

Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией

Современный этап освоения Арктики характеризуется всплеском интереса к этому региону мира со стороны широкого спектра стран, не ограниченного исключительно арктическими (Дания, Канада, Норвегия, Россия, США) и приарктическими государствами (Исландия, Финляндия, Швеция), но включающего и многочисленные неарктические государства – государства, не имеющие прямого выхода к Северному Ледовитому океану, не располагающиеся в непосредственной близости к Полярному кругу, не имеющие территории, находящейся в Заполярье [2, с. 112]. В основе вспыхнувшего интереса к Арктике лежат широкие перспективы разработки арктических природных ресурсов и развития там коммерческого морского судоходства, открывшиеся ввиду появления необходимых для этого технологий и происходящего глобального потепления, ускорившего таяние ледяного и снежного покрова в Арктическом регионе. Глобальное потепление актуализировало и необходимость интенсификации изучения происходящих изменений в Арктике как климатообразующем регионе, оказывающем принципиальное воздействие на многие страны мира.

Повышенный интерес к расширению своего участия в исследовании и освоении Арктики, в частности, проявляют Китай и Индия – две азиатские страны, обладающие в арктических делах одинаковым статусом неарктических государств и одновременно в 2013 г. получившие возможность участвовать в работе Арктического совета в качестве наблюдателей. Для Китая и Индии характерно наличие общих черт, казалось бы, создающих предпосылки для их сходной арктической повестки и их солидаризации в целях отстаивания прав неарктических государств: оба государства являются динамично развивающимися странами, крупными потребителями энергоресурсов; прибрежными государствами, в торговле сильно зависящими от морских путей коммуникации, морскими державами с сильным военно-морским и торговым флотом; неарктическими государствами, имеющими обширный опыт в Антарктике; странами, имеющими большие внешнеполитические амбиции и демонстрирующими возрастающий интерес к расширению своего влияния во многих регионах мира. Но в реальности оказывается, что интересы этих двух стран в Арктике, их арктическая политика и масштаб их арктического сотрудничества имеют больше различий, нежели сходных черт.

Так, Китай и Индия, в своем экономическом развитии переживающие этап индустриализации и сталкивающиеся с дефицитом некоторых природных ресурсов, вынуждены решать схожую задачу диверсификации источников их импорта. В частности, обе страны входят в тройку крупнейших мировых потребителей энергии, и их потребности в импорте энергоресурсов с течением времени будут только возрастать. Вместе с тем, невзирая на растущие потребности в импорте углеводородов, в Индии, в отличие от Китая, прослеживается некоторая двоякость в вопросе разработки этих ресурсов в арктическом регионе. С одной стороны, Индия, испытывающая недостаток энергетических ресурсов, демонстрирует заинтересованность в участии в совместных проектах

© Лексютина Я. В., 2019

ЛЕКСЮТИНА Яна Валерьевна, д-р полит. наук, профессор РАН, профессор кафедры американских исследований Санкт-Петербургского государственного университета (*г. Санкт-Петербург*). E-mail: lexuana@ua.ru

по разработке арктического шельфа, и такие проекты уже ведутся (например, с Россией). С другой стороны, в Индии есть противники расширения добычи углеводородов в Арктике, обосновывающие свою позицию потенциальными рисками для экологии, отсутствием на современном этапе мирового научно-технологического развития необходимых технологий для освоения арктических углеводородов и ограниченными научными знаниями экологических проблем [9, с. 178]. Китай, напротив, проявляет высокую активность в вопросах разработки нефтегазовых месторождений шельфа Арктики при сотрудничестве с различными арктическими государствами, добычи разнообразных металлов и минеральных ресурсов, а также рыбных ресурсов Арктики. Интерес для Китая имеют и перспективы развития туризма в Арктике, что, по мнению индийских экспертов, может нанести сильный урон окружающей среде в Арктике.

Диаметрально расходятся интересы Китая и Индии в вопросах налаживания арктических морских путей, способных связать азиатские и европейские рынки максимально коротким морским маршрутом. Пекин в высшей степени заинтересован в развитии альтернативных существующим традиционным морским коммуникациям между Китаем и Европой новых морских транспортных маршрутов, в особенности Северного морского пути [8, с. 159]. На сегодняшний день ЕС является крупнейшим торговым партнером Китая, и основные торговые потоки между ними идут морским путем. С одной стороны, транспортировка товаров по Северному морскому пути позволяет существенно сократить как время транспортировки товаров (Северный морской путь примерно на 35% короче традиционных морских коммуникаций из Китая в Европу [12]), так и, соответственно, расходы на топливо. С другой стороны, Северный морской путь более предпочтителен для Китая в плане безопасности: в отличие от традиционных морских маршрутов, проходящих через Малаккский пролив, он свободен от возможного американского контроля и угроз пиратства. Огромный масштаб развития внешней торговли Китая (с 2009 г. Китай сохраняет за собой статус крупнейшего мирового экспортера, а с 2012 г. – крупнейшей мировой торговой державы) требует оптимизации его транспортно-логистической системы в целях как снижения транспортных издержек, так и обеспечения безопасности и бесперебойности поставок.

В Индии же есть вполне обоснованные опасения относительно того, что возможная переориентация идущих через Индийский океан морских путей коммуникации, связывающих рынки Европы и Азии, на Северный морской путь приведёт к снижению значимости Индии, которая сейчас занимает особое место в системе традиционных маршрутов грузоперевозок [4]. Более того, для Дели перспектива появления новых международных морских путей – путей, проходящих через Северный Ледовитый океан, – означает потенциальное изменение геополитических условий и утрату Индией весьма важных "козырей" в его взаимодействии с Пекином. Так, индийская военная стратегия традиционно базировалась на представлениях о том, что в случае конфликта с Китаем (например, по вопросу границ), Дели имеет рычаги воздействия на Пекин, поскольку может заблокировать проходящие через Малаккский пролив и Индийский океан китайские грузоперевозки. Развитие и использование Северного морского пути открывает Китаю альтернативные морские пути для грузоперевозок, лишая тем самым Дели важного рычага давления на Пекин [13]. А не стоит забывать, что современные китайско-индийские отношения характеризуются сложным сочетанием сотрудничества и имитации конструктивного взаимодействия, с одной стороны, и серьёзных политических противоречий (включающих споры о прохождении границы, фактор Пакистана), встречного стратегического недоверия и острого соперничества (например, в Индийском океане), с другой стороны.

Таким образом, в то время как Китай имеет весьма широкие экономические интересы в Арктике, для Индии экономические "дивиденды" от освоения Арктики не столь очевидны и однозначны.

При этом в некоторых аспектах мотивация Китая и Индии в активизации их арктической политики имеет схожие черты. Так, например, для обеих стран присутствие в Арктике рассматривается как одно из проявлений великодержавного статуса государства, признак глобальности национальных интересов, вовлечённости в мировые процессы и глобальное управление. И

Китай, и Индия имеют высокие внешнеполитические амбиции и претендуют на статус великой державы с глобальным проецированием своего влияния.

Также обе страны, сталкивающиеся с серьезными экологическими проблемами в национальных границах и опасющиеся влияния ситуации в Арктике как климатообразующем регионе мира на Китай и Индию, заинтересованы в изучении Арктики и в экологической составляющей международного сотрудничества в Арктике. При этом для Индии (в отличие от Китая, для которого обеспокоенность экологической проблематикой является скорее официальным декларируемым объяснением своей высокой арктической активности) озабоченность относительно потенциального негативного влияния таяния ледяного и снежного покрова в Арктическом регионе на климат в Индии стала главной движущей силой вовлечения Индии в арктические дела. В частности, индийские эксперты нередко выражают опасения в связи с влиянием арктического климата на индийские муссоны, имеющие ключевое значение для индийского сельского хозяйства, на которое приходится порядка 23% всего ВВП Индии и 59% занятости рабочей силы в Индии (по состоянию на 2016 г.) [15]. Также возможное вследствие таяния ледников повышение уровня Мирового океана грозит затоплением большей части индийской территории [3, с. 244].

Схожесть – с некоторыми нюансами – позиций двух стран проявляется и в вопросах статуса Арктики и прав арктических государств в арктическом регионе. Китай и Индия как неарктические государства, имеющие ограниченные по сравнению с арктическими странами права в Арктике, на экспертном и даже на официальном уровне до вхождения в Арктический совет были склонны позиционировать Арктику как "общее достояние" (global commons) по аналогии с Антарктикой, права на части которого не могут принадлежать отдельно взятым государствам (в случае с Арктикой – арктическим государствам). Присоединение к Арктическому совету, автоматически означавшее признание суверенных прав и юрисдикции членом Совета в Арктике, сигнализировало об официальном отказе Пекина и Дели от идеи рассмотрения Арктики как "общего достояния".

Однако Китай, не вступая в открытое противостояние с арктическими государствами в вопросах их эксклюзивных прав в Арктике, продолжил активную линию на встраивание в систему арктических отношений и на занятие своей ниши в Арктике. Так, в целях закрепления за собой особого статуса в Арктике, отличного от статуса "неарктического" государства, Пекин в дополнение к общепринятым понятиям "арктическое государство" и "приарктическое государство" в официальном дискурсе активно стал использовать такой термин, как "околоарктическое государство"¹ (近北极国家, Near-Arctic State), означающий континентальное государство, наиболее близко расположенное к Северному полярному кругу. Как следует из одного экспертного обоснования, данного в 2010 г. представителем Института полярных исследований Китая, "околоарктический" статус Китая подкреплён такими характеристиками географического положения Китая, как: расположение Китая в Северном полушарии; начало истока реки Иртыш, впадающей через сибирские реки в Северный Ледовитый океан, в северо-западной части китайского Синьцзян-Уйгурского автономного района; остановка холодного воздушного потока со стороны Северного Ледовитого океана на северном склоне китайского хребта Тайшань [10, с. 44–45].

Пекин также занял активную позицию в вопросе позиционирования Арктики в качестве приобретающего глобальное значение региона, ситуация в котором должна определяться уже не только арктическими государствами, но и государствами за пределами региона и международным сообществом в целом [16]. Пекин заинтересован в расширении влияния и прав неарктических государств в Арктике. Китай проявляет заинтересованность в интернационализации системы управления Арктикой – трансформации арктического управления с регионального на глобальный уровень [12, р. 4].

В целом, обладая значительными финансовыми ресурсами, Китай использует различные каналы упрочнения своих позиций в Арктике – от ве-

¹ В докладе Исследовательской службы Конгресса США отмечено, что термин "околоарктическое государство" ранее использовался Великобританией [14, р.55].

дения научно-исследовательской деятельности, участия в различных многосторонних площадках по арктической тематике, развития многовекторного сотрудничества в Арктическом регионе с арктическими и приарктическими странами, усиления своих экономических позиций в арктических и приарктических странах до создания собственного ледокольного флота.

Важную роль в китайской арктической стратегии играют усилия Пекина, направленные на превращение Китая в крупный мировой центр полярных и арктических исследований, а также на расширение технических возможностей Китая в освоении Арктики. В частности, в фокусе усилий Китая находится развитие собственного ледокольного флота. Вплоть до недавнего времени Китай обладал одним гражданским ледоколом² – ледоколом "Сюэлун", приобретенным у Украины в 1993 г. Этот ледокол совершил уже несколько транзитов через арктические воды в русле полярных научных экспедиций. В сентябре 2018 г. на воду был спущен первый самостоятельно построенный Китаем ледокол для научных исследований в полярных областях – "Сюэлун-2". Это ознаменовало новый прорыв для китайского потенциала в области проведения полярных экспедиций. Пекин также обнародовал планы строительства атомного ледокола. Реализация этих планов сделает Китай вторым после России в мире государством, обладающим атомным ледоколом, и позволит Китаю расширить исследовательскую и коммерческую деятельность в Арктике, укрепит китайские позиции в Арктике. Вероятно, Китай также рассчитывает, что обладание атомными ледоколами позволит Китаю подключиться к развитию Северного морского пути и его круглогодичному коммерческому использованию.

Освоение Арктики стало одним из трёх важнейших направлений китайской глобальной инициативы "Пояс и путь" в дополнение к "Экономическому поясу Шёлкового пути" и "Морскому Шёлковому пути XXI века". "Ледяной Шёлковый путь" или "голубой экономический коридор", который рассматривается в непосредственной связке с сотрудничеством с Россией в развитии и эксплуатации Северного морского пути, призван связать Китай и Европу через Северный Ледовитый океан.

Особую роль в реализации китайских планов по расширению своей роли в Арктике играет сотрудничество с Россией. Еще в декабре 2015 г. премьер-министры России и Китая подписали совместное коммюнике, в котором была обозначена необходимость усилить сотрудничество по освоению и использованию Северного морского пути и провести исследования по судоходству по арктическим маршрутам. 4 июля 2017 г. в российско-китайском совместном заявлении было подтверждено намерение двух стран сотрудничать в вопросах развития и использования Северного морского пути, разведки и освоения энергетических ресурсов, арктического туризма и охраны окружающей среды [5]. В июне 2018 г. на полях саммита ШОС в Циндао между российским Внешэкономбанком и Государственным банком развития Китая было подписано соглашение на открытие кредитной линии в размере 600 млрд рублей (9,5 млрд долл.) для финансирования проектов в русле сопряжения ЕАЭС и инициативы "Пояс и путь", где одним из приоритетных направлений был назван Северный морской путь.

На сегодняшний день именно сотрудничество в реализации "Ледяного Шёлкового пути" оценивается экспертами как наиболее перспективное направление российско-китайского взаимодействия в русле китайской инициативы "Пояс и путь". На этом направлении наиболее очевидны результаты российско-китайского сотрудничества уже сейчас – китайская сторона является крупным акционером нескольких российских проектов в Арктике. Так, в 2013 г. китайская CNPC приобрела 20% акций проекта "Ямал СПГ", предусматривавшего строительство завода СПГ за полярным кругом на базе Южно-Тамбейского месторождения. В декабре 2015 г. китайский Фонд Шёлкового пути выкупил еще 9,9% в проекте "Ямал СПГ", а также выдал кредит в 730 млн евро на реализацию этого проекта. Строительство завода по производству сжиженного газа "Ямал СПГ" стало первым сверхкрупным проектом в ходе реализации Китаем инициативы "Пояс и путь" в России. Первая

² Следует отметить, что в строгом смысле "Сюэлун" – это не ледокол в классическом понимании, а судно-снабженец усиленного ледового класса.

технологическая линия этого завода была официально запущена в декабре 2017 г., а в июле 2018 г. два танкера с СПГ, произведенном на данном заводе, впервые прошли по Северному морскому пути и прибыли в китайский порт.

В июне 2019 г. две китайские компании – CNOOC (дочернее предприятие CNPC) и SINOPEC – подписали договоры о приобретении по 10% акций каждая проекта "Арктик СПГ-2" по сооружению нового завода по производству СПГ на полуострове Гыдан.

Китай также заинтересован участвовать в развитии логистических объектов по маршруту Северного морского пути. Известно о планах Китая инвестировать в проект глубоководного порта в районе Архангельска и принять участие в строительстве железной дороги "Белкомур" (Белое море – Коми – Урал), связывающей Сибирь, Урал и Республику Коми с Архангельском, протяжённостью около 800 км [7].

В целом, арктическую политику Китая можно уверенно назвать активной, а уровень сотрудничества с арктическими и приарктическими государствами – высоким. На этом фоне вовлечённость Индии в арктические дела выглядит ограниченной. Участие Дели в арктических делах носит скорее "реактивный" характер – интенсификация Индии на арктическом направлении стала в известной мере реакцией на активизацию других неарктических государств в Арктике, на активную арктическую политику Пекина, в частности, и потенциальные сдвиги на геополитической карте мира, которые могут произойти в случае появления новых коммерческих морских путей через Северный Ледовитый океан.

Индия намного позже Китая стала демонстрировать интерес к Арктике. Отдававшая, как и Китай, долгое время приоритет в своих полярных исследованиях Антарктике, Индия инициировала специальную программу арктических исследований только в 2007 г. Тогда как арктические исследования в Китае получили развитие еще в 1990-е гг. Китай также четырьмя годами раньше Индии – в 2004 г. – открыл свою первую арктическую научно-исследовательскую станцию. В то время как Китай в 2007 г. подал заявку на получение статуса наблюдателя в Арктическом совете, несколько раз получал отказ, был вынужден использовать разнообразные каналы получения поддержки в этом вопросе со стороны стран-членов Арктического совета, Индия подала заявку только в ноябре 2012 г., не имея четкой арктической стратегии.

Важным фактором, определяющим арктическую политику Дели, является отсутствие у Индии достаточных финансовых и технологических возможностей для реализации масштабных проектов в Арктике. По существу, активизация арктической политики Дели является во многом вынужденным шагом, ответом на активизацию других неарктических государств в Арктике, стремлением не отставать от других государств, в особенности от Китая. На данный момент Дели объективно не готов к арктическому "маршу".

На современном этапе арктическая политика Индии находится еще только на этапе становления, для Индии экономические и политические "дивиденды" от освоения Арктики не столько очевидны. Пекин, напротив, четко артикулировал свои интересы в Арктике (в частности, в январе 2018 г. Пекин опубликовал свой первый концептуальный документ по Арктике – Белую книгу по арктической политике) и активно участвует в арктических делах на всех возможных направлениях.

Активность Дели на арктическом направлении проявляется преимущественно в научно-исследовательской сфере (Индия имеет две арктические станции – "Химадри" и IndARC, открытые в 2008 и 2014 гг. соответственно), в то время как, например, в сфере управления Арктикой Дели практически не участвует. Так, индийские представители редко участвуют в рабочих группах в Арктическом совете [13]. Многостороннее взаимодействие неарктических государств по арктическим вопросам также не привлекает внимание Дели. Индийская сторона не проявляет заинтересованности в участии в каких-либо многосторонних диалогах неарктических государств по арктической тематике. Китай, напротив, солидаризируется с другими неарктическими государствами в вопросах, затрагивающих Арктику. Так, например, с 2016 г. действует диалог по арктическим вопросам представителей трёх неарктических стран, являющихся наблюдателями в Арктическом совете, – Китая, Японии и Южной Кореи (первый диалог состоялся в Сеуле в апреле 2016 г., второй – в

июне 2017 г. в Токио, третий – в июне 2018 г. в Шанхае, четвертый – в июне 2019 г. в Пусане). Индийские эксперты нередко выражают позицию, состоящую в предпочтительности взаимодействия с арктическими государствами перед солидаризацией с неарктическими государствами [15].

С арктическими и приарктическими государствами Индия развивает те или иные формы сотрудничества в сфере изучения и освоения Арктики: с Россией Дели сотрудничает в освоении российской части арктического шельфа, сотрудничество с Норвегией развивается по треку научно-исследовательской деятельности, с США Дели осуществляет разноплановое сотрудничество. В частности, Индия успешно участвует в ряде совместных с Россией проектов в области разведки и добычи нефтегазовых ресурсов в российской арктической зоне. В частности, индийские компании с 2016 г. работают на Ванкорском нефтегазоконденсатном месторождении (ONGC имеет 26% акций, а консорциум в составе Oil India, Indian Oil Corporation, Bharat Petroresources – 23,9%). Москва выразила заинтересованность в сотрудничестве с индийскими партнерами в реализации таких программ, как "Дальневосточный СПГ", "Арктик СПГ-2" и ряде других проектов по освоению природных ресурсов Сибири, Ямала и российского континентального шельфа [1].

* * *

Резюмируя, можно заключить, что сдерживающими активность Индии в Арктике факторами являются: менее очевидные, чем, например, для Китая, экономические и политические "дивиденды" на контрасте с потенциальными рисками (например, экологическими рисками или риском снижения роли Индии в системе международных морских перевозок); относительно непродолжительная история арктического присутствия Индии; географическая удаленность от Арктики; ограниченные финансовые и технологические возможности Дели; и, наконец, отсутствие у Индии собственного ледокольного флота³. Китай, напротив, имеет относительно продолжительную историю присутствия в Арктике (арктические научно-исследовательские программы были инициированы еще в середине 1990-х гг.); развитие Арктики для Пекина имеет явные преимущества и способно содействовать дальнейшему экономическому развитию Китая; Китай обладает серьезными финансовыми ресурсами, которые может направлять как на освоение Арктики, так и консолидацию поддержки среди других государств по арктическим вопросам; Пекин реализует амбициозную программу строительства ледокольного флота (и уже имеет два гражданских судна ледокольного класса), предусматривающую, в том числе, строительство атомного ледокола.

Китайскую арктическую политику с полной уверенностью можно назвать активной, а индийская линия поведения в арктических вопросах носит скорее реактивный характер. Дели до сих пор не артикулировал четко свои интересы в Арктике, не выработал долгосрочной стратегии поведения в арктических делах. Китай, напротив, имеет долгосрочную арктическую стратегию. Она состоит в использовании бесконфликтных, "мягких" способов наращивания китайского влияния в Арктике в целях создания новой арктической реальности – ситуации, когда Китай будет являться крупнейшим финансовым донором различных реализуемых в Арктике совместных проектов, выдающимся мировым научно-исследовательским центром по арктической тематике, обладателем крупного ледокольного флота, поставщиком важных технологий и оборудования, необходимого для освоения Арктики.

Для России активизация деятельности Китая и Индии на арктическом направлении помимо вполне очевидных рисков (ввиду гипотетической активности Китая и, в меньшей степени, Индии по ограничению прав арктических государств в Арктике, что может находить проявление, например, в попытках наделения Арктики статусом "общее достояние" или либерализации правового режима использования Северного морского пути), несёт и возможности. С привлечение китайских и индийских партнёров (способных выступать в роли

³ Отсутствие собственного исследовательского судна ограничивает арктическую деятельность Индии. Дели вынужден арендовать суда у других государств для ведения полярных исследований. В этой связи Дели инициировал предварительную работу по реализации программы строительства высокоширотного судна для полярных исследований [6, с.352-353; 11].

крупных инвесторов, источника технологий, подрядчиков, источников оборудования, материалов и квалифицированной рабочей силы и пр.) возможна реализация крупных российских проектов в русле изучения и освоения Арктики, включая проекты в арктической зоне Дальнего Востока. Развитие российской арктической зоны и активизация арктического сотрудничества России с зарубежными партнерами, обладающими финансово-экономическим и научно-технологическим потенциалом, способны придать дополнительный стимул развитию и российского Дальнего Востока, значительная часть территории которого находится в Арктике и вдоль побережья которого может проходить морской транспортный путь из Азии в Европу через Северный Ледовитый океан. При этом возможные совместные с Китаем и Индией проекты на Дальнем Востоке не ограничиваются исключительно добычей природных ископаемых в арктической зоне России, но и могут включать (и уже включают) целый спектр направлений деятельности: развитие портовой и иной инфраструктуры, призванной обслуживать Северный морской путь и проекты по разведке и добыче природных ресурсов, строительство верфей и различные проекты в области судостроения, оказание логистических услуг и пр.

Литература

1. Заявления для прессы по итогам российско-индийских переговоров. 5.10.2018. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/58732> (дата обращения: 20.08.2019).
2. Копышев В. Н., Сергунин А. А. Стратегии иностранных государств в Арктике: общее и особенное // Арктический регион: проблемы международного сотрудничества / Под ред. И. С. Иванова. М.: Аспект Пресс, 2013. С. 112–144.
3. Лунев С. И. Индия устремилась в Арктику // Арктический регион: проблемы международного сотрудничества / Под ред. И. С. Иванова. М.: Аспект Пресс, 2013. С. 243–249.
4. Лунев С. Индия устремилась в Арктику // РСМД. 2.04.2012. URL: <http://russianscouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/indiya-ustremilas-v-arktiku/> (дата обращения: 13.02.2019).
5. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия. 4.07.2017. URL: <http://special.kremlin.ru/supplement/5218> (дата обращения: 27.08.2019).
6. Сунь Сюэнь. Треугольник РИК в Арктике: соперничество или сотрудничество? // Теории и проблемы политических исследований. 2017. Том 6. № 2А. С. 346–365.
7. Хейфец Б. Северный морской путь – новый транзитный маршрут "Одного пояса – одного пути" // Международная жизнь. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047> (дата обращения: 11.07.2019).
8. 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
9. Шаумян Т. Л., Журавель В. П. Индия и Арктика: охрана окружающей среды, экономика и политика // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 175–184.
10. Ягья В. С., Харлампова Н. К., Лагутина М. Л. Арктика – новый регион внешней политики Китая // Вестник РУДН. Серия Международные отношения. 2015. № 1. С. 43–52.
11. Construction of Polar Research Vessel. URL: <http://www.moes.gov.in/programmes/construction-polar-research-vessel> (дата обращения: 15.03.2019).
12. Gisela Grieger. China's Arctic policy // European Parliamentary Research Service. May, 2018. URL: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI\(2018\)620231_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf) (дата обращения: 23.01.2019).
13. Husanjot Chahal. India in the Arctic. URL: <https://ceqgheiuval.com/india-in-the-arctic/> (дата обращения: 05.08.2019).
14. O'Rourke R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress // CRS report. 15.10.2018. 118 p.
15. Rashmi Ramesh. India's Arctic engagement: shifting from scientific to strategic interests? // South Asian Voices, 25.09.2018. URL: <https://southasianvoices.org/indias-arctic-engagement-shifting-from-scientific-to-strategic-interests/> (дата обращения: 07.07.2019).
16. 《中国的北极政策》白皮书 [Белая книга "Арктическая политика Китая]. 26.01.2018. URL: <https://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm> (дата обращения: 10.05.2019).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Zayavleniya dlya pressy po itogam rossijsko-indijskikh peregovorov. 5.10.2018. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/58732> (data obrashheniya: 20.08.2019).
2. Konyshhev V. N., Sergunin A. A. Strategii inostrannykh gosudarstv v Arktike: obshhee i osobennoe // *Arkticheskij region: problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva / Pod red. I. S. Ivanova. M.: Aspekt Press, 2013. S. 112–144.*
3. Lunev S. I. Indiya ustremilas' v Arktiku // *Arkticheskij region: problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva / Pod red. I. S. Ivanova. M.: Aspekt Press, 2013. S. 243–249.*
4. Lunev S. Indiya ustremilas' v Arktiku // RSMD. 2.04.2012. URL: <http://russian-council.ru/analytics-and-comments/analytics/indiya-ustremilas-v-arktiku/> (data obrashheniya: 13.02.2019).
5. Sovmestnoe zayavlenie Rossijskoj Federatsii i Kitajskoj Narodnoj Respubliki o dal'nejšem uglublennii otnoshenij vseob"emlyushhego partnyorstva i strategicheskogo vzaimodejstviya. 4.07.2017. URL: <http://special.kremlin.ru/supplement/5218> (data obrashheniya: 27.08.2019).
6. Sun' Syuvehn'. Treugol'nik RIK v Arktike: sopernichestvo ili sotrudnichestvo? // *Teorii i problemy politicheskikh issledovanij. 2017. Tom 6. № 2A. S. 346–365.*
7. Khejfts B. Severnyj morskoy put' – novyj tranzitnyj marshrut "Odnogo poyasa – odnogo puti" // *Mezhdunarodnaya zhizn'. URL: https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047* (data obrashheniya: 11.07.2019).
8. TSin' Dun, Lukin A. L. Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaya v Arktike i rossijskij Dal'nij Vostok // *Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2018. № 4. S. 158–167. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-4/158–167*
9. SHaumyan T. L., ZHuravel' V. P. Indiya i Arktika: okhrana okruzhayushhej sredy, ehkonomika i politika // *Arktika i Sever. 2016. № 24. S. 175–184.*
10. YAg'ya V. S., Kharlamp'eva N. K., Lagutina M. L. Arktika – novyj region vneshnej politiki Kitaya // *Vestnik RUDN. Seriya Mezhdunarodnye otnosheniya. 2015. № 1. S. 43–52.*
11. Construction of Polar Research Vessel. URL: <http://www.moes.gov.in/programmes/construction-polar-research-vessel> (data obrashheniya: 15.03.2019).
12. Gisela Grieger. China's Arctic policy // *European Parliamentary Research Service. May, 2018. URL: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf* (data obrashheniya: 23.01.2019).
13. Husanjot Chahal. India in the Arctic. URL: <https://cqegehiulaval.com/india-in-the-arctic/> (data obrashheniya: 05.08.2019).
14. O'Rourke R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress // *CRS report. 15.10.2018. 118 p.*
15. Rashmi Ramesh. India's Arctic engagement: shifting from scientific to strategic interests? // *South Asian Voices, 25.09.2018. URL: https://southasianvoices.org/indias-arctic-engagement-shifting-from-scientific-to-strategic-interests/* (data obrashheniya: 07.07.2019).
16. 《中国的北极政策》白皮书 [Belaya kniga "Arkticheskaya politika Kitaya]. 26.01.2018. URL: <https://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm> (data obrashheniya: 10.05.2019).

Лексютина Я. В. Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией.

В статье определяется общая и различающаяся арктическая повестка Китая и Индии, охарактеризованы стратегии двух стран в Арктике, обоснован тезис о "реактивном" характере арктической политики Дели, определены факторы, сдерживающие индийскую активность в арктических вопросах, а также продемонстрирован масштаб участия Китая и Индии в арктическом сотрудничестве с Россией. Цель статьи – аргументировать тезис о том, что, несмотря на наличие общих для Китая и Индии черт (развивающиеся страны, претендующие на особую роль в мировой политике, морские державы, крупные потребители энергоресурсов, неарктические государства и пр.), интересы этих двух стран в Арктике, их арктическая политика и масштаб их арктического сотрудничества существенно различаются.

Ключевые слова: *Арктика, Китай, Индия, китайско-индийские отношения, арктическая политика, Ледяной Шёлковый путь, морские коммуникации*

Leksyutina Y. V. China and India in the Arctic: interests, strategies, and cooperation with Russia.

The article identifies the shared and divergent Arctic agenda of China and India, characterizes the strategies of the two countries in the Arctic, backs the thesis about the "reactive" nature of the Arctic policy of Delhi, identifies factors that restrain Indian activity in the Arctic affairs, and also demonstrates the scale of the participation of China and India in the Arctic cooperation with Russia. The article aims at demonstrating that, despite the features common to China and India (they are developing countries, claiming a special role in world politics, maritime powers, large energy consumers, non-Arctic states, etc.), the interests of these two countries in the Arctic, their Arctic policies and the scale of their Arctic cooperation vary significantly.

Key words: *Arctic, China, India, Sino-Indian relations, Arctic policy, Ice Silk Road, SLOCs*

Для цитирования: Лексютина Я. В. Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 4. С. 40–48. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/40-48

For citation: Leksyutina Y. V. China and India in the Arctic: interests, strategies, and cooperation with Russia // Ojkumena. Regional researches. 2019. № 4. P. 40–48. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/40-48

