

УДК 327

**Калфаоглу Рабия**

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова  
119991, г. Москва, ул. Ленинские горы, д. 1, Российская Федерация

**КИТАЙСКО-РОССИЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ:  
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ<sup>1</sup>****АННОТАЦИЯ**

Статья посвящена проблеме сотрудничества России и Китая в Арктике, в частности выявлению потенциала и перспектив российско-китайского партнёрства в Арктическом регионе. Рассмотрены три основных этапа двустороннего сотрудничества: стремление Китая присоединиться к Арктическому совету в качестве постоянного наблюдателя; выход к Северному морю, обеспечивающий доступ к судоходству; доступ к природным ископаемым, нефти и газу. По итогам системного и сравнительного анализа сделан вывод, что у России и КНР к Арктике общих подходов больше, чем разногласий, и российско-китайское сотрудничество в Арктике может стать взаимовыгодным.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:**

российско-китайские отношения, Арктика, Северный морской путь, энергетические ресурсы, российская Арктика, китайская Арктика, экономическое сотрудничество.

**Kalfaoglu Rabia**

Lomonosov Moscow State University  
1 Leninsky Gory, Moscow 119991, Russian Federation

**CHINESE-RUSSIAN COOPERATION IN THE ARCTIC: PROSPECTS OF  
DEVELOPMENT****ABSTRACT**

The article is devoted to the cooperation of Russia and China in the Arctic, in particular, the identification of the potential and prospects of the Russian-Chinese partnership in the Arctic region. Three main stages of bilateral cooperation are considered: China's desire to join the Arctic Council as a

<sup>1</sup> Материалы статьи были представлены на Международной конференции «The 3rd International Economic Forum on Reform, Transition and Growth» в форме пленарного доклада «Chinese–Russian Economic Cooperation in the Arctic» (Москва, 1–3 ноября 2017 г.).

permanent observer; access to the North Sea, providing access to navigation; access to natural resources, oil and gas. Based on the results of the systemic and comparative analysis, it was concluded that Russia and the PRC in the Arctic have more common approaches than disagreements, and Russian-Chinese cooperation in the Arctic can become mutually beneficial.

#### KEY WORDS

Russian-Chinese relations, Arctic, the Northern Sea Route, energy resources, Russian Arctic, Chinese Arctic, economic cooperation.

### ВВЕДЕНИЕ

За последние несколько десятилетий из-за глобального потепления и быстрого таяния ледников интерес к Арктике возрос во всём мире. Регион привлекает внимание экологов, нефтегазовых экспертов и политиков. России суждено стать самым значимым игроком в Арктике. Страна имеет длинное арктическое побережье, огромные ресурсы и перспективы развития нового торгового пути. Китай (КНР) в последнее время также стремится стать ключевым игроком в Арктике. В 2018 г. Китай опубликовал Белую книгу об арктической политике страны [13]. Усиливается важность региона в сфере научных исследований, защиты окружающей среды, открытия новых морских путей и природных ресурсов. Китай активно занимается исследованиями изменения климата в регионе и имеет статус постоянного наблюдателя в Арктическом совете.

Развитие Арктики важно для Китая. Во-первых, до того момента, как население Китая достигнет отметки 1,3 миллиарда к 2040 г. [26], правительство страны должно найти новые источники нефти и природного газа. Во-вторых, 90% мировой торговли происходит между Азией, Европой и Северной Америкой [36]. Северный Ледовитый океан соединяет эти континенты, и, если бы маршруты перевозки товаров шли через Арктику, стоимость судоходства и время могли бы быть сокращены для Китая, который контролирует большой объём мировой торговли.

Для Китая, являющегося одной из крупнейших судоходных держав мира, поиск альтернативных путей перемещения грузов имеет решающее значение. Южно-китайское море является предметом спора между Китаем и его соседями относительно принадлежности нескольких островов. Проходу судов в Суэцкий канал из Индийского океана угрожают пираты. Использование Северного морского пути, который проходит вдоль северного арктического побережья России и летом свободен ото льда, сократило бы время транспортировки грузов на 40% [27]. Оно способно снизить зависимость Китая от Южно-Китайского моря, где в настоящее время сохраняется напряжённость (табл. 1).

Таблица 1

**Положительные и отрицательные стороны СМП по сравнению с Суэцким каналом**

Положительные стороны	Отрицательные стороны
Кратчайшее расстояние между портами Европы и Азии 7300 морских миль / Суэцкий канал 11 222 морских миль	Необходимость ледокольного сопровождения
Отсутствие угрозы пиратства	Специальная подготовка экипажа для работы в Арктике
Возможность бункеровки СПГ на всём протяжении СМП	Короткий навигационный период

Для того чтобы сохранить ведущие позиции в мировой экономике, китайское руководство стремится участвовать в масштабных проектах, связанных с новыми рынками, транспортными путями, добычей углеводородов в Арктике. [12, р. 13] Безусловно, Россия сегодня является одним из наиболее перспективных партнёров КНР с точки зрения географии, политики и экономики, а Москва, в свою очередь, стремится привлечь китайские инвестиции. В долгосрочной перспективе ожидается увеличение участия Китая в развитии российской Арктики в зависимости от продолжения изменения ледовых условий, цен на нефть, развития инфраструктуры и развития отношений Пекина и Москвы [28].

У России есть преимущественные права на освоение Арктики. Государство рассматривает регион в качестве «кладовой» огромных ресурсов, а также постоянно заботится об интересах национальной безопасности, на защите которых стоит Северный флот. Москва продемонстрировала (через свои арктические стратегии 2008 и 2013 гг. [5; 7]), что политика России в Арктике является национальным приоритетом, с акцентом на развитие ресурсов, обеспечение безопасности и стабильности в регионе, развитие Северного морского пути и устойчивое развитие Российской Арктики в целом [39]. Благодаря геополитической позиции и активной политике России в Арктике азиатские страны, такие как Китай, зависят от отношения к ним России, если они стремятся играть определённую роль в Арктике. Растущий интерес Китая и ведущая роль России в Арктике делают первостепенным изучение их отношений в регионе, что отражает улучшение двусторонних отношений в целом [11].

Основополагающими по арктическому вопросу являются публикации российских исследователей Ю.В. Морозова, А.Ф. Клименко, М.А. Тараканова. Широко известны работы англоязычных авторов Стивена Бланка (Stephen Blank), Элизабет Уишник (Elizabeth Wishnick), Фредерика Лассерра (Frédéric Lasserre) [23], Мальта Хампера (Malte Humpert). Главные статьи по теме Арктики публикуются также в таких периодических изданиях, как «Polar Science,

Arctic and North, Arctic Yearbook, SIPRI Policy Paper, The Polar Journal, Independent Barents Observer, ArCticles, Journal of Transport Geography Economics and Politics», «Китай в мировой и региональной политике. История и современность» и др.

**Актуальность** исследования заключается в перспективах сотрудничества России и Китая в Арктическом регионе. Статус постоянного наблюдателя в Арктическом совете дал Китаю возможности для развития сотрудничества с Россией. Главными направлениями арктического сотрудничества Китая и России являются освоение Северного морского пути и углеводородных ресурсов шельфа российской Арктики. Таким образом, актуальность данного исследования обусловлена необходимостью усиления сотрудничества России и Китая в Арктике.

**Цель** статьи – продемонстрировать политику Китая в отношении России и потенциал, заключающийся в сотрудничестве государств в Арктическом регионе.

Достижение указанной цели возможно при решении следующих основных **задач**:

- рассмотреть основные этапы освоения Арктики Китаем. Во-первых, это стремление Китая присоединиться к Арктическому совету в качестве постоянного наблюдателя. Во-вторых, желание КНР получить возможность прохода судов по Северному морскому пути. В-третьих, стремление Китая получить доступ к арктическим энергоресурсам;
- показать общие интересы Китая и России в Арктическом регионе;
- обнаружить главные тенденции политического сотрудничества КНР с Россией в Арктике.

**Объектом** исследования является сотрудничество России и Китая в Арктике.

**Предмет** исследования – развитие двустороннего сотрудничества России и Китая в освоении Арктики.

**Методологической основой** исследования являются анализ и синтез, описание и объяснение, диалектический подход, системный и сравнительный анализ, а также прогнозирование.

Системный анализ позволил исследовать проблему в целом, а также рассмотреть отдельные элементы системы исследуемых явлений. Метод сравнительного анализа реализован на доктринальных документах – «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и на последующий период», принятом в 2008 г., и «Стратегия развития Арктической зоны России на период до 2020 года», принятом в 2013 г.. В 2018 г. власти Китая также публиковали полный текст (называемый «Белая книга») новой политики страны в отношении развития, исследования и защиты Арктики. Эти документы помогли лучше понять арктические стратегии двух стран. Метод прогнозирования позволил оценить перспективы КНР и

России в Арктическом регионе, а также продемонстрировал, что у России и Китая есть основания для интенсивного и эффективного взаимодействия в Арктике. На основе использованных методов сделан вывод, что у России и Китая к Арктике общих подходов больше, чем разногласий, и российско-китайское сотрудничество в Арктике может стать взаимовыгодным.

#### ИНТЕРЕСЫ КИТАЯ В АРКТИКЕ В КАЧЕСТВЕ ПОСТОЯННОГО НАБЛЮДАТЕЛЯ В АРКТИЧЕСКОМ СОВЕТЕ

Китай не имеет территории в Арктике, поэтому его нельзя рассматривать как арктическое государство. Тем не менее китайские учёные воспринимают свою страну как «суб-Арктику», что свидетельствует о повышенном интересе Китая к Крайнему Северу [30]. С 2007 г. Китай участвует в качестве специального наблюдателя в заседаниях Арктического совета, что позволяет ему лучше понять работу этого совета. В 2008 г. он также официально заявил о своём намерении стать постоянным наблюдателем при Арктическом совете [20, p. 12].

В начале марта 2013 г. Китаю был предоставлен статус наблюдателя в Арктическом совете. После этого на сайте Китайского института международных исследований была размещена статья с подробным анализом арктических приоритетов страны и описанием её общей позиции. Особое внимание было уделено взаимосвязи между использованием ресурсов и изменением климата и экологической обстановки, и это легко объяснить. Китай столкнулся с экологическими последствиями промышленного развития: токсичный смог, который окутывает крупные китайские города, обычное явление. Кроме того, глобальное потепление и изменение погодных условий является особенно актуальной проблемой именно для Китая, страны с огромным населением. Песчаные бури, число которых за последние 50 лет увеличилось в шесть раз, и частые наводнения имеют трагические последствия. Таким образом, Китай в отличие от многих других развитых государств рассматривает климат и состояние атмосферы в качестве основных факторов своего дальнейшего развития [4, с. 178–180].

Пекин заверяет Москву в том, что его намерения не идут вразрез с интересами России в Арктике. Россия и Китай до сих пор хорошо сотрудничают в Арктическом совете, и Россия стремится к конструктивным отношениям, пока Китай ограничивается ролью наблюдателя и не оспаривает российских интересов. Здесь стоит отметить, что конфликт между Россией и Западом из-за событий на Украине имеет отрицательные последствия для межправительственного сотрудничества, хотя большинство государств стараются вести бизнес «как обычно».

Китай находится в ситуации, когда некоторые государства – члены Арктического совета жёстко критикуют Россию по поводу политики в отношении Украины, ограничивают сотрудничество и избегают решения спорных вопросов в Совете.

## СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Таяние арктического льда расширило транспортные возможности Северного морского пути, облегчая судоходство. Китайские учёные и государственные деятели возлагали большие надежды на судоходство по Северному морскому пути, что стало обретать реалистичные контуры в 2013 г. И Пекин, и Москва имеют общие цели в развитии и коммерциализации этого маршрута. Россия рассматривает Китай как потенциального партнёра для того, чтобы сделать маршрут более рентабельным, пока Пекин не бросает вызова национальным интересам России в плане контроля и регулирования СМП. В то же время новый акцент России на военном присутствии для обеспечения своего суверенитета и безопасности вдоль СМП свидетельствует о том, что оборонительный подход выходит за рамки коммерческой деятельности и будет уравнивать интересы других государств в области безопасности в регионе [19].

СМП – это судоходная полоса, официально определяемая российским законодательством как полоса от Карского моря до Тихого океана, проходящая по побережью Северного Ледовитого Океана от пролива Карские ворота между Баренцевым и Карским морями вдоль Сибири до Берингова пролива. СМП даёт России колоссальные стратегические возможности и коммерческую выгоду. СМП имеет ряд альтернативных проходов и маршрутов между Новой Землёй и Беринговым проливом. Россия реализует свой контроль над Арктическим регионом различными политическими и экономическими средствами. В геополитическом дискурсе вокруг СМП широко упоминаются аспекты политики и связанные с ней территориальные демаркации [1, с. 6, 7].

Малаккский пролив является основным маршрутом для китайского судоходства. Однако по мере роста объёмов торговли его пропускная способность будет снижаться, что приведёт к задержкам и необходимости перевалки грузов. Кроме того, ухудшающаяся ситуация на Ближнем Востоке и в Северной Африке ставит под угрозу суда, перевозящие топливо в Китай из арабских стран (табл. 2).

Таблица 2

### Сравнение расстояний между портами Азии и Европы

Отправление из...	Путь в Роттердам (морские мили)			Разница между Суэцким каналом и СМП (%)
	Мыс Доброй Надежды	Суэцкий канал	СМП	
Йокогама	14448	11133	7010	37
Пусан	14084	10744	7667	29
Шанхай	13796	10557	8046	24
Гонконг	13014	9701	8594	11
Хошимин	12258	8887	9428	6

Источник: [3].

Руководствуясь соображениями безопасности и экономической выгоды, Китай стремится диверсифицировать маршруты доставки энергоресурсов и товаров. По оценкам экспертов, судоходство по Северному морскому пути по сравнению с маршрутом, включающим Суэцкий канал [24], сократит путь между Роттердамом и Шанхаем почти на 2511 морских миль, или на 24% (табл. 2). По восточному пути для ЯмалСПГ время на аналогичный маршрут будет на 8 дней меньше. Этот маршрут также, вероятно, снизит стоимость перевозок на 30–40%. Арктический маршрут позволит достичь сразу нескольких целей: ускорить и обезопасить перевозки, сократить транспортные расходы и снизить риски, связанные с «закрытием» проливов военно-морскими силами США во время военных конфликтов. Поэтому Северный морской путь может стать альтернативой главному трансконтинентальному маршруту через южные моря в Африку и через Суэцкий канал [37].

Китай хотел бы получить доступ к СМП, а Россия, в свою очередь, продемонстрировала готовность поддержать Китай. Эффективная судостроительная и транспортная сеть Китая может получить более быстрый и безопасный доступ к европейским рынкам, а также к восточному побережью США через СМП. Эти коммерческие интересы имеют и политическую подоплёку, и Китай обладает потенциалом для существенного изменения баланса сил в Арктике. Интересно будет наблюдать за тем, как Россия будет строить своё сотрудничество с Китаем для содействия масштабным инвестициям в судостроение и транспортную отрасль Китая, обеспечивая ему возможность использования СМП [22].

Рис. 1. Проект «Один пояс – один путь»





**Рис. 2.** Голубой экономический коридор

Северный морской путь может стать важным стратегическим дополнением к проекту «Один пояс – один путь» (рис. 1), экономя время и деньги китайских экспортёров в их торговле с Европой. Стратегия Китая «Один пояс – один путь» была сформулирована в 2013 г. и направлена на развитие инфраструктуры и укрепление связей между евразийскими странами, ориентируясь на наземный экономический пояс Шёлкового пути и Морской шёлковый путь XXI в. В мае 2015 г. Россия и Китай подписали соглашение, направленное на объединение усилий интеграции Евразийского экономического союза и проекта «Шёлковый путь» [9].

По сообщениям иностранных агентств, Китай и Россия договорились о совместном строительстве «Ледового шёлкового пути» по Северному морскому пути в Арктике. Национальная комиссия по развитию и исследованиям Китая и Государственная океаническая администрация заявили в документе, опубликованном 20 июня 2017 г., что «Голубой экономический коридор» (рис. 2) является «предполагаемым ведущим в Европу через Северный Ледовитый океан» [34]. «Голубой экономический коридор» будет проходить по Северному морскому пути России – арктическому судоходному пути, примыкающему к северному побережью страны. В документе отмечается: «Участвуя в арктических делах, Китай готов сотрудничать со всеми сторонами в проведении научных изысканий навигационных маршрутов, создании наземных станций мониторинга, проведении исследований климатических и экологических изменений в Арктике, а также предоставлении услуг навигационного прогнозирования». «Китай поддерживает усилия стран, граничащих с Арктикой, по улучшению условий морских перевозок и призывает



китайские предприятия принять участие в коммерческом использовании арктического маршрута. Китай готов проводить исследования потенциальных ресурсов Арктического региона в сотрудничестве с соответствующими странами, а также укреплять сотрудничество в области экологически чистой энергетики со странами Арктики» [34].

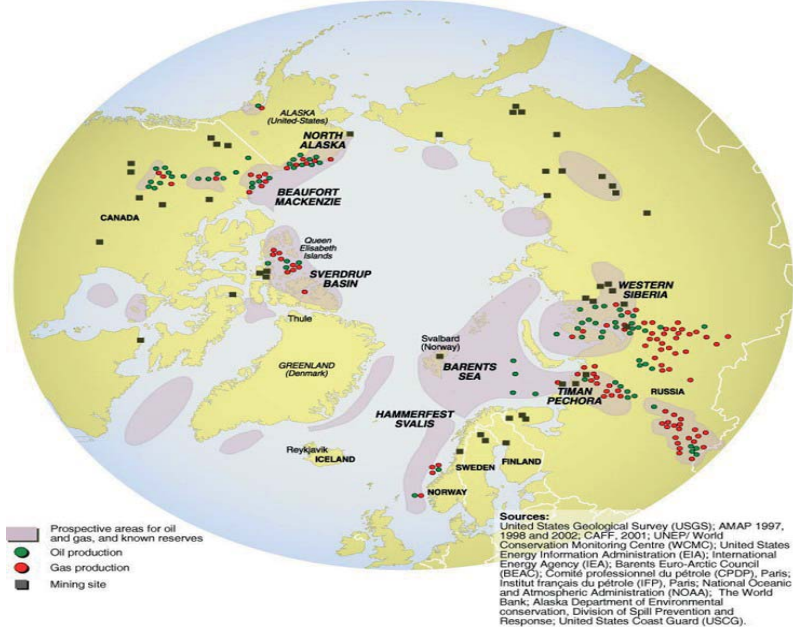
Летом 2013 г. и 2015 г. китайская ведущая судоходная компания COSCO дважды отправила контейнер-корабль «Yong Sheng» в плавание по арктическому морскому маршруту с российской стороны. Второй рейс принёс большую экономическую выгоду, чем первый. Общая стоимость плавания *Yong Sheng* по российскому арктическому морскому маршруту на \$185 тыс. меньше, чем по традиционному «Суэцкому маршруту». В 2015 г. китайские банки одолжили \$12 млрд. проекту по сжиженному природному газу «Ямал», который находится в центре Северного морского пути. «Фонд Шёлкового пути» – инвестиционный инструмент, созданный для финансирования пояса и инициативных проектов дорожного движения, имеет 9,9% доли в проекте «Ямал» [28].

Российское правительство возлагает большие надежды на национальное экономическое развитие в Арктике. Если китайская сторона сможет воплотить планы в реальность, превратив Северный морской путь в «Голубой экономический коридор», это принесёт пользу и Москве, и Пекину.

### ЭНЕРГОРЕСУРСЫ АРКТИКИ

В Арктике, по оценкам экспертов, содержится 30% неразведанных мировых запасов газа и 13% – нефти (рис. 3) [15]. Изменение климата ускорило таяние арктического льда, сделав эти ресурсы более доступными. Российская экономика во многом зависит от доходов по продаже нефти и газа. Как минимум 50% доходов российского федерального бюджета формируется из экспорта энергоресурсов. Большая часть российской добычи нефти и газа сосредоточена в традиционных районах Западной Сибири, однако их истощение в последнее десятилетие означает, что география производства смещается в новые регионы к северу от Западной Сибири, включая полуостров Ямал и Арктические моря [18].

Китай в настоящее время является крупнейшим эмитентом парниковых газов в мире (около 6 млрд. метрических тонн в год), в то время как крупные китайские города задыхаются от смога, вызванного угольными электростанциями [14]. Экологически чистое сжигание природного газа является лучшей альтернативой, особенно учитывая цель Пекина очистить воздух в городах Китая к 2030 г. [16]. Таким образом, примерно треть мировых запасов газа, размещённых в Арктике, находится в центре сотрудничества Китая с арктическими государствами и прежде всего с Россией. Китай расположен в северном полушарии и имеет важный стратегический интерес к Арктике, связанный с устойчивым развитием национальной экономики и национальной безопасности. Важное значение имеют богатые нефтегазовые ресурсы



Источник: [31].

**Рис. 3.** Энергоресурсы Арктики

Арктики и удобные условия судоходства для обеспечения устойчивого экономического развития Китая. Очевидно, что в будущем Арктика станет важным источником энергоснабжения Китая [35, р. 63].

Было время, когда Россия в первую очередь работала с европейскими странами над развитием добычи энергоресурсов, в том числе в Арктике, – сейчас ряд факторов заставил правительство России пересмотреть свои взгляды в отношении стран Азии как потенциальных инвесторов и технологических партнёров, а также рассматривать их в качестве ключевых потребителей. Следует отметить, что Китай всё больше выделяется как важный партнёр России в развитии Российской Арктики. Сотрудничество с Россией по арктическим ресурсам и судоходным маршрутам также способствует повышению роли и влияния Китая в арктическом регионе [28].

Сотрудничество с Россией является одним из важнейших приоритетов для Китая. Подтверждением этому служат активное развитие совместного газодобывающего проекта на Ямале, очень перспективное сотрудничество в строительстве железной дороги Белкомур (рис. 4), которая будет проходить от Архангельска до Республики Коми под Белым морем и далее до Урала, в которую планируют инвестировать крупные китайские корпорации. Очевидно, что Архангельск и Мурманск станут главными транспортными узлами Европы, соединяющими арктический морской путь с Северной Европой и регионами внутри России [8].

Крупные сдвиги на мировых энергетических рынках существенно повлияли на развитие ресурсов арктического шельфа России и расширение нынешних ресурсов суши полуострова Ямал. По крайней мере, три ключевых фактора привели к существенному перепроизводству природного газа в России и, следовательно, задержали развитие газовых ресурсов на арктическом шельфе: 1) планы ЕС по диверсификации поставщиков газа на европейском рынке; 2) сложные отношения с Украиной, которая является третьим по величине потребителем российского газа в Европе; и 3) «революция» сланцевого газа, приведшая к потере других потенциальных рынков [28].

По оценкам экспертов, отношение к нефти и падение цен на неё сделало разработку месторождений Арктического шельфа экономически невыгодной. Так будет продолжаться, пока цена на нефть остаётся ниже \$100 за баррель. Однако решающим фактором в необходимости диверсификации партнёрских отношений между российскими компаниями стала геополитическая напряжённость между Россией и Западом в связи с кризисом на Украине [25].

Рис. 4. Проект «Белкомур»



Источник: [2].



Источник: [38]

**Рис. 5.** Проект «Ямал СПГ»

Китай рассматривает российский Дальний Восток, Сибирь и Российскую Арктику как всё более важные регионы благодаря их потенциалу в отношении энергоресурсов, экспортным рынкам и новым судоходным и торговым маршрутам. Он также считает, что эти регионы являются получателями и партнёрами китайских инфраструктурных и других проектов развития. Эта деятельность синергетически связана с инициативой Китая «Один пояс – один путь». Китай также стремится воспользоваться нынешней геостратегической и геоэкономической уязвимостью России, а Россия нуждается в Китае как в партнёре для постепенного укрепления своего присутствия в Арктике.

В 2013 г. «Роснефть» и Китайская Национальная Нефтегазовая корпорация (CNPC) обсудили возможности сотрудничества по шельфовым проектам в Арктических Баренцевом и Печорском морях с особым акцентом на западно-приноземельском, Южно-Русском, Медыньском и Варандейском морских месторождениях. Среди них наиболее перспективными являются Медыньское и Варандейское, на которых, по оценкам, можно добывать 3,9 млн. и 5,5 млн. тонн нефти в год соответственно [10].

В феврале 2013 г. глава компании «НОВАТЭК» посетил Китай в составе официальной российской делегации для обсуждения возможностей сотрудничества по основному арктическому проекту «Ямал сжиженный природный газ» (Ямал СПГ) (рис. 5). В результате этого визита, состоявшегося 5 сентября 2013 г., «НОВАТЭК» и КННК подписали контракт на продажу 20% акций «Ямал СПГ». Соглашение предусматривает долгосрочный контракт на поставку в Китай не менее 3 млн. тонн СПГ в год, что составляет 18% от общей мощности. Сделка была одобрена Правительством Российской Федера-

ции в ноябре 2013 г. и подписана в январе 2014 г. После кризиса на Украине «НОВАТЭК» стал мишенью санкций, и проект «Ямал СПГ» вновь столкнулся с финансовыми трудностями. «НОВАТЭК» был вынужден стремиться к дальнейшему взаимодействию с иностранными партнёрами, и Китай был одним из немногих оставшихся альтернатив. В сентябре 2015 г. «НОВАТЭК» продал Фонду Шёлкового пути – китайскому суверенному фонду – ещё 9,9% «Ямал СПГ» за примерно 1,09 млрд. евро. В декабре 2015 г. в рамках сделки «НОВАТЭК» получил кредит от Фонда Шёлкового пути в размере 730 млн. евро сроком на 15 лет для финансирования проекта. По итогам этих достижений, на 29 апреля 2016 г. «Ямал СПГ» объявил о подписании договора с Экспортно-импортным Банком Китая и Банком Развития Китая на два 15-летних кредита на общую сумму 9,3 млрд. евро для финансирования проекта, поэтому Китай будет обеспечивать до 60% необходимого капитала для реализации проекта. Китай также получил огромные выгоды от сделки, так как до 80% оборудования для «Ямала СПГ» будет производиться на китайских верфях [17].

Россия и Китай увеличили своё технологическое сотрудничество в нефтегазовой отрасли после введения западных санкций. Например, в сентябре 2015 г. «China Oilfield Services Limited» (COSL) заключила сделки с компанией «Роснефть» и норвежской компанией «Statoil» по бурению двух разведочных скважин в Охотском море, условия которых схожи с условиями Арктики. Соглашение укрепило потенциал сотрудничества по разведке нефтегазовых ресурсов лидеров отрасли России, Норвегии и Китая [21].

Морские недра разделены на блоки, право на которые покупают энергетические компании, желающие исследовать и эксплуатировать их. Китайский корабль «Huyu 720» не только является первым большим глубоководным сейсмическим судном в Китае, но также принадлежит китайскому нефтегаз-сервису. «Роснефть» решила заключить договор с этой компанией в апреле 2016 г. для того, чтобы выполнить операцию соединения двух блоков в течение лета 2016 г., до наступления полярной ночи [29]. Для того чтобы подготовиться к работе, китайский корабль пришвартовался в Киркенесе – самом северном норвежском городе-порте – и подписал соглашения с местной транспортной компанией «Henriksen» [33].

Арктическое российско-китайское партнёрство с лета 2016 г. является лишь одним из многих, как показывает пример проекта «Ямал СПГ», где китайцы вложили в российские банки \$12 млрд. [32]. Китайская Национальная Нефтегазовая корпорация (CNPC) имеет 20%-ную долю в проекте «Ямал», который находится в Арктике. Как только проект «Ямал» стартует, в течение летних месяцев, начнётся транспортировка газа на восток по Северному морскому пути (в танкерах ледового класса «7 СПГ», которые будут построены южнокорейской компанией «Daewoo»). Зимой «СПГ» отправится на запад в Европу. CNPC также сотрудничает с «Роснефтью», чтобы исследовать три нефтяных поля в Баренцевом и Печорском морях.

«Эксимбанк» Китая и «Банк Развития Китая» являются основными кредиторами китайско-российских энергетических проектов. Эти банки и фонды являются институтами, деньги которых поступают из государственного бюджета. Их участие в арктических проектах подразумевает сильную поддержку и внимание китайского правительства. Китайские деньги не всегда работают. Они нужны в «нужное время», чтобы была отдача. Нефтегазовые месторождения Арктики зарегистрированы по российскому законодательству в качестве стратегических, иностранные инвестиции в которые строго контролируются. Бесперывное падение цен на нефть и санкции США и ЕС оказали серьёзное воздействие на российскую экономику и, следовательно, вызвали серьёзный финансовый дисбаланс. По иронии судьбы, трудности, с которыми сталкивается Россия, выгодны Китаю, поскольку российское руководство дало политическую гарантию китайским инвестициям [6, с. 66–68].

По мнению многих экспертов, китайское присутствие в Арктике не представляет опасности. Китай обладает достаточными технологиями, мощностью и деньгами, представляющими интерес для Арктического совета. В свою очередь, Китай хочет извлечь пользу из любого сотрудничества. Пекин также осторожно «идёт на север», чтобы не показаться агрессивным. Арктика не обязательно является главной задачей Китая сегодня, возможно, это лишь часть долгосрочного планирования. Арктика не изменится в ближайшие пять лет, но в течение 30 лет ситуация наверняка поменяется, и тогда Китай будет готов к этому.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Россия и Китай являются ведущими мировыми державами в Арктическом регионе. Получение Китаем в 2013 г. статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете дало ему возможности для развития российско-китайского двустороннего сотрудничества в Арктике. Китай предпринимает активные попытки усилить своё присутствие в Арктике. Он заинтересован в развитии отношений с Россией – как владелицей Северного морского пути и большей части арктических ресурсов, а Россия рассматривает Китай как потенциального партнёра для того, чтобы Китай предоставил инвестиции и передовые технологии. Использование системного и сравнительного методов анализа углубляет представления о сотрудничестве России и Китая в отраслях энергетического комплекса как в одних из самых главных и перспективных приоритетов взаимодействий двух государств. Северный морской путь также может сыграть ключевую роль в развитии двусторонних отношений Китая и России в регионе. В ходе исследования было установлено, что у России и Китая есть большой потенциал для интенсивного и эффективного сотрудничества в Арктическом регионе.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Алиферова А.В., Пасько О.А. История освоения Арктики: История полярных экспедиций [Электронный ресурс] // Россия в Арктике XXI век: среда обитания, общество, освоение: материалы I Всероссийской молодёжной конференции, 14–15 июня 2012 г. URL: <http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2012/C74/C74.pdf> (дата обращения: 05.10.2017).
2. Белкомур [Электронный ресурс]. URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/commentaries/view/64162> (дата обращения: 12.12.2017).
3. Книжников А., Григорьев А., Климентьев А. Перспективы и возможности использования СПГ в арктических регионах России. Взгляд WWF [Электронный ресурс]. URL: <http://docplayer.ru/55985290-Perspektivy-i-vozmozhnosti-ispolzovaniya-spg-dlya-bunkerovki-v-arkticheskikh-regionah-rossii.html> (дата обращения: 05.01.2018).
4. Морозов Ю.В., Клименко А.Ф. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. № 20. С. 173–191.
5. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу (утверждены Президентом РФ 18.09.2008 № Пр-1969) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=119442&fld=134&dst=100014,0&rnd=0.48663150156682344#07424183721255649> (дата обращения: 10.09.2017).
6. Савинский С.П., Смахтин Д.А. Банки развития Китая [Электронный ресурс] // Деньги и кредит. 2007. № 5. URL: <https://www.cbr.ru/publ/MoneyAndCredit/china.pdf> (дата обращения: 11.11.2017).
7. Стратегия развития Арктической зоны России на период до 2020 года [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/info/18360> (дата обращения: 05.11.2017).
8. Тараканов М.А. Транспортные проекты в Арктике: синхронизация, комплексность // Вестник Кольского научного центра Российской академии наук. 2014. № 1. С. 80–85.
9. Хуэй Л. Позволим «Одному поясу, одному пути» принести ещё больше пользы миру [Электронный ресурс] // Международная жизнь: ежемесячный журнал. 2017. № 5. URL: [https://interaffairs.ru/virtualread/ia\\_rus/52017/files/assets/downloads/publication.pdf](https://interaffairs.ru/virtualread/ia_rus/52017/files/assets/downloads/publication.pdf) (дата обращения: 15.11.2017).
10. Цзипин Чж. Китайская Национальная Нефтегазовая Корпорация: годовой отчёт – 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cnpc.com.cn/en/2013ru/201407/9162442c8cf34006ad9b48f0c964dca5/files/8ab7ce2986ae4ed096a33c128dc8578b.pdf> (дата обращения: 15.11.2017).
11. Цзюньтао В. Формы участия Китая в международной деятельности в Арктике: автореф. дис. ... канд. полит. наук [Электронный ресурс]. URL: <https://disser.spbu.ru/files/disser2/788/aftoreferat/DxPZnzt9BG.pdf> (дата обращения: 15.11.2017).
12. Blank S. Exploring the Significance of China's Membership on the Arctic Council [Электронный ресурс] // China Brief. 2013. Volume 13. Issue 14. URL: [https://jamestown.org/wp-content/uploads/2013/07/cb\\_07\\_14.pdf?x87069](https://jamestown.org/wp-content/uploads/2013/07/cb_07_14.pdf?x87069) (дата обращения: 21.12.2017).

13. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China [Электронный ресурс]. [2018]. URL: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (дата обращения: 10.02.2018).
14. China now no. 1 in CO emissions; USA in second position [Электронный ресурс] // Netherlands Environmental Assessment Agency. [19.06.2007]. URL: <http://www.pbl.nl/en/dossiers/Climatechange/Chinanowno1inCO2emissionsUSAinsecondposition> (дата обращения: 17.10.2017).
15. Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle [Электронный ресурс]. URL: <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (дата обращения: 09.05.2017).
16. Co-benefits of mitigating global greenhouse gas emissions for future air quality and human health / J. West et al. // Nature Climate Change. 2013. № 3. P. 885–889.
17. Henderson J. Russian LNG: Progress and Delay in 2017 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2017/03/Russian-LNG-%E2%80%93-Progress-and-delay-in-2017-OIES-Energy-Insight.pdf> (дата обращения: 06.12.2017).
18. Hsiung C.W. China and Arctic energy: drivers and limitations [Электронный ресурс] // The Polar Journal. 2016. Vol. 6. № 2. URL: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/2154896X.2016.1241486> (дата обращения: 06.12.2017).
19. Humpert M. The Future of the Northern Sea Route – A “Golden Waterway” or a Niche Trade Route [Электронный ресурс] // The Arctic Institute: [сайт]. [15.09.2011]. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche> (дата обращения: 14.12.2017).
20. Jakobson L. China Prepares For An Ice Free Arctic [Электронный ресурс] // SIPRI Insights on Peace and Security. 2010. № 2010/2. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/files/insight/SIPRIInsight1002.pdf> (дата обращения: 14.12.2017).
21. Klimenko E. Patterns of and Incentives for Entry into the Arctic and South-East Asia [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/Patterns-of-and-Incentives-for-Entry-into-the-Arctic-and-South-East-Asia.pdf> (дата обращения: 01.11.2017).
22. Kundu N.D. Geopolitics of Northern Sea Route: Russia-China-India's Growing Interest in Arctic // Valdaiclub.com. [28.03.2017]. URL: <http://valdaiclub.com/a/highlights/geopolitics-of-northern-sea-route> (дата обращения: 23.12.2017).
23. Lasserre F. China and the Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada? [Электронный ресурс] // China Papers. 2010. June. № 11. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.475.2735&rep=rep1&type=pdf> (дата обращения: 06.12.2017).
24. Marchenko N. Northern Sea Route: Modern State and Challenges [Электронный ресурс]. URL: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.658.1332&rep=rep1&type=pdf> (дата обращения: 23.12.2017).
25. Menkiszak M. Russia and the West: What Went Wrong and Can We Do Better? [Электронный ресурс]. URL: [https://dgap.org/sites/default/files/article\\_downloads/ostpolitikworkingpapermenkiszak.pdf](https://dgap.org/sites/default/files/article_downloads/ostpolitikworkingpapermenkiszak.pdf) (дата обращения: 23.12.2017).



26. Population Pyramids of the World from 1950 to 2100 [Электронный ресурс]. [10.10.2017]. URL: <https://www.populationpyramid.net/china/2040> (дата обращения: 08.12.2017).
27. Schøyen H., Bråthen S. The Northern Sea route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping [Электронный ресурс] // Journal of Transport Geography. 2011. Vol. 19. No. 4. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096669231100024X> (дата обращения: 21.10.2017).
28. Sørensen C.T.N., Klimenko E. Emerging Chinese-Russian Cooperation in The Arctic. Possibilities and constraints [Электронный ресурс] // SIPRI Policy Paper. 2017. № 46. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-06/emerging-chinese-russian-cooperation-arctic.pdf> (дата обращения: 03.12.2017).
29. Staalesen A. Russians Choose Chinese Explorers for Arctic Oil [Электронный ресурс] // The Independent Barents Observer. [27.04.2016]. URL: <https://thebarentsobserver.com/en/industry/2016/04/russians-choose-chinese-explorers-arctic-oil> (дата обращения: 11.11.2017).
30. Tonami A. China, Japan & the Arctic in 2013 // Arctic Yearbook 2013: The Arctic of Regions vs. the Globalized Arctic / ed. L. Heininen. Akureyri: Northern Research Forum, 2013. P. 359–362.
31. U.S. Geological Survey Circum-Arctic Resource Appraisal Assessment Team. [2008]. URL: <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (дата обращения: 25.12.2017).
32. Valantin J.M. Russian Arctic Oil: A New Economic & Strategic Paradigm? [Электронный ресурс]. [30.05.2017]. URL: <https://www.redanalysis.org/2016/10/10/russian-arctic-oil-new-economic-strategic-paradigm> (дата обращения: 28.12.2017).
33. Valantin J.M. The Russian Arctic Meets the Chinese New Silk Road [Электронный ресурс]. [31.10.2017]. URL: <https://www.redanalysis.org/2016/10/31/the-russian-arctic-meets-the-chinese-new-silk-road> (дата обращения: 28.12.2017).
34. Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative [Электронный ресурс]. [20.06.2017]. URL: [http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c\\_136380414.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm) (дата обращения: 13.12.2017).
35. Wishnick E. China's Interests and Goals in the Arctic: Implications for the United States. Letort Papers [Электронный ресурс]. URL: <https://ssi.armywarcollege.edu/pdf/files/PUB1347.pdf> (дата обращения: 11.12.2017).
36. World Trade Statistical Review – 2017 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/wts2017\\_e/wts2017\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2017_e/wts2017_e.pdf) (дата обращения: 13.12.2017).
37. Xing Li., Bertelsen R.G. The Drivers of Chinese Arctic Interests: Political Stability and Energy and Transportation Security // Arctic Yearbook 2013: The Arctic of Regions vs. the Globalized Arctic / ed. L. Heininen. Akureyri: Northern Research Forum, 2013. P. 61–62.
38. Yamal LNG [Электронный ресурс]. URL: <http://yamallng.ru/en/project/about> (дата обращения: 25.12.2017).
39. Zysk K. Asian Interests in the Arctic: Risks and Gains for Russia [Электронный ресурс] // Asia Policy. 2014. Vol. 18. URL: <http://nbr.org/publications/element.aspx?id=762> (дата обращения: 10.11.2017).

## REFERENCES

1. Aliferova A.V., Pas'ko O.A. [The history of Arctic exploration: The History of polar expeditions]. In: *Rossiya v Arktike XXI vek: sreda obitaniya, obshchestvo, osvoenie: materialy I Vserossiiskoi molodezhnoi konferentsii, 14–15 iyunya 2012 g.* [Russia in the Arctic of the XXI century: environment, society and development: Materials of I all-Russian youth conference, June 14–15, 2012]. Available at: <http://www.lib.tpu.ru/fulltext/c/2012/C74/C74.pdf> (accessed: 05.10.2017).
2. *Belkomur* [Belkomur]. Available at: <http://www.warandpeace.ru/ru/commentaries/view/64162> (accessed: 12.12.2017).
3. Knizhnikov A., Grigor'ev A., Kliment'ev A. *Perspektivy i vozmozhnosti ispol'zovaniya SPG v arkticheskikh regionakh Rossii. Vzgl'yad WWF* [Prospects and opportunities of using LNG in the Arctic regions of Russia. WWF View]. Available at: <http://docplayer.ru/55985290-Perspektivy-i-vozmozhnosti-ispol-zovaniya-spg-dlya-bunkerovki-v-arkticheskikh-regionah-rossii.html> (accessed: 05.01.2018).
4. Morozov Yu.V., Klimenko A.F. [China and other countries of northeast Asia in the "Arctic race"]. In: *Kitai v mirovoi i regional'noi politike. Istoriya i sovremennost'* [China in world and regional politics. History and modernity], 2015, no. 20, pp. 173–191. 5. *Osnovy gosudarstvennoi politiki Rossiiskoi Federatsii v Arktike na period do 2020 goda i na dal'neishuyu perspektivu (utverzhdeny Prezidentom RF 18.09.2008 № Pr-1969* [The foundations of state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period till 2020 and further perspective (approved by the RF President 18.09.2008 No. Pr-1969)]. Available at: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=119442&fld=134&dst=100014,0&rnd=0.48663150156682344#07424183721255649> (accessed: 10.09.2017).
6. Savinsky S.P., Smakhtin D.A. [Development banks of China]. In: *Den'gi i kredit* [Money and credit], 2007, no. 5. Available at: <https://www.cbr.ru/publ/Money-AndCredit/china.pdf> (accessed: 11.11.2017).
7. *Strategiya razvitiya Arkticheskoi zony Rossii na period do 2020 goda* [Strategy of development of the Arctic zone of Russia for the period up to 2020]. Available at: <http://government.ru/info/18360> (accessed: 05.11.2017).
8. Tarakanov M.A. [Transport projects in the Arctic: synchronization, complexity]. In: *Vestnik Kol'skogo nauchnogo tsentra Rossiiskoi akademii nauk* [Bulletin of the Kola Science Center of the Russian Academy of Sciences], 2014, no. 1, pp. 80–85.
9. Hui L. [Let's allow "one belt, one way" to bring even more value to the world]. In: *Mezhdunarodnaya zhizn': ezhemesyachnyi zhurnal* [International Affairs: a monthly magazine], 2017, no. 5. Available at: [https://interaffairs.ru/virtualread/ia\\_rus/52017/files/assets/downloads/publication.pdf](https://interaffairs.ru/virtualread/ia_rus/52017/files/assets/downloads/publication.pdf) (accessed: 15.11.2017).
10. Jiping Zh. *Kitaiskaya Natsional'naya Neftegazovaya Korporatsiya : godovoi otchet – 2013* [China National Petroleum Corporation : Annual report, 2013] Available at: <http://www.cnpc.com.cn/en/2013ru/201407/9162442c8cf34006ad9b48f0c964dca5/files/8ab7ce2986ae4ed096a33c128dc8578b.pdf> (accessed: 15.11.2017).
11. Tsuneto V. *Formy uchastiya Kitaya v mezhdunarodnoi deyatelnosti v Arktike: avtoref. dis. ... kand. polit. nauk.* St. Petersburg., 2016. 24 s. [Forms of China's

participation in international activities in the Arctic: abstract of PhD thesis in Political sciences]. Available at: <https://disser.spbu.ru/files/disser2/788/aftoreferat/DxPZNzt9BG.pdf> (accessed: 15.11.2017).

12. Blank S. Exploring the Significance of China's Membership on the Arctic Council. In: *China Brief*, 2013, vol. 13, iss. 14. Available at: <https://jamestown.org/program/exploring-the-significance-of-chinas-membership-on-the-arctic-council> (accessed: 21.12.2017).

13. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2018. Available at: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (accessed: 10.02.2018).

14. China now no. 1 in CO emissions; USA in second position. In: *Netherlands Environmental Assessment Agency*, 19.06.2007. Available at: <http://www.pbl.nl/en/dossiers/Climatechange/Chinanowno1inCO2emissionsUSAinsecondposition> (accessed: 17.10.2017).

15. Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. Available at: <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (accessed: 09.05.2017).

16. West J. et al. Co-benefits of mitigating global greenhouse gas emissions for future air quality and human health. In: *Nature Climate Change*, 2013, no. 3, pp. 885–889.

17. Henderson J. Russian LNG: Progress and Delay in 2017. Available at: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2017/03/Russian-LNG-%E2%80%93-Progress-and-delay-in-2017-OIES-Energy-Insight.pdf> (accessed: 06.12.2017).

18. Hsiung C.W. China and Arctic energy: drivers and limitations. In: *The Polar Journal*, 2016, vol. 6, no. 2. Available at: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/2154896X.2016.1241486> (accessed: 06.12.2017).

19. Humpert M. The Future of the Northern Sea Route – A “Golden Waterway” or a Niche Trade Route. In: *The Arctic Institute*, 15.09.2011. Available at: <https://www.thearcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche> (accessed: 14.12.2017).

20. Jakobson L. China Prepares For An Ice Free Arctic. In: *SIPRI Insights on Peace and Security*, 2010, no. 2010/2. Available at: <https://www.sipri.org/sites/default/files/files/insight/SIPRIInsight1002.pdf> (accessed: 14.12.2017).

21. Klimenko E. Patterns of and Incentives for Entry into the Arctic and South-East Asia. Available at: <https://www.sipri.org/sites/default/files/Patterns-of-and-Incentives-for-Entry-into-the-Arctic-and-South-East-Asia.pdf> (accessed: 01.11.2017).

22. Kundu N.D. Geopolitics of Northern Sea Route: Russia-China-India's Growing Interest in Arctic. In: *Valdaiclub.com*, 28.03.2017. Available at: <http://valdaiclub.com/a/highlights/geopolitics-of-northern-sea-route> (accessed: 23.12.2017).

23. Lasserre F. China and the Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada? In: *China Papers*, 2010, June, no. 11. Available at: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.475.2735&rep=rep1&type=pdf> (accessed: 06.12.2017).

24. Marchenko N. Northern Sea Route: Modern State and Challenges. Available at: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.658.1332&rep=rep1&type=pdf> (accessed: 23.12.2017).

25. Menkiszak M. Russia and the West: What Went Wrong and Can We Do Better? Available at: [https://dgap.org/sites/default/files/article\\_downloads/ostpolitikworkingpapermenkiszak.pdf](https://dgap.org/sites/default/files/article_downloads/ostpolitikworkingpapermenkiszak.pdf) (accessed: 23.12.2017).
26. Population Pyramids of the World from 1950 to 2100, 10.10.2017. Available at: <https://www.populationpyramid.net/china/2040> (accessed: 08.12.2017).
27. Schøyen H., Bråthen S. The Northern Sea route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping. In: *Journal of Transport Geography*, 2011, vol. 19, no. 4. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096669231100024X> (accessed: 21.10.2017).
28. Sørensen C.T.N., Klimenko E. Emerging Chinese-Russian Cooperation in The Arctic. Possibilities and constraints. In: *SIPRI Policy Paper*, 2017, no. 46. Available at: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-06/emerging-chinese-russian-cooperation-arctic.pdf> (accessed: 03.12.2017).
29. Staalesen A. Russians Choose Chinese Explorers for Arctic Oil. In: *The Independent Barents Observer*, 27.04.2016. Available at: <https://thebarentsobserver.com/en/industry/2016/04/russians-choose-chinese-explorers-arctic-oil> (accessed: 11.11.2017).
30. Tonami A. China, Japan & the Arctic in 2013. In: Heininen L., ed. *Arctic Yearbook 2013: The Arctic of Regions vs. the Globalized Arctic*. Akureyri, Northern Research Forum, 2013, pp. 359–362.
31. U.S. Geological Survey Circum-Arctic Resource Appraisal Assessment Team, 2008. Available at: <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (accessed: 25.12.2017).
32. Valantin J.M. Russian Arctic Oil: A New Economic & Strategic Paradigm? 30.05.2017. Available at: <https://www.redanalysis.org/2016/10/10/russian-arctic-oil-new-economic-strategic-paradigm> (accessed: 28.12.2017).
33. Valantin J.M. The Russian Arctic Meets the Chinese New Silk Road, 31.10.2017. Available at: <https://www.redanalysis.org/2016/10/31/the-russian-arctic-meets-the-chinese-new-silk-road> (accessed: 28.12.2017).
34. Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, 20.06.2017. Available at: [http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c\\_136380414.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm) (accessed: 13.12.2017).
35. Wishnick E. China's Interests and Goals in the Arctic: Implications for the United States. Letort Papers. Available at: <https://ssi.armywarcollege.edu/pdffiles/PUB1347.pdf> (accessed: 11.12.2017).
36. World Trade Statistical Review – 2017. Available at: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/wts2017\\_e/wts2017\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2017_e/wts2017_e.pdf) (accessed: 13.12.2017).
37. Xing L., Bertelsen R.G. The Drivers of Chinese Arctic Interests: Political Stability and Energy and Transportation Security. In: Lassi Heininen L., ed. *Arctic Yearbook 2013: The Arctic of Regions vs. the Globalized Arctic*. Akureyri, Northern Research Forum, 2013, pp. 61–62.
38. Yamal LNG. Available at: <http://yamallng.ru/en/project/about> (accessed: 25.12.2017).
39. Zysk K. Asian Interests in the Arctic: Risks and Gains for Russia. In: *Asia Policy*, 2014, vol. 18. Available at: <http://nbr.org/publications/element.aspx?id=762> (accessed: 10.11.2017).

## ДАТА ПУБЛИКАЦИИ

Статья поступила в редакцию 26.02.2018

Статья размещена на сайте: 28.04.2018

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

*Калфаоглу Рабия* – аспирант кафедры сравнительной политологии Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова; e-mail: rabiakalfaoglu@gmail.com

*Kalfaoglu Rabia* – postgraduate student at the Department of the comparative political science, Lomonosov Moscow State University; e-mail: rabiakalfaoglu@gmail.com

## ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ / FOR CITATION

Калфаоглу Рабия. Китайско-российское сотрудничество в Арктике: перспективы развития // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2018. № 2. URL: [www.evestnik-mgou.ru](http://www.evestnik-mgou.ru)

Kalfaoglu Rabia. Chinese-Russian cooperation in the Arctic: prospects of development. In: *Bulletin of Moscow Region State University (e-journal)*, 2018, no. 2. Available at: [www.evestnik-mgou.ru](http://www.evestnik-mgou.ru)