

Российский Дальний Восток в арктической политике Китая¹

Александра Игоревна Лабюк,

помощник директора Института истории,
археологии и этнографии народов Даль-
него Востока ДВО РАН, Владивосток.

E-mail: labyuk@ihaefe.ru

Арктика — перспективный регион, богатый запасами природных ресурсов — в первую очередь нефти и газа. Таяние ледового покрова Арктики в результате глобального потепления делает возможным обеспечение круглогодичной навигации по Северному морскому пути, который в перспективе не только может стать постоянно действующей морской транспортной линией, существующей параллельно проходу через Суэцкий канал, но и даст возможность существенно сократить время доставки грузов морем и снизить расходы, связанные с транспортировкой. КНР, чья экономическая мощь во многом связана с торговлей и логистикой, прилагает большие усилия для укрепления своих позиций в Арктическом регионе. За 40 лет Китай из государства, достаточно далёкого от Арктики и не имеющего арктических территорий, получил статус наблюдателя в Арктическом совете и стал ключевым партнёром России и стран Северной Европы в сфере освоения Арктики. Данная статья посвящена арктической истории Китая, основным положениям стратегии и интересам КНР в северном полярном регионе. Китай активно изучает Арктику, возможности и потенциал северных логистических потоков, ищет пути эффективного взаимодействия с арктическими державами. В статье рассматривается и анализируется активность Китая в российской Арктике, степень его вовлечённости в нефтегазовые проекты, имеющие отношение к российскому Дальнему Востоку, и участие КНР в организации транспортного коридора Северного морского пути.

Ключевые слова: Дальний Восток, дальневосточная Арктика, Китай, АЗРФ, Северный морской путь, российско-китайское сотрудничество, арктическая политика Китая.

The Russian Far East and the Arctic Vector of China's Foreign Policy.

Aleksandra Labyuk, Institute of History Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: labyuk@ihaefe.ru.

The Arctic is a promising region rich in natural resources primarily in oil and gas. The melting of the Arctic ice as a result of global warming makes it possible to ensure year-round navigation through the Northern Sea Route, which can soon

¹ Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ (проект № 20-514-93004) «Управление развитием сопредельных территорий России и Китая в начале XXI века: национальные практики как основа теоретической рефлексии».

become not only a permanent maritime logistic line parallel to the Suez Canal but will also make it possible to significantly shorten the time of shipping and to reduce transportation costs. The economic power of the Peoples Republic of China is based for the most part on trade and logistics, so China makes great efforts for improving its position in the Arctic Zone. Over the last 40 years, the PRC has transformed from the state without any Arctic territories into the observer of the Arctic Council and the key partner of the Russian Federation and the Nordic countries in the development of the Arctic. This paper is devoted to the Arctic history of China, the main provisions of the strategy and interests of the PRC in the northern polar region. China actively researches the Arctic, the possibilities and potential of northern logistics routes and explores the ways of effective cooperation with the Arctic states. The paper examines and analyzes the activity of China in the Russian Arctic Zone, the level of its involvement in oil and gas projects related to the Russian Far East and the participation of the PRC in the organization of the transport corridor of the Northern Sea Route.

Keywords: Russian Far East, Far Eastern Arctic, China, Arctic Zone of Russian Federation, Northern Sea Route, Russia-China cooperation, China's Arctic Policy.

Арктика — регион, обладающий огромным ресурсным потенциалом, перспективный мультимодальный транспортный коридор, который уже сейчас позволяет связать Азиатско-Тихоокеанский регион и Европу. Проблемы, касающиеся правового режима Арктики, вызывают споры за право пользования этими территориями, в которые вмешиваются не только непосредственно циркумполярные государства, но и заинтересованные в продвижении в регион страны. Эксперты выделяют четыре «круга» соперничества-сотрудничества в Арктике [18]. Первый круг — арктические государства, или «Арктическая пятёрка»: Россия, США, Канада, Дания, Норвегия, которым принадлежит побережье Северного Ледовитого океана. Второй круг — приарктические государства: Швеция, Финляндия, Исландия. Первая и вторая группы вместе составляют «Арктическую восьмёрку», т.е. восемь стран, которые имеют арктические территории за полярным кругом, морские зоны в Арктике и легитимные границы как на суше, так и на море. Эти страны образуют Арктический совет (АС). Третий круг — международные организации (НАТО, Евросоюз, организации стран Северной Европы), четвёртый — неарктические, но проявляющие интерес к Арктике государства, к которым эксперты относят Китай, Японию, Индию, Сингапур.

В России вопросами Арктики, связанными с изучением экономического развития, инвестирования, развитием опорных зон, правовым режимом и международным взаимодействием, занимаются учёные из разных научных учреждений. Коллективная работа авторов под редакцией В.Л. Ларина и С.К. Песцова посвящена анализу современного состояния многосторонних межгосударственных взаимодействий в Арктическом регионе [23]. Работы эксперта по вопросам Арктики В.П. Журавеля и соавторов [6; 13; 14; 19] связаны с изучением её развития и международной составляющей в арктической зоне, в том числе и в китайской арктической политике. Б.Х. Краснопольский

рассматривает в своём исследовании непосредственно состояние Дальневосточной Арктики, исходя из деления на опорные зоны, уделяя особое внимание экономическому и инфраструктурному состоянию региона [20]. В статье М.А. Гуреевой рассмотрены аспекты реализации государственной политики России и проанализирована стратегия Китая в Арктическом регионе [7]. Э.Ш. Сабитова разбирает вопросы международно-правового режима Арктики в целом [25]. Проблемы создания совместного транспортного коридора и российско-китайское сотрудничество на Северном морском пути (СМП) рассматриваются в работах В.Л. Ерохина [10; 11; 12]. Непосредственно анализу перспектив российско-китайского сотрудничества в Арктике в контексте Дальнего Востока посвящена статья Цинь Дуна и А.Л. Лукина [32]. Помимо российских исследователей, проблемы, связанные с проникновением КНР в Арктику, подробно изучаются специалистами многих стран мира. Одна из наиболее комплексных работ, посвящённых арктической политике КНР до 2014 г., — монография исландского учёного М. Лантейна, в которой автор исследует путь укрепления позиций Китая в Арктике, становление в качестве наблюдателя в Арктическом совете, рассматривает основные интересы КНР — ресурсы, Северный морской путь, а также международные связи со странами Северной Европы [36]. Китайские авторы часто обращаются к темам арктической политики стран АС и развития сотрудничества с ними, а также рассматривают направления развития арктической стратегии Китая [41; 42; 43; 44; 45]. Так, в статьях Гао Тяньмина [4; 5; 12] обозначено стратегическое значение Арктики для Китая и изучается сотрудничество России и КНР в формате опорных зон и в рамках газодобывающих проектов.

В данной работе автор на основе исследований российских, иностранных (в том числе и китайских) экспертов, официальных статистических данных и отчётов крупных транспортных и энергетических компаний проводит анализ деятельности Китая в Дальневосточном и Арктическом регионе, интересов в Арктике и активности в арктических проектах, связанных с российским Дальним Востоком (в первую очередь по добыче и транспортировке СПГ и по развитию Северного морского пути) и оценивает степень вовлечённости российского Дальнего Востока в арктический вектор китайской внешней политики.

АРКТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА КИТАЯ

Проблемами Арктики Китай начал заниматься ещё с 80-х гг. прошлого века, когда в 1981 г. была создана Арктическая и антарктическая администрация Китая, находящаяся под руководством Министерства природных ресурсов, занимающаяся организацией и управлением научными экспедициями в Арктике и Антарктике, а также стратегическим планированием и обеспечением международного сотрудничества в этих регионах. В 80-х гг. основными направлениями были экология и научно-исследовательские программы: в первую очередь океанография, арктическая биология, геологоразведка в полярных широтах, метеорология, глубинное бурение на арктическом континентальном шельфе [36; 43]. Учёные-экологи занимались исследованиями,

связанными с глобальными изменениями климата, их влиянием на Арктику и последствиями для Китая [43; 44]. В период с 1997 по 2017 г. Арктическая и антарктическая администрация Китая организовала восемь научных экспедиций в Арктику, а также открыла две полярные станции в Норвегии на архипелаге Шпицберген и в Исландии, а в 2013 г. четыре китайских института совместно с шестью институтами стран Северной Европы организовали Китайско-Североарктический исследовательский центр (China-Nordic Arctic Research Center).

С начала 2000-х гг. происходит переход к научным исследованиям экономических, политических и военных аспектов освоения Арктики, их влияния на развитие Китая. С 2008 г. отмечаются первые попытки формирования централизованной арктической стратегии Китая, а в академической среде началось систематическое изучение этого направления. Так, в 2010 г. была запущена программа по анализу индикаторов развития Арктики и роли Китая в данном регионе, а в последующие годы были приняты программы по арктической геополитике (2011—2015 гг.) и исследованию политико-экономико-правовых аспектов судоходства в Арктике (2012—2015 гг.). Со сменой руководства (в 2012—2013 гг.) и вступлением страны в АС в качестве наблюдателя в 2013 г. КНР начинает своё активное продвижение в Арктике, продолжая сотрудничество, совершенствуя арктические научные программы и инициативы, выступая инвестиционным партнёром в реализации различных арктических проектов, развивая арктический флот [36; 43; 44].

По мнению российских и иностранных экспертов, КНР смогла создать самую сильную и дифференцированную научно-исследовательскую программу в Арктике [18; 39; 36], не являясь при этом арктическим государством. По данным статистики, ежегодный рост расходов на НИОКР составляет 7%: в 2020 г. — 2,44 трлн юаней (378 млрд долл.) [16]. По заявлению премьер-министра Госсовета Ли Кэцзяна на сессии ВСНП в марте 2021 г., в ближайшей пятилетке расходы на базовые научные исследования будут увеличены на 10,6%, причём полярные исследования отмечены им как особо перспективные [40]. Финансирование полярных проектов осуществляется из средств бюджета Арктической и антарктической администрации и Министерства природных ресурсов, заменившего Государственное океанологическое управление Китая. Дополнительная финансовая поддержка прикладных исследований региона оказывается из Национального фонда социальных наук КНР, а также ряда заинтересованных правительственных ведомств — Министерства транспорта и Министерства иностранных дел. В этом процессе МИД играет очень важную роль, дополняя функции Министерства природных ресурсов в сфере международного сотрудничества: отвечает за развитие партнёрских отношений с признанными арктическими государствами и создание благоприятных условий для реализации интересов КНР в регионе [43] (рис. 1).

Как определённый итог изысканий и работы китайских институтов и организаций, при координации Арктической и антарктической администрации, 26 января 2018 г. Информационное бюро Государственного совета КНР опубликовало Белую книгу по Арктике, в которой были собраны и изложены основные планы и стратегии Китая в этом регионе, главные принципы

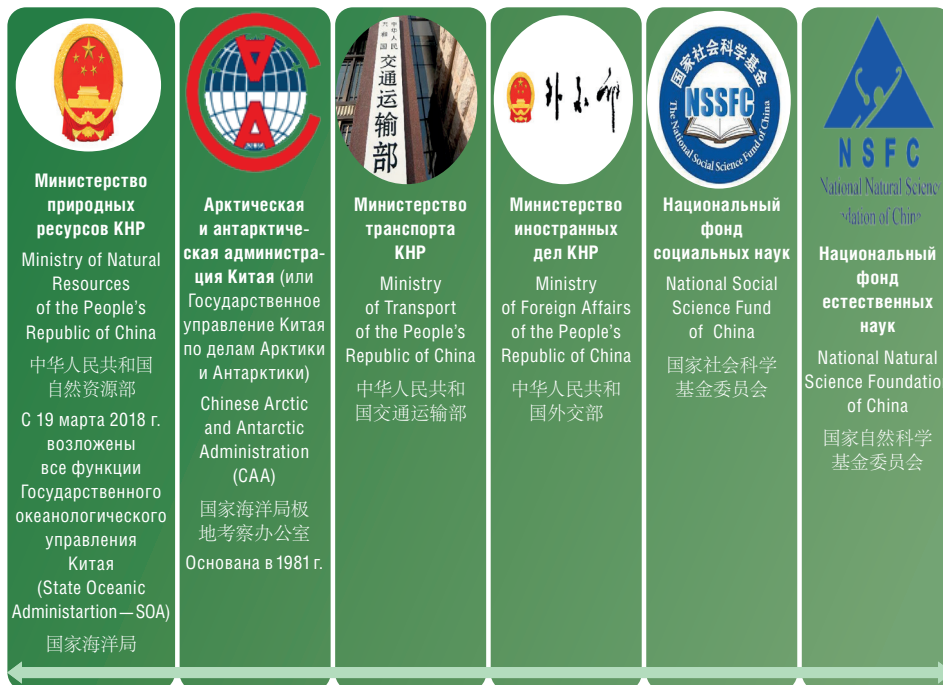


Рис. 1. Структуры КНР, финансирующие арктические проекты.
Составлено по: [40; 41; 46]

взаимодействия с другими государствами в долгосрочной перспективе: «понять, оберегать, развивать и принимать участие в управлении делами Арктики, чтобы защищать общие интересы всех стран и международного сообщества в Арктике и продвигать устойчивое развитие Арктики». В первую очередь книга нацелена на повышение и укрепление положения Китая в арктической зоне на основе многочисленных исследований, показавших прямую зависимость всех отраслей китайской экономики (рыболовство, сельское хозяйство и лесное хозяйство, а также морское судоходство) от ситуации в Арктике. В книге подчёркивается, что регион в будущем станет приоритетом внешней политики государства, являющегося «околоарктическим». В документе также представлена позиция Китая в отношении дальнейшего расширения инициативы «Шёлковый путь» через включение в него Полярного Шёлкового пути. Указывается на важность продолжения исследований в регионе, добычи ресурсов, чему Китай непременно будет продолжать способствовать, поддерживая инициативы арктических стран [46].

ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И КИТАЯ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ И АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ

В России на официальном уровне заявляют, что интересы КНР в Арктике тревоги не вызывают. У Китая нет необходимости скрывать свой экономический интерес, но он намеревается действовать в регионе ответственным

образом, следуя установленным правилам. По заверениям лидеров государств В. Путина и Си Цзиньпина, укрепление российского-китайского сотрудничества в Арктике отвечает интересам устойчивого развития региона: «инфраструктурные проекты... в связке с Северным морским путём способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, а это ключ к освоению территории, оживлению экономической и инвестиционной активности»².

Если говорить конкретно о сотрудничестве в Арктике и на Дальнем Востоке в контексте арктического развития, то нужно рассматривать такие направления, наиболее соответствующие группам интересов Китая: энергетические ресурсы — строительство предприятий по добыче и переработке СПГ и нефти; логистика — СМП и создание мультимодальных хабов и точек переброски грузов; научные контакты; экология.

Интерес Китая к Арктике напрямую связан с поставленной задачей правительства по снижению негативного влияния на окружающую среду. Новый пятилетний план Китая нацелен на преодоление «трёх тяжёлых битв» — основных текущих проблем: на предотвращение финансовых рисков, уменьшение бедности, борьбу с загрязнением окружающей среды [41; 44]. Таким образом, чистая энергетика стала одним из основных приоритетов Пекина: в цели по достижению углеродной нейтральности до 2060 г. основной акцент сделан на природном газе, как на наиболее перспективном и экологически чистом энергоносителе [41; 44]. Доступность сжиженного природного газа в долгосрочной перспективе и его соответствие современным и будущим экологическим требованиям привело к значительному росту спроса Китая на него.

СПГ экспортируют 18 государств, а импортируют 42. По отчёту компании Shell за 2019 г., рост потребления газа в АТР является определяющим фактором в установлении цены на топливо. Несмотря на умеренный спрос в 2019 г., связанный с тёплыми зимами и увеличением доли атомной энергетики в Японии и Южной Корее, эксперты компании отмечают растущий интерес Китая, который покупает всё больше сжиженного газа (в 2019 г. китайский импорт вырос на 14%): по темпам роста импорта СПГ Китай обошёл Японию уже в 2018 г. [38]. И по предварительным итогам 2021 г. Китай обошёл Японию по объёму импорта, закрепив за собой позицию главного импортёра СПГ в мире (рис. 2). В период с января по сентябрь 2021 г. КНР импортировала 80,5 млн т СПГ, а Япония — 78,1 млн т [35]. Кроме того, по оценкам специалистов, тренд на увеличение поставок СПГ в Китай сохранится: по прогнозам, к 2040 г. спрос Пекина на него удвоится, в то время как импорт СПГ в Японию сократится на 18% [38].

По оценкам российской стороны, КНР входит в число пяти крупнейших инвесторов в экономику России. Общая сумма накопленных прямых китайских инвестиций в Россию на начало 2020 г. составляет 12,8 млрд долл. [24]. И растущий спрос Китая на СПГ сделал его одним из крупнейших инвесторов

² Из речи президента РФ В.В. Путина на Международном форуме «Один пояс — один путь» в мае 2017 г.



в российские газодобывающие проекты. Так, в «Ямал СПГ» вошла одна из крупнейших китайских компаний CNPC (Китайская национальная нефтегазовая корпорация) с долей участия 20% и Фонд Шёлкового пути с долей 9,9%. Также стоит отметить, что часть инженерно-технических сооружений, связанных с оснащением проекта «Ямал СПГ», строилась и проектировалась китайскими компаниями CNPC Offshore Engineering Company (CPOE), China Offshore Engineering Company Ltd. и Qingdao McDermott Wuchuan. Участниками проекта «Арктик СПГ-2» компании НОВАТЭК (доля 60%) являются китайские CNOOC (доля 10%) и CNPC (доля 10%), французская Total (доля 10%) и консорциум японских компаний Mitsui & Co и JOGMEC — Japan Arctic LNG (доля 10%) [1]. Ожидается, что первая линия по производству сжиженного природного газа мощностью 6 млн т будет введена в строй в 2023 г., а завод целиком мощностью 18 млн т — к 2025 г. Также в 2021 г. на прошедшем Петербургском международном экономическом форуме НОВАТЭК подписала базовые условия 15-летних контрактов с китайской Zhejiang Energy по поставкам с проекта «Арктик СПГ-2» до 1 млн т СПГ в год и с компанией Shenergy Group — совокупным объёмом 3 млн т [22].

Традиционно СПГ в Китае закупался крупными госкомпаниями, такими как CNPC и Sinopet. Мелкие компании (электростанции или промышленные предприятия) не имели ни технической, ни законодательной возможности закупок газа у иностранных компаний. Но постепенная либерализация китайского газового рынка дала возможность иностранным поставщикам работать напрямую с конечными потребителями этого уровня в Китае. Чтобы укрепиться в этом сегменте, НОВАТЭК заключила контракт с китайской Zhejiang Hangjiaxin Clean Energy Co. на поставку 140 тыс. т СПГ с 2024 г., которые будут следовать через терминал Хибики японской компании Saibu Gas. В 2019 г. компания подписала с нефтехимической корпорацией Sinopet и «Газпромбанком» базовые условия соглашения о создании совместного предприятия по реализации СПГ и природного газа на внутреннем рынке для продажи газа конечным потребителям [22].

Несмотря на либерализацию газового рынка в КНР и устойчивое стремление Пекина к диверсификации поставок, а также заметное повышение спроса на СПГ, Россия в качестве экспортёра занимает достаточно скромное положение. По итогам 2020 г. Россия по ежегодной динамике роста поставок СПГ в Китай также существенно отстала от остальных экспортёров: годовое двукратное увеличение роста продаж в 2020 г. не сравнить, к примеру, с 12-кратным увеличением поставок из США [33]. До настоящего времени эксперты так и не могут прийти к единому мнению, сможет ли российский СПГ, несмотря на все усилия отечественных энергетических компаний, нарастить своё присутствие на китайском рынке и одновременно пополнять бюджет РФ, учитывая предоставленные им налоговые льготы. Эксперты высказывают опасения, что отдача этих проектов для госбюджета будет незначительной.

На Дальнем Востоке взаимодействие с КНР также связано с работой сахалинских нефтегазовых месторождений Сахалин-1 и Сахалин-2. «Сахалин-1» — один из крупнейших проектов в России с прямыми иностранными инвестициями. Это международный консорциум, в который входят: оператор проекта Exxon Neftegas Limited — дочернее предприятие американской компании ExxonMobil (доля участия 30%); российская компания «Роснефть» через свои родственные организации «РН-Астра» (8,5%) и «Сахалинморнефтегаз-Шельф» (11,5%); японский консорциум Sodeko (30%); индийская государственная нефтяная компания ONGC Videsh Limited (20%) [27]. «Сахалин-2» — ещё один нефтегазовый проект с иностранными инвестициями: ПАО «Газпром» (50% акций плюс одна акция); концерн Shell (27,5% акций минус одна акция); компания Mitsui (12,5%); компания Mitsubishi (10%) [29]. Оба проекта показывают эффективную работу и продают ресурсы в том числе и Китаю, однако среди акционеров КНР не представлена.

В начале июня 2021 г. начала работу первая линия одного из крупнейших в мире газоперерабатывающих предприятий компании «Газпром» — Амурского ГПЗ, расположенного рядом с г. Свободным Амурской области. Китай очень заинтересован в поставках газа с завода, размещённого так близко к границе, поэтому активно поддерживал проект финансовыми вливаниями — 3,4 млрд евро были выданы под проект на 15 лет тремя китайскими банками: Bank of China, China Construction Bank Corporation и China Development Bank. По плану на полную мощность завод выйдет с 2025 г. Он станет якорным предприятием крупного центра глубокой переработки газа, возводимого на Дальнем Востоке России. Очищенный метан будет направляться через «Силу Сибири» в КНР, а основным потребителем этана и сжиженного углеводородного газа (СУГ) будет Амурский газохимический комплекс — совместный проект СИБУРа (60%) и Sinorep (40%). В настоящее время «Газпром» ведёт переговоры о поставках СУГ и гелия в Китай [21].

С 2010 г. Газпром проводит подготовительные работы по проекту «Сахалин-3». Газ Южно-Кириновского месторождения планируется по газопроводу отправлять на восток в Китай, а добытые ресурсы возможно будет направлять в сторону Владивостока, где собираются строить завод «Владивосток-СПГ» [15], также для дальнейшей отправки в Китай и страны АТР [8]. Но по разным причинам (налогообложение, санкции, спрос) проекты от-

кладываются [3; 28]. Строительство второго завода — «Дальневосточный СПГ» — в Хабаровском крае также находится на этапе предварительного проектирования, но в нём пока Китай не заявлен как участник [34]. По оставшимся 6 проектам разработки сахалинских месторождений конкретных действий не предпринимается.

Ещё один обсуждаемый проект, связанный с Дальним Востоком, — морской перегрузочный комплекс СПГ в Камчатском крае в бухте Бечевинская. Терминал предназначен для приёма СПГ с ледовых газовозов НОВАТЭК на плавучее хранилище газа (ПХГ), для кратковременного хранения СПГ в ПХГ и его отгрузки на обычные суда для дальнейшей транспортировки. Только в 2021 г. «Росморпорт» смог найти подрядчика для выполнения этого сложного проекта — китайскую компанию China Communications Construction Company³, которая принимала участие в строительстве завода «Звезда» в Большом Камне. В соответствии с контрактом, китайская сторона должна завершить строительство к ноябрю 2022 г. за 19,6 млрд руб. Однако с учётом незащищённости Бечевинской бухты и сильных штормов сроки завершения проекта могут сдвинуться, что повлечёт и отсрочку запуска перегрузочного комплекса, намеченного в настоящее время на февраль 2023 г. [9].

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И ФЛОТ

Другой экономический интерес Китая — альтернативный морской путь через Арктику. С каждым годом судоходство и объём грузоперевозок растут: за 5 лет, с 2016 по 2020 г., объём грузопотока по СМП вырос в 11 раз — с 3 млн т до 35 млн т. Стоит отметить, что 1,5 млн т в 2020 г. составил транзитный груз, а основную часть — экспортные грузы энергоресурсов в восточном направлении и внутренний каботаж. В первую очередь такой рост перевозок связан с заметным уменьшением ледового покрова. По сообщениям Росгидромета, с 80-х гг. он сократился в 2 раза, многолетний лёд меняется на однолетний, таким образом становятся реальными сверхранние и сверхпоздние рейсы и, по заявлению гендиректора компании «Совкомфлот» И. Тонковидова, «круглогодичная навигация в акватории СМП может начаться с зимы 2023—2024 годов либо 2024—2025 годов» [30].

Для Китая как крупной экспортной державы, 90% товаров которой доставляется по морю, усовершенствование системы логистики, сокращение расходов и снижение рисков, связанных с транспортировкой, являются приоритетными задачами [42; 43]. По этой причине регулярное полярное судоходство очень привлекательно для него, а стремление получить доступ

³ China Communications Construction Company («Китайская компания строительства коммуникаций», сокр. СССС) — госкорпорация, специализирующаяся на строительстве объектов транспортной инфраструктуры. СССС — один из мировых лидеров в области проектирования и строительства портов, портового оборудования, дноуглубления, проектирования и строительства жилой и коммерческой недвижимости, автодорог и мостов, железных дорог, метро, аэропортов, других объектов транспортной инфраструктуры.

в регион вполне логично, ведь северные морские пути станут ещё одним важным шагом на пути к формированию глобального торгово-экономического проекта КНР — Экономического пояса Шёлкового пути [42]. И, как уже указывалось выше, одним из современных трендов политики Китая является экология, а по подсчётам экспертов китайской судоходной компании Cosco Shipping, перевозки по СМП сокращают выбросы в атмосферу на 35% и расход топлива на 10%, что выводит СМП в приоритет [44].

На Восточном экономическом форуме, прошедшем во Владивостоке в сентябре 2021 г., вопросы, связанные с Арктикой, поднимались сразу в нескольких секциях: по мнению экспертов-практиков, логистика может стать для мировой экономики «новой нефтью». В 2021 г. сразу несколько факторов повлияли на резкий рост стоимости контейнерных грузоперевозок через Суэц — по сравнению с уровнем до начала пандемии COVID-19 стоимость фрахта увеличилась в четыре раза [31], вынудив перевозчиков искать альтернативные пути. В связи с этим СМП может стать для России важным стимулом экономического роста, особенно с подключением к нему системы железнодорожных и автомобильных маршрутов⁴. А значит, основные задачи по стимулированию роста — сделать северный путь максимально эффективным для фрахтователей через установление экологических стандартов, строительство инфраструктуры (береговые опорные базы, пункты МЧС, точки переборки грузов с судов ледового класса на фидерные суда) и решить вопросы с «обратной загрузкой». Все эти проблемы решаются поэтапно, с привлечением всех заинтересованных сторон. Китайские авторы в своих работах говорят о важности проработанной Россией работы по данному маршруту, в том числе по упрощению таможенного режима, организации системы бесшовных мультимодальных перевозок и ледовых проводок. По мнению китайских специалистов, СМП в ближайшее время может стать реальной альтернативной линией и Китай смог бы перевести к 2025 г. на данный маршрут около 20% внешнеторговых грузов [44]. А по некоторым амбициозным заявлениям, в среднесрочной перспективе каждая шестая тонна национального экспорта будет отправляться северным путём, причём эти перевозки будут обеспечивать китайские, а не российские ледоколы [45].

Важную часть арктической стратегии Китая занимают проекты по созданию собственного ледокольного флота, а также по подготовке высококвалифицированных кадров, способных работать в полярных условиях и обеспечивать проводку китайских судов. Первым китайским ледоколом, вошедшим в Арктику, стало научно-исследовательское судно «Xuelong» (Сюэлун — «Снежный дракон»), на борту которого с 1994 г. Китай проводит полярные исследования. 4 года ушло на подготовку к первому проходу, и в августе 2012 г. судно осуществило первый арктический рейс по СМП от Мурманска до Шанхая. Не совсем корректно говорить о «Xuelong» как о полноценном ледоколе, поскольку фактически это перекупленный у Украины ледокольно-транспортный дизель-электроход типа «Витус Беринг», строящийся как

⁴ В настоящее время Россия занимает 75 место из 167 по индексу эффективности логистики.

судно обеспечения в водах со льдами. Ещё в период подготовки прохода «Xuelong» (по СМП), в октябре 2009 г., Госсоветом КНР было принято решение о создании второго подобного снабженца, но уже в Китае, и в 2019 г. «Xuelong-2», построенный на верфи Jiangnan Shipyard в Шанхае по проекту Финляндии, был принят в эксплуатацию, а затем судно было передано в Институт полярных исследований в Арктике. Кроме того, по заявлениям НОАК, в перспективе «более обоснованным является использование в полярных исследованиях собственных атомных ледоколов, имеющих большую мощность, надёжность и не нуждающихся в регулярной дозаправке». А одна из крупнейших китайских судостроительных компаний China Shipbuilding Industry Corporation озвучила намерение начать разработку технологий конструирования таких судов [45].

Китайские грузовые суда начали совершать пробные рейсы северным путём в 2013 г. Первым прошёл контейнеровоз «Yong Sheng», принадлежащий китайской транспортной компании Cosco Shipping. Он отправился из порта Далянь и прошёл через Берингов пролив за 30 дней. Затем ещё одно торговое судно той же компании Cosco — «Tianjing» — прошло по пути в г. Эсбьерг в Дании, сэконобив около 15 дней и 383 тонны топлива [44]. В 2020 г., по данным госкорпорации «Росатом», суда под китайским флагом совершили восемь рейсов в оба конца по СМП и перевезли 163,7 тысячи тонн грузов. Тем временем два балкера класса Ark6 были построены на Шанхайской верфи и введены в эксплуатацию во второй половине 2019 г. Строительство велось по уникальному, разработанному специалистами Китайской государственной судостроительной корпорации проекту по заказу компании Platano Eesti OU — судоходного подразделения холдинга Union Weal Investment Group Ltd. (штаб-квартира в Гонконге) [37]. Эксплуатация данных балкеров позволит значительно расширить навигацию на СМП и сократить расходы на ледокольную проводку за счёт наличия у судов высокого ледокольного класса. Эти суда могут следовать в ледовом коридоре за существующими атомными ледоколами, работать с применением собственных технических средств на ледовых припаях порта Сабетта и во фьордах Норвегии, перевозить навалочные и сыпучие грузы, оборудование. Ожидается, что холдингу потребуется ещё 2–4 подобных балкера [17].

Что касается российско-китайского сотрудничества в области судостроения, оно в настоящее время может быть связано с обеспечением бесперебойной работы арктических проектов НОВАТЭК. Компания рассматривает перспективы совместного строительства с Cosco лихтеровозов высокого ледового класса Arc7 для использования на проекте «Арктик СПГ 2» [2]. Однако, по сообщениям «Совкомфлота», должен быть объявлен тендер на строительство пока только 2 танкеров из 10, запрошенных по проекту для «Арктик СПГ 2» на зарубежных верфях со сроком сдачи в 2023–2024 гг., и в нём будет участвовать «Совкомфлот», а также, возможно, японская Mitsui OSK Line (MOL)⁵.

⁵ Свободных для аренды судов высокого ледового класса в настоящее время в мире нет. Все существующие суда, в том числе и класса Ark4, уже арендованы НОВАТЭК для транспортировки по проекту «Арктик СПГ 2». К тому же в соответствии с законодательством РФ (см. Постановление Правительства Российской Федерации

Несмотря на весьма позитивные прогнозы и ожидания, стоит отметить, что до полноценной работы Северного морского пути ещё предстоит долгий организационный процесс. По предварительным подсчётам, на конец 2021 г. объём грузоперевозок по СМП вырастет до 35 млн т, тогда как, по сообщениям канцелярии администрации Суэцкого канала, только в первой половине года через эту артерию прошли 9763 судна с общим грузом в 610 млн т. Очевидно, что несмотря на заметный рост грузопотока, идущего северным путём, СМП значительно уступает традиционному маршруту, особенно с учётом открытого в 2015 г. «Нового Суэцкого канала» — частичного дублёра в районе Баллаха. А предполагаемое снижение стоимости фрахта, перевозимого северным путём, за счёт сокращения времени упирается в заметное увеличение стоимости транзита с учётом ледокольной проводки. К тому же через Суэц могут ходить мегаконтейнеровозы шириной более 60 м и вместимостью около 24 000 TEU, проводить которые северным путём ледоколы не могут [26].

ВЫВОДЫ

Китайский путь к Арктике был долгим — почти 40 лет. До появления официальной арктической стратегии экспертами и политиками было предпринято много попыток прощупать почву взаимодействия со странами «Арктической восьмёрки». Конец 90-х и начало 2000-х гг. можно определить как период научных исследований Китая в Арктике, 2010-е гг. стали фазой выхода страны на уровень «восьмёрки», завершившейся допуском в АС в качестве наблюдателя. И вышедшая в 2018 г. Белая книга стала первым итоговым документом, который определил, что Поднебесная позиционирует себя как «околоарктическую державу», официально провозгласив интересы и стремления государства, избегая при этом резких высказываний, которые бы вызвали отторжение или конфронтацию с циркумполярными странами. Сегодня вполне очевидна намеченная Китаем линия постепенного продвижения своих интересов, расширения присутствия в регионе, уклонения от конфликтов, притягивания ресурсов и выжидания наиболее удачного момента. КНР предпринимает усилия не только по углублению сотрудничества с арктическими государствами, но и занимается развитием и совершенствованием собственных технологических способностей по исследованию этого региона и расширением кадрового потенциала, способного осваивать полярные зоны. И в целом, несмотря на некоторые алармистские заявления западных и российских экспертов, политика Китая в Арктике скорее имеет прагматичный, деловой характер, соответствует нормам международного права и полностью передаёт стремление Пекина получить рычаги для ведения экономической деятельности за пределами государства и его непосредственных

от 18.09.2020 № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути») по требованиям безопасности из этого района СПГ может быть вывезен на судне не ниже класса Arc7.

границ, в том числе для снижения стратегического влияния США в различных районах мира. Сама Арктика является лишь одним из сегментов, который в дальнейшем может войти в единую систему организации многополярного миропорядка, пропагандируемого Пекином.

Следуя цели расширения своего влияния в арктической зоне, Китай стремится к партнёрству в крупнейших российских сырьевых и инфраструктурных проектах (в роли инвестора, подрядчика, поставщика оборудования и покупателя). На высшем уровне Россия и Китай выражают готовность к дальнейшему плодотворному сотрудничеству. Примерами такого взаимодействия являются «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», Амурский ГПЗ и проекты, связанные с обеспечением их деятельности.

Несмотря на то, что и китайские, и российские источники часто отмечают высокую степень готовности КНР к инвестированию в российские арктические (северные) и дальневосточные (восточные) проекты, нельзя сделать вывод об активно растущем спросе инвесторов на них. КНР проявляет интерес к сотрудничеству в области строительства портов, железных дорог, тоннелей, а китайские компании регулярно принимают участие в международных и российско-китайских экономических форумах и конференциях, но на деле это ограничивается крупными контрактами с государственными корпорациями по поставкам нефти и газа и по добыче ресурсов. Остальные же проекты, в том числе и инфраструктурные, пока так и остаются на уровне намерений и деклараций.

Противоречия между заявлениями и реальностью связаны в основном со стремлением Китая вкладываться в масштабные проекты, которые бы позволили Пекину стать полноценным игроком в регионе и иметь возможность оказывать влияние на осуществление разного рода деятельности здесь, и нежелание России тем самым сдать свои доминирующие позиции. При этом, если говорить о намерении Китая получить рычаги управления Арктикой, стоит учитывать, что, помимо взаимодействия с Российской Федерацией, КНР активно ищет партнёров в северном регионе (несмотря на попытки США ограничить сотрудничество стран Северной Европы с Поднебесной), которые будут готовы уступить небольшую долю своего влияния взамен на финансирование их проектов.

Кроме того, важно отметить, что невозможно говорить и о прямом сотрудничестве Арктического и Дальневосточного регионов РФ с Китаем или конкретно с китайскими приграничными районами. Все проекты, так или иначе связанные с российско-китайским взаимодействием, имеют отношение к договорённостям на высшем уровне и спускаются сверху в обоих государствах.

Важнейшим вопросом остаётся поиск компромисса между необходимостью привлечения инвестиций в капиталоемкие арктические и дальневосточные проекты и риском попасть в зависимость от иностранных инвесторов. А пока существующие неразрешённые российско-китайские противоречия открывают достаточно узкие перспективы для существенного рывка. Россия может лишь самостоятельно осваивать Арктическую зону и Дальний Восток, стабилизируя и укрепляя своё эксклюзивное право

в регионе и по Северному морскому пути. Очень важно в данных условиях ориентироваться на силу российского крупного и среднего бизнеса и, возможно, менее напористых иностранных партнёров, грамотно преподнося и освещая проекты, которые смогут приносить прибыль уже в ближайшем будущем, обеспечивая их государственными гарантиями.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. В МИД рассказали об интересе Китая к сотрудничеству по Арктике. URL: <https://ria.ru/20210601/arktika-1735043127.html> (дата обращения: 21.09.2021).
2. Газовозы Arc7 — актуально, но дорого. URL: <https://oilcapital.ru/article/general/01-10-2020/gazovozy-arc7-aktualno-no-dorogo> (дата обращения: 02.11.2021).
3. «Газпрому» нечего сказать про Сахалин. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4763179> (дата обращения: 02.11.2021).
4. Гао Т. Российско-китайское сотрудничество по созданию Арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 3. С. 51—55.
5. Гао Т. Сотрудничество России и Китая в Арктике в формате опорных зон // Вестник университета. 2018. № 4. С. 43—50.
6. Говорова Н.В., Журавель В.П., Самыловская Е.А. Российская Арктика: проблемы международного сотрудничества, безопасности, экономики, экологии и человеческого развития // Современная Европа. 2018. № 1. С. 156—159.
7. Гуреева М.А. О государственной политике России в Арктике в целях обеспечения её экономической безопасности // Сибирская финансовая школа. 2020. № 2. С. 61—66.
8. Девять Сахалинов. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2014/8/302/ (дата обращения: 19.10.2021).
9. Дноуглубление на Камчатке выполнит китайская СССС. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4937339?tg> (дата обращения: 15.10.2021).
10. Ерохин В.Л. Арктика в российско-китайских отношениях: от политики к экономике // Мир русскоговорящих стран. 2020. № 2 (4). С. 26—36.
11. Ерохин В.Л. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора // Маркетинг и логистика. 2018. № 1 (15). С. 12—29.
12. Ерохин В.Л., Гао Т. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в регионе Арктики: «Ямал СПГ» и другие перспективные проекты // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сб. науч. тр. по материалам междунар. науч.-практ. конф. (11 сент. 2017 г.). М.: Центр исследования России Харбинского инженерного университета, 2017. С. 312—319.
13. Журавель В.П. Арктика как постоянно развивающееся многомерное пространство // Арктика и Север. 2018. № 31. С. 62—79.
14. Журавель В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112—144.
15. Катков М., Подлинова А. «Газпром» построит два новых СПГ-завода. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/22/862660-gazprom-spg-zavoda> (дата обращения: 16.05.2021).
16. Кашин В.Б., Пятачкова А.С., Смирнова В.А., Литвинов А.А., Поташев Н.А. Китайские эксперты о новом пятилетнем плане КНР. Аналитическая записка К6/03/2021

- ЦКЕМИ НИУ ВШЭ. URL: <https://cceis.hse.ru/data/2021/03/29/1386510407/14-я%20пятилетка.pdf> (дата обращения: 15.10.2021).
17. Китай рвётся в Арктику. Надо пользоваться! URL: https://www.korabel.ru/news/comments/kitay_rvetsya_v_arktiku_nado_polzovatsya.html (дата обращения: 22.09.2021).
 18. Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Стратегии иностранных государств в Арктике: общее и особенное. URL: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%201-2.pdf> (дата обращения: 20.09.2021).
 19. Кочемасова Е.Ю., Журавель В.П., Седова Н.Б. О некоторых научных подходах к определению границ Арктики // Арктика и Север. 2019. № 35. С. 158—169.
 20. Краснопольский Б.Х. Дальневосточная Арктика: роль инфраструктуры в экономическом развитии и системообразовании опорных зон // Пространственная экономика. 2018. № 3. С. 165—181.
 21. Марцинкевич Б. Амурский газоперерабатывающий завод: начало новой эпохи российской газопереработки. URL: <https://neftegaz.ru/science/reperabotka/685128-amurskiy-gazopererabatyvayushchiy-zavod-nachalo-novoy-epokhi-rossiyskoj-gazopererabotki/> (дата обращения: 13.09.2021).
 22. НОВАТЭК перевалит в Китай через Японию. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5101372> (дата обращения: 03.12.2021).
 23. Преодолевая холод. Интересы и политика стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике: вызовы и возможности для России / под ред. В.Л. Ларина и С.К. Песцова. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2017. 400 с.
 24. Протокол седьмого заседания Межправительственной российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/a10ea53e73ad8ea58da5bd3eede0c19a/Protokol_7-go.pdf (дата обращения: 16.05.2021).
 25. Сабитова Э.Ш. Особенности международно-правового режима Арктики // Вопросы политологии. 2020. Т. 10. № 5. С. 1613—1618.
 26. Самый большой контейнеровоз в мире прошёл Суэцкий канал. URL: <https://ria.ru/20210828/suets-1747690693.html> (дата обращения: 13.09.2021).
 27. Сахалин-1. Официальный сайт. URL: <https://www.sakhalin-1.com/ru-RU/Company/Who-we-are> (дата обращения: 16.05.2021).
 28. Сахалинский газ в китайской проекции. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3720327> (дата обращения: 16.05.2021).
 29. Сахалин Энерджи. Структура управления. URL: <http://www.sakhalinenergy.ru/ru/company/management/> (дата обращения: 16.05.2021).
 30. «Совкомфлот» назвал сроки начала круглогодичной навигации по Севморпути. URL: <https://ria.ru/20210607/sevmorput-1736033228.html> (дата обращения: 13.09.2021).
 31. Стоимость морских грузоперевозок выросла до рекордного уровня. URL: <https://www.rbc.ru/economics/23/06/2021/60d278a59a794705760f4e0d> (дата обращения: 13.09.2021).
 32. Цинь Дун, Лукин А.Л. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток // Ойкумена. 2018. № 4. С. 158—167.
 33. Шевченко А. Китай поставил уже третий подряд рекорд по импорту СПГ. Страна обошла Японию. URL: <https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhenny-prirodnny-gaz/702083-kitay-postavil-uzhe-tretiy-podryad-rekord-po-importu-spg-strana-oboshla-yaponiyu/> (дата обращения: 30.10.2021).
 34. Technip завершила предварительное проектирование завода Дальневосточный СПГ. URL: <https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhenny-prirodnny-gaz/715319-technip-zavershila-predvaritelnoe-proektirovanie-zavoda-dalnevostochnyy-spg/> (дата обращения: 22.09.2021).

35. China Takes Over from Japan as Leading Importer of LNG. URL: <https://globalenergyprize.org/en/2021/10/26/china-takes-over-from-japan-as-leading-importer-of-lng/> (дата обращения: 03.12.2021).
36. Lanteigne M. China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions. Reykjavik, 2014. 44 p. URL: https://nupi.brage.unit.no/nupi-xmlui/bitstream/handle/11250/285164/ChinasEmergingArcticStrategiesPDF_FIX2.pdf?sequence=3&isAllowed=y (дата обращения: 14.06.2021).
37. Platano Eesti OU Makes Bulker Debut. URL: <https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/platano-eesti-ou-makes-bulker-debut/2-1-94000> (дата обращения: 22.09.2021).
38. Shell Outlook 2020. URL: https://www.shell.com/promos/overview-shell-lng-2020/_jcr_content.stream/1584588383363/7dbc91b9f9734be8019c850f005542e00cf8ae1e/shell-lng-outlook-2020-march.pdf (дата обращения: 12.09.2021).
39. Snow Dragon: As the Arctic Melts, Asia Shudders at the Risks but Slavers at the Opportunities // *The Economist*. 01.09.2012. URL: <http://www.economist.com/node/21561891> (дата обращения: 22.08.2021).
40. 2021 年政府工作报告 = Отчёт о работе правительства за 2021 год. URL: <http://www.gov.cn/zhuanti/20211hzfgzbg/index.htm> (дата обращения: 16.03.2021).
41. 我国“十四五”能源需求预测与展望 = Прогнозы и перспективы энергетических потребностей на период 14-й пятилетки Китая. URL: <https://ceep.bit.edu.cn/docs/2021-01/32287619484c4846a22cb1655e93bb4c.pdf> (дата обращения: 03.03.2021).
42. 李建福. 冲突对抗抑或和平合作? - 气候变化背景下的北极安全问题探析 = Ли Цзяньфу. Конфликтное противостояние или мирное сотрудничество? Анализ проблем безопасности Арктики в контексте изменения климата. URL: http://www.cssn.cn/gjgxx/gj_qqwt/202002/t20200205_5085295.shtml (дата обращения: 22.09.2021).
43. 李振. 中国的北极观理论体系构建 = Ли Чжэньфу. Построение системы китайского взгляда на Арктику // «亚太安全与海洋研究». 2020. № 6. URL: http://www.cssn.cn/gjgxx/gj_ttxw/202011/t20201111_5215167.shtml (дата обращения: 15.09.2021).
44. 徐广森. 变动世界中的北极秩序: 生成机制与变迁逻辑 = Сюй Гуанмяо. Арктический порядок в меняющемся мире: механизм генерации и логика изменений // «俄罗斯东欧中亚研究». 2021. № 1. URL: http://www.cssn.cn/gjgxx/202102/t20210226_5314010.shtml (дата обращения: 15.09.2021). (In Chin.)
45. 海镜 . 拓展北极利益 安全发展并举解放军报 = Хай Цзин. Расширение интересов и безопасное развитие Арктики в докладе НОАК. URL: http://www.cssn.cn/jsx/202003/t20200313_5100773.shtml (дата обращения 16.05.2021).
46. “中国的北极政策”白皮书 = Белая книга «Арктическая политика Китая». URL: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/document/1618203/1618203.htm> (дата обращения: 13.03.2021).

REFERENCES

1. *V MID rasskazali ob interese Kitaya k sotrudnichestvu po Arktike* [The Foreign Ministry Informed about China's Interest in Cooperation in the Arctic]. Available at: <https://ria.ru/20210601/arktika-1735043127.html> (accessed 21.09.2021). (In Russ.)
2. *Gazovozy Arc7 – aktual'no, no dorogo* [Arc7 Gas Carriers – Relevant but Expensive]. Available at: <https://oilcapital.ru/article/general/01-10-2020/gazovozy-arc7-aktualno-no-dorogo> (accessed 02.11.2021). (In Russ.)
3. *“Gazpromu” nechego skazat' pro Sakhalin* [Gazprom Has Nothing to Say about Sakhalin]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/4763179> (accessed 02.11.2021). (In Russ.)

4. Gao T. Rossiysko-kitayskoe sotrudnichestvo po sozdaniyu Arkticheskogo sinego ekonomicheskogo koridora: problemy i perspektivy [Russian-Chinese Cooperation on Creating the Arctic Blue Economic Corridor: Problems and Prospects]. *Obshchestvo: politika, ekonomika, pravo*, 2018, no. 3, pp. 51–55. (In Russ.)
5. Gao T. Sotrudnichestvo Rossii i Kitaya v Arktike v formate opornykh zon [Russian-Chinese Cooperation in the Arctic in the Format of Reference Zones]. *Vestnik universiteta*, 2018, no. 4, pp. 43–50. (In Russ.)
6. Govorova N.V., Zhuravel' V.P., Samylovskaya E.A. Rossiyskaya Arktika: problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva, bezopasnosti, ekonomiki, ekologii i chelovecheskogo razvitiya [The Russian Arctic: Problems of International Cooperation, Security, Economics, Ecology and Human Development]. *Sovremennaya Evropa*, 2018, no. 1, pp. 156–159. (In Russ.)
7. Gureeva M.A. O gosudarstvennoy politike Rossii v Arktike v tselyakh obespecheniya ee ekonomicheskoy bezopasnosti [On Russian Policy in the Arctic in Order to Ensure Its Economic Security]. *Sibirskaya finansovaya shkola*, 2020, no. 2, pp. 61–66. (In Russ.)
8. *Devyat' Sakhalinov* [Nine Sakhalins]. Available at: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2014/8/302/ (accessed 19.10.2021). (In Russ.)
9. *Dnougublenie na Kamchatke vypolnit kitayskaya SSSS* [Dredging in Kamchatka Will Be Carried Out by the Chinese CCCC]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/4937339?tg> (accessed 15.10.2021). (In Russ.)
10. Erokhin V.L. Arktika v rossiysko-kitayskikh otnosheniyakh: ot politiki k ekonomike [The Arctic in Russian-Chinese Relations: From Politics to Economy]. *Mir russkogovoryashchikh stran*, 2020, no. 2 (4), pp. 26–36. (In Russ.)
11. Erokhin V.L. Severnyy morskoy put' kak infrastruktural'naya osnova rossiysko-kitayskogo Arkticheskogo sinego ekonomicheskogo koridora [The Northern Sea Route as the Infrastructure Basis of the Russian-Chinese Arctic Blue Economic Corridor]. *Marketing i logistika*, 2018, no. 1 (15), pp. 12–29. (In Russ.)
12. Erokhin V.L., Gao T. Investitsionnoe sotrudnichestvo Rossii i Kitaya v regione Arktiki: "Yamal SPG" i drugie perspektivnye proekty [Russian-Chinese Investment Cooperation in the Arctic Region: "Yamal LNG" and Other Promising Projects]. *Sotrudnichestvo Kitaya i Rossii v ramkakh initsiativy "Odin poyas, odin put'": sb. nauch. tr. po materialam mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (11 sent. 2017 g.)* [Russian-Chinese Cooperation in Terms of the "One Belt, One Road" Initiative: Proceedings of the International Applied Research Conference (11 September 2017)]. Moscow, Tsentr issledovaniya Rossii Khabrinskogo inzhenernogo universiteta Publ., 2017, pp. 312–319. (In Russ.)
13. Zhuravel' V.P. Arktika kak postoyanno razvivayushcheesya mnogomernoe prostranstvo [The Arctic as a Constantly Evolving Multidimensional Space]. *Arktika i Sever*, 2018, no. 31, pp. 62–79. (In Russ.)
14. Zhuravel' V.P. Kitay, Respublika Koreya, Yaponiya v Arktike: politika, ekonomika, bezopasnost' [China, Republic of Korea, Japan in the Arctic: Politics, Economics, Security]. *Arktika i Sever*, 2016, no. 24, pp. 112–144. (In Russ.)
15. Katkov M., Podlinova A. "Gazprom" postroit dva novykh SPG-zavoda [Gazprom Will Build Two New LNG Plants]. Available at: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/22/862660-gazprom-spg-zavoda> (accessed 16.05.2021). (In Russ.)
16. Kashin V.B., Pyatachkova A.S., Smirnova V.A., Litvinov A.A., Potashev N.A. *Kitayskie eksperty o novom pyatiletnem plane KNR. Analiticheskaya zapiska K6/03/2021 TsKEMI NIU VShE* [Chinese Experts about the New Five-Year Plan of the PRC. Analytical Report K6/03/2021 CCEIS HSU University]. Available at: <https://cceis.hse.ru/data/2021/03/29/1386510407/14-я%20пяatileтка.pdf> (accessed 15.10.2021). (In Russ.)

17. *Kitay rvetsya v Arktiku. Nado pol'zovat'sya!* [China Rushes to the Arctic. We Must Use It!]. Available at: https://www.korabel.ru/news/comments/kitay_rvetsya_v_arktiku_nado_polzovatsya.html (accessed 22.09.2021). (In Russ.)
18. Konyshhev V.N., Sergunin A.A. *Strategii inostrannykh gosudarstv v Arktike: obshchee i osobennoe* [Strategies of Foreign States in the Arctic: General and Specific]. Available at: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%201-2.pdf> (accessed 20.09.2021). (In Russ.)
19. Kochemasova E.Yu., Zhuravel' V.P., Sedova N.B. O nekotorykh nauchnykh podkhodakh k opredeleniyu granits Arktiki [On Scientific Approaches on the Arctic Boundaries Delimitation]. *Arktika i Sever*, 2019, no. 35, pp. 158—169. (In Russ.)
20. Krasnopolsky B.Kh. Dal'nevostochnaya Arktika: rol' infrastruktury v ekonomicheskom razvitiy i sistemoobrazovanii opornykh zon [The Far Eastern Arctic: The Role of Infrastructure in Economic Development and System Formation of Support Zones]. *Prostranstvennaya ekonomika*, 2018, no. 3, pp. 165—181. (In Russ.)
21. Martsinkevich B. *Amurskiy gazopererabatyvayushchiy zavod: nachalo novoy epokhi rossiyskoy gazopererabotki* [Amur Gas Processing Plant: The Beginning of a New Era in Russian Gas Processing]. Available at: <https://neftegaz.ru/science/pererabotka/685128-amurskiy-gazopererabatyvayushchiy-zavod-nachalo-novoy-epokhi-rossiyskoy-gazopererabotki-/> (accessed 13.09.2021). (In Russ.)
22. *NOVATEK perevalit v Kitay cherez Yaponiyu* [NOVATEK Will Ship to China via Japan]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/5101372> (accessed 03.12.2021). (In Russ.)
23. *Preodolevaya kholod. Interesy i politika stran Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona v Arktike: vyzovy i vozmozhnosti dlya Rossii* [Breaking the Cold. Interests and Policies of the Asia-Pacific Countries in the Arctic: Challenges and Prospects for Russia]. Ed. by V.L. Larin, S.K. Pestsov. Vladivostok, IIAE DVO RAN Publ., 2017, 400 p. (In Russ.)
24. *Protokol sed'mogo zasedaniya mezhpriatel'stvennoy rossiysko-kitayskoy komissii po investitsionnomu sotrudnichestvu* [Minutes of the Seventh Meeting of the Russian-Chinese Intergovernmental Commission on Investment Cooperation]. Available at: https://www.economy.gov.ru/material/file/a10ea53e73ad8ea58da5bd3eede0c19a/Protokol_7-go.pdf (accessed 16.05.2021). (In Russ.)
25. Sabitova E.Sh. Osobennosti mezhdunarodno-pravovogo rezhima Arktiki [Features of the International Legal Regime of the Arctic]. *Voprosy politologii*, 2020, vol. 10, no. 5, pp. 1613—1618. (In Russ.)
26. *Samyy bol'shoy konteynerovoz v mire proshel Suetskiy kanal* [The Largest Container Ship in the World Passed the Suez Canal]. Available at: <https://ria.ru/20210828/suets-1747690693.html> (accessed 13.09.2021). (In Russ.)
27. *Sakhalin-1. Ofitsial'nyy sayt* [Sakhalin-1. The Official Site]. Available at: <https://www.sakhalin-1.com/ru-RU/Company/Who-we-are> (accessed 16.05.2021). (In Russ.)
28. *Sakhalinskiy gaz v kitayskoy proektsii* [Sakhalin Gas in the Chinese Projection]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3720327> (accessed 16.05.2021). (In Russ.)
29. *Sakhalin Enerdzhi. Struktura upravleniya* [Sakhalin Energy. Management Structure]. Available at: <http://www.sakhalinenergy.ru/ru/company/management/> (accessed 16.05.2021). (In Russ.)
30. *“Sovkomflot” nazval sroki nachala kruglogodichnoy navigatsii po Sevmorputi* [Sovcomflot Announced the Date for the Start of Year-Round Navigation along the Northern Sea Route]. Available at: <https://ria.ru/20210607/sevmorput-1736033228.html> (accessed 13.09.2021). (In Russ.)
31. *Stoimost' morskikh gruzoperevozok vyrosla do rekordnogo urovnya* [Shipping Costs by Sea Have Risen to Record Levels]. Available at: <https://www.rbc.ru/economics/23/06/2021/60d278a59a794705760f4e0d> (accessed 13.09.2021). (In Russ.)

32. Tsин' Dun, Lukin A.L. Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaya v Arktike i rossiyskiy Dal'niy Vostok [Prospects for Cooperation between Russia and China in the Arctic and the Russian Far East]. *Oykumena*, 2018, no. 4, pp. 158—167. (In Russ.)
33. Shevchenko A. *Kitay postavil uzhe tretiy podryad rekord po importu SPG. Strana oboshla Yaponiyu* [China Has Set the Third Consecutive Record for LNG Imports. The Country Bypassed Japan]. Available at: <https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhenny-prirodnny-gaz/702083-kitay-postavil-uzhe-tretiy-podryad-rekord-po-importu-spg-strana-oboshla-yaponiyu/> (accessed 30.10.2021). (In Russ.)
34. *Technip zavershila predvaritel'noe proektirovanie zavoda Dal'nevostochnyy SPG* [Technip Has Completed Preliminary Engineering Design for the Far East LNG Plant]. Available at: <https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhenny-prirodnny-gaz/715319-technip-zavershila-predvaritelnoe-proektirovanie-zavoda-dalnevostochnyy-spg/> (accessed 22.09.2021). (In Russ.)
35. *China Takes Over from Japan as Leading Importer of LNG*. Available at: <https://globalenergyprize.org/en/2021/10/26/china-takes-over-from-japan-as-leading-importer-of-lng/> (accessed 03.12.2021). (In Eng.)
36. Lanteigne M. *China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions*. Reykjavik, 2014, 44 p. Available at: https://nupi.brage.unit.no/nupi-xm-lui/bitstream/handle/11250/285164/ChinasEmergingArcticStrategiesPDF_FIX2.pdf?sequence=3&isAllowed=y (accessed 14.06.2021). (In Eng.)
37. *Platano Eesti OU Makes Bulker Debut*. Available at: <https://www.tradewindsnews.com/dry-cargo/platano-eesti-ou-makes-bulker-debut/2-1-94000> (accessed 22.09.2021). (In Eng.)
38. *Shell Outlook 2020*. Available at: https://www.shell.com/promos/overview-shell-lng-2020/_jcr_content.stream/1584588383363/7dbc91b9f9734be8019c850f005542e00cf8ae1e/shell-lng-outlook-2020-march.pdf (accessed 12.09.2021). (In Eng.)
39. Snow Dragon: As the Arctic Melts Asia Shudders at the Risks but Slavers at the Opportunities. *The Economist*. 01.09.2012. Available at: <http://www.economist.com/node/21561891> (accessed 22.08.2021). (In Eng.)
40. 2021 年政府工作报告 [Government Work Report 2021]. Available at: <http://www.gov.cn/zhuanti/2021lhfgzbg/index.htm> (accessed 16.03.2021). (In Chin.)
41. 我国“十四五”能源需求预测与展望 [China's 14th Five-Year Plan: Forecast and Prospects of Energy Demand]. Available at: <https://ceep.bit.edu.cn/docs/2021-01/32287619484c4846a22cb1655e93bb4c.pdf> (accessed 03.03.2021). (In Chin.)
42. 李建福. 冲突对抗抑或和平合作? - 气候变化背景下的北极安全问题探析 [Li Jianfu. Conflict Confrontation or Peaceful Cooperation? Analysis of the Arctic Security Issues in the Context of Climate Change]. Available at: http://www.cssn.cn/gjgxx/gj_qqwt/202002/t20200205_5085295.shtml (accessed 22.09.2021). (In Chin.)
43. 李振. 中国的北极观理论体系构建 [Li Zhenfu. Construction of China's Arctic View Theory]. *亚太安全与海洋研究*, 2020, no. 6. Available at: http://www.cssn.cn/gjgxx/gj_ttxw/202011/t20201111_5215167.shtml (accessed 15.09.2021). (In Chin.)
44. 徐广森. 变动世界中的北极秩序: 生成机制与变迁逻辑 [Xu Gongmiao. The Arctic Order in a Changing World: Generation Mechanism and Change Logic]. *俄罗斯东欧中亚研究*, 2021, no. 1. Available at: http://www.cssn.cn/gjgxx/202102/t20210226_5314010.shtml (accessed 15.09.2021). (In Chin.)
45. 海镜. 拓展北极利益 安全发展并举解 [Hai Jing. Expanding Interests and Safe Development of the Arctic in the PLA Report]. Available at: http://www.cssn.cn/jsx/202003/t20200313_5100773.shtml (accessed 16.05.2021). (In Chin.)
46. “中国的北极政策”白皮书 [“China's Arctic Policy” White Paper]. Available at: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/document/1618203/1618203.htm> (accessed 13.03.2021). (In Chin.)

Дата поступления в редакцию 24.12.2021