

Китай и Арктика

© 2014

А. Данилов

В статье рассматривается растущее значение арктического региона для Китая. Автор показывает, что основной интерес Китая в Арктике состоит в ее энергетической и транспортной привлекательности. Автор анализирует мнения иностранных и китайских специалистов и приходит к выводу о том, что Китай находится в стадии подготовки своей арктической стратегии. В последующие годы Китай будет закреплять свое присутствие в регионе.

Ключевые слова: Арктика, Китай, Северный морской путь, интересы Китая в Арктике.

Арктический регион привлекает все большее внимание ученых и политиков. Таяние льда в результате изменения климата в регионе открывает все большие возможности для доступа к углеводородам, рыбопромысловым территориям и судоходным путям Арктики. В этой связи важно следить за политикой арктических стран в этом регионе. Однако в последнее время активизируют свою политику и страны, географически далекие от Арктики. Одним из таких ключевых игроков является Китай.

В последнее время Китай уделяет все большее внимание последствиям таяния льда в Арктике. Перспектива того, что в Арктике будет возможна навигация кораблей, которая приведет к появлению новых транспортных маршрутов и доступу к месторождениям углеводородов, вынуждает китайское правительство выделять больше средств на исследование этого региона. Китайские власти также задумались о том, какая политика поможет Китаю получить выгоду от меняющихся природных условий Арктики. Выбрать правильную политику очень сложно, потому что Китай изначально находится в невыгодной позиции — страна не является ни арктическим государством, имеющим выход к арктическим морям, ни членом Арктического Совета, где обсуждаются все арктические вопросы. Но несмотря на кажущуюся слабую позицию страны, многие ожидают, что Китай сыграет свою роль в определении будущей политики этого важного региона.

Север претерпевает огромные изменения в результате глобального потепления и сокращения ледяного покрова, что в свою очередь ведет к новым сложностям в управлении регионом. В 2008 г. арктические прибрежные страны — Дания, Канада, Норвегия, Россия, США — договорились решать все спорные вопросы мирным путем в рамках существующего законодательства. Но несмотря на такие договоренности, меняющаяся обстановка в Арктике может привести к новым геополитическим разногласиям, которые вовлечет и неарктические страны, особенно в вопросах, касающихся транспортных путей и прав на добычу ресурсов. Поэтому политики не только в Китае, но и в других странах уделяют все большее внимание арктическому региону, экономическим, территориальным и геополитическим последствиям его трансформации.

Сегодня, как видится специалистам, Китай занял выжидательную позицию по отношению к развитию Арктики, так как власти считают, что активные действия страны в регионе и ее растущие амбиции вызовут опасение и противодействие со стороны других государств. В связи с этим китайские официальные лица очень осторожно формулируют свои взгляды на интересы Китая в Арктике. Они подчеркивают, что китайские исследования северного региона нацелены на изучение климатических и природных последствий таяния льда¹. Однако стоит отметить, что примерно с 2009 г. китайские исследователи начали оценивать коммерческие, политические и военные последствия таяния льдов в Арктике для Китая.

Китай располагает всем необходимым для проведения полярных исследований². С 1984 г. страна организовала около 30 экспедиций и создала 3 исследовательские станции в Антарктике. В 1995 г. Китай организовал первую экспедицию в Арктику, когда исследователи пешком достигли Северного полюса. А первая морская экспедиция на Северный полюс состоялась в 1999 г., после чего были организованы еще несколько экспедиций. Первая китайская исследовательская арктическая станция «Хуанхэ» была основана в 2004 г. в местечке Нью-Алезунд (Ny-Ålesund) на острове Шпицберген³.

С 1994 г. Китай проводит полярные исследования на борту исследовательского ледокола «Сюэлу» («Снежный Дракон»), который был приобретен у Украины в 1993 г. 163-метровое судно водоизмещением в 25 000 т является крупнейшим неатомным ледоколом в мире. В октябре 2009 г. Госсовет КНР, исходя из недостаточности одного лишь "Снежного Дракона" для растущего объема китайских полярных исследований, принял решение построить новый ледокол⁴. Судно водоизмещением 8000 т будет построено в 2014 г. при участии финской компании Aker Arctic Technology Inc. примерно за 300 млн долл. Ежегодно Китай тратит на полярные исследования около 63 млн долл, что примерно равнозначно затратам на эти цели Южной Кореи. В планах правительства создание полярного кампуса в университете в Шанхае и увеличение количества ученых, занимающихся полярными вопросами⁵.

Кроме проведения собственных научных исследований, Китай принимает участие и в исследованиях других стран. Китайские ученые и чиновники постоянно участвуют в международных научных конференциях и семинарах, посвященных вопросам изменения климата, состояния окружающей среды и другим аспектам ситуации в регионе. В стране действуют несколько НИИ, ведущих арктические исследования. Главные из них: Полярный исследовательский институт Китая в Шанхае, Китайский институт морских исследований в Пекине и Институт океанологии в Циндао. Исследования, относящиеся к Арктике, проводятся и в Морском университете в Дальяне, Университете Сямынь, Университете Тунцзи в Шанхае, Китайском антарктическом центре топографии и картографирования в Университете Ухань, в Китайском центре исследования морских проблем в Циндао и Институте океанских исследований в Чжэцзяне.⁶

Ряд исследователей публикует свои статьи о стратегии развития Арктики и геополитических вопросах этого региона. Таких ученых становится все больше, а интерес китайского научного сообщества к обсуждению коммерческих, юридических и геополитических вопросов Арктики заметно растет.

Может показаться, что Китай начал заниматься полярными исследованиями совсем недавно, но на самом деле страна изучает Арктику уже много лет. Китай, конечно, начал "заниматься" Арктикой значительно позже, чем арктические страны, но интерес Пекина к этому региону появился не вчера, просто его до недавнего времени не признавали значимым⁷.

Более доступная Арктика даст многим странам, в том числе Китаю, возможность выхода на огромные топливно-энергетические и другие природные ресурсы. Эксперты геологической службы США (USGS) считают, что в Арктике находится пятая часть мировых неисследованных извлекаемых запасов нефти и природного газа. Потен-

циальные запасы нефти в этом регионе — 90 млрд баррелей, газа — 47,3 трлн куб. м, газового конденсата — 44 млрд баррелей. Всего в Арктике, по оценкам USGS, находится до 13% еще неоткрытых мировых запасов нефти и до 30% — газа. В абсолютном выражении это эквивалентно 375 млрд баррелей нефти⁸. Вдобавок к энергоресурсам регион содержит и другие природные ископаемые, в том числе редкоземельные. По данным экспертов, большинство запасов энергоресурсов находится в пределах исключительных экономических зон пяти арктических государств, которые и будут иметь на них основные права⁹. Считалось, что Китай из-за своей территориальной отдаленности и отсутствия опыта глубоководного бурения в холодных водах не сможет претендовать на получение новых месторождений¹⁰. Но недавние события на энергорынках позволяют говорить об обратном. Так, российская «Роснефть», которая стала крупнейшей в мире публичной компанией по запасам углеводородов после приобретения ТНК-ВР, пригласила для сотрудничества в разработке своих арктических месторождений китайские компании, в частности, CNPC. Другим важнейшим энергетическим партнером Китая в Арктике является Канада. В последние годы размер китайских инвестиций в канадскую энергетику заметно увеличился — китайские компании покупают значительные доли в нефтегазовых проектах партнера¹¹. Канада, в свою очередь, пытается диверсифицировать рынок сбыта своих энергоносителей, который сегодня ориентирован на США¹². Норвегия является еще одним привлекательным партнером для Китая — обе стороны постоянно обсуждают вопросы кооперации в сфере энергетики. Китайские компании очень заинтересованы в опыте норвежских партнеров в глубоководном бурении и готовы инвестировать крупные средства в скандинавские проекты¹³.

Арктика важна для Китая и в плане ее транспортной привлекательности. В последнее время в связи с таянием льда ученые все чаще говорят о возрастании роли Северного морского пути. Северный морской путь — кратчайший маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком, исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике. Он проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому) и частично Тихого океана (Берингову).

Изменения в мировых транспортных путях всегда ассоциировались с глобальными изменениями в мировом экономическом и политическом балансе. Вслед за появлением новых торговых путей неизбежно возникала необходимость охраны торговых портов и присутствия военного флота. Уже в XIX в. американский геостратег Альфред Тайер Мэхэн в своей работе «Влияние морской мощи на историю» (1660–1783) доказал, что использование и контроль морских транспортных потоков являлся определяющим фактором в истории. Автор считал, что влияние морской торговли на богатство и мощь страны тесно связано с развитием морской военной мощи: "необходимость морского флота, в определенном смысле, возникает от существования мирного флота"¹⁴. В XVII—XVIII вв. развитие морской торговли и сопутствующий рост военно-морского флота привели к появлению военных портов вдоль морских торговых путей. "Это желание каждой страны, чтобы транспортный бизнес осуществлялся своими кораблями. Поэтому корабли должны иметь безопасные порты, куда можно заходить, и должны быть защищены государством, насколько это возможно"¹⁵.

Исторические аналогии показывают, что появление новых морских путей зависит не только от меняющихся климатических и морских условий, но и от политической ситуации и от возникновения проблем на существующих торговых путях. Сегодня по существующим морским торговым путям через чрезвычайно узкие и узкие, в буквальном смысле, водные артерии (такие, как Малаккский пролив и Суэцкий канал), проходят значительные объемы грузов. Согласно прогнозам Евросоюза, к 2018 г. мировой торговый флот будет включать до ста тысяч судов дедвейтом 500 и более тонн, тогда как в

2008 г. их количество равнялось 77 500. При этом объемы грузоперевозок будут расти и в результате строительства более крупных судов¹⁶.

На наш взгляд, рост объемов морских грузоперевозок может иметь серьезные последствия для загруженности существующих проходов, включая увеличение риска столкновения судов. Преднамеренный или случайный перебой в судоходстве через эти пути, будь-то из-за нестабильности на Ближнем Востоке, опасности со стороны пиратов или по другим причинам, может быстро лишить действующие морские маршруты их преимуществ, ускорить развитие новых технологий в судостроении и навигации и ввести Северный морской путь (СМП) в строй быстрее, чем предполагалось ранее. Однако, как бы ни складывалась ситуация, уже сама возможность транзита грузов через СМП влияет на стратегии заинтересованных сторон¹⁷.

Объем грузов, перевозимых по СМП, не очень велик, но он растет каждый год. Осознавая его потенциальную важность для удовлетворения своих возрастающих потребностей в минеральных ресурсах, Китай начинает сотрудничать с Россией в этом регионе. В ноябре 2010 г. китайская корпорация CNPC и российский Совкомфлот заключили соглашение о долгосрочном стратегическом партнерстве, предусматривающем, в частности, использование Северного морского пути. В пресс-релизе Совкомфлота сообщается, что стороны "согласовали формат взаимодействия по использованию транспортных возможностей Севморпути как для доставки в Китай транзитных партий углеводородов, так и для перевозки в восточном направлении нефти и газа с развивающихся российских арктических месторождений"¹⁸.

Согласно прогнозам МВФ, Китай в скором времени обгонит США по размеру ВВП¹⁹. В то же время экономика Китая весьма зависит от природных ресурсов, поставляемых из-за рубежа, и в ближайшей перспективе такая зависимость не снизится. Китай также зависит от международных морских грузоперевозок — 46% ВВП страны так или иначе связано с морскими перевозками, и любые изменения в глобальных торговых путях напрямую окажут влияние на импорт и экспорт страны и, следовательно, на всю ее экономику²⁰. Китай, будучи крупнейшим в мире оператором контейнеровозного флота, пытается стать крупной военно-морской державой: в 2009 г. руководство страны объявило о развитии военно-морского флота, включая строительство новых боевых кораблей и подводных лодок. Арктическая политика Китая еще прорабатывается, и руководство страны не делало каких-либо громких заявлений по проблемам Арктики, понимая, что любые активные действия чреваты противодействием других стран. Вместе с тем, обращают на себя внимание периодические исходящие из Китая заявления, что «Арктика принадлежит всем людям на земле, и ни у одной страны нет над ней суверенитета»²¹.

Китайские специалисты ставят те же спорные вопросы относительно выгодности международной эксплуатации Севморпути, что и их западные коллеги. Дело в том, что оценить рентабельность СМП сегодня довольно сложно. Выигрыш в протяженности по сравнению с южными маршрутами может быть потерян из-за времени движения по этому пути. В открытом море между Юго-Восточной Азией и Европой обычный контейнеровоз, который проходит через Малаккский пролив и Суэцкий канал, развивает среднюю скорость в 21–24 узла. В то же время на СМП скорость движения даже посреди лета может падать до 14 узлов из-за дрейфующих льдов. Неблагоприятные погодные условия могут еще больше затруднить движение судна. Кроме того, необходимое для следования по южным маршрутам количество топлива уже давно подсчитано, тогда как для северного пути его еще сложно оценить. Ставки страхования грузов и кораблей, которые идут по северному пути, выше из-за больших рисков (хотя в последнее время ставки страхования судов, следующих через Суэцкий канал, тоже выросли из-за угрозы пиратства). Цену увеличивает и использование ледокола для прокладки пути. Даже если судно прокладывает путь самостоятельно без ледокола, то его необходимо модернизировать и укрепить, что также требует затрат, а иногда может снизить допустимое количество гру-

за, принимаемого на борту²². Наконец, для следования по северному маршруту требуются опытные в навигации среди льдов экипажи. Для потенциальных пользователей существует также ряд других неясных вопросов, скажем, возможность появления в этом районе айсбергов как следствие потепления климата. Поэтому для многих потенциальных пользователей северный маршрут в настоящее время выглядит хотя и привлекательным, но довольно рискованным. Впрочем, наряду с этими есть и более оптимистичные оценки выгоды северного пути, но при условии значительного улучшения всей инфраструктуры, что в решающей мере зависит от России.

За последние два года количество судов, проходящих по Севморпути за навигационный период, увеличилось десятикратно. В сезоне 2012 г. по Севморпути прошло 46 судов — против 34 в 2011 г. и всего 4 в 2010 г. Общий объем грузоперевозок по трассам Севморпути составил в 2012 г. 1 261 545 т, что на 53% больше, чем в 2011 г., когда по маршруту было перевезено 820 789 т. По сведениям Росатомфлота, на восток по Севморпути прошло 25 судов, стартовавших из Мурманска, Архангельска или из Байдарской Губы. 21 судно прошло на запад. Основную массу грузов составили нефтепродукты. В 2012 г. 26 судов перевезли 894 079 т дизельного и авиационного топлива, газового конденсата, сжиженного природного газа и других ГСМ. 18 танкеров проследовали с запада на восток, 8 — в противоположном направлении.

Ряд китайских ученых публично призывают руководство страны более активно готовиться к новым возможностям, которые дает "тающая" Арктика. Ли Жэньфу из Морского университета в Даляне полагает: "Кто бы ни контролировал арктические морские пути, он будет контролировать всю мировую экономику"²³. Он подчеркнул, что китайские исследования арктического мореплавания не проводятся в необходимой степени, и в результате этого возможности Китая высказываться относительно этого вопроса ограничены. Кроме того, он отмечал огромное военное значение Арктики. В одной из немногих публикаций официальных лиц Китая офицер НОАК Хань Сюдун предположил, что возможность использования силы в Арктике не может быть исключена из-за сложности споров о территориальном размежевании в регионе²⁴. Чэнь Сюлун из Китайского института международных исследований считает, что полномасштабное открытие СМП подтолкнет развитие Северо-Востока Китая и его прибрежной зоны, а также кооперацию стран Восточной Азии²⁵. Он же высказывался за разработку для Китая долгосрочной стратегии развития арктического мореплавания. Го Пэйцин из Морского университета Китая высказал мнение, что любая страна, не ведущая исследования Арктики, будет исключена из управления этим регионом и будет вынуждена занять пассивную позицию. Он считает, что придерживаться нейтральной позиции в арктических вопросах не в интересах Китая, и призвал страну проводить более активную арктическую политику²⁶. Оценивая перспективы СМП, Го Пэйцин предположил, что его эксплуатация изменит мировую торговлю и может создать "циркумполярный суперэкономический пояс" из стран Азии, Северной Америки и Северной Европы²⁷.

На сегодня у Китая нет официальной арктической стратегии, о чем не раз говорили китайские чиновники. Китай занял очень осторожную позицию, всячески отрицая наличие у него каких-либо агрессивных амбиций по отношению к Арктике. Некоторые ученые открыто заявляют, что у Китая нет интереса ни к месторождениям углеводородов, ни к новым транспортным путям Арктики. Китайское правительство, в свою очередь, объясняет растущий интерес и свое присутствие в Арктике необходимостью проведения исследований климатических изменений региона. Как оказалось, воздушные потоки в Арктике являются главной причиной чрезвычайных погодных условий в Китае, а значит, влияют и на экономическое и социальное развитие страны²⁸. В то же время Пекин заявляет о необходимости сохранения Арктики для всего человечества, о праве всех стран на пользование ресурсами этого региона, призывает арктические страны сохранять баланс между своими интересами и интересами всего мирового сообщества²⁹. Что каса-

ется споров между арктическими странами о территориальном размежевании в регионе, то Китай никогда не высказывался по этим вопросам, но всегда подчеркивал, что споры должны решаться мирным путем согласно существующему законодательству и в процессе диалога, но не конфронтации.

Некоторые исследователи настаивают на том, чтобы Китай придерживался более активной позиции, которая бы защитила интересы страны на Севере. Такие мнения публиковались в ведущих китайских научных журналах и на интернет-сайтах государственных новостных агентств, таких как Синьхуа и Sina.com. Чтобы быть опубликованными в таких источниках, статьи должны пройти многоуровневый редакторский отбор, поэтому очень маловероятно, что подобные мнения могли быть опубликованы без предварительного одобрения "сверху"³⁰.

На наш взгляд, публикация таких мнений может свидетельствовать о желании Пекина стать более активным игроком в Арктике, а увеличивающееся количество подобных статей может быть подготовкой общественного мнения к такому развитию событий. Обычно первая стадия формирования политической позиции в Китае включает в себя период публичных обсуждений конкретного вопроса. После этого Пекин приступает к обсуждению за закрытыми дверями, окончив таким образом публичные обсуждения. После периода внутренних дискуссий объявляется официальная позиция страны по конкретному вопросу³¹. Учитывая, что КНР еще не озвучила открыто свою позицию относительно Арктики, а обсуждение стратегии страны в Арктике еще продолжается, можно сделать вывод, что китайские лидеры находятся на начальной стадии формирования официальной позиции относительно северного региона.

Некоторые китайские ученые призывают правительство «ухватиться за историческую возможность», признать политическую, экономическую и военную ценность Арктики и пересмотреть свои стратегические планы в регионе. Китайские же политики придерживаются осторожного подхода. В Пекине хорошо понимают, что растущее значение Китая на мировой арене и статус крупной державы вызывают опасения у других стран. В то же время Китай, стремясь получить доступ к региону, налаживает взаимодействие с государствами Арктического региона в многостороннем и двустороннем форматах. Высокопоставленные китайские чиновники совершали официальные визиты в Исландию, Данию, развивая экономическое сотрудничество и предлагая свою финансовую поддержку. Известно сотрудничество Китая с Норвегией и Канадой — стороны постоянно проводят официальные диалоги, где обсуждают развитие региона. Нарастает взаимодействие КНР и с Россией, особенно в связи с приглашением «Роснефтью» китайских компаний для освоения месторождений углеводородов на российском континентальном шельфе.

Арктическое взаимодействие заинтересованных государств возрастает. Стоит отметить, что все арктические вопросы обсуждаются в "духе сотрудничества", а проблемы разрешаются мирным путем. Зачастую можно видеть алармистские прогнозы развития ситуации в регионе, предполагающие военное противоборство, но нет оснований считать, что кто-либо из арктических стран не хочет мирного развития региона. Территории, примыкающие с разных концов к СМП, находятся в «одной лодке». В их интересах формирование стабильной, предсказуемой, общепризнанной системы управления в регионе. Многие страны могут получить существенную выгоду от более короткого морского коммерческого пути и от разработки запасов углеводородов Арктики, а потому согласованная «арктическая стратегия» в их интересах³².

Многие специалисты сходятся во мнении, что Китай приобретет гораздо больше от кооперации с арктическими странами, чем от односторонних попыток распространить свое влияние в регионе. Поэтому можно ожидать, что Пекин продолжит активизацию своей политики в Арктике, но будет делать это постепенно, заручаясь согласием других государств на его присутствие в регионе.

1. *Jacobson L.* China prepares for an ice-free Arctic // SIPRI insights on peace and security. 2010. № 2. URL: http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=402.
2. *Spears J.* China and the Arctic: the awakening snow dragon // China Brief / Jamestown Foundation. 2009. Т. 9, № 6.
3. Arctic region // Xinhua. 13.06.2006. URL: http://news.xinhuanet.com/ziliao/2006-07/13/content_4826007.htm; «Синьвэнь бэйцзин: чжунгожэнь юй бэйцзи» [Справка: Китайцы и Арктика] // Xinhua. 11.07.2008. URL: http://news.xinhuanet.com/newscenter/2008-07/11/content_853_0258.htm.
4. China will build a new polar expedition icebreaker and plans to put it in use in 2013 // Xinhua. 19.11.2009. URL: http://news.xinhuanet.com/tech/2009-11/19/content_12495351.htm.
5. *Brady A.-M.* Polar Stakes: China's Polar Activities as Benchmark for Intentions // China Brief. 2012. Том 12, № 14. С. 12.
6. *Jacobson L.* Op. cit.
7. *Alexeeva O., Lasserre F.* China and the Arctic // Arctic Yearbook 2012. Akureyri, Iceland. URL: <http://www.arcticyearbook.com/>
8. *Smith M., Giles K.* Russia and the Arctic: "The last Dash North" // Advanced Research and Assessment Group. Russia Series 07/26 / Defense Academy of the United Kingdom, 2007. С. 1.
9. *Offerdal K.* High North Energy: Myths and Realities // Security Prospects in the High North: Geostategic Thaw or Freeze? Rome, Italy: NATO Defense College. 2009. May. С. 152–153.
10. *Lasserre F.* China and the Arctic: Threat of Cooperation Potential for Canada. Toronto: Canada International Council. С. 7. URL: <http://www.opencanada.org/wp-content/uploads/2011/05/China-and-the-Arctic-Frederic-Lasserre.pdf>.
11. China Mining Association. Canada in energy deals with China. 02.09.2012. URL: <http://www.chinamining.org/News/2012-02-09/1328751130d54145.html>; *Mrockowski I.* China's Arctic 10 Century?. Project 2049 AsiaEye Blog. 02.10.2012. URL: <http://blog.project2049.net/2012/02/chinas-arctic-century.html>.
12. *Argitis Theophilos and Mayeda Andrew.* Harper's Courting of China Wins Praise from Canada Companies // Bloomberg Businessweek. 2012. 12 Febr. URL: <http://www.businessweek.com/news/2012-02-12/harper-s-courting-of-china-wins-praise-from-canada-companies.html>.
13. *Jacobson L.* Op. cit.; Norway Welcomes China to the Arctic // The Barents Observer. 2010. 31 Aug. URL: <http://barentsobserver.com/en/sections/arctic/norway-welcomes-china-arctic>.
14. *Mahan A.* Thayer. The influence of sea power upon history, 1660–1783 // Project Gutenberg eBook. 2004. 26 Nov. С. 29. (Впервые опубли. в 1890 г.),
15. *Mahan A.* Th. The influence of sea power upon history, 1660–1783 // Project Gutenberg eBook. 2004. 26 Nov. С. 28. (Впервые опубли. в 1890 г.),
16. Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018 // European Commission. COM (2009), 21.02.2009. 21 Febr. 4.
17. *Blunden M.* Geopolitics and the Northern Sea Route // International Affairs. 2012 V. 88, № 1. С. 115–129.
18. Группа компаний Совкомфлот и Китайская национальная нефтегазовая корпорация договорились о стратегическом партнерстве // Совкомфлот: Пресс-релиз. URL: <http://www.sovcomflot.ru/npage.aspx?did=76042>.
19. World Economic Outlook: tensions from a two speed recovery // IMF. Washington DC. 2011. 04. Ч. 1.
20. *Spears J.* China and the Arctic: the awakening snow dragon // China Brief / Jamestown Foundation. 18.03.2009. 18 Mar. Ч. 1.
21. China's Arctic play // Diplomat. 2010. 10 Mar. URL: <http://thediplomat.com/2010/03/09/china%E2%80%99s-arctic-play/>
22. *Морозов Ю.* The Arctic: The Next "Hot Spot" of International Relations or a Region of Cooperation? // Carnegie Council for Ethics in International Affairs. 2011. URL: http://www.carnegiecouncil.org/publications/articles_papers_reports/0039.html.
23. Чжунго цаньюй бэйцзи хансянь гоцзи цзичжидэ чжанай цзи дуйцэ [Проблемы участия Китая в освоении Северного морского пути] // China navigation / Institute of Navigation China. 2009. 06. Т. 32. С. 98–102.
24. *Han X.* Бэйшоу гуань чжудэ бэйцзи чжуцзоань чжичжэнь [Споры вокруг суверенитета Арктики] // Bingqi Zhishi Fangwu Guancha Jia. 2008. Т. 253, № 9B. 09. С. 16–19.

25. *Zhou Z.* Бэйцзи тунхан иньфа "шэньхай" аньчжань [Открытие арктического судоходства порождает борьбу за «глубокое» море] // Liaoning Ribao. 2009. 15 окт.
26. *Jacobson L.* Op. cit. P. 7.; Norway Welcomes China to the Arctic // The Barents Observer. 2010. 31 Aug. URL: <http://barentsobserver.com/en/sections/arctic/norway-welcomes-china-arctic>.
27. *Malte H.* The Future of the Northern Sea Route: A «Golden Waterway» or a Niche Trade Route // The Arctic Institute Center for Circumpolar Security Studies. 2011. 3 Oct. URL: <http://www.thearcticinstitute.org/2011/10/part-5-future-of-northern-sea-route.html>.
28. *Wright D.C.* The Dragon Eyes the Top of the World. Washington, DC: U.S. // Naval War College China Maritime Studies Institute. 2011. 08. P. 28–30.
29. *Jacobson L.* Op. cit.
30. *Alexeeva O. Lasserre F.* Op. cit.
31. *Kivlehan M.* Doctrinal Change in the People's Liberation Army: Institutions, Processes, and Influences. Александрия (США). 2003. 08. P. 57–76.
32. *Jacobson L.* Op. cit. С. 13.