

Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток

Введение

Президент РФ В. Путин заявил, что в ближайшие десятилетия Северный морской путь станет "столь же важным, как Суэцкий канал" [13]. Кто будет определять правила игры на Арктическом маршруте, тот будет господствовать над важнейшей транспортной артерией мировой экономики [25]. Арктику часто называют "барометром" изменения глобального климата. В последние несколько десятилетий температуры земной поверхности в Арктике росли примерно в два раза выше, чем в среднем по миру. Климатические изменения и технический прогресс создают возможности для разработки ранее недоступных месторождений нефти и газа на шельфе Арктики и навигации в Северном Ледовитом океане.

Северный полярный регион привлекает все больше внимания не только традиционных арктических держав, но и ряда неарктических государств, в том числе Китая. В официальных документах КНР подчёркивается статус Китая как "страны, близкой к Арктике" и арктического "стейкхолдера". Китайские исследователи пишут о том, что Северный Ледовитый океан "совсем не так далёк от Китая". Река Иртыш, напоминая они, "берет начало на территории Китая, её воды впадают в Северный Ледовитый океан, а устье реки расположено поблизости от порта Сабетта" [16].

Существование общих интересов в рамках стратегического партнёрства открывает возможности для сотрудничества России и Китая в Арктике. Поскольку Китай географически находится вне Арктики, именно Россия владеет инициативой в сотрудничестве двух стран в этом регионе. Темп и уровень российско-китайского сотрудничества на Севере будут зависеть прежде всего от позиции Москвы. Эффективное сотрудничество между Китаем и Россией в Арктике на основе совместных интересов может не только способствовать дальнейшему развитию отношений стратегического партнёрства между двумя великими державами, но и способствовать долгосрочному устойчивому развитию полярного региона.

Интересы Китая

в отношении морских транспортных коридоров Арктики

В январе 2018 г. Информационное бюро Госсовета КНР опубликовало "Белую книгу по Арктической политике Китая" [20]. В ней подчёркивается, что в условиях глобального изменения климата значение Арктики увеличилось в политической, экономической, научной, транспортно-логистической и других областях. В "Белой книге" упоминаются несколько способов участия Китая в освоении Арктики, в том числе судоходство по Арктическому маршруту, поощрение китайских предприятий к активному инвестированию в создание инфраструктуры морских путей, разработка минеральных и биологических ресурсов. При этом провозглашается приверженность принципам устойчивого природопользования.

© Цинь Дун, Лукин А.Л., 2018

ЦИНЬ ДУН, аспирант кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). E-mail: dongqin@mail.ru

ЛУКИН Артём Леонидович, канд. полит. наук, доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). E-mail: artlugin@mail.ru

В документе отмечается, что строительство "Ледового Шёлкового пути" является частью инициативы "Один пояс, один путь" [20; 30]. Также формулируются четыре принципа участия Китая в арктических делах: уважение, сотрудничество, взаимная выгода и устойчивость. Подчёркивается, что Китай уважает права арктических стран в соответствии с международными нормами. При этом КНР выступает за то, чтобы управлять арктическими водными путями в рамках Конвенции ООН по морскому праву и другими международными договорами.

Один из авторов "Белой книги", помощник директора Института глобального управления Шанхайской академии международных исследований Чжао Лун отмечает, что Китай, как зависящая от мировой торговли держава, рассчитывает на возможности Арктики для международного судоходства. Предложение Китая по созданию "голубых экономических маршрутов" в рамках инициативы "Один пояс и один путь" направлено в том числе на то, чтобы соединить Европу с Азией через Северный Ледовитый океан благодаря освоению "Ледового Шёлкового пути" [23].

Арктический маршрут, или в новой китайской терминологии "Ледовый Шёлковый путь", делится на три составляющие: Северо-восточный маршрут (он в значительной степени совпадает с Северным морским путём (СМП), проходящим вдоль полярного побережья России); Северо-западный маршрут (вдоль арктического побережья Северной Америки, в основном Канады) и Арктический центральный маршрут (через Северный полюс). Среди них именно Северо-восточный маршрут наиболее интересен Китаю. По сравнению с Северо-западным маршрутом, СМП обладает более благоприятными природными условиями, на нем меньше льда. К тому же на Северо-западном маршруте навигация осложняется из-за большого количества островов, находящихся в его акватории.

Китай находится в Северном полушарии и изменения климата Арктического региона оказывают прямое влияние на экологическую среду и сельскохозяйственное производство в этой стране. Таяние полярных льдов вызывает подъём уровня мирового океана, что в будущем может повлиять на социально-экономическое развитие восточных прибрежных городов Китая [28].

В Арктике содержится более 30% от доли разведанных мировых запасов газа и 13% нефти, а также высококачественные уголь, железо, марганец, золото, никель, медь и т. д. [19]. Китай сохраняет сравнительно высокие темпы экономического роста и по-прежнему нуждается в значительных объёмах сырья. Арктика может стать важной дополнительной опцией для китайского импорта природных ресурсов, особенно в том, что касается поставок углеводородов. В настоящее время основные международные маршруты транспортировки нефти и газа проходят через Малаккский пролив, Суэцкий канал, Ормузский пролив и Панамский канал. По сравнению с этими маршрутами, Северный морской путь имеет существенные преимущества: более короткое расстояние и безопасность (отсутствие пиратов и неподконтрольность СМП военноморским силам США и их союзников).

Китайские исследователи отмечают, что морской путь через Арктику будет особенно выгоден Северо-Востоку Китая и поспособствует оживлению его экономики за счёт активизации экономических связей с Европой. Так, из Даляньского порта суда, направляющиеся в Роттердам по традиционному маршруту через Малаккский пролив и Суэцкий канал, идут 36 дней, а через арктические воды на 9 дней меньше [16].

Расширение возможностей навигации по Северному морскому пути делает его ключевым морским звеном, связывающим Азию и Европу. В своё время введение в эксплуатацию Суэцкого и Панамского каналов коренным образом изменило международную морскую торговлю. Активное использование Арктического маршрута вполне может стать третьим подобным случаем в истории мировой торговли.

Взаимодействие России и Китая в Арктике

1 ноября 2017 г. председатель КНР Си Цзиньпин, встречаясь в Пекине с председателем правительства России Д. Медведевым, вновь заявил, что надо продвигать сопряжение строительства "Одного пояса, одного пути" и Евразийского экономического союза, в том числе сотрудничая в создании Ледового

Шёлкового пути. Такова позиция высшего руководства Китая, а также ответ на ранее поступившее со стороны России приглашение о совместном освоении Северного морского пути [27].

Международная обстановка заставляет Россию искать новых, западных партнёров для привлечения капитала и технологий в арктические проекты. Китай рассматривается как один из ключевых партнёров по развитию российской Арктики. Вследствие украинского кризиса крупнейшая частная газовая компания России ОАО "НОВАТЭК" стала объектом антироссийских санкций стран Запада, что серьёзно затруднило привлечение инвестиций для её высокочрезвычайно затратного проекта по освоению континентального шельфа Арктики "Ямал СПГ" [11]. Несколько китайских банков предоставили кредиты на сумму 12 миллиардов долларов США в евро и юанях для замены первоначально планировавшегося западного финансирования. Фонд Шёлкового пути также инвестировал 1,4 млрд долларов США, приобретя 9,9% акций проекта. Это помогло спасти проект "НОВАТЭКа" [26]. В настоящее время проект имеет следующую структуру акционеров: ОАО "НОВАТЭК" принадлежит 50,1% акций проекта "Ямал СПГ", французской Total SA – 20%, китайским China Natural Petroleum Corp. и Фонду Шёлкового пути, соответственно, 20% и 9,9% [12].

Помимо финансовой поддержки Китай оказал проекту "НОВАТЭКа" значительное технологическое содействие, поставив ему большие объёмы машин и оборудования. В частности, для строительства терминала СПГ на Ямале были поставлены буровые машины, произведённые компанией "Хунхуа", способные надёжно работать при 45-градусном морозе и шквалистом ветре. Строительство "Ямал СПГ" первоначально предполагалось завершить минимум за 52 месяца, а реально на это ушло всего 48 месяцев. В значительной степени этого удалось добиться благодаря китайским предприятиям-подрядчикам, применение которых технологии модульного производства существенно сократило строительный цикл [16]. Летом 2018 г. "НОВАТЭК" впервые отправил танкеры с грузом сжиженного природного газа из полярного порта Сабетта на Ямале в китайский порт Цзянсу Жудун. Это первая прямая поставка СПГ из российской Арктики в Китай по СМП через российский Дальний Восток [17].

"Ямал СПГ" стал первым примером полноценного сотрудничества между Россией и Китаем в Арктике. Этот проект не только будет способствовать развитию российской энергетической отрасли и крайнего Севера РФ, но и увеличит поставки экологически чистой энергии в Китай, ускорив оптимизацию энергетической структуры Китая.

Роль российского Дальнего Востока в арктическом сотрудничестве России и Китая

На российском Дальнем Востоке стыкуются три тектонические плиты формирующейся глобальной геополитики – континентальная Евразия, Азиатско-Тихоокеанский регион и Арктика. Значительная часть территории российского Дальнего Востока находится либо в Арктике, либо прилегает к ней. Кроме того, морской путь в Арктику пролегает вдоль дальневосточного побережья. Освоение минеральных ресурсов и использование транспортного потенциала Арктики способно придать мощный импульс экономическому и социальному развитию Дальнего Востока. Основные рынки сбыта добываемых в Арктике ресурсов находятся за пределами России, в первую очередь – в Восточной Азии и Западной Европе. При этом неарктические государства являются важными поставщиками оборудования и материалов, необходимых для создания инфраструктуры на крайнем Севере. Как только начнётся активное освоение арктических ресурсов, для Дальнего Востока откроются дополнительные возможности для привлечения зарубежных инвестиций и технологий в регион.

Принятые российским правительством программные документы "Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года" [15] и "Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года" [9] дополняют друг друга и вращаются вокруг одной цели – ускоренное развитие восточных и северных регионов России, превращение их в ворота для эффективной интеграции России с Азиатско-Тихоокеанским ре-

гионом. Тесная взаимосвязь между стратегиями развития дальневосточного и полярного регионов подчёркивается недавним решением Кремля назначить ответственного за Дальний Восток вице-премьера Юрия Трутнева куратором развития российской Арктики [2].

По мнению ряда китайских аналитиков, навигация по Северо-восточному маршруту может сформировать "единый торгово-экономический круг в Северо-Восточной Азии", включающий Дальний Восток России, Китай, Японию и Корею. Трансформация роли Арктики в международной экономической структуре повысит экономический статус России и Китая. С началом активной коммерческой эксплуатации Арктики появится новый глобальный центр морских перевозок, а торгово-экономические связи между странами, близко расположенными к Арктическому региону, станут более плотными [24]. Развитие транспортной сети также придаст импульс ряду отраслей экономики российского Дальнего Востока, таких как кораблестроение, логистика и морские информационные сервисы.

Российский Дальний Восток может рассматриваться в качестве начального участка для соединения Китая с СМП в рамках построения Северо-восточного маршрута "морского Шёлкового пути 21-го века". Торгово-экономические связи между российским Дальним Востоком и Китаем сегодня недостаточно развиты, ощущается нехватка крупных инвестиций из Китая. Дальневосточный отрезок маршрута может сосредоточиться на строительстве зон промышленного и инфраструктурного сотрудничества вокруг российских узловых портов, соединяющих Китай с Арктикой. Среди потенциальных опорных точек следующие порты удовлетворяют условиям по выгодному географическому местоположению и потенциальным объёмам грузооборота: Петропавловск, Владивосток, Зарубино, Находка, Восточный, Певек, Анадырь, Тикси [10].

Именно порты Дальнего Востока России являются для Китая наиболее подходящими вариантами для инвестиций, по сравнению с портами других стран Северо-Восточной Азии. Это обусловлено и политическими причинами. Северная Корея – лишь квази-союзник для Пекина. Китай недоволен стремлением КНДР к статусу ракетно-ядерной державы и вместе с другими странами в рамках ООН проводит политику экономических санкций в отношении Северной Кореи. После того как в марте 2018 г. лидер КНДР Ким Чен Ын совершил визит в Пекин, отношения между двумя странами стали лучше. Тем не менее фактор санкций во взаимоотношениях Китая и КНДР ещё существует. Говорить о широкомасштабном сотрудничестве двух стран пока рано.

Южная Корея является младшим союзником США, в то время как Вашингтон открыто противодействует китайской инициативе "Один пояс, один путь". Хотя разлад в политических и экономических отношениях между Китаем и Южной Кореей, вызванный решением Сеула в 2017 г. о размещении американского противоракетного комплекса THAAD, уже в некоторой степени преодолён, стратегическое сотрудничество между двумя сторонами имеет серьёзные ограничения. К тому же, в силу географического фактора порты Южной Кореи имеют ограниченное значение для арктического сотрудничества.

У дальневосточных портов есть важные географические преимущества и потенциал развития. Главный вопрос заключается в том, как в полной мере этим воспользоваться. России следует упростить режим пограничного контроля, а также модернизировать и дополнительно создать ряд арктических и приарктических портов и пунктов, чтобы предоставлять пользующимся Северо-восточным маршрутом судам материально-технические, навигационные и аварийно-спасательные услуги. Китай заинтересован в подобных проектах, но важное условие для Пекина – участие в их управлении.

Потенциал российско-китайского сотрудничества в Арктике

Ряд российских экспертов настороженно относится к участию Китая в арктических делах [29]. Они полагают, что Китай не удовлетворён лишь ролью страны-наблюдателя Арктического совета и распределением существующих интересов и прав государств в Арктике. По их мнению, Пекин попытается изменить статус-кво Арктики, чтобы войти в число держав, оказывающих решающее влияние на арктическую геополитику. Китай также обвиняют в

том, что, испытывая "ресурсный голод", он стремится к хищнической эксплуатации природных богатств полярного региона. Руководитель Центра исследований России и Центральной Азии Фуданьского университета Чжао Хуашэн считает, что активное участие Китая в освоении Арктики может вызывать беспокойство у России, так как создаёт риск экономического доминирования Китая на российском Дальнем Востоке и Сибири и превращения России в его сырьевой придаток [31].

Большая часть Северного морского пути проходит через российские территориальные воды и исключительную экономическую зону РФ. Китай заинтересован в максимальной либерализации правового режима использования Северного Ледовитого океана [18], а также в максимально свободном доступе туда неарктических держав. Россия придерживается противоположной точки зрения, считая, что приоритет в освоении Северного Ледовитого океана должна быть именно у арктических государств как в плане управления транспортными потоками, так и в отношении добычи природных ресурсов [14]. Ряд российских учёных, специализирующихся на проблематике Арктики, считают, что противоречия в основном сосредоточены в отношениях между арктическими и неарктическими странами, считая Китай опасным конкурентом, а его намерения потенциально экспансионистскими [1; 6; 8].

В качестве показательного примера негативного взгляда на арктическую стратегию Китая можно привести недавнюю публикацию одного из ведущих российских экспертов по морскому праву и Арктике Павла Гудева. По мнению Гудева, стремление Пекина к максимальной интернационализации арктических пространств и ресурсов не отвечает национальным интересам России и других арктических государств. Автор статьи обвиняет "Белую книгу по Арктической политике Китая" в "излишней претенциозности, необоснованных амбициях, непоследовательности, а также ряде правовых ошибок и географических нелепостях". Кроме того, российский эксперт полагает, что Китай необоснованно, с правовой и географической точек зрения, вводит в отношении себя понятие "околоарктическое государство" [4].

Россия пока проявляет амбивалентность к нарастающему присутствию Китая и других неарктических государств в полярных и приполярных районах Севера. С одной стороны, Москва с осторожностью и некоторой подозрительностью относится к приходу этих стран в Арктический регион, который она традиционно считает своей вотчиной, и стремится защитить свои исключительные права и интересы в Северном Ледовитом океане. С другой стороны, для полноценного освоения Арктики Россия нуждается в привлечении внешних финансовых и технологических ресурсов. До украинского кризиса 2014 г. Россия в основном делала ставку в этом отношении на партнёрские проекты с Западом, такие как альянс "Роснефти" и американской Exxon по разведке и разработке углеводородов на шельфе Карского, Чукотского морей и моря Лаптевых. Однако после введения США и Евросоюзом жёстких санкций в отношении России такое партнёрство стало практически невозможным. Это значит, что России необходимо налаживать сотрудничество с неподконтрольными Вашингтону государствами и, в первую очередь, с Китаем. Сотрудничество России и Китая в отношении Арктики в определённой степени зависит от дальнейшей эволюции отношений России с западными странами. Резонно предположить, что Москва не пожелает чрезмерно зависеть от какого-либо одного партнёра, даже такого, отношения с которым развиваются в благожелательном русле. Соответственно, в случае улучшения отношений между РФ и странами Запада можно предположить некоторое замедление российско-китайского сотрудничества в данном регионе, поскольку Москва снова начнёт сотрудничать с западными компаниями и будет уже несколько меньше заинтересована в привлечении китайских партнёров [22].

Разработка СМП является масштабной и комплексной миссией. На освоение Северного морского пути и арктических природных ресурсов требуются колоссальные расходы. Необходимо строительство морских буровых платформ, установка морского коммуникационного оборудования, проведение дноуглубительных работ в портовых терминалах, модернизация погрузочно-разгрузочного оборудования, внедрение новых технологий экологической защиты, прокладка автомобильных и железных дорог и т.д. Эти финансово затратные и технологически сложные задачи являются потенциальными

областями для российско-китайского сотрудничества в Арктике. Китайский специалист Ван Цзюньтао подчёркивает, что у России и Китая есть основания для интенсивного и эффективного развития двусторонних отношений в Арктике [3].

Несмотря на то, что Россия обладает самым крупным и технологически совершенным ледокольным флотом среди всех стран мира, имеющихся ледоколов уже не хватает для обеспечения коммерческой навигации по Северному морскому пути. На верфи "Балтийского завода" в Санкт-Петербурге сейчас строятся три атомных ледокола, сдача которых ожидается в 2019–2021 гг. Однако для организации круглогодичной перевозки нефти и газа из Арктики в регион АТР по Северному морскому пути нужен гораздо более мощный ледокол [5]. Эту миссию должен выполнить сверхмощный атомный ледокол "Лидер". Постройка суперледоколов планируется на новой верфи "Звезда" в Приморском крае, которая принадлежит консорциуму во главе с "Роснефтью". "Лидер" сможет проходить лёд до 4,3 м, прокладывая коридор до 50 м шириной, и проводить караваны при скорости 10–12 узлов. Головной атомоход должен быть достроен в 2027 г., всего планируется построить три ледокола. Однако до сих пор не определены экономика проекта и источники финансирования. Между тем стоимость одного суперледокола может составить более 100 млрд руб. [7]. Учитывая текущую финансовую и экономическую ситуацию в России, трудно ожидать, что Москва сможет в одиночку найти средства на строительство новых ледоколов. Необходимы зарубежные соинвесторы. Наиболее реалистичным источником софинансирования строительства нового ледокольного флота выступает Китай.

Можно выделить два перспективных вида сотрудничества между Китаем и Россией в области строительства ледоколов. Во-первых, участие китайской стороны в акционерном капитале и создание совместных предприятий. Такая схема способствует устойчивой выплате дивидендов и в то же время формирует более плотную общность интересов между российскими и китайскими партнёрами. Во-вторых, кредитование: китайские займы могут стать важной финансовой гарантией для строительства достаточного количества ледоколов. Китай может предоставлять кредиты России, которые российская сторона будет обеспечивать своими запасами газа и нефти. Такое взаимодействие значительно расширит широту всестороннего сотрудничества между Москвой и Пекином в Арктике.

Помимо совместного финансирования ледокольных проектов у России и Китая есть потенциал для партнёрства в области критических технологий, без которых невозможно освоение Арктики. Так, Россия является признанным лидером в сфере ядерных силовых установок большой мощности и накопила значительный опыт их использования на ледоколах. Учитывая стремление Пекина создать свой собственный ледокольный флот, российские технологии представляют большой интерес для Китая [21]. Здесь может сработать схема: китайское финансирование проектов "Росатома" в обмен на совместные технологические разработки.

Литература

1. Александров О.Б. Перспективы стратегического альянса России и Китая в Арктике. // Россия XXI. 2015. № 2. С. 24–35.
2. Вице-премьер Трутнев будет отвечать за развитие Дальнего Востока и Арктики // РИА новости, 28.05.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/politics/20180528/1521530802.html> (дата обращения: 31.8.2018).
3. Ван Цзюньтао. "Российско-китайские отношения в Арктике: проблемы и перспективы". // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2016. № 1(239). С. 92–96.
4. Гудев П. Арктические амбиции Поднебесной // Россия в глобальной политике, 20.08.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.globalaffairs.ru/global-processes/Arkticheskie-ambicii-Podnebesnoi-19711> (дата обращения: 29.8.2018).
5. "Звезда" для "Лидера" // Известия, 30.7.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/771926/arsenii-pogosian/zvezda-dlia-lidera> (дата обращения: 29.8.2018).
6. Загорский А.В. Россия и Китай в Арктике: разногласия реальные или мнимые? // Мировая экономика и международные отношения. 2016. № 2. С. 63–71.

7. "Лидер" посылают на "Звезду" // Коммерсантъ, 28.7.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3700113> (дата обращения: 31.8.2018).
8. Морозов Ю.В. Клименко А.Ф. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в "Арктической гонке" // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20. № 20. С. 173–191.
9. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // Правительство России, 20.2.2013, [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения: 06.6.2018).
10. Обзор грузооборота морских портов России. Итоги 2016 года // РЖД, 20.1.2017, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2016-goda/> (дата обращения: 19.5.2018).
11. Правительство оценило разработку Арктического шельфа в 500 млрд долларов // УграПРО, 10.10.2012, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ugrapro.ru/2012/10/10/pravitelstvo-ocenilo-razrabotku-arkticheskogo-shelfa-v-500-mlrd-dollarov/> (дата обращения: 29.5.2018).
12. Первый сжиженный газ отгружен с "Ямал СПГ" // Ведомости, 8.12.2017, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/08/744652-yamal-spg> (дата обращения: 06.6.2018).
13. Российский флот возвращается в Арктику навсегда // Россия сегодня, 18.9.2013, [Электронный ресурс]. URL: <http://inosmi.ru/russia/20130918/213060086.html> (дата обращения: 15.7.2018).
14. Северный морской транспортный коридор – геополитические амбиции или реальное конкурентное преимущество? // Провэд, 20.2.2017 г., [Электронный ресурс]. URL: <http://провэд.рф/economics/logistics/40554-severnyu-mopskoj-transportnyu-koridor-geopoliticheskie-ambitsii-ili-pealynoe-konkupertnoe-ppemishtestvo.html> (дата обращения: 06.6.2018).
15. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года / Администрация Приморского края, 28.12.2009, [Электронный ресурс]. URL: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/economics/development/strategy/dv-25.php> (дата обращения: 06.6.2018).
16. Чэнь Сяочэнь, Чжан Тинтин. "Ледовый Шёлковый путь" // Китай, 2018. № 6. С. 53. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-06/25/content_53369435.htm (дата обращения: 19.08.2018).
17. "Ямал СПГ" может выйти на полную мощность в 2018, НОВАТЭК готовится запустить завод на год раньше срока // Коммерсантъ, 19.7.2018, [Электронный ресурс]. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3690067?from=four_business (дата обращения: 5.8.2018).
18. Arctic Governance in An Era of Transformative Change: Critical Questions, Governance Principles // The Arctic Governance Project, 14.1.2010, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arcticgovernance.org/> (дата обращения: 2.6.2018).
19. Arctic Oil and Gas Development // CSIS, 12.6.2011, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.csis.org/events/arctic-oil-and-gas-development> (дата обращения: 29.5.2018).
20. Full text: Chinas text paper // Chinadaily, 26.1.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.chinadailyasia.com/articles/188/159/234/1516941033919.html> (дата обращения: 20.5.2018).
21. How China could move closer to nuclear-powered aircraft carriers – with Russia's help // SCMP / 27.6.018, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2152785/how-china-could-move-closer-nuclear-powered-aircraft> (дата обращения: 1.9.2018).
22. Nadezhda Filimonova. Prospects for Russian-Indian Cooperation in the High North: Actors, Interests, Obstacles // Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India. Vol. 11, 2015, № 1, С. 102.
23. 北极政策白皮书撰写者: 中国不觊觎成为"北极国家" Автор Белой книги по "Арктической политике Китая": Китай не хочет стать "Арктической страной" // The Paper, 27.1.2018, [Электронный ресурс]. URL: http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1970434 (дата обращения: 20.6.2018).
24. 大北极趋势中的泛东北亚地缘格局 地缘结构 Пан-Северо-Восточной Азии в пан-арктическом тренде // 学术前沿 / Ли Чжэньфу, 2017. № 6. С. 24–35.
25. 看中俄如何角力北极 中国 и Россия в Арктике // 科技日报 / Чжан Фэнпо, 27.1.2015.
26. 超级工程: 中俄北极天然气项目投产 普京亲自装船 Мегaproект: китайско-российский газовый проект готов к запуску // 观察者网, 9.12.2017, [Электронный ресурс]. URL: http://www.guancha.cn/global-news/2017_12_09_438476_3.shtml (дата обращения: 1.8.2018).
27. 习近平会见俄罗斯总理梅德韦杰夫 Си Цзиньпин встретился с председателем правительства РФ Д. Медведевым // Газета "Жэньминь Жибао" он-лайн, 02.11.2017,

[Электронный ресурс]. URL: <http://cpc.people.com.cn/n1/2017/1102/c64094-29621868.html> (дата обращения: 11.5.2018).

28. 中国“北极利益攸关者”身份构建-理论与实践 Создание китайской идентичности "стейкхолдера" – теория и практика // Дун Лимин / Тихоокеанский Вестник. 2017 № 6. С. 65-77.

29. 体系认知, 政府权力与中俄能源合作 Системное мышление, государственная власть и российско-китайское энергетическое сотрудничество // Ван Тецзюнь / Журнал современных Азиатско-Тихоокеанских исследований, 2015 № 2. С. 111-129.

30. 国家发展改革委国家海洋局关于印发“一带一路”建设海上合作设想的通知 Сообщение Национального океанического управления Национальной комиссии по развитию и реформам о морского сотрудничестве в рамках инициативы "Один пояс, один путь" // Национальное океаническое управление, 26.10.2017, [Электронный ресурс]. URL: http://www.soa.gov.cn/zwggk/zcgh/zwzh/201710/t20171026_58598.html (дата обращения: 12.5.2018).

31. 中国崛起对俄罗斯是威胁吗? Подъём Китая является угрозой для России? // Международные исследования // Чжао Хуашэн, 2013 № 2. С. 20-36.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 система Б

1. Aleksandrov O.B. Perspektivy strategicheskogo al'yansa Rossii i Kitaya v Arktike. // Rossiya XXI. 2015. № 2. S. 24-35.

2. Vitse-prem'er Trutnev budet otvechat' za razvitie Dal'nego Vostoka i Arktiki // RIA novosti, 28.05.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/politics/20180528/1521530802.html> (дата обращения: 31.8.2018).

3. Van TSzyun'tao. "Rossijsko-kitajskie otnosheniya v Arktike: problemy i perspektivy". // Nauchno-tehnicheskie vedomosti SPBGPU. Gumanitarnye i obshchestvennye nauki. 2016. № 1(239). S. 92-96.

4. Gudev P. Arkticheskie ambitsii Podnebesnoj // Rossiya v global'noj politike, 20.08.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.globalaffairs.ru/global-processes/Arkticheskie-ambitsii-Podnebesnoj-19711> (дата обращения: 29.8.2018).

5. "Zvezda" dlya "Lidera" // Izvestiya, 30.7.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/771926/arsenii-pogosian/zvezda-dlia-lidera> (дата обращения: 29.8.2018).

6. Zagorskij A.V. Rossiya i Kitaj v Arktike: raznoglasiya real'nye ili mnimye? // Mirovaya ehkonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. 2016. № 2. S. 63-71.

7. "Lider" posylayut na "Zvezdu" // Kommersant, 28.7.2018, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3700113> (дата обращения: 31.8.2018).

8. Morozov YU.V. Klimenko A.F. Kitaj i drugie gosudarstva Severo-Vostochnoj Azii v "Arkticheskoy gonke" // Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost'. 2015. T. 20. № 20. S. 173-191.

9. O Strategii razvitiya Arkticheskoy zony Rossijskoj Federatsii i obespecheniya natsional'noj bezopasnosti na period do 2020 goda // Pravitel'stvo Rossii, 20.2.2013, [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения: 06.6.2018).

10. Obzor gruzooborota morskikh portov Rossii. Itogi 2016 goda // RZHD, 20.1.2017, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2016-goda/> (дата обращения: 19.5.2018).

11. Pravitel'stvo otsenilo razrabotku Arkticheskogo shel'fa v 500 mlrd dollarov // YUgraPRO, 10.10.2012, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ugrapro.ru/2012/10/10/pravitelstvo-ocenilo-razrabotku-arkticheskogo-shelfa-v-500-mlrd-dollarov/> (дата обращения: 29.5.2018).

12. Pervyj szhizhennyj gaz otgruzhyon s "YAmal SPG" // Vedomosti, 8.12.2017, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/08/744652-yamal-spg> (дата обращения: 06.6.2018).

13. Rossijskij flot vozvrashhaetsya v Arktiku navsegda // Rossiya segodnya, 18.9.2013, [Электронный ресурс]. URL: <http://inosmi.ru/russia/20130918/213060086.html> (дата обращения: 15.7.2018).

14. Severnyj morskoy transportnyj koridor – geopoliticheskie ambitsii ili real'noe konkurentnoe preimushhestvo? // Provehd. 20.2.2017 g., [Электронный ресурс]. URL: <http://provehd.rf/economics/logistics/40554-sevepnyy-mopskoy-tpanspoptnyy-kopidop-geopoliticheskie-ambitsii-ili-pealynoe-konkupertnoe-ppeimushhestvo.html> (дата обращения: 06.6.2018).

15. Strategiya sotsial'no-ehkonomicheskogo razvitiya Dal'nego Vostoka i Bajkal'skogo regiona na period do 2025 goda / Administratsiya Primorskogo kraja, 28.12.2009, [Электронный ресурс]. URL: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/economics/development/strategy/dv-25.php> (дата обращения: 06.6.2018).

16. CHEhn' Syaochehn', CHzhan Tintin. "Ledovyj SHyolkovyj put'" // Kitaj. 2018. № 6. S. 53. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-06/25/content_53369435.htm (data obrashheniya: 19.08.2018).
17. "YAmal SPG" mozhet vyjti na polnyu moshhnost' v 2018, NOVATEHK gotovitsya zapustit' zavod na god ran'she sroka // Kommersant", 19.7.2018, [EHlektronnyj resurs]. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3690067?from=four_business (data obrashheniya: 5.8.2018).
18. Arctic Governance in An Era of Transformative Change: Critical Questions, Governance Principles // The Arctic Governance Project, 14.1.2010, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.arcticgovernance.org/> (data obrashheniya: 2.6.2018).
19. Arctic Oil and Gas Development // CSIS. 12.6.2011, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.csis.org/events/arctic-oil-and-gas-development> (data obrashheniya: 29.5.2018).
20. Full text: Chinas text paper // Chinadaily, 26.1.2018, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.chinadailyasia.com/articles/188/159/234/1516941033919.html> (data obrashheniya: 20.5.2018).
21. How China could move closer to nuclear-powered aircraft carriers – with Russia's help // SCMP / 27.6.018. [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2152785/how-china-could-move-closer-nuclear-powered-aircraft> (data obrashheniya: 1.9.2018).
22. Nadezhda Filimonova. Prospects for Russian-Indian Cooperation in the High North: Actors, Interests, Obstacles // Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India. Vol. 11, 2015, № 1, S. 102.
23. 北极政策白皮书撰写者: 中国不觊觎成为“北极国家” Avtor Beloj knigi po "Arkticheskoy politike Kitaya": Kitaj ne khochet stat' "Arkticheskoy stranoy" // The Paper, 27.1.2018, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1970434 (data obrashheniya: 20.6.2018).
24. 大北极趋势中的泛东北亚地缘格局 Geostruktura Pan-Severo-Vostochnoj Azii v pan-arkticheskom trende // 学术前沿 / Li CHzhehn'fu, 2017. № 6. S. 24–35.
25. 看中俄如何角力北极 Kitaj i Rossiya v Arktike // 科技日报 / CHzhan Fehnp, 27.1.2015.
26. 超级工程: 中俄北极天然气项目投产 普京亲自装船 Megaproekt: kitajsko-rossijskij gazovyj proekt gotov k zapusku // 观察者网, 9.12.2017, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.guancha.cn/global-news/2017_12_09_438476_3.shtml (data obrashheniya: 1.8.2018).
27. 习近平会见俄罗斯总理梅德韦杰夫 Si TSzin'pin vstretilsya s predsedatelem pravitel'stva RF D. Medvedevym // Gazeta "ZHehn'min' ZHibao" on-lajn, 02.11.2017, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://cpc.people.com.cn/n1/2017/1102/c64094-29621868.html> (data obrashheniya: 11.5.2018).
28. 中国“北极利益攸关者”身份构建-理论与实践 Sozдание kitajskoj identichnosti "stejkkholdera" – teoriya i praktika // Dun Limin / Tikhookeanskij Vestnik. 2017 № 6. S. 65-77.
29. 体系认知, 政府权力与中俄能源合作 Sistemnoe myshlenie, gosudarstvennaya vlast' i rossijsko-kitajskoe ehnergeticheskoe sotrudnichestvo // Van Tetsyun' / ZHurnal sovremennykh Aziatsko-Tikhookeanskikh issledovanij, 2015 № 2. S. 111-129.
30. 国家发展改革委国家海洋局关于印发“一带一路”建设海上合作设想的通知 Soobshhenie Natsional'nogo okeanicheskogo upravleniya Natsional'noj komissii po razvitiyu i reformam o morskogo sotrudnichestve v ramkakh initsiativy "Odin poyas, odin put'" // Natsional'noe okeanicheskoe upravlenie, 26.10.2017, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.soa.gov.cn/zw/gk/zcgh/zwzh/201710/t20171026_58598.html (data obrashheniya: 12.5.2018).
31. 中国崛起对俄罗斯是威胁吗? Pod"yom Kitaya yavlyaetsya ugrozoy dlya Rossii? // Mezhdunarodnye issledovaniya // CHzhao KHuashehn, 2013 № 2. S. 20–36.

Цинь Дун, Лукин А.Л. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток.

Северный полярный регион привлекает все большее внимание не только традиционных арктических держав, но и ряда неарктических государств, в том числе Китая. Существование общих интересов в рамках стратегического партнёрства открывает возможности для сотрудничества России и Китая в Арктике. Поскольку Китай географически находится вне Арктики, именно Россия владеет инициативой в сотрудничестве двух стран в этом регионе. Темп и уровень сотрудничества Москвы и Пекина на Севере будут зависеть прежде всего от России. Эффективное сотрудничество между Китаем и Россией в Арктике на основе совместных интересов может не только способствовать дальнейшему развитию отношений стратегического партнёрства между двумя великими державами, но и способствовать долгосрочному устойчивому развитию Арктики.

Ключевые слова: *Арктика, Китай, Россия, российский Дальний Восток, российско-китайское стратегическое партнёрство*

Tsin Dun, Lukin A.L. The prospects for Russia-China collaboration in the Arctic and the Russian Far East.

The Northern Polar region has been rising in importance not only for the traditional Arctic nations but also for a number of non-Arctic states, including China. The existence of shared interests under the Russia-China strategic partnership opens up opportunities for their cooperation in the Arctic. Since China is geographically situated outside of the Arctic area, it is Russia that has the initiative in the two countries' collaboration in this region. The pace and level of the Sino-Russian cooperation in the North will mostly depend on Russia's choices. The effective Russian-Chinese cooperation in the Arctic, based on convergent interests, will not only contribute to further growth of the strategic partnership between the two great powers, but may also be beneficial to the long-term sustainable development of the Arctic.

Key words: *the Arctic, China, Russia, the Russian Far East, the Sino-Russian strategic partnership*

Для цитирования: Цинь Дун, Лукин А.Л. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 4. С. 158–167. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-4/158-167

For citation: Tsin Dun, Lukin A.L. The prospects for Russia-China collaboration in the Arctic and the Russian Far East // Ojkumena. Regional researches. 2018. № 4. P. 158–167. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-4/158-167

