

УДК 339.944.2(510+470)

DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(1).44-52

Арктические стратегии Китая и России: сходства и различия.



В.Ф. Печерица

Дальневосточный федеральный университет,
Владивосток, Россия

Дата поступления:

28.01.2020

Дата принятия к печати:

09.03.2020

Дата онлайн-размещения:

31.03.2020

Аннотация. С конца XX века растет интерес КНР к Арктике. В настоящее время это находит свое выражение в ряде проектов КНР совместно с Россией, а именно: добыча углеводородов, использование Северного морского пути, исследование климатических и экологических проблем Арктики. Вместе с тем КНР стремится играть более важную роль в решении арктических вопросов, поэтому в будущем следует ожидать ее активной вовлеченности в арктическую деятельность по всем направлениям.

Ключевые слова. Арктика, российско-китайское сотрудничество, арктическая стратегия Китая, арктическая политика.

俄罗斯与中国对北极策略的异同.

Pecheritsa V.F.

远东联邦大学, 符拉迪沃斯托克
俄罗斯联邦

结稿日期: 2020年1月28日

出版日期: 2020年3月9日

网上出版日期: 2020年3月31日

摘要. 自20世纪末以来, 中国对北极的兴趣一直在增长。目前, 这已在中国和俄罗斯的多个项目中得到了体现, 这些项目包括: 碳氢化合物生产、使用北海航线、研究北极地区的气候和环境问题。同时, 中国希望在解决北极问题上发挥更重要的作用, 因此, 在未来, 我们应该期望中国更积极地参与所有领域的北极活动。

关键词. 北极、俄中合作、中国的北极战略、北极政策。

Arctic Strategies of China and Russia: Similarities and Differences

Pecheritsa V.F.

Far-Eastern Federal University,
Vladivostok, Russia

Received: January 28 2020

Accepted: March 9 2020

Available online: March 31 2020

Abstract. The interest of People's Republic of China in the Arctic has been growing since late XX century. At present, it is translated into a number of projects of PRC jointly with Russia, exactly, in hydrocarbon extraction, use of the Northern Sea Route, investigation of climatic and ecological problems of the Arctic. At the same time, PRC is striving to play a more significant role in solving the Arctic issues, so in the future one should expect its active involvement in Arctic activities in all directions.

Keywords. The Arctic, Russo-Chinese cooperation, Arctic strategy of China, Arctic policy.

Сотрудничество Российской Федерации и Китайской Народной Республики в Арктике длится уже около 20 лет с конца XX в. Хотя Китай в этот период в отличие от России не сформулировал свою арктическую политику в официальных документах, тем не менее он решал для себя следующие фактические задачи:

— Накопление разнообразной информации об Арктике;

— Изучение, геологоразведка и разработка технологий освоения природных ресурсов Арктики;

— Полярные исследования внутри Китая и через арктические экспедиции. Их цель — изучение арктической морской среды и ее влияния на мировой климат и климат Китая, изучение морских экзотических и биологических ресурсов и атмосферы Арктики;

— Осмысление и начальное освоение северных транзитных маршрутов: СМП и Северо-Западного прохода, с последующими встраиванием Арктики в инициативу «Один пояс, один путь»;

— Участие в международных научно-экспериментальных дискуссиях по проблемам Арктики;

— Первые дипломатические и внешнеполитические усилия Пекина по продвижению своих интересов в Арктике — начало активной деятельности со всеми северными государствами по поиску общих точек соприкосновения интересов;

— Международно-правовая деятельность по уточнению и институализации юридического статуса Арктики, усилия по приобретению статуса постоянного наблюдателя в Арктическом Совете.

Заметим, что на первом этапе своей деятельности в Арктике Пекин не выработал еще цельной стратегии по освоению этого региона. Китай пока осторожно и в то же время настойчиво присматривается к этому региону, накапливает знания о нем. И только после того как в 2013 г. Китай получил

формальное признание своих арктических интересов и был принят в Арктический Совет на правах наблюдателя, Пекин начинает разрабатывать многоаспектную арктическую стратегию. Вооружившись это стратегией Китай более активнее и увереннее стал участвовать в Арктической гонке. С 2013 г. по 2017 г. Госсоветом КНР была разработана обширная программа практических мер по китайскому проникновению в Арктику, которая нашла реализацию в опубликованной в январе 2018 г. «Арктической политике Китая». В этом официальном документе КПК и Правительством сделана недвусмысленно высокая заявка руководства страны на активное участие Китая в управлении обширным северным регионом.

Это подтверждает и общее стремление Пекина участвовать в глобальном управлении, в том числе мировой экономике, финансах, экологии и т.д. Эти претензии Китая стоят в одном ряду с инициативой Си Цзиньпина построить «Сообщество единой судьбы человечества», что означает китайский сценарий перехода мира к глобализации, глобализации по-китайски.

В США, Европе, Японии, Индии и других странах «Арктическая политика Китая», его успешное устремление на Север, вызывают, мягко сказать, беспокойство, а где-то даже резкое отрицание. Многие аналитики утверждают, что дальнейшие активные действия Китая в Арктике могут вызвать не только опасения и подъем алармистских настроений в мире, но и резкую антикитайскую политику.

Российские оценки активной китайской политики в Арктике более сдержанны. Официально Москва пока никак не комментирует политику КНР. Такая позиция России в отношении возросших китайских интересов в Арктике определяется, с одной стороны, резким ухудшением отношений между Москвой и странами Евросоюза, а также санкционной политикой США в отношении РФ. С другой стороны, России крайне нуж-

ны китайские инвестиции, которых Запад не может дать, а Китаю все больше нужен российский газ. Кроме того, российские эксперты отмечают, что развитие конструктивного диалога между Китаем и Россией в энергетической сфере и «постепенное вовлечение китайских компаний в разработку ресурсов Арктики, позволят нам избежать энергетического кризиса и укрепить деловые контакты между Китаем и странами Северной Европы» [1].

По мнению китайских экспертов, Северный морской путь может сыграть ключевую роль в развитии двусторонних отношений Китая и России: «Развитие арктических морских коммуникаций будет способствовать не только китайско-российскому энергетическому сотрудничеству, но и развитию торговых отношений Китая со странами Северной Европы. Поэтому коммерческая ценность арктических магистралей для КНР очевидна» [1].

Вместе с тем ученые-эксперты из России дают различные оценки этой китайской политики в Арктике. Одни — критикуют, другие призывают сотрудничать с Китаем. Наиболее взвешенную позицию российских экспертов высказал профессор А.Н. Пилясов: «Все действия Китая в Арктике, включая и новую официальную Арктическую политику, нужно понимать в контексте его претензии на роль главного двигателя, главного сторонника, защитника «драйвера глобализации в современном мире, в том числе в Арктике». Автор настоящей статьи в целом разделяет эту точку зрения.

Итак, принятая в 2018 г. Арктическая политика Китая ознаменовала новый этап в освоении Поднебесной этого обширного региона. Из намерений эта политика воплощается в практические дела. За короткий период уже сделано немало практических дел в ее реализации. В Арктике в тесном взаимодействии с Россией появляются первые инфраструктурные объекты, строятся новые полярные станции, идет широкое коллективное изучение льдов и атмосферы Арктики.

В тесном сотрудничестве с Россией идет освоение Северного морского пути. Начато освоение КНР Северо-Западного прохода. Китайские научные, транспортные организа-

ции и компании не только ведут интенсивную проработку арктических транзитных путей, но и оценивают выгодность маршрутов по российскому СМП, а также через железнодорожные маршруты севера России.

Северный морской путь стимулирует арктический экономический рост Китая, так как сокращает время транзита между Востоком и Западом на 40 %, а также уменьшает расход топлива и выбросы углерода. За последние годы арктические морские пути уже испытали существенное увеличение трафика движения судов. Трафик Северного морского пути переживает рост в 53 %. Эта тенденция сохранится, так как арктические государства и коммерческие компании продолжают спонсировать арктическое судоходство и строительство ледоколов [2].

В Пекине отчетливо осознают, что Северный Ледовитый океан и воздушное пространство над ним представляют собой уникальное коммуникационное поле, способное связать практически все наиболее развитые и динамичные регионы нашей планеты, что является принципиально важным для современной интенсивно развивающейся экономики Китая, чьи интересы носят глобальный характер [3]. Северный морской путь (Россия) и Северо-Западный проход (Канада) — транспортные магистрали, которые имеют не только уникальное региональное, но и мировое значение, они связывают самым коротким путем Китай с развитыми странами Европы и Северной Америки. По прогнозам к 2030 г. Арктика может оказаться практически свободной ото льдов [4], в результате чего станет возможным круглогодичное использование арктических транспортных путей. Уже сегодня китайские товары начали перевозиться по Северному морскому пути. Так в конце лета 2013 г. началась китайская навигация по СМП. Первый китайский коммерческий контейнеровоз Yong Sheng из Шанхая прибыл в Роттердам в сентябре 2013 г.¹ За 6 лет уже сотни китайских контейнеровозов и танкеров прошли по СМП и объем перевозок по этому маршруту из года в год возрастает.

¹ Китайцы начали коммерческое освоение СМП // News.ru. URL: <http://newsru.com/arch/finance/10Sep2013/hrthmpssgēcenship.html>.

Осваивая СМП, руководство КНР учитывает следующие преимущества этого маршрута:

Экономичность этого маршрута, его меньшая протяженность в сравнении с традиционными южными маршрутами: расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Йокогаму (Япония) через Суэцкий канал, составляет 12 840 морских миль, а Северным морским путем — только 5 770 морских миль, т.е. почти в 2 раза меньше.

В пользу СМП свидетельствует и перегруженность в Суэцком и Панамском каналах, что напрямую угрожает безопасности межконтинентального судоходства и повышает себестоимость международной торговли.

Сохраняется и проблема пиратства в Персидском заливе, Ормузском проливе, Южно-Китайском море и Малаккском проливе.

Успешное освоение Арктики Китаем требует современного флота (ледоколы, различные суда ледового класса и т.д.). Таких современных плавательных средств в стране пока очень мало. Несколько лет уже работает ледокол «Сюэлу» (Снежный дракон), построенный на Украине. В начале 2019 г. по финскому проекту на китайской верфи построено еще одно научно-исследовательское судно ледового класса «Сюэлу-2».

В настоящее время Госсоветом КНР разрабатывается и реализуется программа строительства более мощных собственных ледоколов и покупка их зарубежом. В этом вопросе китайские судостроители успешно сотрудничают с финской компанией «Aker Arctic Technology»². Проявляется интерес к судостроению Республики Корея и Российской Федерации, где накоплен хороший опыт создания ледоколов. Вкладывая большие инвестиции для строительства ледоколов, Китай фактически создает сегодня свой современный арктический флот [5]. В планах Пекина и строительство атомного ледокола.

Согласно китайским прогнозам, к 2020 г. по СМП пойдет от 5 до 15 % китайского внешнеторгового грузопотока, в основном в виде контейнерных перевозок, что соответствует примерно 800 млрд евро [6]. По оценке

экспертов, один «северный» рейс контейнеровоза или сухогруза может сэкономить от 0,5 до 3,5 млн. долл. Для КНР данный вопрос крайне важен: экономика этой крупнейшей страны-экспортера на 46 % зависит от международного судоходства.

Представитель Дальнянского морского университета Ли Чжэнфу довольно точно выразил мнение китайских экспертов, которые считают, что тот, кто получит в XXI в. контроль над арктическим маршрутом, будет контролировать новый путь мировой экономики. Освобождение Арктического региона ото льда придает импульс судоходству КНР по пути в Европу. Поэтому помимо собственной базы Пекин арендует у КНДР два порта — Чонгинг и Райан [7]. Китай также надеется на расширение транспортного сотрудничества с РФ по использованию портов Дальнего Востока и переходов Приморье-1, Приморье-2 и Приморье-3 в рамках проекта «Морской Шелковый путь».

В конце 2017 — начале 2018 г. Китай и Россия приступили к реализации крупных инвестиционных проектов в Арктике в рамках «Морского Шелкового пути XXI в.» Был запущен крупнейший в мире современный завод «Ямал СПГ». Для Китая и для России он имеет принципиальное значение — это первый опыт масштабного взаимовыгодного сотрудничества в освоении Арктики на новых хозяйственных принципах. Пуск этого совместного предприятия — это не только закрепление наших стран на мировом рынке сжиженного газа (что очень важно в санкционной войне КНР и РФ с США) [8, с. 73], но и формирование грузовой базы для СМП. Эта база в ближайшие годы превратится в крупнейшую опорную зону освоения российской Арктики.

В уставном капитале проекта «Ямал СПГ» Китаю принадлежит 29,9 % и 63 % всего финансирования. Кроме того, Китай поставляет на этот объект огромное количество газового оборудования и новейшие технологии. При этом Китай имеет большие полномочия на закупку готовой продукции (СПГ), Китайская государственная нефтяная компания (CNPC) покупает ежегодно 3 млн. т ямальского СПГ³.

² China Will Build a New Polar Expedition Icebreaker and Plans to Put It in use in 2013 // Xinhua. 2009.19 Nov. URL: http://news.xinhuanet.com/tech/2009-11/content_12495351.htm.

³ Крупнейший арктический проект Китая // Barents Observer. 2014. 23 мая. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2014/05/krupneyshiy-arkticheskiy-proekt-kitaya-23-05>.

Китайские заводы в Ланчжоу, Шаньдуне, Шанхае и других городах поставляют на этот объект современные теплообменники для установок сжиженного газа (85 % всех моделей) [9, с. 20].

Проект «Ямал СПГ» — один из первых в РФ получил масштабные налоговые и административные льготы: освобождение от НДС и экспортных пошлин, право самостоятельно экспортировать 100 % своей продукции, сооружение порта, портового и ледокольного флота и аэропорта, в том числе и за счет бюджетных средств. Как отмечают аналитики, размер господдержки этого проекта беспрецедентен для России. Он хороший пример не только для китайских инвесторов, но и всех других, которые пока робко и осторожно вкладывают свои капиталы в инфраструктурные проекты России (порты, заводы, дороги и т.д.). Оценивая этот совместный с КНР проект, президент РФ В.В. Путин заявил: «Шёлковый путь дотянулся до самого Севера. Объединим его с Северным морским путем, и будет то, что нужно, и СМП сделаем Шёлковым»⁴.

В ноябре 2017 г. запущен первый сухопутный проект «Пояса и пути» в Северной Европе. Открыто регулярное железнодорожное сообщение из Сианя (КНР) через Казахстан и Центральную Россию в Финляндию. Оттуда грузы направляются в другие скандинавские страны до норвежского незамерзающего порта Нарвик, связанный контейнерными линиями с США и Канадой.

Китай и Россия рассматривают и вопрос о расширении китайского транзита по азиатскому «плечу» Транссибирской магистрали, которое пока недостаточно задействовано в реализации мегапроекта «Один пояс, один путь».

Еще одним направлением сотрудничества Китая и России в Арктике является активное их участие в международных научно-экспертных дискуссиях по проблемам Арктики. Это различные форумы, советы, конференции, симпозиумы и т.д., на которых наши страны

апробируют свою арктическую стратегию, знакомят мировую общественность со своими арктическими программами.

Это: Арктический Совет; Международный научный арктический комитет; Тихоокеанская арктическая группа (Pacific Arctic Group); Ny-Alesund Science Managers Committee (NySMAC); Арктический сектор и другие площадки. Помимо изучения проблем климата на этих форумах китайские ученые обсуждают и проблемы охраны окружающей среды. Как известно, эта глобальная проблема остро стоит и в Китае и в России, и наши ученые вместе с учеными из других стран пытаются выработать научные рекомендации по защите северной природы, созданию безопасных условий, в том числе по техническому оснащению судоходства в акватории Северного Ледовитого океана [10].

Важнейшей для себя задачей правительства двух стран считают международно-правовую деятельность по уточнению и институционализации юридического статуса Арктики.

Россия в своей политике в Арктике руководствуется документами Арктического Совета (АС)⁵.

Китай в своей арктической политике основывается на положениях Конвенции по морскому праву 1982 г., где закреплен статус общего наследия человечества за Мировым океаном, что дает основания китайской стороне настаивать на расширительном толковании данного положения. Кроме того, в этих вопро-

⁵ Решение о создании Арктического Совета было принято 7 июля 1995 г. в Оттаве (Канада), а официальное учреждение состоялось в сентябре 1996 г. Его постоянными членами являются Дания (вместе с Фарерскими островами и Гренландией), Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия и Швеция. Кроме того, в АС представлены организации коренных народов Севера, имеющие статус постоянных участников: Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ, Конференция инуитов Приполярья, Скандинавский совет саамов, Алеутская международная ассоциация, Международный совет гвичинов, Арктический совет атабасканов, Статус наблюдателя предоставляется неарктическим странам и международным организациям. Ранее такой статус получили Великобритания, Испания, Нидерланды, Польша, Германия, Франция, Программа ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Совет министров Северных стран, Всемирный фонд дикой природы, Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, Международный союз охраны природы и др. Высшим органом АС являются проходящие раз в два года сессии министров иностранных дел.

⁴ Путин пообещал сделать Шёлковым Северный морской путь // ФАН. 2017. 08 дек. URL: <https://riafan.ru/1005193-putin-poobeshal-sdelat-shelkovym-severnyi-morskoi-put>.

сах КНР ссылается на Договор по Антарктике, считая, что полярные зоны должны находиться в одинаковом международно-правовом статусе. Свою позицию Пекин отстаивает, опираясь, прежде всего на международное право [11].

Активная политика Пекина по интернационализации Арктики усилилась после 2013 г., когда Китай был принят в Арктический Совет в качестве наблюдателя. С этого момента авторитет КНР в решении арктических проблем заметно вырос. Пекин активно стал убеждать мировое сообщество, что политика арктических государств, стремящихся поделить Арктику между собой, является недальновидной и дестабилизирующей ситуацию в регионе. Совместное изучение вопросов использования Северного морского пути между Китаем и другими мировыми державами может привести их к длительному международному сотрудничеству.

При этом в Пекине полагают, что по своему географическому положению КНР находится к Арктике ближе, чем остальные неарктические страны. И это дает ему право на особые привилегии в арктическом пространстве. Такие требования Поднебесной подкрепляются активным освоением Пекином морских путей, которые приведут к резкому росту экономики КНР.

Китайское руководство придерживается позиции глобального управления Арктикой (за пределами суверенной юрисдикции арктических государств) и расширения прав неарктических государств на участие в арктических делах. Не имея прямых инструментов воздействия на арктическую повестку, Китай пытается реализовать арктические интересы путем «проталкивания» (push-in): активного лоббирования своих интересов и прав в Арктическом совете, выгодных договоренностей в рамках двусторонних отношений, а также специфической риторики, основанной на продвижении понятия «около-арктических (jinbeiji) государств» для обоснования притязаний КНР на участие в арктических делах [12].

Стремление неарктического Китая занять более высокое положение в решении проблем Арктики подчеркивают российские ученые и эксперты. «Вопросы геополитики

и безопасности, сопряженные с проблемой территориальной целостности, с расхождениями в политических интересах арктических государств,— пишет профессор В.Л. Ларин, — связаны со стремлением неарктических стран вписаться в региональную архитектуру» [13].

Итак, современная арктическая стратегия Китая основывается на следующих геополитических и геоэкономических положениях:

— Китай в своей арктической политике делает акцент на общечеловеческих интересах и ценностях, считая этот регион достоянием всех людей мира. Пекин надеется, что в ближайшем будущем арктические страны при окончательном определении границ своего континентального шельфа примут «мудрые» компромиссные решения с учетом интересов международного сообщества и согласно нормам международного права;

— Одновременно Пекин ведет осторожную и вместе с тем сложную дипломатическую игру в Арктике, в которой он с одной стороны, пытается провести среди неарктических стран идею интернационализации арктического региона, а с другой — активно взаимодействует с арктическими странами, в первую очередь с Россией (инвестируя в ее арктические проекты);

— Основная причина усиления китайского интереса к Арктике — геоэкономическая. Китай интересуется не только инвестициями и развитием торговых отношений (освоить северные морские пути), но и стремится обеспечить себе новые геополитические условия для экономической экспансии;

— Пекин осуществляет в Арктике конструктивную политику в области охраны окружающей среды. Он учитывает, что северные страны не допустят Китай к разработке ресурсов, если это будет угрожать хрупкой экосистеме Арктики. Сегодня Пекин многое делает для решения этой общей глобальной проблемы. Открываются новые исследовательские центры по изучению Арктики, организовываются полярные экспедиции и т.д.

Основываясь на этой стратегии, Китай реализует свои интересы в Арктике в следующих практических делах:

- добыча углеводородов;
- добыча биоресурсов;

- использование Северного морского пути;
- исследование климатических и экологических проблем;
- решение вопросов геополитики и безопасности;
- реализация военно-стратегических интересов;
- уточнение, окончательное определение и институционализация международно-правового статуса Арктики.

Для реализации этих амбиций и интересов Китай проводит активную арктическую дипломатию [14], которая проявляется в развитии как двухстороннего формата взаимодействий с арктическими и неарктическими государствами, так и в многостороннем формате. Первым крупным достижением этой дипломатии стало получение КНР в 2013 году статуса постоянного наблюдателя в главном коллективном органе арктических стран — Арктическом совете.

В настоящее время своими активными дипломатическими, внешнеполитическими и внешнеэкономическими шагами в Арктике Китай пытается приумножить эту победу. Усиливается научно-экспедиционная деятельность КНР в Арктике, появляются самостоятельные проекты по строительству и расширению ледового и транспортного флота, заключаются двухсторонние соглашения по совместному освоению углеводородных и биологических ресурсов, а также использования северных морских путей [14]. В Арктике создаются китайские научно-исследовательские центры (арктические станции) по изучению климата, льдов и проблем экологии. Активизируется участие КНР в многосторонних арктических организациях.

Москва в целом приветствует активную арктическую политику Китая. Считает, что именно Китай, своей мощью и авторитетом поможет России отстаивать свои национальные интересы в Арктике. Китайско-российское

сотрудничество в сфере инвестиций и технологий, в том числе для добычи нефти и газа на арктическом шельфе, постоянно расширяется в рамках стратегического взаимодействия и арктического партнерства. Взаимодействие Москвы и Пекина выгодно обеим сторонам: Пекину необходим экономный транзитный путь с современной инфраструктурой, Москва нуждается в инвестиционной поддержке Китая.

Однако, растущий интерес Китая к Арктике несет для России не только новые возможности, но и новые вызовы, которые Москва должна тщательно просчитывать при реализации своей «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года». Эта стратегия предусматривает «содействие в организации и эффективном использовании Северного морского пути для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации»⁶.

Сотрудничество РФ и КНР в Арктике — пример близких международных отношений, основанных на углубленном стратегическом партнерстве. РФ не только сможет переложить на партнера часть финансовой нагрузки по освоению Арктики, но и получит средства для модернизации существующих и строительства новых международных морских портов на всем протяжении СМП. КНР же обретет новые возможности по оптимизации межконтинентальной транспортировки китайской продукции и созданию новых объектов своей ресурсной базы за рубежом. В перспективе следует ожидать более активной вовлеченности Китая в Арктические дела по всем направлениям. Однако Пекин не склонен менять сложившиеся в регионе «правила игры» и будет, скорее всего, действовать осторожно, учитывая порядки, установленные восемью арктическими государствами [15, с. 179].

⁶ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г.: утв. Президентом РФ // СПС «КонсультантПлюс». Документ опубликован не был.

Список использованной литературы

1. Тарасов А. Мы пойдем Севморпутем? / А. Тарасов // Эксперт Сибирь. — 2014. — 10 марта. — URL: <http://expert.ru/siberia/2014/11/myi-pojdem-sevmorputem/>.
2. Conley H.A. Arctic Destination and Trans-Shipping / H.A. Conley // *Arctic Economics in the 21st Century*. — New York, 2014. — P. 32–38.
3. Сунь К. Управление арктическим морским путем и участие Китая / К. Сунь, Т. Лю // Вестник Морского университета Китая. — 2015. — № 13.
4. Пан Ги Мун Ветер перемен / Пан Ги Мун // United Nations. — 2009. — 18 сент. — URL: <http://un.org/Russian/sg/articles/2009/180909.shtml>.
5. Голдин В.И. Международные отношения в Арктике : учеб.-метод. материалы / В.И. Голдин, Ф.Х. Соколова, М.М. Паникар. — Москва : НП РСМД, 2017. — 76 с.
6. Гриняев С.Н. Экономическое, технологическое и морское сотрудничество в Арктике / С.Н. Гриняев // Право и инвестиции. — 2015. — № 1-2. — С. 76–77.
7. Морозов Ю.В. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке» / Ю.В. Морозов, А.Ф. Клименко // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. — 2015. — Т. 20, № 20. — С. 173–191.
8. Журавель В.П. Арктика как постоянно развивающееся информационное пространство / В.П. Журавель // Арктика и Север. — 2018. — № 31. — С. 62–79.
9. Актуальные проблемы современных российско-китайских отношений / А.В. Ломанов, А.С. Давыдов, А.К. Криворотов [и др.] // Проблемы Дальнего Востока. — 2019. — № 3. — С. 4–42.
10. Xu Shijie Head Division of Policy and Planning, Chinese Arctic Administration, State Oceanic Administration Cooperation and Development in Arctic / Xu Shijie // Арктическая политика в 21 веке. — Санкт-Петербург, 2013.
11. Asian Players in the Arctic: Interests, Opportunities, Prospects / A.N. Fedorovsky, L.V. Filippova, T.A. Makhmutov [et al.]. — Moscow : NPMP RIAC, 2016. — 56 p.
12. Wu F. China's Accent in Global Governance and the Arctic / F. Wu // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 6. Философия. Культурология. Политология. Право. Международные отношения. — 2016. — № 2. — С. 118–126.
13. Ларин В.Л. У карты Тихого океана : информационно-аналитический бюллетень / В.Л. Ларин. — Владивосток : ИИАЭ ДВО РАН, 1990. — 21 с.
14. Ананьева М.Н. Арктику можно сделать российско-китайской / М.Н. Ананьева, П.А. Грачев // Независимая газета. — 2014. — 20 марта. — URL: http://ng.ru/economocs/2014-03-20/3_kartblansh.html.
15. Петровский В.Е. Стратегия Китая по освоению Арктики и перспективы российско-китайского сотрудничества в регионе / В.Е. Петровский, Л.П. Филиппова // Китай в мировой и региональной политике: история и современность. — 2018. — Т. 23, № 23. — С. 171–182.

References

1. Tarasov A. Shall we go North sea Route? *Ekspert Sibir' = Expert Siberia*, 2014, March 10. Available at: <http://expert.ru/siberia/2014/11/myi-pojdem-sevmorputem/>. (In Russian).
2. Conley H.A. Arctic Destination and Trans-Shipping. *Arctic Economics in the 21st Century*. New York, 2014, pp. 32–38.
3. Sun' K., Lyu T. Management of Arctic Sea lanes and China's Participation. *Vestnik Morskogo universiteta Kitaya = Bulletin of the Maritime University of China*, 2015, no. 13.
4. Pan Gi Mun *Wind of Change*. United Nations, 2009, September 18. Available at: <http://un.org/Russian/sg/articles/2009/180909.shtml>.
5. Goldin V.I., Sokolova F.Kh., Panikar M.M. *Mezhdunarodnye otnosheniya v Arktike* [International Relations in the Arctic]. Moscow, NPMP RIAC Publ., 2017. 76 p.

6. Grinyaev S.N. Economic, Technological and Maritime Cooperation in the Arctic. *Pravo i investitsii* = *Law and Investments*, 2015, no. 1-2, pp. 76–77. (In Russian).
7. Morozov Yu.V., Klimenko A.F. Countries of North-Eastasia in the «Arctic Race». *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriya i sovremennost'* = *China in World and Regional Politics (History and Modernity)*, 2015, vol. 20, no. 20, pp. 173–191. (In Russian).
8. Zhuravel V.P. The Arctic as a Constantly Evolving Multidimensional Space. *Arktika i Sever* = *Arctic and North*, 2018, no. 31, pp. 62–79. (In Russian).
9. Lomanov A.V., Davydov A.S., Krivorotov A.K., Galenovich Yu.M., Vinogradov A.O. Current Problems of Modern Russian-Chinese Relations. *Problemy Dalnego Vostoka* = *The Problems of Far East*, 2019, no. 3, pp. 4–42. (In Russian).
10. Xu Shijie Head Division of Policy and Planning, Chinese Arctic Administration, State Oceanic Administration Cooperation and Development in Arctic. *Arkticheskaya politika v 21 veke* [Arctic Politics in the 21st Century.]. Saint Petersburg, 2013.
11. Fedorovsky A.N., Filippova L.V., Makhmutov T.A., Nadarajah H., Petrovsky V.E., Popadiuk O.A., Strelson D.V. *Asian Players in the Arctic: Interests, Opportunities, Prospects*. Moscow, NPMP RIAC Publ., 2016. 56 p.
12. Wu F. China's Accent in Global Governance and the Arctic. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 6, Filofofiya. Kul'turologiya. Politologiya. Pravo. Mezhdunarodnye otnosheniya* = *Saint-Petersburg University Bulletin. Series 6, Philosophy. Culturology. Political Science. Right. International Relation*, 2016, no. 2, pp. 118–126.
13. Larin V.L. *U karty Tikhogo okeana* [The Map of the Pacific]. Vladivostok, IIAE DVO RAN Publ., 1990. 21 p.
14. Anan'eva M.N, Grachev P.A. Arctic can be made Russo-Chinese. *Nezavisimaya gazeta*, 2014, March 20. Available at: http://ng.ru/economocs/2014-03-20/3_kartblansh.html. (In Russian).
15. Petrovsky V.E., Filippova L.V. China's Strategy Towards the Arctic and Prospects of Russian-Chinese Cooperation in the Region. *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriya i sovremennost'* = *China in World and Regional Politics (History and Modernity)*, 2018, vol. 23, no. 23, pp. 171–182. (In Russian).

Информация об авторе

Печерица Владимир Федорович — доктор исторических наук, профессор, ДВФУ, Россия, Владивосток, e-mail: prof.pecherista@gmail.com

有关作者的信息

Vladimir F. Pecheritsa — 历史学博士 · 教授 · 远东联邦大学 · 符拉迪沃斯托克 · 俄罗斯联邦 · 电子信箱 : prof.pecherista@gmail.com

Author

Vladimir F. Pecheritsa — Doctor habil. in History, Professor, Far-Eastern Federal University, Vladivostok, Russia; e-mail: prof.pecherista@gmail.com

Для цитирования

Печерица В.Ф. Арктические стратегии Китая и России: сходства и различия / В.Ф. Печерица. — DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(1).44-52 // Российско-китайские исследования. — 2020. — Т. 4, № 1. — С. 44-52.

For citation

Pecheritsa V.F. Arctic Strategies of China and Russia: Similarities and Differences. *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya* = *Russian and Chinese Studies*, 2020, vol. 4, no. 1, pp. 44-52. DOI: 10.17150/2587-7445.2020.4(1).44-52. (In Russian).