Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2024. № 3. С. 84–91.
Ojkumena. Regional Researches. 2024. No. 3. P. 84–91.

Научная статья
УДК 341.22
https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-3/84-91

Арктические амбиции стран Северо-Восточной Азии и перспективы сотрудничества с Россией

Анастасия Олеговна Баранникова
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,
Владивосток, Россия, electronicccm@yandex.ru
Сергей Маратович Смирнов
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия, ssmirnov@msun.ru

Аннотация. Арктика остается центром притяжения внимания со стороны многих стран, в том числе географически удаленных от данного региона. Китай, Республика Корея и Япония, ведущие мировые экономики с выраженной экспортной ориентацией, в 2013 г. получили статус наблюдателей в Арктическом Совете и активизировали свою политическую и экономическую деятельность в Арктике, в том числе путем развития сотрудничества с Россией. Однако нынешний международно-политический раскол мира на почве обострения кризиса вокруг Украины не мог не отразиться на сотрудничестве стран "Восточноазиатского треугольника" с Россией. В статье рассматриваются возможные проблемы и перспективы их взаимодействия с Россией в Арктическом регионе.
Ключевые слова: *Арктический Совет, Китай, Республика Корея, Япония, арктическое сотрудничество, Северный морской путь*
Для цитирования: Баранникова А. О., Смирнов С. М. Арктические амбиции стран Северо-Восточной Азии и перспективы сотрудничества с Россией // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2024. № 3. С. 84–91. https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-3/84-91

Original article
https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-3/84-91

Arctic ambitions of the Northeast Asian countries and prospects for cooperation with Russia

Anastasia O. Barannikova
Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia, electronicccm@yandex.ru
Sergei M. Smirnov
Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia, Ssmirnov@msun.ru

Abstract. Over the past three decades, the Arctic has been the focus of attention for many countries, including those geographically remote from this region. China, the Republic of Korea and Japan, the world's leading economic powers with a pronounced export orientation, obtained the status of observers at the Arctic Council in 2013 to more actively promote their political and economic interests and intensified their political and economic activities in the region, in particular by developing cooperative projects with Russia, the largest Arctic state. However, the current political division in the world which has intensified due to the aggravation of the Ukrainian crisis, could not but have a negative impact on the cooperation of the "East Asian Triangle" nations with Russia. This article analyses possible problems and prospects for these countries' interaction with Russia in the Arctic region.
Key words: *Arctic Council, China, Republic of Korea, Japan, Arctic cooperation, Northern Sea Route*
For citation: Barannikova N. S., Smirnov N. S. Arctic ambitions of the Northeast Asian countries and prospects for cooperation with Russia // Ojkumena. Regional Researches. 2024. No. 3. P. 84–91. https://doi.org/10.24866/1998-6785/2024-3/84-91

Введение

На протяжении многих лет арктическая повестка была обособлена от политических процессов, происходящих в других регионах мира, что позволяло экспертам говорить о феномене "арктической исключительности" **[14]**. Вокруг Арктики сформировался комплекс механизмов и институтов, позволяющий, с одной стороны, закрепить особую роль и права "арктических" держав, с другой стороны, открывающий остальным государствам доступ к активному участию в проектах к северу от Полярного круга. Большой практический интерес к Арктике проявили три ведущие экономики мира – Китай, Япония и Республика Корея, которые в 2013 г. получили статус постоянных наблюдателей при Арктическом совете (АС) и начали активно продвигать свои интересы в регионе, в том числе и путем развития сотрудничества с Россией **[22]**.

Однако начиная с 2022 г., на фоне усиления кризисных явлений в сложившейся парадигме международных отношений, в том числе в связи с обострением украинского конфликта, эпоха "арктической исключительности",

© Баранникова А. О., Смирнов С. М., 2024

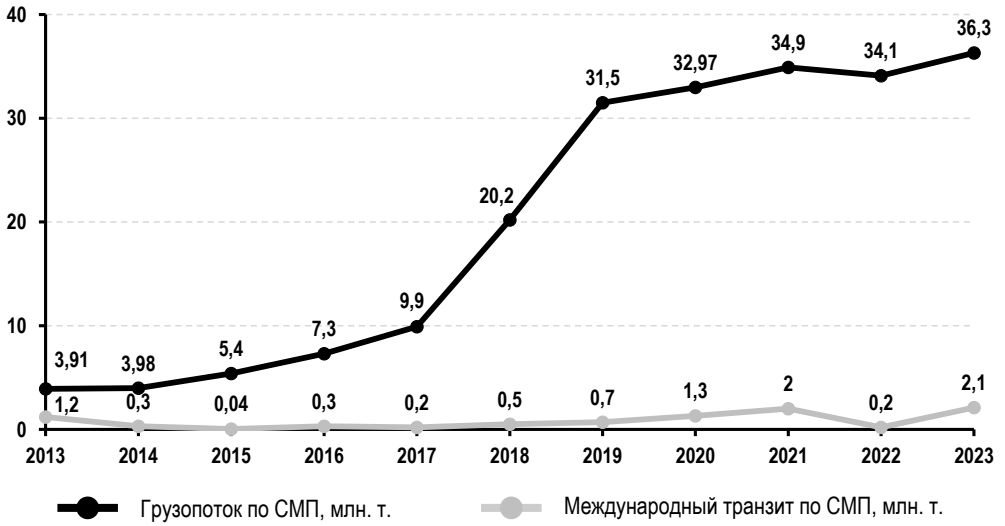

Рис. 1. Объем грузопотока по Северному морскому пути.
Источник: составлено авторами на основе **[2; 4; 10]**.
Fig. 1. Volume of cargo traffic along the Northern Sea Route.
Source: compiled by authors based on: **[2; 4; 10]**.

судя по всему, завершается. Россия, крупнейшая арктическая держава, фактически утратила возможность полноценно работать в структурах АС, председательство в котором с мая 2023 г. перешло к Норвегии, а последние два "нейтральных" участника, Финляндия и Швеция, в 2023 г. стали членами НАТО.

Раскол, или даже развал АС, неизбежный в случае дальнейшей изоляции России, отражается на арктических устремлениях трех вышеуказанных стран Северо-Восточной Азии (СВА). Они не могут игнорировать сложившийся к настоящему времени дуализм ситуации – научные, в т.ч. климатические исследования в полярных областях основываются на инфраструктуре в норвежском Шпицбергене и западных технологиях, в то время как наиболее привлекательные экономические, энергетические и транспортные проекты находятся в российском секторе Арктики. В связи с этим целью исследования в настоящей статье является выявление перспектив взаимодействия Китая, Южной Кореи и Японии с Россией в новой геополитической реальности.

Источниковой базой проведенного исследования являются опубликованные официальные документы по арктической стратегии трех стран СВА, научные публикации по данной тематике (применительно к СВА их на порядок меньше, чем по странам Евроатлантического региона), а также материалы научных конференций с участием авторов. Особое внимание (уделено оценке соотношения декларативных элементов и реальных устремлений в рассматриваемых документах и публикациях, с учетом чувствительности Арктической проблематики в целом и её высокого конфликтного потенциала.

Китай. Сотрудничество России и Китая в Арктике начало интенсивно развиваться на фоне ухудшения отношений России со странами Запада на почве украинского кризиса 2014 г. **[12]**. Китай является крупнейшим в мире грузоотправителем и грузополучателем товаров, перевозимых морским транспортом, и рынком сбыта углеводородов, а Россия – крупнейшей арктической и ледокольной державой, контролирующей Северный морской путь (СМП) и арктические ресурсы **[17]**. В данный момент интерес Китая к совместному освоению СМП определяется и тем, что арктические маршруты являются важной составляющей концепции "Полярного шёлкового пути" **[9]**.

В отличие от других неарктических стран, действующих через многосторонние механизмы и связанных обязательствами в рамках альянсов с США, Китай предпочитает формат двусторонних отношений, что дает ему определенную свободу действий. Намерения Китая налаживать более тесные эконо-

мические связи с Россией, расширять совместные энергетические проекты в Арктике и увеличивать китайские инвестиции в российскую инфраструктуру **[6]** остались неизменными и после 2022 г. **[5]**.

Однако несмотря на относительную независимость Китая в политических вопросах, степень вовлеченности в мировую экономику (и зависимости от торговых отношений) заставляет его соблюдать определенную осторожность в связи с антироссийскими санкциями Запада. Другая проблема – разновекторность, сформировавшаяся в российско-китайском сотрудничестве. В то время, как для России Китай – главный партнер по освоению Арктики, для Китая Россия – не единственная и, возможно, не самая перспективная страна с точки зрения сотрудничества в регионе. Несмотря на напряженные отношения с США, Китай осуществляет тесное сотрудничество со штатом Аляска **[3]**, а также с европейскими странами, что дает ему большую свободу выбора и возможность диктовать условия сотрудничества. Для России это может обернуться проблемами – от роста конкуренции со стороны китайских перевозчиков на СМП до появления угроз национальной безопасности и суверенитету. Хотя Россия совершенствует законодательство, касающееся СМП **[8]**, есть риск того, что Китай будет добиваться для себя режима наибольшего благоприятствования на правах стратегического партнера. Кроме того, есть и более отдаленная перспектива: в случае ухудшения отношений Китая и Запада и снижения уровня торговли (а СМП нужен Китаю как раз для поставок в Европу) будет снижаться и ценность СМП для Китая, который может манипулировать данным фактом, заставляя Россию идти на серьезные уступки.

Другая проблема заключается в том, что Китай стремится к интернационализации Арктики. Если ранее мнения о том, что Китай имеет равные права на Арктику с арктическими державами, звучали главным образом, в среде экспертов и военных, то теперь Китай открыто продвигает идею интернационализации в официальных документах, например, в "Арктической политике КНР" **[13]**.

Тем не менее, в обозримой перспективе Китай будет заинтересован в реализации своей стратегии "Полярного Шелкового пути", а значит, и в сотрудничестве с Россией. Подтверждением этому служит открытие в июне 2024 г. летней судоходной линии между портами КНР и Архангельском через СМП. На линии будут работать четыре китайских контейнеровоза, тарифы и условия перевозки грузов согласованы обеими сторонами.

Япония. Вплоть до 2022 г. между Россией и Японией осуществлялось взаимовыгодное сотрудничество в Арктике, на которое не оказал особого влияния даже старт украинского кризиса (2014 г.). Для Японии интерес был обусловлен возможностью укрепления позиций в регионе и реализации совместных проектов, касающихся модернизации инфраструктуры в российской Арктики и разработки новых месторождений.

Интерес Японии к совместному с Россией освоению Арктики диктуется потребностью в энергоресурсах, которая особенно возросла после аварии на АЭС "Фукусима-1" в 2011 г., и стремлением к диверсификации источников энергоносителей, которые ввозились из стран Ближнего Востока. Помимо энергоресурсов, Япония проявляла интерес к запасам редкоземельных металлов **[11]** и транзитному потенциалу СМП, который открывал новые возможности для японского экспорта в европейском направлении. В числе перспективных направлений российско-японского сотрудничества рассматривалось открытие регулярной контейнерной линии на СМП **[7]**.

Другим перспективным направлением было научное сотрудничество в Арктике. На регулярной основе проходили совместные научные конференции по различным вопросам арктических исследований с участием ведущих российских и японских ученых, органов государственного управления и бизнеса Японии.

После обострения украинского кризиса в 2022 г. политические отношения между странами резко ухудшились, многие перспективные направления сотрудничества были поставлены на паузу. При этом Япония не стала рисковать своей энергетической безопасностью и в 2022 г. даже увеличила закупки российского СПГ и периодически закупает небольшие объемы нефти и нефтепродуктов. Японская судоходная компания "Mitsui O.S.K. Lines" построила и эксплуатирует крупнейший в мире флот танкеров-газовозов с высоким ар-



Фото 1. Президент Ocean Policy Research Foundation М. Акияма и ректор МГУ им. адм. Г.И. Невельского С. Огай на конференции "Complex Exploration of the Ocean and Continental Shelf as a Key Factor of APEC Sustainable Development" на борту парусного учебного судна "Надежда" в порту Иокогама, 14.12.2011.

Источник: фото автора.

Photo 1. President of the Ocean Policy Research Foundation M. Akiyama and Rector of the Moscow State University named after Adm. G.I. Nevelskoy S. Ogai at the conference "Complex Exploration of the Ocean and Continental Shelf as a Key Factor of APEC Sustainable Development" on board the sailing training vessel "Nadezhda" in the port of Yokohama, 14.12.2011.

Source: photo by the author.

ктическим классом, при этом практически весь командный состав этих судов состоит из граждан России.

Помимо нынешнего кризиса, препятствием двустороннему сотрудничеству по модернизации СМП остается неразрешенность территориального спора вокруг южных Курильских островов, вдоль которых проходит маршрут из Японии в Европу по СМП. Проблемой остается и разное видение будущей модели управления Арктикой. Япония, как и другие неарктические страны, настаивает на применении принципа свободы судоходства и интернационализации СМП **[16]**.

В последнее время к имеющимся противоречиям добавилось и сближение России с Китаем **[19; 20]**. Фактор сближения Китая, геополитического противника Японии, с Россией рассматривается в качестве угрозы национальным интересам Японии и напрямую влияет на российско-японское сотрудничество в Арктике, в том числе из-за наличия у Китая собственных амбициозных планов по Крайнему Северу.

Тем не менее, в обозримой перспективе будет сохраняться зависимость Японии от российских углеводородов. Кроме того, фактор российско-китайского сотрудничества, который сегодня воспринимается в качестве угрозы, может оказать и противоположный эффект – подстегнуть Японию к сотрудничеству с Россией для предотвращения доминирования Китая в Арктике.

Южная Корея, одна из ведущих судоходных держав мира, заинтересована в использовании СМП как оптимального и безопасного транспортного маршрута между Европой и СВА.

В отличие от Китая и Японии, Республика Корея с самого начала демонстрировала готовность соблюдать российское законодательство и правила

мореплавания по трассам СМП. В январе 2014 г. министры транспорта двух стран подписали в Москве совместный меморандум о сотрудничестве в области модернизации портовой инфраструктуры на ДВ и в Арктическом регионе России. В 2015 г. был открыт совместный исследовательский центр по морской и портовой деятельности с участием Корейского морского института и МГУ им. адм. Г.И. Невельского. В рамках деятельности центра в 2016–2021 гг. было выполнено несколько совместных исследовательских проектов по транспортному освоению Арктического региона.

Предыдущая администрация президента Мун Чже Ина в своих стратегических документах "Новая северная политика" **[23]**, "Девять мостов" выражала заинтересованность в совместном с Россией коммерческом использовании СМП, однако после февраля 2022 г. ситуация стала неопределенной. Южная Корея поставила на паузу проекты строительства газовозов ледового класса для России, которые должны были обслуживать проект "Арктик СПГ–2".

В то же время обязательная сменяемость власти в Южной Корее предполагает возможность резкого разворота во внешней политике и экономическом сотрудничестве в 2027 г. или даже ранее. Чем дольше будет продолжаться текущий "украинский" кризис, тем больше вероятности, что впоследствии Южной Корее придется конкурировать в российской Арктике с другими странами АТР.

Крупный бизнес Южной Кореи, особенно занимающийся судостроением, автомобилестроением, производством бытовой техники и электроники в России, а также обслуживающие его интересы научные учреждения наиболее сильно пострадали от навязанных коллективным Западом антироссийских санкций. Они понимают, что замораживание нынешней ситуации в связи с конфликтом в другой части света из трех стран СВА больше всего ударяет именно по Южной Корее: Китай постепенно заполняет освобождающиеся рыночные ниши на обширном российском рынке как в области арктического судостроения и океанотехники, так и в организации линейного транзитного судоходства по СМП, а Япония намного меньше вкладывалась в совместные проекты на территории РФ (за исключением энергетических).

Следует также кратко упомянуть об арктических амбициях **Сингапура и Индии,** имеющих статус наблюдателей в АС. Простая география показывает, что транзит по трассам СМП, а также импорт углеводородов с арктических месторождений для этих стран может представлять интерес исключительно в теоретическом плане. Однако сингапурские компании, имеющие хорошие позиции на рынке строительства судов портофлота и производства портово-перегрузочного оборудования, вполне могли рассчитывать на получение контрактов на модернизацию российских арктических портов. Индия повернулась в сторону Арктики, скорее, по политическим причинам – чтобы своевременно реагировать на действия своего основного геополитического противника, Китая. При этом руководство страны постоянно подчеркивает, что приоритетом Индии в Арктике являются научные исследования и сохранение окружающей среды. Официальная позиция Нью-Дели изложена в стратегическом документе "Арктическая политика Индии", опубликованном Министерством наук о Земле в марте 2022 г. **[18]**.

Заключение

Перспективы сотрудничества стран СВА с Россией, если абстрагироваться от внерегиональных геополитических вызовов, будут определяться двумя факторами. Во-первых, эти страны в той или иной мере заинтересованы в ослаблении контроля над арктическими акваториями со стороны арктических держав и могут инициировать или поддержать требования по изменению международно-правового режима плавания в арктических водах **[1]**. Во-вторых, экономический прагматизм вышеупомянутых стран может возобладать над абстрактными "общечеловеческими ценностями", декларируемыми Западом в антироссийской повестке.

Учитывая откровенно дискриминационную политику в отношении России, проводимую США и их, в первую очередь, евроатлантическими союзниками, рекомендуется изучить вопрос о создании под эгидой РФ альтернативного АС экономико-политического механизма для создания режима наибольшего

благоприятствования дружественным странам, которые заинтересованы в научном и экономическом освоении Арктики. Такой механизм может стать привлекательной альтернативой в том числе для стран СВА.

Литература

1. Гудев П.А. Северный морской путь: перспективы легитимизации национального статуса в рамках международного права (часть 2) // Арктика и Север. 2020. № 41. URL: http://www.arcticandnorth.ru/upload/iblock/c05/130_147.pdf (дата обращения: 26.07.2023).

2. Ерохин В. Л. Северный морской путь: каботаж и международный транзит в 2013–2020 гг. // Маркетинг и логистика. 21.06.2021. URL: https://marklog.ru/severnyj-morskoj-put-kabotazh-i-mezhdunarodnyj-tranzit-v-2013-2020-gg/ (дата обращения: 25.06.2024).

3. Китай в Арктике. Политика, стратегии и возможности для Аляски // Росконгресс. 24.09.2020. URL:https:// roscongress.org/materials/kitay-v-arktike-politika-strategii-i-vozmozhnosti-dlya-alyaski/ (дата обращения: 26.07.2023).

4. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути // ЕМИСС. Государственная статистика. URL: https://fedstat.ru/indicator/51479 (дата обращения: 25.06.2024).

5. Российско-китайские переговоры 21 марта 2023 года, Москва, Кремль // Официальный сайт Президента России. URL: http://special.kremlin.ru/catalog/keywords/82/events/70748 (дата обращения: 14.07.2023).

6. Россия и Китай углубят сотрудничество в Арктике // Большая Азия. 18.05.2022. URL: https://bigasia.ru/rossiya-i-kitaj-uglubyat-sotrudnichestvo-v-arktike/ (дата обращения: 26.07.2023).

7. Россия и Япония обсуждают новую концепцию торгово-экономического сотрудничества на Дальнем Востоке и в Арктике // Инвестиционный портал Арктической зоны России. 20.01.2021. URL: https://arctic-russia.ru/news/rossiya-i-yaponiya-obsuzhdayut-novuyu-kontseptsiyu-torgovo-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-na-dalnem/ (дата обращения: 08.08.2023).

8. Совет Федерации одобрил закон о проходе иностранных судов по Севморпути // Порт-Ньюс. 30.11.2022. URL: https://portnews.ru/news/339406/ (дата обращения: 14.07.2023).

9. Сунь Сювэнь. Противоречия в понимании арктических вопросов Россией и Китаем – действительно ли они существуют? // Российский совет по международным делам. 27.05.2018. URL: https:// russiancoun-cil.ru/blogs/sunxiuwen/34193/ (дата обращения: 14.07.2023).

10. Транзит по Севморпути в 2023 году достиг рекорда в 2,1 млн тонн. // Интерфакс. 14.11.2023. URL: https://www.interfax.ru/business/930429 (дата обращения: 25.06.2024).

11. Япония намерена сотрудничать с Мурманской областью в части освоения Севморпути // ПортНьюс. 25.08.2014. URL: https://portnews.ru/news/185892/ (дата обращения: 26.04.2023).

12. Barannikova A.O., Dou Bo. The development of Chinese-Russian relations and strengthening China's position in the Arctic // Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. 2015. Vol. 5. № 2. P. 9–19.

13. China's Arctic Policy // The State Council of the People's Republic of China. 26.01.2018. URL: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 14.07.2023).

14. Gjørv Gunhild Hoogensen, Kara K. Hodgson. 'Arctic Exceptionalism' or 'comprehensive security'? Understanding security in the Arctic // Arctic Yearbook. 2019. URL: https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2019/Scholarly-Papers/11_AY2019_Hoogensen_Hodgson.pdf (дата обращения: 08.08.2023).

15. History of KOPRI // Korea Polar Research Institute. URL: https://www.kopri.re.kr/eng/html/intro/0103.html (дата обращения: 12.07.2023).

16. Ikeshima Taisaku. Should Japan's Arctic Policy be Based on the Assumption That the Arctic Ocean is a Global Commons? // Waseda Global Forum. 2015. № 12. URL: https://core.ac.uk/download/pdf/286942943.pdf (дата обращения: 08.08.2023).

17. International Conference on Complex Exploration of the Ocean and Continental Shelf as a Key Factor of APEC Sustainable Development. 14.12.2011. URL: https://blog.canpan.info/oprf/img/1046/program_dec.14.pdf (дата обращения: 08.08.2023).

18. Ministry of Earth Sciences (MoES), India. India's Arctic Policy: Building a partnership for sustainable development, March 17, 2022. URL: https://www.moes.gov.in/sites/default/files/2022-03/compressed-SINGLE-PAGE-ENGLISH.pdf (дата обращения: 18.07.2022).

19. National Defense Strategy // Japan Ministry of Defense. 16.12.2022. URL: https://www.mod.go.jp/j/approach/agenda/guideline/strategy/pdf/strategy_en.pdf (дата обращения: 26.04.2023).

20. National Security Strategy of Japan // Japan Ministry of Defense. 16. 12. 2022. URL: https://www.mod.go.jp/j/approach/agenda/guideline/pdf/security_strategy_en. pdf (дата обращения: 26.04.2023).

21. Samoylenko P.Yu. The prospects of Russian – Chinese maritime cooperation in Northeast Asia // Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. 2019. Vol. 9. № 1. P. 64–72.

22. Smirnov S.M., Kostyuk A.V. The legal issues of Arctic exploration // Asia-Pacific Journ. of Marine Science & Education. 2012. Vol. 2. № 2. P. 97–104.

23. Vision. Strategy // The Presidential Committee on Northern Economic Co-operation. 2017. URL: https://www.bukbang.go.kr/bukbang_en/vision_policy/strategy/ (дата обращения: 01.07.2021).

References

1. Gudev P.A. Northern Sea Route: Prospects for the Legitimization of National Status within the Framework of International Law (Part 2) // Arctic and North. 2020. No. 41. URL: http://www.arcticandnorth.ru/upload/iblock/c05/130_147.pdf (accessed 26.07.2023). (In Russ.).

2. Erokhin V.L. Northern Sea Route: Cabotage and International Transit in 2013–2020. // Marketing and Logistics. 21.06.2021. URL: https://marklog.ru/severnyj-morskoj-put-kabotazh-i-mezhdunarodnyj-tranzit-v-2013-2020-gg/ (accessed 25.06.2024). (In Russ.).

3. China in the Arctic. Policies, Strategies, and Opportunities for Alaska // Roscongress. 24.09.2020. URL: https://roscongress.org/materials/kitay-v-arktike-politika-strategii-i-vozmozhnosti-dlya-alyaski/ (accessed 26.07.2023). (In Russ.).

4. Volume of Cargo Transportation in the Waters of the Northern Sea Route // EMISS. Government Statistics. URL: https://fedstat.ru/indicator/51479 (accessed 25.06.2024). (In Russ.).

5. Russia-China Negotiations on March 21, 2023, Moscow, Kremlin // Official Website of the President of Russia. URL: http://special.kremlin.ru/catalog/keywords/82/events/70748 (accessed 14.07.2023). (In Russ.).

6. Russia and China to Deepen Cooperation in the Arctic // Big Asia. 18.05.2022. URL: https://bigasia.ru/rossiya-i-kitaj-uglubyat-sotrudnichestvo-v-arktike/ (accessed 26.07.2023). (In Russ.).

7. Russia and Japan Discuss New Concept of Trade and Economic Cooperation in the Far East and the Arctic // Investment Portal of the Russian Arctic Zone. 20.01.2021. URL: https://arctic-russia.ru/news/rossiya-i-yaponiya-obsuzhdayut-novuyu-kontseptsiyu-torgovo-ekonomicheskogo-sotrudnichestva-na-dalnem/ (accessed 08.08.2023). (In Russ.).

8. Federation Council Approved the Law on the Passage of Foreign Vessels through the Northern Sea Route // PortNews. 30.11.2022. URL: https://portnews.ru/news/339406/ (accessed 14.07.2023). (In Russ.).

9. Sun Xiuwen. Contradictions in Understanding Arctic Issues between Russia and China – Do They Really Exist? // Russian International Affairs Council. 27.05.2018. URL: https://russiancouncil.ru/blogs/sunxiuwen/34193/ (accessed 14.07.2023) (In Russ.).

10. Transit through the Northern Sea Route in 2023 Reached a Record of 2.1 Million Tons // Interfax. 14.11.2023. URL: https://www.interfax.ru/business/930429 (accessed 25.06.2024). (In Russ.).

11. Japan Intends to Cooperate with Murmansk Region in Developing the Northern Sea Route // PortNews. 25.08.2014. URL: https://portnews.ru/news/185892/ (accessed 26.04.2023) (In Russ.).

12. Barannikova A.O., Dou Bo. The development of Chinese-Russian relations and strengthening China's position in the Arctic // Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. 2015. Vol. 5. № 2. P. 9–19.

13. China's Arctic Policy // The State Council of the People's Republic of China. 26.01.2018. URL: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed 14.07.2023).

14. Gjørv Gunhild Hoogensen, Hodgson Kara K.. 'Arctic Exceptionalism' or 'comprehensive security'? Understanding security in the Arctic // Arctic Yearbook. 2019. URL: https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2019/Scholarly-Papers/11_AY2019_Hoogensen_Hodgson.pdf (accessed 8.08.2023).

15. History of KOPRI // Korea Polar Research Institute. URL: https://www.kopri.re.kr/eng/html/intro/0103.html (accessed 12.07.2023).

16. Ikeshima Taisaku. Should Japan's Arctic Policy be Based on the Assumption That the Arctic Ocean is a Global Commons? Waseda Global Forum. 2015. № 12. URL: https://core.ac.uk/download/pdf/286942943.pdf (accessed 8.08.2023)

17. International Conference on Complex Exploration of the Ocean and Continental Shelf as a Key Factor of APEC Sustainable Development. 14.12.2011. URL: https://blog.canpan.info/oprf/img/1046/program_dec.14.pdf (accessed 08.08.2023).

18. Ministry of Earth Sciences (MoES), India. India's Arctic Policy: Building a partnership for sustainable development, March 17, 2022. URL: https://www.moes.gov.in/sites/default/files/2022-03/compressed-SINGLE-PAGE-ENGLISH.pdf (accessed 18.07.2022).

19. National Defense Strategy. Japan Ministry of Defense. 16.12.2022. URL: https://www.mod.go.jp/j/approach/agenda/guideline/strategy/pdf/strategy_en.pdf (accessed 26.04.2023).

20. National Security Strategy of Japan. Japan Ministry of Defense. 16.12.2022. URL: https://www.mod.go.jp/j/approach/agenda/guideline/pdf/security_strategy_en.pdf (accessed 26.04.2023).

21. Samoylenko P.Yu. The prospects of Russian – Chinese maritime cooperation in Northeast Asia //Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. 2019. Vol.9. № 1. P. 64–72.

22. Smirnov S.M., Kostyuk A.V. The legal issues of Arctic exploration // Asia-Pacific Journ. of Marine Science & Education. 2012. Vol. 2. № 2. P. 97–104.

23. Vision. Strategy // The Presidential Committee on Northern Economic Co-operation. 2017. URL: https://www.bukbang.go.kr/bukbang_en/vision_policy/strategy/ (accessed 01.07.2021).

Информация об авторах

Анастасия Олеговна Баранникова, канд. ист. наук, научный сотрудник Научной лаборатории пространственной логистики МГУ им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия, e-mail: electronicccm@yandex.ru

Сергей Маратович Смирнов, канд. тех. наук., старший научный сотрудник Научной лаборатории пространственной логистики МГУ им. адм. Г.И. Невельского, Владивосток, Россия, e-mail: ssmirnov@msun.ru

Information about the authors

Anastasia O. Barannikova, Candidate of Historical Sciences, Researcher, Research Laboratory of Spatial Logistics, Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia, e-mail: electronicccm@yandex.ru

Sergei M. Smirnov, Candidate of Technical Sciences, Senior Researcher, Research Laboratory of Spatial Logistics, Admiral Nevelskoy Maritime State University, Vladivostok, Russia, e-mail: ssmirnov@msun.ru

Поступила в редакцию 15.05.2024 Одобрена после рецензирования 11.08.2024 Принята к публикации 28.08.2024

Received 15.05.2024 Approved 11.08.2024 Accepted 28.08.2024