3/11111/6> (дата обращения: 19.12.2017.)
- 206.** Китай в Арктике: новая холодная война? Доступ: <https://eadaily.com/ru/news/2018/02/03/kitay-v-arktike-novaya-holodnaya-voyna> (дата обращения: 05.02.2018.)
- 207.** Козлов Дмитрий. "Газпром нефть" снова зовет китайцев на шельф. Доступ: <http://www.kommersant.ru/doc/3082656> (дата обращения: 07.09.2016.)
- 208.** Константинова Валерия. Россия и Норвегия – «серая зона» взаимоотношений. Доступ: <http://pro-arctic.ru/16/01/2017/gamers/24726> (дата обращения: 23.03.2018.)
- 209.** Кукушкина Анна. Охрана окружающей среды Арктики при добыче углеводородов. 29.10.2016. Доступ: <http://lawinrussia.ru/content/ohrana-okruzhayushchey-sredy-arktiki-pri-dobyche-uglevodorodov> (дата обращения: 08.12.2016.)
- 210.** Латухина Кира. Владимир Путин оценил перспективы проекта «Ямал СПГ». Доступ: <https://rg.ru/2016/11/14/putin-ocenil-perspektivy-proekta-iamal-spg.html> (дата обращения: 15.11.2016.)
- 211.** Лед Арктики растает к сентябрю 2079 г. 23.12.2002. Доступ: <http://www.newsru.com/world/23dec2002/arctic.html> (дата обращения: 14.06.2017.)

- 
- 212.** Международное сотрудничество. Доступ: <http://ru.arctic.ru/international/> (дата обращения: 21.12.2018.)
- 213.** На базе СВФУ откроется российско-японская лаборатория для изучения Арктики. Доступ: [http://www.sib-science.info/ru/heis/m-k-ammosova\\_01112016](http://www.sib-science.info/ru/heis/m-k-ammosova_01112016) (дата обращения: 05.11.2016.)
- 214.** Назаров Александр, Дышлок Евгения, Асатуров Константин. Проектное финансирование для Ямал СПГ – на финишной прямой. Что дальше? 23.09.2015. Доступ: [http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/3de/GPB\\_NVTK\\_Update\\_RUS.pdf](http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/3de/GPB_NVTK_Update_RUS.pdf) (дата обращения: 02.10.2016.)
- 215.** НАТО и Арктика. Российский институт стратегических исследований. Доступ: <https://riss.ru/analytics/1001/> (дата обращения: 03.11.2017.)
- 216.** Не признают суверенного статуса»: что стоит за призывами США остановить доминирование России и Китая в Арктике. Доступ: <https://russian.rt.com/world/article/605165-rossiya-ssha-kitai-arktika-dominirovanie> (дата обращения: 29.02.2019.)
- 217.** НОВАТЭК подписал договор о продаже CNPC 20% в капитале «Ямал СПГ». 05.09.2013. Доступ: [https://ria.ru/economy/20130905/960978\\_037.html](https://ria.ru/economy/20130905/960978_037.html) (дата обращения: 23.05.2016.)
- 218.** Обзор: Как изменились китайско-российские отношения после визита В. Путина в Китай (на китайском яз.). Синьхуа Ван. 22.05.2014. Доступ: <http://russian.news.cn/china/2014-05/22/c133353929.htm> (дата обращения: 23.12.2015.)
- 219.** Обсуждается проект ФЗ «О развитии Арктической зоны Российской Федерации». 20.11.2015. Доступ: [http://narfu.ru/aan/Encyclopedia\\_Arctic/law\\_project\\_nov2015.pdf](http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/law_project_nov2015.pdf) (дата обращения: 24.08.2016.)
- 220.** Ознобищев С.К. Военная деятельность приарктических государств. Доступ: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%201-3.pdf> (дата обращения: 26.04.2018.)
- 221.** Ольшевский Александр. Организация плавания судов в акватории СМП //

- 
- Транспортная стратегия 21 века. 2015. № 29. Доступ: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans29-24.html> (дата обращения: 23.05.2017.)
- 222.** План действий по стратегии энергетического развития (2014-2020 гг.) (на китайском яз.). Доступ: <http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-11/19/content9222.htm> (дата обращения: 23.05.2016.)
- 223.** Природные ресурсы Арктики. Справка. Доступ: [https://ria.ru/arctic\\_spravka/20100415/220120223.html](https://ria.ru/arctic_spravka/20100415/220120223.html) (дата обращения: 23.09.2018.)
- 224.** Проект Энергетической стратегии РФ до 2035 г. Институт энергетической стратегии. 17.02.2014. Доступ: [http://www.energystrategy.ru/ab\\_ins/source/Bushuev\\_ES-2035-17.02.14.pdf](http://www.energystrategy.ru/ab_ins/source/Bushuev_ES-2035-17.02.14.pdf) (дата обращения: 23.01.2017.)
- 225.** Проект Энергетической стратегии РФ до 2035 года (реакция от 01.02.2017). Доступ: <http://minenergo.gov.ru/node/1920> (дата обращения: 23.01.2019.)
- 226.** Развитие транзитных перевозок грузов. Доступ: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=23694> (дата обращения: 23.11.2018.)
- 227.** Расширение участия Китая в «Ямал СПГ» даст России 2 млрд долл. инвестиций. Доступ: <https://ria.ru/east/20160122/1363092276.html> (дата обращения: 23.01.2016.)
- 228.** Резчиков Андрей. Россия и Китай начинают десятки совместных проектов. Доступ: <http://www.vz.ru/politics/2015/5/8/574698.print.html> (дата обращения: 09.05.2015.)
- 229.** Реутов Дмитрий, Черкашин Павел. Южная Корея и развитие шельфового судостроения на Дальнем Востоке России. 29.04.2014. Доступ: <http://russiancouncil.ru/analytic-and-comments/analytic/yuzhnaya-koreya-i-razvitie-shelfovogo-sudostroeniya-na-dalne/> (дата обращения: 17.01.2017.)
- 230.** Российские претензии на расширение границ арктического шельфа. 08.02.2016. Доступ: <http://tass.ru/info/2649335> (дата обращения: 10.02.2016.)

- 
- 231.** Российско-китайская совместная экспедиция в Арктике (на китайском яз.). 24.08.2016. Доступ: <http://news.sciencenet.cn/sbhtmlnews/2016/8/315365.shtml> (дата обращения: 11.10.2016.)
- 232.** Россия и Китай разрабатывают меморандум о совместном освоении Арктики. Доступ: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/5200505> (дата обращения: 10.11.2018.)
- 233.** РФ и КНР подписали меморандум о поставках газа по «западному маршруту». Доступ: <https://ria.ru/east/20141109/1032414339.html> (дата обращения: 10.12.2015.)
- 234.** Севморпуть: транзит рухнул, внутренние перевозки выросли. Доступ: <https://regnum.ru/news/2031020.html> (дата обращения: 13.04.2016.)
- 235.** Фадеев Алексей. Перспективы освоения Арктического шельфа. 25.03.2014. Доступ: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/perspektivy-osvoeniya-arkticheskogo-shelfa/> (дата обращения: 27.03.2016.)
- 236.** Фадеева Алина. «Новатэк» продал французской Engie 23 млн т СПГ. 03.06.2015. Доступ: <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/06/03/594902-novatek-prodal-frantsuzskoi-engie-23-mln-t-spg> (дата обращения: 02.12.2015.)
- 237.** Шаповалова Дарья. Нефтегазовые ресурсы Арктики и международное право: мифы и реальность. 26.04.2015. Доступ: <http://www.ictsd.org/bridges-news/мосты/news/> (дата обращения: 28.03.2016.)
- 238.** Южнокорейская DSME выиграла тендер на строительство 9 СПГ-танкеров для «Ямал СПГ» за 2,8 млрд долл. 09.07.2014. Доступ: <https://oilcapital.ru/news/transport/09-07-2014/yuzhnokoreyskaya-dsme-vyigrala-tender-na-stroitelstvo-9-spg-tankerov-dlya-yamal-spg-za-2-8-mlrd> (дата обращения: 19.11.2015.)
- 239.** Япония стремится разорвать энергетическую дилемму (на китайском яз.). Национальное энергетическое управление КНР. 05.03.2013. Доступ: <http://www.>

---

nea.gov.cn/2013-03/05/c\_132209677.htm (дата обращения: 18.11.2015.)

**240.** Японский банк профинансирует «Ямал СПГ». Доступ:  
<http://www.arctic-info.ru/news/yaponskiy-bank-profinansiruet---yamal-spg/> (дата  
обращения: 22.04.2016.)