

УДК 327

DOI 10.25587/2310-5453-2024-1-78-95

Сравнительный анализ политики Китая и Индии в Арктике на современном этапе

Д. А. Зиннатуллин ✉

Санкт-Петербургский государственный университет

г. Санкт-Петербург, Россия

✉ st091808@student.spbu.ru

Аннотация. За последние несколько лет азиатские страны активно заинтересовались Арктическим регионом. Ключевыми причинами растущего интереса к Арктике являются, прежде всего, необходимость расширения научных знаний и исследований в Арктике, а также экономический аспект, поскольку эти страны достаточно сильно зависят от ресурсов. Поскольку Арктика представляет собой неиспользованные возможности в плане разведки нефти и газа, Китай и Индия стремятся воспользоваться геополитической ситуацией, чтобы получить доступ к региону. Сегодня вызовы и возможности, стоящие перед странами, не ограничиваются национальными границами. По мере того как мир становится все более взаимосвязанным, растет понимание того, как принимаемые решения в одной части света имеют последствия для людей, находящихся далеко от нее. Поэтому будет правильным сказать, что Арктика входит в сферу стратегических интересов Китая и Индии, которые включают потребности в энергетической безопасности, экологической безопасности, необходимости защиты геополитических интересов, поскольку другие неарктические страны повышают свою значимость в Арктике. В статье рассмотрим и сравним современное видение Китая и Индии на Арктику, включая основные тезисы из официальных документов двух государств. **Ключевые слова:** Арктика, Китай, регион, неарктические державы, Индия, энергетическая безопасность, транспортные коридоры, проблемы, международное право, мониторинг.

© Зиннатуллин Д. А., 2024

Для цитирования: Зиннатуллин Д. А. Сравнительный анализ политики Китая и Индии в Арктике на современном этапе. Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2024, № 1(35). С. 78–95. DOI: 10.25587/2310-5453-2024-1-78-95

A comparative analysis of China's and India's policies in the Arctic at the present stage

D. A. Zinnatullin ✉

Saint-Petersburg State University

Saint-Petersburg, Russia

✉ st091808@student.spbu.ru

Abstract. Over the past few years, Asian countries have taken an active interest in the Arctic region. The key reasons for the growing interest in the Arctic are primarily the need to increase scientific knowledge and research in the Arctic, as well as the economic aspect, as these countries are quite resource-dependent. Since the Arctic represents an untapped opportunity in terms of oil and gas exploration, China and India are keen to take advantage of the geopolitical situation to gain access to the region. Today, the challenges and opportunities facing countries transcend national borders. As the world becomes more interconnected, there is a growing awareness of how decisions made in one part of the world have consequences for people far away. Therefore, it is correct to say that the Arctic falls within the strategic interests of China and India, which include the need for energy security, environmental security, and the need to protect geopolitical interests as other non-Arctic countries increase their importance in the Arctic. In this article, we will examine and compare China's and India's current vision of the Arctic, including the main theses from the official documents of the two states.

Keywords: Arctic, China, region, non-Arctic powers, India, energy security, transport corridors, challenges, international law, monitoring.

For citation: Zinnatullin D. A. A comparative analysis of China's and India's policies in the Arctic at the present stage. Arctic XXI century. Humanitarian sciences. 2024, No. 1(35). P. 78–95. DOI: 10.25587/2310-5453-2024-1-78-95

Введение

Арктика имеет огромное геополитическое значение, поскольку, согласно прогнозам, к 2050 г. Арктика освободится ото льда, а мировые державы предпринимают попытки эксплуатировать регион, богатый природными ресурсами. За последние несколько лет азиатские

правительства заняли более активную позицию в отношении Арктики, кульминацией чего стало предоставление Китаю, Индии, Японии, Сингапуру и Южной Корее статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете в мае 2013 г.

Среди них необходимо выделить Китай и Индию, т. к. они являются локомотивами мировой экономики. В исследовании изучим арктическую политику двух великих держав и попытаемся сравнить их подходы реализации государственной политики в отношении Арктики. Прежде всего, акцент будет сделан на такие сегменты, как изменение климата, энергетическая безопасность и международное сотрудничество. Подчеркивается особое, в духе взаимовыгодного сотрудничества, внимание на Российскую Арктику. В марте 2023 г. Россия скорректировала подход к международному сотрудничеству на Севере. Из Основ государственной политики России в Арктике на период до 2035 г. убрали упоминание Арктического совета. В феврале 2024 г. МИД России уведомил о приостановке выплаты ежегодных взносов в Арктический Совет. Из вышесказанного мы видим, что конфигурация взаимоотношений имеет уклончивый характер в приарктических государствах, и пальма первенства заинтересованности переходит к неарктическим азиатским государствам.

Арктическая политика Китая

С начала 2000-х гг. интерес Китая к Арктике начал стремиться от простого интересующегося игрока к более практикующемуся. В 2013 г. Китай был принят в число постоянных наблюдателей Арктического совета постоянных наблюдателей главного регионального форума. Однако настоящий переломный момент наступил в 2018 г., когда Китай опубликовал «Белую книгу» о своей политике и целях в отношении Арктики [1]. В документе Китай определил себя как «приарктическое государство», что в своем роде ознаменовало нонсенс в политических кругах во многих близлежащих государствах, которые находятся в бок о бок с территориями Арктики, и заявил о намерении запустить «Полярный шелковый путь».

Изучение причин и стратегий, лежащих в основе китайского интереса к Арктике, помогает понять его возможное влияние на динамику регионального управления. В Арктике сосредоточено огромное количество неразведанных запасов нефти и природного газа, а также большое количество сырья и минеральных ресурсов. Китай определяет себя как приарктическое государство, потому что вопросы, связанные с климатическим кризисом в Арктике, имеют актуальное влияние на Китай. Таяние арктического морского льда способствовало значительным изменениям климата в Китае.

Например, в 2008 г. Министерство сельского хозяйства Китая заявило, что необычайно суровая зима нанесла серьезный удар по урожаю в стране, и предупредило население о том, что ущерб может возрасти из-за сохранения низких температур. По данным министерства, на юге, в центре и на востоке Китая было повреждено 6,8 млн га сельскохозяйственных культур. Из них 733 333 га были уничтожены, а еще 3,5 млн га получили серьезные повреждения [2]. Спустя 5 лет 2013 г. стал самым тяжелым с 1961 г. по среднему количеству дней, в течение которых в Китае наблюдалась дымка, что привело к частым задержкам рейсов, закрытию живописных туристических мест и высокой заболеваемости респираторными инфекциями [3]. Если сопоставлять с современностью, то это было наподобие пандемии коронавирусной инфекции, где необходимо было вводить ужесточающие меры для защиты органов дыхания.

Однако интерес Китая к Арктике продиктован и другими соображениями. Китай должен расширять поставки энергоносителей, чтобы обеспечить свой экономический рост. В настоящее время зависимость Китая от импорта нефти составляет около 65–75 % и, по прогнозам, в ближайшие годы еще больше увеличится. По данным Главного таможенного управления Китая, в первой половине 2023 г. импорт сырой нефти в Китай увеличился по сравнению с 8 из 10 крупнейших стран, из которых страна импортировала сырую нефть в 2022 г.

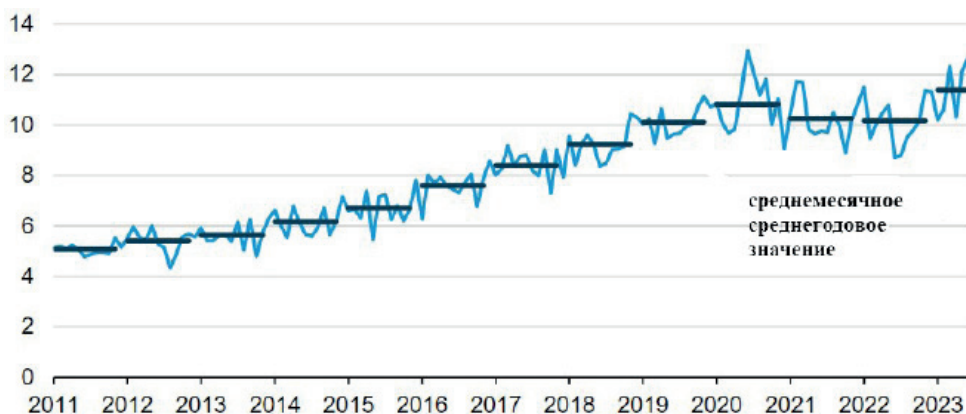


Рис. 1. Импорт сырой нефти в Китай (январь 2011 – июнь 2023), млн баррелей в день

Pic. 1. Crude oil imports to China (January 2011 – June 2023), million barrels per day

Источник: China imported record volumes of crude oil in the first half of 2023. [online] Available from: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=60401> [4].

Арктика может внести значительный вклад в энергетическую безопасность Китая. Замена угля газом в Пекине резко сокращает число опасных дней, когда в эти дни присутствует большой объем взвешенных частиц от сжигания угля, а также различных газов от СО до соединений серы. Этот тренд в Китае со временем будет только нарастать – замена угля газом, т. к. все большие его города отмечены плохой экологией. Это означает то, что спрос на газ, в первую очередь в виде СПГ (сжиженный природный газ) в Китае будет только увеличиваться.



Рис. 2. Интерпретация компанией Shell данных Пекинского муниципального статистического бюро и индекса качества воздуха.

Нездоровые дни: определяются как индекс качества воздуха с PM 2.5 более 150 мкг/м

Pic. 2. Shell interpretation of Beijing Municipal Bureau of Statistics and Air Quality Index data. Unhealthy days: defined as an Air Quality index with PM 2.5 greater than 150 µg/m

Источник: Shell LNG Outlook 2024. [online] Available from: https://www.shell.com/energy-and-innovation/natural-gas/liquefied-natural-gas-lng/lng-outlook-2024/_jcr_content/root/main/section_125126292/promo_copy_copy_copy/links/item0.stream/1707919993822/ce3b5139e5b076fc389bdd79c7c253eb6c2e3bbf/master-lng-outlook-2024-feb-final.pdf [5].

Таяние арктических морских льдов позволяет Китаю использовать преимущества новых арктических морских путей, таких как Северный морской путь, который соединяет Азию с Европой. В Белой книге «Арктическая политика Китая» подчеркивается, что инвестиции, технологии, обширный рынок, знания и опыт Китая будут играть важную роль в расширении сети судоходных маршрутов в Арктике, а также будут содействовать экономическому и социальному прогрессу прибрежных государств вдоль этих маршрутов [6].

В рамках инициативы «Один пояс – один путь» Китай намеревается продолжить сотрудничество с заинтересованными сторонами в строительстве так называемого «Полярного шелкового пути» для упрочения политических контактов и активизации бурной экономической деятельности. Это важная основа для сотрудничества не только с Россией, но и со странами Северо-Восточной Азии и Скандинавии.



Рис. 3. Полярный шелковый путь

Pic. 3. The Polar Silk Road

Источник: Fleck, A. (2023). The Polar Silk Road. [online] Statista. Available at: <https://www.statista.com/chart/30201/major-maritime-routes-opening-up-in-the-arctic/> [7].

Этот путь короче и дешевле традиционного маршрута через Суэцкий канал и станет эффективной альтернативой чрезмерной зависимости Китая от перегруженного торгового сообщения через Малаккский пролив и связанных с этим случаев пиратства. По меньшей мере 90 % контейнеровозов, проходивших через Суэцкий канал, теперь меняют маршрут вокруг Африки и мыса Доброй Надежды. Общий объем поставок нефти через Суэцкий канал, трубопровод SUMED и Баб-эль-Мандебский пролив составил около 12 % от общего объема морской торговли нефтью в первой половине 2023 г., а поставки сжиженного природного газа составили около 8 % мировой торговли СПГ [8].

Пока что мы наблюдаем воздействие на рынок нефти сильнее для Европы и экономически уязвимых стран. В отличие от западных компаний, ни одна из китайских заинтересованных сторон не вышла из своих российских проектов. Хотя «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2» остаются крупнейшими энергетическими инвестициями Китая в Арктике, диверсификация поставок углеводородов является краеугольным камнем китайской стратегии энергетической безопасности. В связи с экономическими санкциями, направленными против реализации проектов в Арктике, российская компания «Новатэк» ищет новых покупателей. С этой целью компания открыла новый офис продаж в Китае. Компания создает новую команду в Китае для изучения маркетинга топлива [9]. В период с 2013 по 2021 гг. специализированные китайские перевозчики COSCO Shipping совершили 42 рейса по Северному морскому пути с участием 33 судов, 14 из которых – с ледокольным сопровождением, что сделало концепцию как никогда близкой к реальности [10].

Лидер Китая Си Цзиньпин стремится к тому, чтобы Китай был признан великой державой в международной системе, присутствуя во всех регионах и институтах, считающихся стратегическими для глобального управления, включая Арктический совет. Согласно Белой книге 2018 г., политическими целями Китая в Арктике являются защита, развитие и участие в региональном управлении. Для достижения этих целей арктическая политика Китая обязуется уважать и продвигать международное право в качестве главного приоритета. Поскольку Китай известен как государство, сторонний наблюдатель в Арктике, он стратегически ставит себя на видное место в региональном управлении через международные соглашения, к которым государство принадлежит.

В 2015 г. на церемонии открытия третьей ассамблеи Полярного круга министр иностранных дел Ван И выступил с речью, в которой заявил, что законные интересы неарктических стран и их права, которыми они пользуются в соответствии с международным правом в Арктике,

и коллективные интересы международного сообщества следует уважать [11]. Китай своими инициативами и расширенным сотрудничеством с заинтересованными сторонами демонстрирует свой явный стратегический интерес к Арктике и стал авторитетным игроком в меняющейся геополитике региона.

Однако не так просто продвигается сотрудничество Китая с европейскими арктическими государствами. У Китая наблюдается отрицательный образ в европейских арктических странах, т. к. темпы развития страны опережают по многим показателям страны Европы.

В 2018 г. правительство Дании остановило инвестиции китайской компании в Гренландию. Инвестиции, о которых идет речь, касались огромного инфраструктурного проекта, направленного на расширение аэропортов в Нууке, Илулиссате и Какортоке [12]. Проблема возникла, когда китайская государственная строительная компания China Communications Construction Company первоначально вошла в список в качестве предварительно отобранного подрядчика вместе с другими компаниями. Неожиданно датчане отказались от китайских инвестиций, апеллируя тем, что это повлечет за собой угрозу национальной безопасности Королевства Дания. Более того, министр обороны Дании Клаус Хьорт Фредериксен провел переговоры с американским коллегой, который провел параллель между политикой Китая в Южно-Китайском море и участием Китая в Гренландии в рамках арктической политики [13]. В конечном итоге Дания очертила китайские инвестиции как чрезвычайно рискованные для гренландской экономики, которая считается уязвимой из-за своего небольшого размера. В целом это не первый случай такого рода. К таковым можно отнести попытки определенных заинтересованных лиц Китая приобрести территории Исландии, купить часть норвежского архипелага Шпицберген, а также приобрести шведскую базу подводных лодок.

Арктическая стратегия Индии

Индия, которая следует примеру Китая, опубликовала свой документ касательно арктической политики Индии в 2022 г. [14]. В этом документе власти Индии выразили намерение увеличить взаимодействие в Арктическом регионе и повторили китайскую риторику о необходимости того, чтобы все стороны уважали международное право. Целями арктической политики Индии является, прежде всего: укрепление национального потенциала и компетенции в области науки и исследований, защита климата и окружающей среды, морского и экономического сотрудничества с Арктическим регионом; улучшить понимание влияния изменения климата в Арктическом регионе на климатическую,

экономическую и энергетическую безопасность Индии; содействовать лучшему анализу, прогнозированию и скоординированной разработке политики в отношении последствий таяния льдов в Арктике для экономических, военных и стратегических интересов Индии, связанных с глобальными морскими маршрутами, энергетической безопасностью и эксплуатацией минеральных богатств, а также увеличить участие Индии в Арктическом совете, тем самым улучшить понимание сложных структур управления в Арктике соответствующих международных законов.

Взаимодействие Индии с Арктикой стало многоплановым и многомерным. От скромной станции на Шпицбергене Индия прошла долгий путь, чтобы утвердиться в качестве авторитетного игрока в Арктике. Несмотря на то, что структурированный документ Индии касательно Арктики появился недавно, интересы государства в Арктике можно в целом определить в трех взаимосвязанных аспектах: научном, политическом и стратегическом. Из них вытекают такие направления, как наука и исследования, изменение климата и защита окружающей среды, сотрудничество в области экономического и человеческого развития, транспорт и связь, а также международное сотрудничество.

Индийские власти призывают расширить арктическое присутствие Индии в области космических технологий, которые имеют решающее значение для дистанционного зондирования и мониторинга окружающей среды. Восхваляя индийскую космическую программу как одну из самых высокоразвитых в мире и хвастаясь тем, что она готова к быстрому расширению, Индия стремится расширить свою роль в арктических вопросах, став ключевым научно-техническим партнером арктических государств. Индия всегда рассматривалась в мире как младшая космическая держава. В августе 2023 г. премьер-министр Индии Нарендра Моди на саммите БРИКС в Йоханнесбурге предложил создать консорциум по исследованию космоса [15]. Это предложение открывает двери для индийско-китайского сотрудничества в космосе. Сейчас его абсолютно нет, а китайско-российская международная лунная исследовательская станция движется медленно, имея лишь малочисленное количество партнеров. В целом положительная реакция Китая на посадку «Чандраян-3» [16] на Луну придает вес будущему сотрудничеству.

Что касается изменения климата и защиты окружающей среды, то если изучить проект политического документа Индии, а также ее политику в отношении Арктики, то особое внимание уделяется участию в исследованиях морских охраняемых территорий и систем традиционных знаний для сохранения арктического биоразнообразия. Также доказано, что существуют криосферные связи между ледниками в Арктике и Ги-

малаях. Поэтому для Индии крайне важно понять связь между окружающей средой Арктики и Индией, а также спрогнозировать последствия от таяния ледников.

Программа полярных наук и криосферных исследований, включающая антарктическую программу, индийскую арктическую программу, программу по Южному океану и программу по криосфере и климату, успешно реализуется через Национальный центр полярных и океанических исследований автономного института при Министерстве наук о Земле. По сообщениям данного ведомства, говорится, что в ходе Арктической экспедиции 2019–2020 гг. было успешно реализовано 23 исследовательских проекта, связанных с гляциологией, морской наукой, полярной биологией и наукой об атмосфере [17]. Программа «Полярные науки и криосфера» будет действовать до 2026 г.

Индия – лидер в продвижении возобновляемых источников энергии, стремится изучить потенциал автономной возобновляемой энергетики в Арктике за счет гидроэлектроэнергии, биоэнергии, энергии ветра, солнца, геотермальной энергии и энергии океана. В то же время энергетический переход на возобновляемые источники приведет к фундаментальному повышению цен на энергоносители. В экспертных кругах не согласны с теорией, согласно которой возобновляемые источники энергии (ВИЭ) дешевле традиционных, т. к. прерывистость производства делает их значительно менее эффективными. От этого выигрывают приарктические государства, но не те, кто находится достаточно отдаленно от Арктики. Темпы энергоперехода в разных частях мира неравномерны, и наивно ожидать добровольное сокращение добычи нефти и газа до внедрения достаточного количества проектов, связанных с возобновляемыми источниками энергии. С другой стороны, индийские импортеры российских энергоресурсов не согласны с таким мнением, т. к. закупают сырье по «привлекательным ценам».

Далее рассмотрим транспорт и связь в индийской политике касательно Арктики. Повышенное внимание привлекает Северный морской путь. Хотя ни один из этих морских путей не несет серьезных экономических выгод для индийских контейнерных перевозок.

Нам необходимо понять, как это повлияет на движение судов в Индийском океане. Индийские власти надеются достичь Арктики через международный транспортный коридор Север-Юг. Арктическая политика Индии направлена на изучение возможности соединения международного транспортного коридора Север-Юг с единой глубоководной системой России и ее дальнейшего продления до Арктики. По ней проходит 75 % всего объема перевозок по внутренним водным путям



Рис. 4. Международный транспортный коридор Север-Юг

Pic. 4. North-South International Transport Corridor

Источник: Shrivastava, A. (2021). The INSTC: Another Stepping stone in India's Export Journey. [online] Logisticsinsider.in. Available at: <https://www.logisticsinsider.in/the-instc-another-stepping-stone-in-indias-export-journey/> [18].

в России. Соединение транспортного коридора с этой системой внутренних водных путей России обеспечит быстрое, дешевое и прямое сообщение между Индией и Арктикой, но в случае, если эта идея будет реализована. Подчеркнем тот факт, что государственные нефтеперерабатывающие заводы Индии ведут переговоры о поставках нефти с российской «Роснефтью» в объеме около 500 тыс. баррелей в сутки [19]. Речь идет о долгосрочных контрактах, тогда как сейчас Индия в основном закупает российскую нефть на спотовом, т. е. срочном рынке.

Интересна экономическая аргументация индусов, почему покупка российской нефти со скидками – это благо для мирового рынка. Министр нефти и природного газа Индии Хардип Сингх Пури заявил американскому кабельному и спутниковому телеканалу новостей бизнеса CNBC, что «мир благодарен Индии за покупку российской нефти. Если мы начнем покупать больше ближневосточной нефти, цена на нефть

не будет на уровне 75 или 76 долларов. Она будет стоить 150 долларов за баррель» [20]. Индия станет единственным в мире важнейшим драйвером роста спроса на нефть. Высокие темпы роста ВВП, индустриализация, урбанизация и рост численности среднего класса в Индии будут стимулировать рост спроса. Ожидается, что нефтеперерабатывающие мощности Индии через пять лет вырастут на 22 % с нынешних 254 млн т в год, что соответствует примерно 5,8 млн баррелей в сутки. Все ведущие прогнозисты ожидают [21], что Индия заменит Китай в качестве крупнейшего драйвера роста мирового спроса на нефть в долгосрочной перспективе, что должно произойти уже до 2030 г. Согласно данным Министерства нефти и природного газа Индии, в 2023 г. потребление нефти в Индии достигло рекордного уровня в 231 млн т по сравнению с 219 млн в 2022 г.

До того как Индия получила статус наблюдателя в Арктическом совете в 2013 г., некоторые арктические акторы выступали против участия Индии, в то время как другие рассматривали Арктический совет как готовую возможность для Индии повлиять на арктические дела. Некоторые из тех, кто выступал против вступления Индии в Арктический совет, утверждали, что Индия должна выдвинуть идею о том, что Арктика должна рассматриваться как «глобальная общность». Индии удалось это сделать. Опубликованный арктический документ в 2022 г. дал Индии новое и более обширное для будущего понимания в экспертном индийском дискурсе, к чему стремиться в современном турбулентном мире.

Сходства и различия подхода

Можно выделить следующие общие моменты. Научные экспедиции Китая и Индии проводят исследования по схожей тематике.

Эпистемологические сообщества Китая и Индии используют фактор глобального изменения климата как повод для структурирования своей деятельности в Арктике, объясняя это тем, что таяние ледников как следствие глобального потепления может привести к повышению уровня Мирового океана. Охрана окружающей среды Арктики в основном ориентируется на принцип устойчивого развития, учитывая, что Арктика – это регион, где выживает и развивается человеческое общество. Экономическое развитие неизбежно, но при этом необходимо защищать природные ресурсы, сохранять традиционную экологию коренных народов. Научные эксперименты будут включать в себя изучение микроорганизмов, связь между индийскими муссонами и арктической погодой, а также исследования космической погоды.

Сфера управления стихийными бедствиями положит начало новой эре дружбы, которая позволит обеим сторонам работать

в непосредственной близости друг от друга, чтобы минимизировать риск, которому Индия подвергается из-за участвовавших стихийных бедствий. Индии будут полезны современные технологии и структуры, созданные приарктическими государствами для мониторинга различных событий в режиме реального времени. Китай и Индия предпринимают последовательные усилия по включению элементов смягчения последствий стихийных бедствий в новые программы развития, в том числе пересматривает некоторые из текущих схем развития для включения в них мер по снижению риска стихийных бедствий, которые могут возникнуть в Арктическом регионе.

Во-вторых, схожесть подхода к отношению касательно главного арктического игрока – России. Россия опережает США и остальных конкурентов в гонке за господство в Арктике. Таяние льдов в регионе открывает сокровищницу ранее неиспользованных природных ресурсов, новых торговых путей и стратегического превосходства. Битва за контроль и первенство в Арктике в ближайшие годы может затмить другие мировые конфликты. Но пока Запад сталкивается с многочисленными проблемами, отстаивая свои интересы на Крайнем Севере, Россия лидирует в ключевой сфере – у нее самый большой и самый современный ледокольный флот в мире. Азиатские страны будут рады инвестировать в арктические проекты России, т. к. стремятся построить выгодные для себя маршруты научных исследований. Кроме того, Россия вложила огромные средства в развитие военной инфраструктуры за полярным кругом. Китайские и индийские дипломаты описывают Арктический регион как «новую командную высоту» для глобальной военной конкуренции, а китайские и индийские ученые считают, что контроль над ним позволяет получить географическое преимущество трех континентов и двух океанов над Северным полушарием.

В-третьих, Китай и Индия четко обозначили Арктику как часть более широкого глобального повествования, которое неполноценно без двух великих азиатских держав, хотя Индия это сформулировала немного позже.

Различия заключаются в экономическом и транспортном аспекте видения Китая и Индии в Арктике. Индийские политики и банковский регулятор стремятся затруднить процесс юанизации индийских внешнеторговых операций, в том числе предлагая использовать в расчетах за российскую нефть не юань, а арабский дирхам. Статьи индийских публицистов о юанизации показывают, что действия индийских властей могут определяться не только рациональными соображениями экономической выгоды, но и быть продиктованы электоральными мотивами

в обществе. Индия прогнозирует годовой рост экономики на 7,3 % в финансовом году, что является самым высоким показателем среди всех крупных мировых экономик. Рост происходит в условиях, когда мировая конъюнктура остается слабой, и это заслуга правительства, которое управляет экономикой. Индия останется самой быстрорастущей крупной экономикой в течение следующих трех лет, что позволит ей стать третьей по величине экономикой мира к 2030 г., обогнав при этом Японию и Германию.

Следует отметить тот факт, что транспортировка энергоресурсов по маршрутам, которые планируется реализовать в полном объеме из портов Арктики, имеет проблемы во временном промежутке.

Время в пути от западных портов России до основных рынков сбыта нефти			
В Индию (западное побережье)	66	66	55
В Индию (восточное побережье)	77	74	63
В Китай	123	123	
В Турцию	41	41	12 дней
В Болгарию			12 дней

Рис. 5. Таблица временного промежутка от западных портов России до основных рынков сбыта нефти

Pic. 5. Table of time interval from western Russian ports to main oil markets

Источник: Kennedy, C. (2023). Moscow's Strategies for Evading Oil Sanctions and How to Stop them from Succeeding. [online] Navigating Russia. Available at: <https://navigatingrussia.substack.com/p/measuring-the-shadows> [22].

Более длинные маршруты означают больше времени в море и требуют большего количества судов для поддержания потока. Время рейса по ключевым маршрутам, рассчитанное на основе данных отслеживания судов, показывает, что танкеру требуется 66 дней, чтобы совершить круговой рейс от Балтики или Арктики до западного побережья Индии при условии отсутствия значительных задержек при разгрузке по прибытии в пункт назначения.

Можно с уверенностью представить, как выросли транспортные издержки доставки российской нефти в Азию. Если инициатива «Полярного шелкового пути» не оправдает надежды Китая, то государство будет стремиться развивать Трансполярный морской путь. Это самый короткий арктический морской путь, и в отличие от Северного морского пути и Северо-Западного прохода, он проходит в основном через международные воды. Таким образом, китайским кораблям не придется следовать конкретным правилам соответствующих арктических государств.

Заключение

Арктическая политика Китая и Индии направлена на многоплановое сотрудничество между всеми игроками, которые взаимодействуют в Арктике. Обещающие перспективы сотрудничества в области научных арктических исследований имеются у Китая и Индии. Также это проявляется в связке между Китаем, Индией и Россией. Это, прежде всего, связано с экономической точкой зрения. Как показал анализ, мы видим, что Индия с небольшим опозданием очертила свои основные контуры государственной политики в отношении к Арктике. В отличие от Китая, политический имидж Индии в отношении Арктики начинает только формироваться. В приарктических странах китайские действия в области инвестиций рассматриваются с точки зрения угрозы для национальной безопасности и не всегда носят положительный отклик от скандинавских арктических акторов.

Несмотря на соперничество между Китаем и Индией в области морских транспортных коридоров, а также в экономической плоскости, двум азиатским государствам удастся сблизиться по вопросам, связанным с изменением климата в Арктике.

Литература / References

1. english.www.gov.cn, (2018). BEIJING – The State Council Information Office of the People’s Republic of China. *China’s Arctic Policy*. [online] Available from: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (Accessed 11 January 2024).
2. United States Department of Agriculture, (2018). *Massive Snowstorms Hit China*. [online] Available from: <https://ipad.fas.usda.gov/highlights/2008/02/MassiveSnowStorm.htm> (Accessed 21 January 2024).
3. Huang, K., Zhuang, G., Wang, Q., Fu, J. S. et al. (2014). *Extreme haze pollution in Beijing during January 2013: chemical characteristics, formation*

mechanism and role of fog processing, Atmos. Chem. Phys. Discuss., 14, pp. 7517–7556. – DOI: <https://doi.org/10.5194/acpd-14-7517-2014>.

4. eia.gov, (2023). *China imported record volumes of crude oil in the first half of 2023*. [online] Available from: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=60401> (Accessed 10 January 2024).

5. shell.com, (2024). *Shell LNG Outlook 2024*. [online] Available from: https://www.shell.com/energy-and-innovation/natural-gas/liquefied-natural-gas-lng/lng-outlook-2024/_jcr_content/root/main/section_125126292/promo_copy_copy_copy/links/item0.stream/1707919993822/ce3b5139e5b076fc389bdd79c7c253eb6c2e3bbf/master-lng-outlook-2024-feb-final.pdf (Accessed 15 February 2024).

6. www.cgai.ca, (2024). *Trojan Dragons? Normalizing China's Presence in the Arctic*. [online] Available from: https://www.cgai.ca/trojan_dragons_normalizing_chinas_presence_in_the_arctic (Accessed 21 December 2023).

7. Fleck, A. (2023). *The Polar Silk Road*. [online] Statista. Available at: <https://www.statista.com/chart/30201/major-maritime-routes-opening-up-in-the-arctic/> (Accessed 21 December 2023).

8. Jean-François Arvis, Cordula Rastogi, and Ulybina, D. (2024). *Will a prolonged rerouting of ships from Suez trigger a new supply chain crisis?* [online] World bank blogs. Available at: <https://blogs.worldbank.org/trade/will-prolonged-rerouting-ships-suez-trigger-new-supply-chain-crisis> (Accessed 11 January 2024).

9. Chen Aizhu, and Soldatkin, V. (2024). *Exclusive: Russia's Novatek sets up China office to market gas amid sanctions-sources*. [online] Reuters. Available at: <https://www.reuters.com/business/energy/russias-novatek-sets-up-china-office-market-gas-amid-sanctions-sources-2024-02-06/> (Accessed 12 February 2024).

10. nsra.ru, (2024). *Information, Analytical and Statistical Centre of Rosmorrechflot (2013–2022). Permits for navigation in the waters of the Northern Sea Route*. [online] Available from: http://www.nsra.ru/en/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html?year=2021 (Accessed 09 January 2024).

11. Chinese Ministry of Foreign Affairs, (2015). *Video Message by Foreign Minister Wang Yi at the Opening Ceremony of the Third Arctic Circle Assembly (17 October 2015)*. [online] Available from: https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/zyjh_665391/201510/t20151017_678391.html. (Accessed 21 December 2023).

12. Jiang, Y. (2018). *China in Greenland: COMPANIES, GOVERNMENTS, AND HIDDEN INTENTIONS? In: Danish Institute for International Studies*, pp.1–4.

13. Breum, M. (2018). *Analysis: Did the Danish PM prevent a Chinese acquisition on Greenland?* [online] High North News. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/analysis-did-danish-pm-prevent-chinese-acquisition-greenland> (Accessed 01 February 2024).

14. Ministry of Earth Sciences, (2022). *India's Arctic Policy: Building a Partnership for a Sustainable Development*. [online] Available from: https://www.moes.gov.in/sites/default/files/2022-05/India_Arctic_Policy_2022.pdf (Accessed 11 December 2023).

15. StratNewsGlobal, (2023). *Modi's Proposal for A BRICS Space Consortium Has Big Implications*. [online] Available from: <https://stratnewsglobal.com/india/modis-proposal-for-a-brics-space-consortium-has-big-implications/> (Accessed 21 December 2023).

16. livemint.com, (2023). *India-China Space Race: Top Chinese Scientist disputes Chandrayaan-3 claim to south pole Moon landing*. [online] Available from: <https://www.livemint.com/science/news/indiachina-space-race-top-chinese-scientist-disputes-chandrayaan-3s-claim-to-south-pole-moon-landing-11695883006606.html> (Accessed 10 January 2024).

17. pib.gov.in, (2022). *Pacer Initiative*. [online] Available from: <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1809081> (Accessed 17 January 2024).

18. Shrivastava, A. (2021). *The INSTC: Another Stepping stone in India's Export Journey*. [online] Logisticsinsider.in. Available at: <https://www.logisticsinsider.in/the-instc-another-stepping-stone-in-indias-export-journey/> (Accessed 18 January 2024).

19. Paraskova, T. (2024). *Indian State Refiners Discuss Term Oil Supply Deals with Russia's Rosneft*. [online] Oilprice.com. Available at: <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Indian-State-Refiners-Discuss-Term-Oil-Supply-Deals-With-Russias-Rosneft.html> (Accessed 10 February 2024).

20. Lee Ying Shan (2024). *«World is grateful»: India keeps oil prices cheaper by buying from Russia, Indian oil minister says*. [online] CNBC. Available at: <https://www.cnbc.com/2024/02/08/india-buying-russian-oil-keeps-prices-cheaper-says-oil-minister-puri.html> (Accessed 12 February 2024).

21. Paraskova, T. (2024). *India to Become Single Most Important Driver of Oil Demand Growth*. [online] Oilprice.com. Available at: <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/India-to-Become-Single-Most-Important-Driver-of-Oil-Demand-Growth.html> (Accessed 25 January 2024).

22. Kennedy, C. (2023). *Moscow's Strategies for Evading Oil Sanctions and How to Stop them from Succeeding*. [online] Navigating Russia.

Available at: <https://navigatingrussia.substack.com/p/measuring-the-shadows>
(Accessed 14 December 2023).

Сведения об авторе

ЗИННАТУЛЛИН Данияр Альбертович – аспирант
Санкт-Петербургского государственного университета. E-mail:
st091808@student.spbu.ru

ZINNATULLIN, Daniyar Albertovich – postgraduate student of St.
Petersburg State University.