

---

# ПОЛІТИЧНИЙ ТА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК КИТАЮ

---

*ISSN 2616-7328 (Online), ISSN 2409-904X (Print)*  
Kitaëznavčì doslidžennâ, 2018, No. 2, pp. 99–126  
doi: <https://doi.org/10.15407/chinesest2018.02.099>

UDC 94(510)

## PECULIARITIES OF THE STATE POLICY OF THE P.R. CHINA FOR THE POLAR REGION

*S. Koshovyi*

Ph.D. (World history)

Chairman of the board of Ukrainian Association of Sinologists

4, Hrushevskoho Str., Kyiv, 01001, Ukraine

[koshovyy\\_serhiy@ukr.net](mailto:koshovyy_serhiy@ukr.net)

The article examines the foreign policy of the Chinese state in the Polar region, with a special emphasis on the period after the release of the White Paper on the Arctic Policy of China. The main directions, forms and methods of policy concerning the mentioned region at both bilateral and multilateral level are considered. The origins, scales and features of the Arctic vector of the Chinese foreign policy course are analyzed. It is proved that among the priority areas of interest: 1) climate change in the Arctic and its global impact; 2) Arctic (mineral, fish, energy) resources; 3) shipping (new trade routes), economic cooperation and tourism; 4) realization of Chinese scientific achievements in practice (global satellite navigation system “Beidou”, space research, methods of weather forecasting); 5) participation in the development of Arctic policy and its legislative framework. It is evaluated that the current foreign policy of the People’s Republic of China, as well as its Arctic element is a skillful tool for combining “soft” and “hard” powers to defend the vital national interests of China. It has been considered that since the publication of the White Paper on the Arctic Policy of China, the Chinese state is increasingly asserting itself as an Arctic stakeholder, and not just an ordinary observer in the Arctic Council. At the same time, it is predicted that the activity and Chinese presence in the Arctic in the near future will continue to grow steadily, and the Arctic vector of foreign policy of the China will only increase indifferent dimensions.

**Key words:** China, Chinese Foreign Policy, Arctic, Antarctica, “Polar Great Power” concept, Polar Silk Road Initiative, Arctic stakeholder, Arctic Council, bilateral and multilateral cooperation, the Northern Sea Route, Global Governance

## ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ КНР ЩОДО ПОЛЯРНОГО РЕГІОНУ

*С. А. Кошовий*

В останній час Арктичний регіон привертає дедалі більше уваги провідних країн світу з огляду на важливе його стратегічне і геополітичне становище. За

---

© 2018 S. Koshovyi; Published by the A. Yu. Krymskyi Institute of Oriental Studies, NAS of Ukraine and the Ukrainian Association of Sinologists on behalf of *The Chinese Studies*. This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

---

останні роки відбулися значні зміни в діяльності провідних акторів міжнародних відносин щодо цього регіону, зокрема й Китайської Народної Республіки, яка прагне закріпитися тут. Фактор Арктики<sup>1</sup> у зв'язку зі змінами клімату, таненням льодовиків створює принципово нові умови для здійснення навігації в північних широтах, особливо для комерційних рейсів, збільшення інвестицій у портову галузь та інфраструктуру, видобуток мінеральних ресурсів, особливо енергоносіїв у багатому на різноманітні поклади регіоні, активізації рибодобувного промислу тощо. Водночас усі перераховані потенційні можливості несуть у собі значні ризики для унікального і доволі вразливого арктичного середовища.

Разом з тим з метою розширення сфер впливу як на глобальному, так і на регіональному рівнях, включно з Арктичним регіоном, офіційний Пекін докладає багато зусиль до ефективної адаптації до нових міжнародних реалій задля повноцінної реалізації власного потенціалу, посилення своїх міжнародних позицій, отримання економічних зисків від нових умов на Крайній Півночі. При цьому позиція країни щодо Арктичного регіону чітко артикулюється керівництвом КНР, а бачення реалізується відповідно до стратегії Китайської держави.

Метою цієї статті є прагнення об'єктивно й максимально повно розкрити усі аспекти китайської зовнішньополітичної стратегії щодо Арктики.

Слід зауважити, що вивчення питань Арктики є відносно молодою наукою. Існує ціла низка досліджень, монографій, позиційних матеріалів як вітчизняних, російських, європейських, особливо скандинавських авторів, американських, канадських експертів, так і, безумовно, китайських фахівців, багатьох експертів-міжнародників, політологів, істориків, військових спеціалістів, дипломатів, а також публіцистів, чії наукові здобутки та новітні дослідження проливають світло на зазначену проблематику та в яких безпосередньо чи опосередковано висвітлюється арктична тематика, інтерес до неї Китаю.

Загальні питання залученості КНР до вироблення власної політики щодо цього регіону, у яких розглядалися теоретичні положення з цієї проблематики, представлені в роботах Л. Д. Тимченко, Н. О. Яшної, Н. М. Антюшиної, В. І. Балакіна, О. Б. Александрова, П. А. Гудева, В. П. Журавля, В. М. Конишева, О. Шевченко, О. Алексеевої, Д. У. Ларсона, М. Гумперта, Р. Мюррей, М. Лантеїгна, Н. Вегге, Е. Конде, Л. Дженсена, Г. Хьоннелана, Л. Якобсона, М. Якобсена, В. Херрманна, К. Атланда, С. Кірхбергера, Ван Сінхе, Сунь Кая, Пен Цзінчао, Ян Цзяня, Сунь Сювеня та інших. Ці автори досліджували процеси в Арктиці здебільшого в контексті екологічних, економічних, транспортних, безпекових та глобалістичних процесів, аналізуючи реальні та ймовірні наслідки інтенсифікації міжнародної активності як для Північного регіону, так і для всього світу, вивчали зовнішньополітичні кроки окремо взятих країн Азії, зокрема Китаю.

Зазначимо, що впродовж 2018 р. відбувся істотний сплеск зарубіжних досліджень у світлі вивчення Арктики [Brady Anne-Marie 2018; Combal-Weiss 2018; Grieger 2018; Sandmark 2018] як пріоритетної зацікавленості з боку КНР та від часу оприлюднення уповноваженими китайськими представниками

---

<sup>1</sup> Арктика – це унікальний регіон нашої планети, частина земної кулі з умовним центром Північним полюсом, до складу якої входять води Північного Льодовитого океану і його морів, численні острови та архіпелаги, розташовані в ньому, а також прибережні території навколишніх його трьох материків – Європи, Азії та Північної Америки в межах Полярного кола.

---

програмного документа у форматі єдиної арктичної стратегії. У цей період проведено багато предметних, перспективних розвідок з окресленої тематики, написано чимало аналітичних записок, медіапублікацій, прокоментовано політичними діячами та представниками організацій, але саме наукових досліджень, присвячених арктичній проблематиці Китаю в сучасних умовах, поки що бракує.

Використання значної кількості першоджерел (матеріали Міністерства закордонних справ КНР), залучення наукової та довідкової літератури, напрацювань історіографії дають змогу вперше у вітчизняній історичній науці системно дослідити амбіції Китайської держави та особливості державної політики Китаю щодо Арктики в контексті сучасних глобальних процесів та явищ.

Нинішній період світової історії засвідчив стійку тенденцію – прагнення Китаю позиціонувати себе як відповідального міжнародного гравця, який бажає відігравати значущу роль у системі управління Арктикою та намагається стати одним із повноправних формувальних суб'єктів глобальних правил, інституцій та механізмів “глобального управління”.

На цьому тлі 26 січня 2018 р. уряд КНР оприлюднив документ “Біла книга щодо арктичної політики Китаю” (“中国的北极政策” 白皮书) [Zhongguo de beiji zhengce] двома мовами (китайською та англійською) [China's Arctic Policy 2018], тим самим проливши світло на власне бачення формувального Полярного Шовкового шляху (极地丝绸之路). Слід зазначити, що це фундаментальний нормативний документ, у якому вперше чітко окреслено бачення з точки зору китайських національних інтересів та визначено політику країни щодо північного напрямку зовнішньополітичної діяльності Китайської держави. Його поява викликала жваве обговорення серед експертів різних країн [Гудев 2018; Lackenbauer 2018; Raspotnik 2018; Stephen 2018; Nong Hong 2018; Sørensen 2018; Liu Jin 2018].

У практичному вимірі схожий стратегічний документ який, проте, стосується “Антарктичної стратегії Китаю в нову епоху” (新时代中国的南极战略 – 基于实地调研的思考与建议), був оприлюднений у липні 2018 р. провідним аналітичним центром КНР Інститутом фінансових досліджень Чуняня (中国人民大学重阳金融研究院)<sup>2</sup>.

“Біла книга щодо арктичної політики Китаю” складається із чотирьох розділів. Перший має назву “Арктична ситуація та останні зміни” і являє собою констатацію теперішнього статусу регіону. Другий – “Китай і Арктика” – розкриває безпосередню участь Китайської держави в дослідницьких програмах щодо регіону. Третій має назву “Цілі Китаю та основні принципи в Арктиці”, а останній – “Політика Китаю та його бачення щодо участі в арктичних питаннях”.

Згідно з текстом документа, політичною метою Китаю в Арктиці та “цілями арктичного курсу КНР є: пізнання, захист, освоєння, участь в управлінні Арктикою, з тим щоб гарантувати дотримання спільних інтересів усіх країн і міжнародного співтовариства в Арктиці, сприяти сталому освоєнню Арктичного регіону” [Zhongguo de beiji zhengce... 2018]. З метою подальшого пізнання

---

<sup>2</sup> Центр був створений у 2013 р. Китайським народним університетом (м. Пекін) та Фондом прямих інвестицій Chongyang Investment Ltd. (м. Шанхай). Ця аналітична установа представлена на веб-порталі “Аналітичні центри Китаю” (中国智库网, <http://www.chinathinktanks.org.cn/>), яким опікується Центр досліджень при Держраді КНР (国务院发展研究中心).

---

Арктики Китаю необхідно підвищити рівень і потенціал наукових досліджень цієї території, поглиблювати її наукове розуміння та досліджувати природні закономірності, які лежать в основі змін і розвитку цього Північного полярного регіону, – відзначається в Білій книзі. Також, згідно з положеннями документа, політика Пекіна визначає плани щодо розвитку морських шляхів, розширення дослідницьких програм, охорони навколишнього середовища, розробки арктичних ресурсів та сталого розвитку Арктики. Крім того, наголошується на необхідності плідного міжнародного співробітництва в розв’язанні питання зміни клімату. Зокрема, свідченням цього є здійснені підрахунки щодо кількості згадок у новому документі з арктичного курсу Китаю слів “наука” (41 раз), “співпраця” (46 разів), “клімат” (26 разів).

Слід зауважити, що Китайська Народна Республіка, як і інші арктичні (环北极国家, Arctic Nations), приарктичні (近北极国家, Near-Arctic States) та неарктичні держави (距离遥远的非北极国家, non-Arctic States), прагне зберегти і зміцнити мирний та економічно сталий розвиток регіону, сприяти збереженню культури і традицій корінних народів.

Крім того, керівники Китаю мають політичну волю зі сприяння формуванню врядування Арктикою, яка має стати універсальним простором кооперації світової спільноти, особливо в питаннях забезпечення безпеки людства.

У цьому контексті листопад 2014 р. продемонстрував перші ознаки того, як Китай стає більш упевнений і амбіційний у зовнішньополітичних планах та питаннях безпеки, які також включають Арктичний регіон. Голова КНР Сі Цзіньпін під час візиту до Австралії вперше публічно охарактеризував Китай як “велику полярну державу” (极地强国) та безпосередньо пов’язав амбіції країни в полярних регіонах, тобто в Арктиці та Антарктиці, з метою Китаю стати великою морською державою (海洋强国的宏伟目标) [Jidi zhi sheng 2014]. Однак уперше на державному рівні про арктичний вимір як про елемент зовнішньополітичного курсу заговорили ще на XVIII з’їзді КПК в листопаді 2012 р., а згодом на робочій партійній нараді в липні 2013 року. Тоді очільник Китайської держави Сі Цзіньпін у своєму виступі окреслив китайське бачення арктичних і антарктичних перспектив та наголосив на необхідності збільшення міжнародного впливу країни як морської держави з урахуванням вимог безпеки [Xi Jinping 2017]. Неодноразово позиція щодо арктичного курсу країни звучала з вуст очільника та заступників зовнішньополітичного відомства Китаю [Wang Yi 2015; Waijiaobu fubuzhang 2015].

Перші результати реалізації цих положень згодом стали дороговказом для практичного втілення в життя профільними відомствами, що впроваджують державну арктичну політику [Guojia haiyangju 2017] та продовжують розробляти концептуально-доктринальні документи [Beiji diqu fazhan baogao 2015] щодо цього вектора.

Поза тим, оприлюдненням документа “Біла книга щодо арктичної політики Китаю” Китайська держава зняла наявні упередження та спекуляції щодо своїх арктичних планів.

Основними теоретичними принципами її формування є:

- усвідомлення щораз більшої взаємозалежності всіх країн світу в епоху глобалізації;
- концепція “спільного розвитку” КНР та інших країн світу як одна з необхідних умов реалізації національної ідеї “мирного піднесення”, “відродження китайської нації”;

---

– нова соціально-економічна стратегія гармонійного розвитку країни (що передбачає, зокрема, баланс суспільства та природи, економіки і соціальної сфери, зовнішньоекономічної і внутрішньої орієнтації тощо).

Зокрема, у документі мова йде про зусилля і підходи, які слід застосувати усім учасникам щодо налагодження співпраці в цьому регіоні. При цьому наголошується, що Китай прагне активно долучитися до управління Арктикою та має на це законні підстави відповідно до норм міжнародного права<sup>3</sup>. Оскільки в Китаю відсутній прямий доступ до Північного Льодовитого океану, він, згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 р., до якої приєднався в 1996 р., визнає суверенні права арктичних держав на цей регіон. Водночас вважає, що міжнародне морське право гарантує і йому певний доступ до арктичного морського середовища, і зокрема право на проведення науково-дослідних робіт, свободу судноплавства, проліт літаків, використання природних ресурсів, видобуток вуглеводнів у відкритому морі, міжнародних районах морського дна та інших спеціальних морських акваторіях і районах, прокладання підводних кабелів і трубопроводів, ведення рибного промислу в міжнародних водах Північного Льодовитого океану.

Зауважимо, що координаційна роль у поширенні зовнішньої арктичної політики належить МЗС, яке у співпраці з різними галузевими інституціями реалізує цю політику. Як виявляється, активність Китаю в цьому напрямі постійно зростає в останні роки, відтоді як у зовнішньополітичному відомстві було виокремлено та адміністративно посилено цей напрям дипломатичної діяльності. Ба більше, важливість арктичного напрямку для Китаю підтверджується нещодавнім призначенням уповноваженого з питань Арктики в системі МЗС КНР. Зокрема, мова йде про кадрового дипломата Гао Фена (高风) – Спеціального представника МЗС КНР з питань Арктики (外交部北极事务特别代表, на посаді з 2016 року). Власне, арктична політика КНР, особливо за останні роки, перетворилась на повноцінну зовнішньополітичну концепцію для Китаю, що стала підґрунтям відповідної стратегії, цілком придатної до практичної реалізації, яка включає досить широке коло методів та засобів діяльності, зокрема й дипломатичних. Наголосимо, що дипломатична служба КНР володіє значними ресурсами – фінансовими, організаційними, кадровими та інтелектуальними, що дає їй змогу демонструвати значну ефективність традиційних дипломатичних практик при виконанні зовнішньополітичних завдань, включно з арктичним напрямком.

Важливо дещо повернутися до витоків питання участі Китаю в арктичній проблематиці. Бейянський уряд (北洋政府) Китаю на чолі з Дуань Ціжуєм (段祺瑞, 1864–1936 рр.) ще 93 роки тому (1 липня 1925 р.) приєднався до Шпіцбергенського договору (“斯匹次卑尔根群岛条约”), більш відомого як Угода про [архіпелаг] Свальбард (“斯瓦尔巴条约”, The Svalbard Treaty). Дата прийняття цієї угоди – 9 лютого 1920 р., місце підписання – м. Париж, дата ратифікації Китаєм – 14 серпня 1925 року. Таким чином, незважаючи на драматичний період власної історії (республіканський період Китаю 1916–1927 рр.),

---

<sup>3</sup> На відміну від Антарктики, Арктика на початку XXI ст. не має консолідованого правового режиму. Міжнародно-правове регулювання юридичного статусу Арктики здійснюється шляхом реалізації принципів і норм міжнародного права, національного законодавства приарктичних держав, укладання окремих регіональних угод. Проте в сучасних умовах не існує спеціального міжнародно-правового акта, який би здійснював безпосереднє регулювання юридичного статусу Арктики.

---

тогочасний китайський уряд долучився до проблем Арктики, не до кінця усвідомлюючи важливість тогочасного моменту щодо підписаної угоди, тим самим створивши міжнародно-правове підґрунтя для сучасного Китаю та проклавши шлях до арктичних просторів.

Варто зазначити, що Свальбард є архіпелагом у складі Королівства Норвегії, але ця територія має особливий статус із режимом спільного користування. Держави, які ратифікували Угоду про Свальбард<sup>4</sup>, а таких станом на 2017 р. є 43 країни, мають змогу започатковувати тут свої науково-дослідні станції<sup>5</sup>. Китайська Народна Республіка скористалася цим правом. Відтоді Китайська держава дотримується принципу зваженої далекоглядної арктичної політики, позиціонуючи себе як “приарктична держава” в географічному сенсі та відповідно до наявного статусу в Арктичній раді.

Власне, у 2013 р. Китайська Народна Республіка за певних умов дістала статус спостерігача в Арктичній раді (北极理事会正式观察员国, далі – АР), що підтвердило щораз більшу роль КНР у сфері управління в Арктиці. Це відбулося під час шведського головування в Арктичній раді в рамках проведення міністерської зустрічі в м. Кіруні (Швеція) [Kiruna Declaration 2013]. Як відомо, країни-спостерігачі АР беруть участь у засіданнях робочих груп, можуть подавати відповідні документи та брати участь у розгляді конкретних проектів поряд з арктичними державами. Роль країн-спостерігачів обмежена статутними документами організації. Водночас як показують дослідження, РФ та Канада були проти надання статусу спостерігача Китаю на початковому етапі (до 2011 р.) дебатування та розгляду цього питання. Надалі позиція обох країн була пом’якшена.

Слід наголосити, що китайські вчені, як, власне, і їхні колеги з інших країн, вважають, що Арктика – основний регіон площею 21 млн. км<sup>2</sup>, де формується погода Північної півкулі, зокрема і для території Китаю, а природні умови Арктичного регіону безпосередньо впливають на кліматичні зміни багатьох країн, включно з Китайською державою, формуючи її екологічну складову та зумовлюючи економічні інтереси в таких сферах господарської діяльності, як судноплавство, торгівля, туризм, сільське господарство, лісова індустрія, видобуток корисних копалин, рибальство та інші суміжні галузі, а також соціально-економічний розвиток Китаю. Зрозуміло, що потепління клімату також негативно позначається на продовольчій безпеці країни, зокрема зростає загроза

---

<sup>4</sup> Архіпелаг Свальбард був відкритий голландським мореплавцем, дослідником, мандрівником Віллемом Баренцом у 1596 році. Більшість районів архіпелагу є незайманою природою, але впродовж всієї історії територія Свальбарду була особливим місцем для рибалок і мисливців, гірничодобувних компаній, особливо з видобутку кам’яного вугілля та наукових експедицій.

<sup>5</sup> Станом на сьогодні, крім норвезьких полярних інституцій, на Свальбарді представлені науково-дослідні станції таких держав: спільна німецько-французька полярна станція (Інститут Альфреда Вегенера з полярних та морських досліджень та Французький інститут полюса імені Поля-Еміля Віктора), Британська арктична дослідна станція, полярна станція “Rabben” Національного інституту полярних досліджень Японії, станція “Dasan” Корейського полярного науково-дослідного інституту, Арктичний центр Університету Гронінгена (Нідерланди), італійська арктична станція “Dirigibile Italia”, індійська станція “Himadri” Національного центру Антарктики та океанічних досліджень, полярна станція Університету Адама Міцкевича, полярна станція імені С. Барановського університету Вроцлава, полярна станція Hornsund (Республіка Польща).

повеней у прибережних районах, де зосереджені основні посівні площі продовольчих культур.

Зміна клімату є однією з найважливіших глобальних проблем XXI століття, яка виходить за рамки суто наукової сфери і являє собою комплексну проблему, що охоплює екологічні, економічні і соціальні аспекти сталого розвитку Арктики.

Варто зазначити, що, за даними веб-порталу Національного центру [аналізу] даних снігу та льоду (США), площа, вкрита льодом, у вересні 2017 р. скоротилася на 25 % у порівнянні із середніми показниками між 1981 і 2010 роками [National Snow... 2017]. Однак процес танення арктичного льоду також дає розвиненим країнам нові економічні можливості, відкривши нові морехідні шляхи і нові зони для промислу риби. У принципі, всі основні гравці визнають необхідність спільно вирішувати вищезгадані проблеми, отримуючи взаємну вигоду.

### Арктичні дослідження

Китайська Народна Республіка почала виявляти науковий інтерес до Арктики майже 30 років тому і нині є активним дослідником щодо цього регіону. Як випливає з таблиці 1, у 1996 р. країна вступила до Міжнародного арктичного наукового комітету (International Arctic Scientific Committee), створеного в 1990 р., який став новою важливою арктичною ініціативою. Провідна роль у вивченні Арктики належить Інституту полярних досліджень КНР (中国极地研究所), який був започаткований у 1989 році. Ця науково-дослідна установа впродовж багатьох років свого існування здійснює координацію всієї діяльності китайських полярних досліджень (робота дослідницьких станцій в Арктиці та Антарктиці), управління науково-дослідним судном “Сюе лун” (“雪龙”号极地科学考察船, “Сніговий дракон”), управління підводним апаратом “Цзяо лун” (“蛟龙”号载人潜水器) для проведення глибоководних занурень та здійснення океанічних досліджень, відповідає за логістичну підтримку науково-дослідних експедицій Китаю, забезпечуючи їх усім необхідним, співпрацює із зарубіжними партнерами, популяризує знання про Арктичний регіон, оприлюднює наукові матеріали.

Таблиця 1

#### Ретроспектива історичних подій, пов’язаних з арктичною тематикою Китаю

Рік	Подія
1925	Китай приєднався до Швальбардського, або Шпіцбергенського, договору 1920 року
1985	КНР відкрила першу свою постійну науково-дослідну станцію в Антарктиці
1988	Зареєстровано науковий журнал “Полярні дослідження” (“极地研究”, Chinese Journal of Polar Research) у системі академічних видань КНР
1989	Засновано Інститут полярних досліджень КНР (中国极地研究中心) у м. Шанхаї
1996	Китай приєднався до Міжнародного арктичного наукового комітету (International Arctic Science Committee, IASC)
1999	Перша арктична експедиція криголама “Сюе лун” (“Сніговий дракон”)
Липень – вересень 2003	Друга арктична експедиція криголама “Сюе лун”

2004	Розпочала діяльність перша китайська постійна арктична станція “Хуанхе” (о. Свальбард, Норвегія)
2007	Китай висловив зацікавленість в отриманні статусу спостерігача в Арктичній раді
2008	Третя арктична експедиція криголама “Сюе лун”
2010	Четверта арктична експедиція криголама “Сюе лун”; китайські науковці вперше дісталися Північного полюса гвинтокрилом (20 серпня).
2012	П’ята арктична експедиція криголама “Сюе лун”, у рамках якої було здійснено експедицію до Ісландії
Квітень 2013	КНР підписує угоду про зону вільної торгівлі з Ісландією
Травень 2013	КНР отримує статус спостерігача в Арктичній раді
Серпень 2013	Китайське судно “Yong Sheng” (19462 т) державної компанії COSCO Group вперше здійснило перехід Північним морським шляхом (北方海航道), головною судноплавною магістраллю РФ в Арктиці, з порту Далянь (провінція Ляонін, Північно-Східний Китай) до порту Роттердам (Нідерланди)
Грудень 2013	Китайські підрядники отримали ліцензію на здійснення пошуково-розвідувальних робіт нафтових і газових родовищ у т. зв. зоні Дрекі (Dreki), що розташована на континентальному шельфі Ісландії
2013–2014	Судно “Сюе лун” бере участь у рятувальних місіях поблизу Антарктики, включно з пошуково-рятувальною операцією авіалайнера “Малайзійські авіалінії” рейсу MH370, що безслідно зник. На борту зниклого авіалайнера було 152 громадяни КНР.
Вересень 2014	Китай опублікував Керівництво з навігації Північним морським шляхом (“北极东北航道航行指南”)
Липень – вересень 2014	Шоста арктична експедиція криголама “Сюе лун”
2015	Китайське судно “Yong Sheng” державної компанії COSCO Group знову здійснило перехід Північним морським шляхом
Вересень 2015	П’ять військових кораблів ВМС КНР проводять спільні навчання з кораблями ВМС РФ поблизу острова Танаги Алеутського архіпелагу. Це була перша поява китайських військово-морських кораблів в Арктичному регіоні.
Липень – вересень 2016	Сьома арктична експедиція криголама “Сюе лун”
2016	Державна компанія COSCO Group направила п’ять своїх комерційних суден через Північний морський шлях
2017	Північним морським шляхом пройшли ще шість китайських комерційних суден у західному та у зворотному (双向通行) напрямках
Липень – жовтень 2017	Восьма арктична експедиція криголама “Сюе лун”
Липень – вересень 2018	Дев’ята арктична експедиція криголама “Сюе лун”
Вересень 2018	Церемонія спущення на воду збудованого судна “Сюе лун-2” (“Сніговий дракон-2”) в порту м. Шанхая
Жовтень 2018	КНР відкрила другу постійну Арктичну спільну китайсько-ісландську станцію (район Кархолл, Ісландія)

*Джерела:* матеріали різних інформаційних агентств

На норвезькому архіпелазі Свальбард у Нью-Олесунні (Ny-Ålesund, 斯瓦爾巴群島) розташована перша арктична дослідницька станція “Хуанхе – Жовта ріка” (中国北极黄河站, відкрита 28 липня 2004 р.) [CHINARE]. Дослідницька станція являє собою двоповерхову будівлю загальною площею 500 м<sup>2</sup>. У ній є



---

лабораторії, офіси, читальні зали, складські та житлові приміщення, у яких можуть розміститися від 20 до 25 китайських науковців. На даху будівлі розташована обсерваторія.

18 жовтня 2018 р. була офіційно відкрита та введена в експлуатацію друга арктична науково-дослідна спостережна китайсько-ісландська станція (中-冰 北极科学考察站) [Zhong-Bing 2018]. Вона розташована в районі Кархолл (Kargholl, 凯尔赫), у північній частині Ісландії, її площа становить 158 га. На станції створені всі побутові умови для роботи і проживання 15 осіб, передбачено все необхідне для проведення науково-дослідних робіт: спостереження за північним сьйвом, моніторингу кліматичних показників, вивчення льодовиків і багато чого іншого. Надалі станція може бути розширена для проведення океанографічних, геофізичних і біологічних досліджень. До цього тут існувала “Китайсько-ісландська спільна обсерваторія для спостережень за північним сьйвом” (中国-冰岛极光天文台, China-Iceland Joint Aurora Observatory), яка була спільно ініційована у 2013 р. Ісландським центром досліджень (RANNIS) та Полярним науково-дослідним інститутом КНР.

Розглядається можливість започаткувати ще декілька дослідницьких станцій, зокрема в Північній частині Канади на паритетних умовах з канадськими дослідниками та спільно з колегами з РФ. Пекін також прагне побудувати науково-дослідну базу в Гренландії. Про такі плани в жовтні 2017 р. поділилися китайські дослідники на міжнародній конференції щодо Арктичного кола в Рейк’явіку (Ісландія). Точне місце розташування майбутніх об’єктів ще не визначено (ймовірно, це буде західна або північна частина Гренландії).

8 квітня 2018 р. КНР та Фінляндія підписали угоду про створення спільного дослідницького центру для спостереження за арктичним простором та обміну даними в цій науково важливій сфері. За умовами цієї угоди центр буде побудовано в північному муніципалітеті Соданкюля (Sodankylä, Лапландія) [China, Finland... 2018]. Очікується, що центр посилить співпрацю в галузі дослідження кріосфери з використанням супутників, яка дасть інформацію з Арктичного регіону для використання в дослідженні клімату, моніторингу навколишнього середовища та оперативних заходів, як-от навігація в Північному Льодовитому океані. Обидві країни погодилися побудувати цей центр як майданчик для міжнародного співробітництва в галузі досліджень у регіоні Арктики та модель китайсько-європейської космічної співпраці у сфері спостереження за Землею.

Окрім того, Китай має чотири науково-дослідні станції в Антарктиді (“Чанчен” 中国南极长城站 з 1985 р., “Чжуншань” 中国南极中山站 з 1989 р., “Куньлунь” 中国南极昆仑站 з 2009 р., “Тайшань” 中国南极泰山站 з 2014 р.) та розглядає перспективу побудови своєї п’ятої станції [CHINARE].

Також наголошуємо, що спорідненими темами займаються низка спеціалізованих наукових установ КНР з метою зміцнення кооперації у сфері наукової діяльності, підвищення результативності та ефективності розвитку наукових знань про Арктику. Зокрема, в арктичних дослідженнях беруть участь Інститут океанології (中国科学院海洋研究所); Китайський університет океанології (中国海洋大学, м. Ціндао, провінція Шаньдун) зі створеним при ньому Дослідним інститутом полярного права і політики (中国海洋大学法政学院), Шанхайська академія міжнародних досліджень, у структурі якої з’явився Центр вивчення морських і полярних регіонів (海洋和极地研究中心 – 上海国际问题研究院), Науково-дослідний підрозділ Державного океанічного управління

---

КНР (国家海洋局, м. Пекін), Далянський морський університет (大连海事大学, провінція Ляонін), Сяменьський університет (厦门大学, провінція Фуцзянь), Університет Тунцзі (同济大学, м. Шанхай), Китайський антарктичний центр геодезії і картографії Уханського університету (中国南极测绘研究中心-武汉大学, провінція Хубей) і Дослідний центр морських розробок (青岛海洋科学与技术国家实验室, м. Ціндао). Наукова робота центрів головним чином зосереджена на питаннях прогнозів погодних умов, метеорології, змін арктичного морського льоду, екології регіону, окислення океану, полярній верхній атмосферній фізиці, дослідженнях іоносфери, вивченні мікроорганізмів, питаннях молекулярної біології, біохімії, північного саява, змін екосистеми внаслідок забруднень, здійснюється контроль над забрудненнями Арктики, вивчається охорона навколишнього середовища, приділяється належна увага питанням сталого розвитку, здійснюється накопичення бази даних з вищезазначених напрямків, що сприяє збереженню унікальної флори та фауни регіону тощо. Як ми вже зазначали, наукові установи КНР, які займаються арктичними дослідженнями, входять до Міжнародного арктичного наукового комітету (国际北极研究科学委员, International Arctic Science Committee, секретаріат комітету розміщує в Ісландії). Цей комітет є неурядовою організацією, завданнями його є заохочення, сприяння та налагодження співпраці у всіх сферах арктичних досліджень країн світу, що здійснюють арктичні дослідження.

За участі китайських дослідників та їхня наукових центрів було створено “Китайсько-Північноєвропейський дослідний центр Арктики” (The China-Nordic Arctic Research Center, 中国-北欧北极研究中心). Центр було відкрито в м. Шанхаї 10 грудня 2013 року [Zhongguo-Beiyou... 2018]. Засновниками стали чотири китайські і шість провідних науково-дослідних інституцій та аналітичних структур країн Північної Європи. На сьогодні членами цього спільного наукового центру є 14 установ: Arctic Center, University of Lapland (Фінляндія), Fridtjof Nansen Institute, Norwegian Polar Institute, The Arctic University of Norway – UiT (Норвегія), Icelandic Center for Research та The University of Akureyri (Ісландія), Nordic Institute of Asian Studies (Данія), Swedish Polar Research Secretariat (Швеція), Ocean University of China (中国海洋大学, м. Ціндао), Polar Research Institute of China (中国极地研究中心, м. Шанхай), Shanghai Institutes for International Studies (上海国际问题研究院, м. Шанхай), Shanghai Jiao Tong University (上海交通大学, м. Шанхай), Tongji University (同济大学, м. Шанхай), Dalian Maritime University (大连海事大学, м. Далянь).

Дослідницькі теми центру сфокусовані на таких пріоритетних напрямках: 1) зміна клімату в Арктиці та його вплив; 2) арктичні (мінеральні, рибні, енергетичні) ресурси, судноплавство (нові торговельні шляхи) та економічне співробітництво; 3) реалізація на практиці китайських наукових досягнень (навігаційна глобальна супутникова система “Бейдоу”, космічні дослідження, методи прогнозування погодних явищ); 4) розробка політики в Арктиці та законодавче забезпечення.

Крім цього, китайські науковці долучилися до таких міжнародних наукових платформ, як “Тихоокеанська арктична група” (北极太平洋扇区工作组, The Pacific Arctic Group, PAG), “Синоптичне арктичне інспектування” (北极全面调查, Synoptic Arctic Survey, SAS), та низки інших дослідницьких проєктів.

Таким чином, наукові дослідження є найперспективнішою сферою співпраці та спільних досліджень між Китаєм та їхніми міжнародними партнерами.

---

## Ресурсний потенціал Арктичного регіону

Увага та участь у дослідженнях європейських держав, долучення представників азіатських країн свідчать про щораз більшу роль Арктичного регіону. Зацікавленість приарктичних держав цим регіоном зумовлена, з одного боку, великими покладами розвіданих та прогнозованих корисних копалин, у першу чергу енергетичних ресурсів (приблизно 13 % світових запасів нерозвіданої сирової нафти, 30 % нерозвіданого природного газу та 20 % зрідженого природного газу), а з другого – дає ключі до розуміння глобальної зміни кліматичних умов, яка впливає на все людство. Поклади Арктики, крім того, містять вугілля, уран, золото, мідь, залізо, свинець, платину, нікель, цинк, рідкоземельні метали та низку інших стратегічних корисних копалин. Проте слід зауважити, що видобуток арктичних ресурсів залишається складним і затратним через несприятливі кліматичні умови, обмежену кількість відповідної інфраструктури, новітніх передових технологій, відсутність спеціальних навичок управління проектами в суворих кліматичних умовах, відстані до центрів видобутку та з огляду на екологічні питання, якими переймається людство.

Водночас у вивчення ресурсного потенціалу Арктичного регіону Китай вкладає значні кошти. Національна програма арктичних досліджень є однією з найбільш диверсифікованих і комплексних у світі. За оцінками експертів, Китай витрачає щорічно на арктичні дослідження близько 63 млн. дол. США [Журавель 2016, 114]. У планах керівництва країни стоїть питання збільшення кількості наукових працівників, що займаються різноманітними полярними питаннями.

Як морська держава, Китай, безсумнівно, надзвичайно зацікавлений у популяризації та використанні арктичних транспортних маршрутів. Крім цього, слід наголосити, що Китай активно здійснює їхні наукові дослідження та проводить гідрографічні зйомки з метою покращення навігації, забезпечення безпеки пересування та підвищення рівня матеріально-технічного потенціалу Арктики, що має на меті отримання більш широкого доступу до світових природних ресурсів.

Одночасно Китай розвиває ділові зв'язки в регіоні. Він співпрацює з міжнародними партнерами, зокрема з Російською Федерацією – з метою розвитку судноплавства уздовж Північного морського шляху. З Канадою було досягнуто домовленості про будівництво газопроводу на Алясці, укладено низку угод з канадськими енергетичними компаніями (MEG Energy Corp., Athabasca Oil Corp. та інші). Китайська академія наук також відзначає, що розробка полярних родовищ корисних копалин (нафти, газу, металів тощо) дасть змогу забезпечити від 50 до 60 % потреб країни у цій сфері. Серед арктичних держав, які активно співпрацюють з КНР у сфері видобутку корисних копалин, – РФ, Ісландія, Данія та низка інших держав.

Китайські інвестиції вже присутні як у заводі з виробництва зрідженого газу “Ямал СПГ” (20 % – Китайська національна нафтогазова корпорація (CNOOC), 9,9 % належить Фонду Шовкового шляху), який розпочав роботу у грудні 2017 р., так і в інших енергетичних проектах регіону. У 2014 р. китайська корпорація China National Offshore Oil Corporation (CNOOC, 中国海洋石油总公司), найбільша державна компанія КНР з розробки офшорних родовищ вуглеводнів, стала першим китайським підприємством, якому ісландська влада дала офіційний дозвіл на розвідку газових та нафтових родовищ в Арктиці. Партнерами CNOOC у цьому проекті виступають ісландська компанія “Ейкон

---

Енерджі” (Eukon Energy Company) і дочірній підрозділ норвезької компанії “Петоро Айсланд” (Petoro AS). Китай та Ісландія також налагодили тісне співробітництво в галузі геотермальної енергетики та видобутку феросиліцію, основного елемента сонячних панелей.

У період з 2007-го по 2013 р. найбільші китайські державні енергетичні компанії China Petroleum & Chemical Corporation (Sinopec) і Китайська національна офшорна нафтова корпорація (CNOOC) інвестували в канадську енергетичну галузь понад 119 млрд. дол. США.

У січні 2015 р., після тривалих перемовин Китаю з урядом Данії, китайська гірничодобувна компанія отримала у володіння в Гренландії залізорудну шахту.

Серед інших практичних завдань можемо відзначити майбутню можливість доправлення нікелевої рудної сировини з російського Норильська для виплавляння цього металу на китайських плавильних комбінатах.

Сибірські простори та інші частини російської Арктики також мають величезні запаси деревини. Річки цих холодних районів течуть на північ, що дає змогу сплавити колоди в напрямку Північного морського шляху в рамках розбудови так званого Полярного Шовкового шляху, де їх можна вантажити на кораблі і доставляти до Китаю, Японії, Південної Кореї та на інші перспективні ринки.

Зовсім нещодавно вважалося, що Арктика – це інтерес кількох держав, які межують або розташовані поблизу Північного полярного регіону. Список їх невеликий – Канада, США, Росія, Норвегія, Данія, Ісландія, які безпосередньо межують з арктичним простором, а також Фінляндія і Швеція. Саме ці вісім країн започаткували в 1996 р. АР (北极理事会) у канадській Оттаві з метою опікування питаннями захисту екосистеми та моніторингу кліматичних змін Арктики. На той час економічні та господарські питання не були головними на порядку денному. Проте ситуація кардинально змінюється в наш час. Зацікавленість щодо арктичних просторів та прагнення працювати в Арктиці демонструють і низка зовсім неарктичних за територіальною ознакою держав світу, які мають статус спостерігачів в АР. На сьогодні таких вже 13 держав: Великобританія (з 1998 р.), Іспанія (з 2006 р.), Німеччина (з 1998 р.), Франція (з 2000 р.), Італія (з 2013 р.), Нідерланди (з 1998 р.), Польща (з 1998 р.), Японія (з 2013 р.), Південна Корея (з 2013 р.), Індія (з 2013 р.), Республіка Сінгапур (із 2013 р.), Швейцарія (з 2017 р.), низка міжурядових, міжпарламентських та недержавних організацій. До речі, “Арктичне звернення” серед країн Азії було започатковане КНР (заява була подана у 2007 р.), до якого згодом долучилися й інші країни Азії: Республіка Корея (2008 р.), Японія (2009 р.), Сінгапур (на початку 2012 р.), Індія (наприкінці 2012 р.).

Китай об’єктивно виявляє значний інтерес до багатого рибними ресурсами та аквакультурами Арктичного регіону [Seafood... 2017]. За оцінками експертів, близько ¼ світових рибних запасів міститься саме тут. Особливо коли мова йде про цінні види риб та ракоподібних, як-от: палтус, полярна тріска, камбала, морський окунь, снігові краби та інші.

### **Розбудова нових транспортних шляхів – Полярний Шовковий шлях**

З огляду на те, що сфера економічних інтересів Китаю розширюється, активно збільшується кількість встановлених партнерських відносин КНР з новими країнами, поглиблюється співпраця з традиційними партнерами, удосконалюється багатосторонній формат міждержавних відносин. Все це дає

---

зможу Китаю реалізовувати власні інтереси в межах конкретних регіонів та проводити послідовну політику розвитку взаємовигідного співробітництва та побудови економіки відкритого світу з усіма її компонентами.

Зрозуміло, що стимулом до підвищення інтересу до Арктики стало глобальне потепління внаслідок швидкоплинних змін клімату та навколишнього середовища, що сприяє здійсненню навігації Північним морським шляхом з Північно-Східної Азії до Європи, який, за підрахунками експертів транспортної галузі, на 40 % коротший у порівнянні з традиційним шляхом через Індійський океан та Суецький канал. Тим самим буде суттєво зекономлено час проходження зайвих тисяч морських миль. Про всі ці фактори у своєму дослідженні зазначає фахівець Норвезького інституту міжнародних відносин Ньорд Вегге [Wegge 2014, 86].

Крім корисних копалин та рибних промислів, Арктика привертає увагу Китаю, як ми вже відзначали, можливістю прокладання нових транспортних маршрутів для міжнародного судноплавства, які несуть у собі значні економічні вигоди. З огляду на це серед актуальних документів також варто згадати «Концепцію морського співробітництва в рамках ініціативи “Пояс і шлях”» («“一帶一路” 建设海上合作设想») [Yidai yilu... shexiang 2017], яка була оприлюднена 20 червня 2017 р. Національною комісією розвитку та реформ спільно з Державним океанологічним управлінням, яке є частиною Китайської адміністрації у справах Арктики та Антарктики. У документі описуються три морських маршрути, що реалізуються в рамках ініціативи “Пояс і шлях”, включаючи маршрут через Північний Льодовитий океан, поряд із глобальними торговими маршрутами через Суецький та Панамський канали. Отже, вперше Арктичний маршрут, або Полярний Шовковий шлях, було включено до ініціативи “Пояс і шлях” (积极推动共建经北冰洋连接欧洲的蓝色经济通道).

Одним із ключових напрямів розвитку “Поясу і шляху” є підключення до нього інших країн та регіонів, що викликає взаємний інтерес. У цьому контексті дедалі більшу зацікавленість щодо участі в розбудові Полярного Шовкового шляху (冰上丝绸之路) виявляють європейські країни Північної Європи. Зокрема, високопосадовці Норвегії та Фінляндії завершили проведення переговорів та оприлюднили в березні 2018 р. звіт “Arctic Ocean Railway Report” Фінського транспортного агентства щодо будівництва “Арктичного коридору”, який покликаний стати інтегрованою частиною ініціативи КНР щодо створення найкоротшого торговельного шляху між двома частинами Євразійського континенту через арктичні моря. Цієї ж весни був представлений Національний транспортний план Норвегії (“The Norwegian National Transport Plan”) – державна інфраструктурна стратегія, що охоплює період 2018–2029 рр. та містить ґрунтовний аналіз включно з позитивними рекомендаціями про можливу залізничну лінію від фінського Рованіємі до норвезького Кіркенеса. Очікується, що Фінляндія і Норвегія співпрацюватимуть над дослідженням наступного етапу проекту, створивши спільну робочу групу для ухвалення рішень із ключових його аспектів. Будуть також розглянуті такі питання, як оптимальна маршрутизація, вплив на навколишнє середовище, процедури отримання дозволів, витрати та фінансові моделі взаємодії сторін. Очікується, що робота на цьому етапі завершиться до 31 грудня 2018 року.

Відповідно до проекту, судна з АТР будуть розвантажуватися в порту Кіркенес (Норвегія) або в інших північних портах цієї країни. Після цього вантажі

---

мають доставлятися залізничним шляхом на територію Фінляндії і вже далі – до Естонії та держав Європи. Це дасть змогу з'єднати арктичну частину Європи з її основною частиною.

Планується будівництво залізниці від фінського Рованіємі до Кіркенеса протяжністю 529 км (за оцінками Міністерства транспорту і комунікацій Фінляндії та норвезьких колег профільного відомства, вона може бути готова до кінця 2030 р., загальна вартість будівництва вказаної залізничної ділянки може становити до 7,4 млрд. євро), а також залізничного тунелю між Республікою Фінляндією та Естонією (“FinEst Link project”) з подальшим його поєднанням з Rail Baltica – проектом інфраструктури залізничного транспорту, метою якого є інтеграція країн Балтії в європейську залізничну мережу. Проект включає п'ять країн-членів Європейського Союзу – Польщу, Литву, Латвію, Естонію та Фінляндію. Він з'єднуватиме Гельсінкі, Таллінн, Пярну, Ригу, Паневежис, Каунас, Вільнюс та Варшаву і, як очікується, буде завершений до 2026 року.

До слова, завдяки планованому маршруту через Кіркенес обсяг контейнерних перевезень між країнами Північно-Східної Азії та Північної Європи може зрости до 10 % від наявного рівня. Очікується, що основним інвестором виступить Китай, як найбільш зацікавлений суб'єкт у реалізації спільних арктичних ініціатив у рамках розбудови Полярного Шовкового шляху.

Таким чином, на переконання урядовців КНР, Арктичний регіон стає новим глобальним торговельним маршрутом, а морські і наземні перевезення північними полярними територіями стають цілком реальними. Економічний розвиток в Арктиці прискорюється, й участь Китаю стає важливим фактором для багатьох перспективних проектів у регіоні. Китайська держава готова співпрацювати з усіма сторонами з метою розбудови Полярного Шовкового шляху та формування арктичних судноплавних маршрутів. В умовах значного зменшення арктичного льодового шару Китай виявляє, як, власне, і низка інших держав, щораз більший інтерес до використання морських транспортних маршрутів (Північний морський шлях, зокрема ділянка від Берингової протоки до Мурманська), яка суттєво скорочує відстань між Азією та Європою в порівнянні з маршрутом, який пролягає через Суецький та Панамський канали. Також завдяки використанню цього маршруту суттєво зменшуються витрати в матеріальному вимірі, адже він є найкоротшим морським маршрутом між європейською частиною РФ і Далеким Сходом. Водночас це можлива участь у формувальному судноплавному та логістичному ринку, який тісно пов'язаний з видобутком ресурсів, господарсько-економічною діяльністю та доправленням вантажів з/до Арктичного регіону. Зокрема, про це стверджує китайський дослідник Сунь Сювень [Сунь Сювэнь 2017]. Втім, дослідник акцентує увагу на тому, що важливим компонентом є пошук ефективних механізмів узгодження стратегічних інтересів великих гравців у регіоні.

У літню навігацію Північний морський шлях є більш доступним, взимку це зробити дещо складніше, адже для проходження шляху необхідно залучати спеціальні криголамні судна. Науковці наголошують, що за останні 30 років мінімальний шар літнього льоду скоротився вдвічі, а його обсяг зменшився на три чверті. За деякими оцінками фахівців галузі, до 2025–2040 років Арктика буде судноплавною, принаймні в літній період.

За оцінками китайських експертів, ключовим компонентом у вивченні таких можливостей є взаємодія з міжнародним співтовариством та посилення

---

співпраці із зарубіжними партнерами, і зокрема з країн Азії (Японія та Південна Корея)<sup>6</sup>.

Особлива увага приділяється заохоченню китайських компаній до розвитку інфраструктурних проектів вищезазначених маршрутів, підготовці відповідних кадрів, безпосередній участі у здійсненні комерційної навігації цим регіоном та розвитку регіональної співпраці, що становить спільний інтерес.

У світлі вищесказаного РФ і Китай провели в м. Якутську (Республіка Саха) 30 травня 2018 р. засідання робочої групи з питань розвитку та освоєння Арктики. Зокрема, серед питань до обговорення – програма з реконструкції арктичного морського порту Тіксі, розташованого на узбережжі моря Лаптевих у Якутії та потенційна участь у цьому інфраструктурному проекті китайської сторони. Це один з найбільших портів на цьому шляху, тому розвиток цього транспортного напрямку вигідний обом сторонам, особливо КНР.

Зрозуміло, що комерційна привабливість арктичних маршрутів полягає в доцільності доправлення вантажів, підвищення економічної ефективності, збільшенні обсягів торгівлі з країнами-партнерами, зокрема в рамках реалізації ініціативи “Пояс і шлях”. Ще у 2004 році один з провідних китайських експертів, професор Далянського морського університету пан Лі Чженьфу (李振福) у своїй дослідницькій роботі для Держради КНР “Стратегічний аналіз Північного транспортного маршруту” (“北极航线的中国战略分析”) [Li Zhenfu 2009] разом зі своїми колегами наголошував: “Той, хто дістане контроль над арктичним маршрутом, контролюватиме новий шлях світової економіки... Арктика має серйозне військове значення, й інші країни визнають цей факт”. Саме команда експертів на чолі з Лі Чженьфу проаналізувала сильні та слабкі сторони, можливості та загрози Північного транспортного маршруту та сформулювала концепцію “Північного Шовкового шляху” (“大北极”概念), яку слід розглядати як стрижневий принцип арктичної стратегії Китаю в сучасну добу.

Два головних шляхи – Північно-Західний прохід і Північно-Східний прохід (з’єднує Атлантичний з Тихим океаном) – створюють належні умови та формують швидкий доступ Китаю до ринків Європи та Північної Америки. Третій Арктичний прохід, або Трансполярний морський шлях, перетинає Арктику між двома вищезгаданими ділянками через міжнародні води, однак доступ до нього можна отримати лише за допомогою криголамів. Зрозуміло, що скорочення часу доставки означатиме зниження паливних витрат, зменшення викидів та забруднень, які шкодять навколишньому середовищу. Проте, за винятком частини Північно-Східного проходу, більшість арктичних маршрутів мають ще не розвинену інфраструктуру, обмежену можливість для здійснення пошукових та рятувальних робіт.

Активні кроки Китаю стають можливими завдяки зростанню економіки та розширенню арктичної присутності шляхом нарощування технічних можли-

---

<sup>6</sup> Три країни Північно-Східної Азії в червні 2018 р. провели вже третє обговорення-діалог високого рівня з питань розвитку Арктики в рамках створеної платформи взаємодії (після проведених двох самітів у листопаді 2015-го та червні 2017 року). Цьогоріч Китай головував та був господарем зустрічі (Third Trilateral High-Level Dialogue on the Arctic) у м. Шанхай із зазначених питань. Щодо підсумків третьої зустрічі див.: 第三轮中日韩北极事务高级别对话在上海成功举行, <https://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/wjb/zzjg/t1567099.htm>; щодо спільної заяви за результатами третього засідання див.: 第三轮中日韩北极事务高级别对话联合声明, <https://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/wjb/zzjg/t1567101.htm> 登录时间: 2018年22月10日.

---

востей, включно з будівництвом нових криголамів (破冰船)<sup>7</sup> та планом щодо будівництва в найближчій перспективі власного криголамного флоту. На сьогодні китайські науковці використовують корабель-криголам “Сюе лун” (Хуе Лонг, “Сніговий дракон”, 《雪龙》号科考船) – судно проекту 10621, криголамно-транспортний дизель-електрохід. Це судно є найбільшим у світі у своєму класі. Було спущене на воду Херсонським суднобудівним заводом у 1993 році. Судно побудоване українськими фахівцями для Шанхайського інституту полярних досліджень. Корабель розпочав роботу в 1994 році. Його технічні параметри (довжина – 166,4 м, ширина – 22,9 м) дає змогу розбивати лід товщиною до 1,2 м. Судно-криголам на своєму борту має центр обробки даних, сім лабораторій загальною площею 200 м<sup>2</sup> та інше важливе спорядження.

У жовтні 2009 р. Держрада КНР вирішила, що “Сюе лун” більше не відповідає вимогам подальшого розширення полярних досліджень і назріла потреба у створенні його “братів і сестер” (“艘极地科学考察船 “雪龙” 号将有 “兄弟姐妹”»). Після кількох місяців обговорення щодо купівлі іноземного судна або будівництва власного китайського аналога уряд КНР ухвалив рішення про будівництво нового високотехнологічного криголама в Китаї (“联合设计、国内建造” 方式建造). Будівництво полярного судна 3-го класу “Сюе лун-2” (Хуелонг 2, “Сніговий дракон-2”, “雪龙号”) було розпочато у грудні 2017 р. на Цзяннанському суднобудівному заводі (江南造船) 集团 (有限责任公司) у м. Шанхай.

Корабель за майже чверть століття активної експлуатації зумів побувати у 28 антарктичних експедиціях, 8 арктичних експедиціях та вперше, під час восьмої експедиції у 2017 р., здійснив наскрізний прохід арктичним узбережжям усіх трьох основних судноплавних арктичних маршрутів: Північно-Західний прохід, Північно-Східний прохід та Трансполярний морський шлях (із Китаю й до східного узбережжя Америки через Північний полюс), пройшовши за цей час 19000 морських миль за 83 дні експедиції. Очевидно, що така навігація спроможна стимулювати глобальну торгівлю, особливо між КНР та країнами Північної Європи, у цілому країнами Європейського Союзу, Канадою та США. Зважаючи на вік судна “Сніговий дракон”, у Китаї завершено будівництво нового корабля подібного типу “Сніговий дракон-2”, який було спущено на воду в жовтні 2018 року<sup>8</sup>.

Макет нового китайського криголама розроблено спільно Китайською державною суднобудівною корпорацією (中国船舶工业集团有限公司) та фінської

---

<sup>7</sup> За повідомленнями китайських ЗМІ, Китайська національна ядерна корпорація (CNNC, 中国核工业集团公司) 25 червня 2018 р. оприлюднила тендер на укладення контракту з будівництва першого атомного криголама країни. Інтерес КНР до атомного криголама можна пояснити з огляду на майбутні потреби в розбудові Північного транспортного коридору. Водночас деякі зарубіжні та китайські експерти вбачають у цьому інтерес щодо реалізації планів з будівництва в майбутньому власного атомного авіаносця, оскільки чимало чого можна дізнатися у процесі монтажу невеликого реактора на судна невійськового типу. Наголошується, що Китай, імовірно, за основу при проектуванні та будівництві власних ядерних криголамів візьме чинний російський атомний криголам проекту 10521 – “50 лет Победы”.

<sup>8</sup> 10 вересня 2018 р. відбулася церемонія спуску на воду збудованого судна “Сніговий дракон-2” в порту м. Шанхая. Очікується, що найближчим часом буде розпочато проведення морських випробувань найсучаснішої наукової флотилії КНР. Згідно з повідомленнями державного інформаційного агентства Сінхуа, судно має приступити до виконання поставлених завдань у першій половині 2019 року.



---

компанією “Aker Arctic Technology”. За основу взято фінську розробку – модель Aker ARC 128. Нове судно має довжину 122,5 м, ширину 22,3 м та зможе долати кригу до 1,5 м. На судні зможуть розміститися до 90 членів екіпажу та науковців-дослідників. Криголам оснащено найновішою дослідницькою технікою, і він зможе подолати відстань у 20 морських миль (37 000 км). Проектом передбачено базування на криголамі палубного гвинтокрила. Китайський полярний дослідницький центр вже уклав контракт на постачання з цієї метою гвинтокрила AgustaWestland AW169 від одного з найбільших машинобудівних холдингів Італії концерну Leonardo.

Проте списувати криголам “Сюе лун” ще зарано. Судно було вкотре модернізовано, останній раз у 2013 р., головний двигун замінено на нову модель. Запланований термін подальшої експлуатації судна – не менше 15 років (до 2030 року). Також розглядається перспектива будівництва першого власного атомного криголама, якому буде нестрашний лід товщиною до 4 метрів. Сукупно ці зусилля створять Китаю умови, які забезпечать йому більший доступ, ніж на цей час мають Сполучені Штати Америки, до арктичних просторів, портів Арктики та в цілому до її ресурсів<sup>9</sup>.

З метою належної підтримки китайських учених-полярників у проведенні наукових досліджень, перевезення команди науковців з/до дослідницьких станцій та необхідних при цьому вантажів, здійснення інших логістичних місій у грудні 2015 р. було розпочато тести арктичної авіації. Зокрема, мова йде про літак “Сюе ін-601” (雪鷹, “Сніговий орел”), який вже здійснив кілька випробувальних польотів між науково-дослідними станціями КНР. Крім цього, офіційний Пекін висловив зацікавленість у придбанні багатоцільового гвинтокрила Мі-8АМТШ-ВА російського виробництва, спеціально модифікованого для полярних умов.

“Китай сподівається працювати з усіма сторонами, щоб побудувати Полярний Шовковий шлях, розвиваючи арктичні маршрути судноплавства” [Zhongguo de bei ji zhengce... 2018], – йдеться в “Білій книзі...”, опублікованій інформаційним бюро Державної ради Китаю. У цьому контексті Китайська держава заохочує підприємства до будівництва інфраструктури і проведення комерційних пробних рейсів, прокладаючи шлях до Арктики судноплавними маршрутами.

---

<sup>9</sup> На цей час РФ має близько 50 криголамів, зокрема чотири атомних криголами та ще три на підході. У січні 2018 р. оборонне відомство США оприлюднило документ про національну стратегію оборони (2018 National Defense Strategy), заявивши, що основним військовим пріоритетом Вашингтона є підготовка до “великодержавної конкуренції” з РФ та КНР. Зокрема, у цьому документі наголошується на відставанні Сполучених Штатів в Арктиці як у сфері спроможності (технічних можливостей), так і розвитку наявних технологій. Проте ситуація напевно зміниться на фоні затвердження Конгресом оборонного бюджету в розмірі 717 млрд. дол. США на 2019 фінансовий рік, який починається у США з 1 жовтня поточного року. 13 серпня 2018 р. Д. Трамп підписав цей законопроект, який дає змогу придбати шість криголамів, перший з яких має бути придбано до 2023 року. Кожен з них має коштувати приблизно 800 млн. дол. США. На цей час у США є лише один важкий криголам – “Полярна зірка” (USCGC Polar Star, 1976 р. випуску). Існують ще два менших за розміром судна, одне з них – “Полярне море” (USCGC Polar Sea, 1978 р. випуску) – не працює і зазвичай використовується для запасних частин. Третій криголам – USCGC Healy – це найновіше судно середньої ваги (здане в експлуатацію в серпні 2000 р.), яке було розроблене для наукових досліджень.

---

Початок арктичної навігації суден під китайським прапором було покладено 3 серпня 2012 р., коли криголам “Сюе лун” пройшов Північним морським шляхом (Північно-Східний прохід)<sup>10</sup> через Північний Льодовитий океан в Ісландію. Контроль сутто РФ за цим маршрутом (російські моря охоплюють не менше 80 % площі рельєфу арктичного басейну) – фактор, який, вочевидь, має турбувати керівників міжнародних судноплавних компаній.

Важливим кроком у розвитку міжнародно-правового режиму Арктики у сфері забезпечення безпеки судноплавства слід вважати розробку та прийняття Міжнародного кодексу (Polar Code, “Полярний кодекс”)<sup>11</sup> для суден під егідою ІМО (Міжнародна морська організація), які експлуатуються в полярних водах, що набрав чинності з 1 січня 2017 року. Прийняття Полярного кодексу є закономірною реакцією на збільшення морського трафіку, тобто завантаження транспортних магістралей в Арктиці, особливо в тих північних полярних морських регіонах, де танення криги сприяє відкриттю нових морських маршрутів та впровадженню літнього навігаційного періоду.

Заради справедливості варто наголосити, що першим судном під іноземним прапором<sup>12</sup>, яке пройшло Північним морським шляхом, був суховантаж “MV Nordic Barents” під норвезьким прапором, який у 2010 р. успішно доправив концентрат залізної руди з порту м. Кіркенеса до китайського порту Ляньюньган (连云港, провінція Цзянсу), на 16 днів скоротивши час доправлення вантажів у порівнянні зі шляхом через Суецький канал, що займав 37 дні. До літа 2011 р. Північно-Східним проходом скористалося понад 30 суден, а наступного літа – вже понад 60 транспортних кораблів.

Хоча кількість “дозволів на полярний транзит”, наданих російськими компетентними органами, різко зросла з 2010 року – до більш ніж 370 в цьому році, – лише близько 20 % з них мали повний транзитний маршрут протяжністю 5400 км.

Серед китайських торговельних суден першим Північний морський шлях (北极往返) пройшло у 2013 р. “M. V. Yong Sheng” (中远航运 “永盛” 轮), що належить COSCO Shipping Co., Ltd. Очевидно, що цей рейс започаткував нову еру світової судноплавної галузі. Як повідомило державне інформаційне агентство Сінхуа, не цей успішний рейс “відкрив новий морський шлях для Китаю” (为中国开辟了一条海上新通道).

---

<sup>10</sup> Північно-Східний прохід – морська ділянка, що складається з близько 2936 морських миль уздовж російського узбережжя та включає в себе: навігацію в західному напрямку через Берингову протоку, Чукотське море, Східно-Сибірське море, море Лаптевих, протоку Вількицького, Карське та Баренцеве моря, з подальшим виходом на європейські портові водні шляхи.

<sup>11</sup> Полярний кодекс (极地水域船舶航行安全规则) покликаний забезпечити безпеку судноплавства при дотриманні регламентованих екологічних норм. Він охоплює питання, пов’язані з проектуванням, будівництвом, обладнанням та експлуатацією полярних суден, включаючи підготовку екіпажів для плавання в екстремальних, льодових умовах з урахуванням навігації при низьких температурах.

<sup>12</sup> Судно “Норденсьольд” (Nordenskjold) зуміло пройти по всій довжині маршруту Північно-Східного пасажу в 1878–1879 роках. Радянський вантажопасажирський корабель льодового плавання “Олександр Сибіряков” у 1933 р. першим подолав Північний морський шлях за одну навігацію. Крім того, як зазначає у своїй книзі німецький дослідник Р. Ейссен [Eysen 2002, 45], у серпні 1940 року низка радянських криголамів таємно провели Північним морським шляхом у Тихий океан німецький рейдер “Комета” (HSC Komet, “Судно № 45”, колишнє торгове судно “Емс” (Ems)), який згодом торпедував там дев’ять англійських та американських кораблів.

---

Подорож судна “M. V. Yong Sheng” з порту Тайцан (太倉, провінція Цзянсу) в нідерландський Роттердам тривала 27 дні. За цей час судно пройшло 7800 морських миль, що на 9 днів і 2800 морських миль менше, ніж становлять наявні традиційні шляхи, що проходять через Малаккську протоку і Суецький канал.

Зрозуміло, що навігація через арктичні води може суттєво поліпшити та підсилити міжнародну торгівлю. На сьогодні 90 % міжнародної торгівлі Китаю здійснюється шляхом доставки вантажів на 8 магістральних маршрутах. Успішна експлуатація нових арктичних маршрутів Північним морським шляхом, очевидно, може доповнитися ще двома маршрутами – у “західному” (Північно-Східна Азія – Європа – Америка) та “східному” (Америка – Європа – Північно-Східна Азія) напрямку, – що з’єднують регіони через Арктику. Очікується, що до 2025 р. трафік вантажів на цій ділянці збільшиться в десять разів, до 80 млн. тони (у 2017 р. було перевезено 10 млн. тони вантажів), лівову частку яких буде забезпечено вантажопотоком азіатських країн, зокрема Китаєм.

У 2015 р. судно “M. V. Yong Sheng” знову пройшло цим маршрутом. У 2016 р. кількість китайських суден, які здійснили перехід у холодних водах Арктики, зросла до п’яти (загальна кількість суден під прапорами іноземних держав становить 297 суден, що на 35 % більше в порівнянні з попереднім роком). Влітку 2017 р. цим шляхом пройшли ще шість китайських суден у західному та у зворотньому (双向通行) напрямках. Серед них такі судна компанії COSCO, як “Xia Zhi Yuan 6” (中远航运 “夏之远” 轮), “Tian Xi” (中远航运 “天禧” 轮), “Xiang Yun Kou” (中远航运 “祥云口” 轮) та інші. Інший приклад: за повідомленням китайського видання “Женьмінь жибао”, у вересні 2017 р. торговельне судно “MV Tian Jian” (中远航运 “天健” 轮) пройшло Північним морським шляхом до данського міста Есб’єрга, заощадивши в порівнянні з маршрутом через Суецький канал близько 15 днів і 383 т палива.

4 серпня 2018 р. вантажний пароплав “Тяньень” (Tian En, “天恩” 轮) компанії “Cosco Shipping Specialized Carriers” (中远海运) покинув порт Ляньюньган провінції Цзянсу. Судно “Тяньень” вперше вирушило в європейський порт за маршрутом Полярного Шовкового шляху, який проходить через Берингову протоку і Північний Льодовитий океан у сучасну добу. Тривалість рейсу – понад 30 днів, відстань – 18520 км, що заощадило 12 днів і 300 т палива. На пароплаві містилося близько 40 тис. кубів вітроенергетичного обладнання для експорту в Європу.

Як ми бачимо, ця динаміка має тенденцію до посилення та збільшення кількості суден та вантажів. Проте кількість суден, які проходять згаданим маршрутом, ще далека до того, щоб нарівні конкурувати з маршрутом через Суецький канал, яким щороку проходять понад 17 тис. суден.

За оцінками експертів транспортної галузі, до 2020 р. Північним морським шляхом приватні перевізники відправлять вже 50 млн. т вантажів [Future Arctic Shipping sea... 2018]. Китайські аналітики вважають, що до цього часу цим маршрутом буде проходити від 5 до 15 % китайського зовнішньоторговельного вантажопотоку (125–375 тис. т), головним чином у вигляді контейнерних вантажів. За попередніми розрахунками, Китай міг би економити не менш ніж 60–120 млрд дол. США на рік тільки за рахунок користування Північним морським шляхом. Дані засвідчують, що весь морський шлях практично був без льоду із червня по вересень минулого року.

---

Серед скандинавських країн, які доправляють вантажі до Китаю, переважає Данія та її контейнерно-транспортна компанія Maersk із глобальною присутністю. Вже зараз цей найбільший у світі оператор контейнерних перевезень вивчає можливість судноплавства контейнеровозами класу “Ice”, що здатні перебувати в морі в складних льодових умовах на постійній основі вздовж Північного морського шляху (ПМШ) для навігації між далекосхідними державами та країнами Північної Європи. У заяві від 10 квітня 2018 р. для видання “High North News” представники компанії Maersk підтвердили, що компанія розглядає Арктичний прохід як можливий варіант для своїх нових суден класу “Ice” ємністю 3600 контейнерів, які працюватимуть у Північному та Балтійському морях. На цей час компанія проводить дослідження щодо доцільності їхньої експлуатації. Результати очікуються для оприлюднення влітку 2018 року. Компанія нещодавно отримала перший із семи контейнеровозів такого класу під назвою “Vistula Maersk”, спеціально розроблений для роботи в холодних і крижаних водах упродовж цілого року та здатний долати лід товщиною до 1 метра. Довжина цього судна 200 м, ширина – 35,2 м. Показово, що судно було збудоване на заводі Cosco у китайському місті Чжоушані (舟山, провінція Чжецзян).

Окрім навігації, корпорація COSCO Shipping Corp є активним учасником розбудови сучасної портової інфраструктури. Так, у 2017 р. провідна транспортна корпорація КНР інвестувала кошти у спорудження контейнерних терміналів в РФ, зокрема в Петропавловську-Камчатському і Мурманську, а також у порту Зебрюгге (Бельгія), які є складовою розбудови інфраструктури вздовж арктичного судноплавного шляху. Водночас, за словами дослідника М. Гумперта [Humpert 2018], китайська транспортна корпорація COSCO не виявляє стрімкого бажання до арктичної навігації, а продовжує інтенсивно інвестувати в портову інфраструктуру країн уздовж Суецького каналу.

Інша китайська компанія, Poly International Holding Co. (中国保利集团公司) зі штаб-квартирою в Пекіні – має намір інвестувати 5,5 млрд. дол. США в розбудову глибоководного морського порту Архангельськ та спорудження залізничної магістралі “Білкомур” (Біле море – Комі – Урал). Згідно з планами, перші поїзди зможуть проходити по залізниці “Білкомур” вже у 2023 році.

### **Участь у розвитку туристичної інфраструктури**

Арктичний туризм – це нова сфера взаємодії Китаю зі світом, де китайські туристи є джерелом значної кількості відвідувачів регіону. За даними Global Times, одними з найпопулярніших серед представників Китаю є круїзи на острови в Північному Льодовитому океані на криголамах [Shan Jie 2018]. Зокрема, у п’яти круїзах, організованих влітку 2017 року, 80 % пасажирів були саме громадянами Китаю. Також представники Китаю стали найактивнішими іноземними відвідувачами російського заповідника “Великий Арктичний” у 2017 році. Його відвідали 1142 туристи з 36 країн, 206 із яких були з Китаю. Не менш активно китайські туристи їдуть до країн Скандинавії. Така тенденція спостерігається вже кілька років поспіль. Згідно з дослідженнями CNBC, у 2016–2017 роках кількість туристів з Китаю до Арктичного регіону збільшилася більш ніж на 160 %. Очікується, що в найближчому майбутньому ця цифра навіть зросте з огляду на оприлюднення “Білої книги КНР щодо Арктики”.

---

З огляду на вищезазначене не дивно, що програма круїзів<sup>13</sup> на атомних криголамах Федерального державного унітарного підприємства “Атомфлот” (РФ) з Мурманська на Північний полюс продовжена до 2019 р., і розглядається питання про продовження її до 2035 року.

Окрім цього, Китай активно підтримує та заохочує свої підприємства співпрацювати з державами Арктики в туристичному напрямі, сприяє підвищенню рівня безпеки, забезпечує належним страхуванням, налагоджує сучасні рятувальні системи. З другого боку, важливим є й те, що Китай проводить навчання та здійснює постійне регулювання власних туристичних агентств і фахівців, що займаються арктичним туризмом, докладає зусиль до підвищення екологічної обізнаності китайських туристів. В умовах масового виїзду своїх громадян до країн Арктичного регіону Пекін активно популяризує еко-туризм, який покликаний сприяти сталому розвитку туристичної діяльності в регіоні, відкриттю нових авіамаршрутів до країн регіону. Незважаючи на це, деякі науковці все ж вказують на те, що масовий туризм може завдати неоправданій шкоди арктичному ландшафту та його фауні.

З огляду на вищенаведені чинники арктичне питання перетворюється на одне із пріоритетних у переліку питань у глобальному порядку денному сучасної доби.

Зроблений аналіз засвідчує, що за останні п’ять років Китай поступово перетворився на члена клубу націй, держав, які потужно представлені на обох полюсах планети – як в Арктиці, так і в Антарктиці. Окрім цього, полярні держави – це глобальні гравці із сильними суб’єктними характеристиками в економічному, військовому, науковому та дипломатичному плані. Концепт “великої полярної держави” (极地大国) – порівняно невідоме та малодосліджене явище в системі сучасних міжнародних відносин. Проте Китай, як щораз більша потуга у глобальному вимірі у формуванні проектів в арктичному та антарктичному просторі (极地强国), зараз широко використовує цей термін для актуалізації своїх прагнень і демонстрації важливого значення полярних регіонів для національних інтересів Китаю.

Зважаючи на те, що Китай є приарктичною державою, країна активно бере участь у розвитку та освоєнні Полярного регіону. Тож, на наш погляд, більш влучним є політологічний термін “арктичний зацікавлений учасник”, або “арктичний стейкхолдер” (北极利益相关者, Arctic stakeholder), який дедалі частіше з’являється в китайському експертному дискурсі поряд із терміном “приарктична держава” (near-Arctic state) та поступово проникає в зарубіжні дослідження. Цей термін найоптимальніше відображає і сповна характеризує

---

<sup>13</sup> Круїзи на Північний полюс криголамами “Атомфлоту” було розпочато в 1990 р. Тоді цей вид діяльності став однією з можливостей завантаження потужностей атомного криголамного флоту. Туристичні рейси здійснювалися на атомоходах “Росія”, “Радянський Союз”, “Ямал”. Після введення в експлуатацію атомного криголама “50 років Перемоги” у 2007 р. круїзи відбуваються лише на його борту. Крім цього, російські високопосадовці стверджують, що головний криголам “Арктика”, на якому від травня 2018 р. проводять швартові випробування, яке планують здати в червні 2019 року. Важливо зазначити, що “Арктика” – головне судно проекту 22220 (ЛК-60Я), нового типу російських атомних криголамів. На Балтійському заводі в м. Санкт-Петербурзі зараз будуються ще два судна цього проекту. Основне завдання цих кораблів – обслуговування Північного морського шляху. Так, у листопаді 2020 р. планується побудувати атомний криголам “Урал”, а за рік – атомний криголам “Сибір” (листопад 2021 р.).

---

арктичну ідентичність Китаю та вказує, що країна є повноправним учасником, а не просто перебуває у статусі зовнішнього гравця, постійного спостерігача в Арктичній раді без права голосу. Звичайно, під таким кутом зору і з таким трактуванням це дає можливість китайським фахівцям краще позиціонувати свою країну як відповідального міжнародного партнера із широкого спектра арктичної проблематики.

Сьогодні Китай, будучи з 2013 р. у статусі спостерігача при Арктичній раді, головному регіональному інституційному механізмі з питань Арктики, позиціонує себе як важливу зацікавлену сторону у справах Арктики, налаштований на вивчення та освоєння Арктики. На це вказує оприлюднена “Біла книга щодо арктичної політики КНР” (січень 2018 року), яка стала першим офіційним свідченням довгострокового планування арктичних цілей, що властиве китайській політиці. А найголовніше – це засвідчило, що участь у арктичній політиці є вигідною і бажаною для Китаю. Зрештою, Китайська держава ще далі просунула свої позиції як глобального центру сили.

З появою стратегічного документа щодо Арктики Китай продемонстрував те, що цей регіон є вкрай важливим для Китаю і що він становить інтерес із точки зору як економічних, так і стратегічних можливостей на найближчі десятиліття. Оприлюднена “Біла книга...” також містить погляди китайського військово-політичного керівництва на можливості міжнародного співробітництва в цьому регіоні, спільної боротьби з наявними кліматичними викликами, збереження і дослідження Арктики. За великим рахунком, для Китаю в Арктиці є декілька основних цілей, які несуть у собі важливе смислове навантаження, – розуміти Арктику, захищати Арктику, розвивати Арктику та брати участь в управлінні Арктикою. Зазначені цілі мають досягатися через наукові дослідження, вивчення природних ресурсів, прокладання нових торговельних шляхів та забезпечення безпекового компонента.

Маємо констатувати, що обставини, які розглядалися вище, фактично зумовлюють існування значного “вікна можливостей” для Китайської держави та досягнення нею рівня взаємовигідного співробітництва всіх країн світу з арктичного питання, особливо коли вони є парадигмою китайської дипломатичної філософії і цілком узгоджуються та передають зміст сталого китайського виразу 求同存异 (Qiu tong cun yi) “шукати спільний ґрунт при наявних розбіжностях”.

Зрозуміло, що Пекін прагне бути не лише учасником обговорення різноманітних арктичних питань, а й намагається впливати на процес ухвалення рішень щодо міжнародного регулювання відносин в Арктиці. Адже Китай має власну тривалу історію полярних досліджень, володіє знаннями і судноплавними технологіями та приділяє багато уваги питанням зміни клімату.

Очевидно, що активність і китайська присутність в Арктиці в найближчий період продовжуватимуть неухильно зростати, а арктичний вектор зовнішньополітичної діяльності КНР буде лише посилюватися. Керівництво Китаю демонструє готовність спільно з іншими державами виконувати завдання з розвитку Арктики та всілякої протидії наявним викликам і загрозам у цьому регіоні, зокрема й таку складову, як подолання екологічних наслідків глобального потепління.

У документі серед іншого наголошувалося на важливості створення Полярного Шовкового шляху в рамках ініціативи “Пояс і шлях” задля сталого економічного та соціального розвитку Арктики на основі раціонального

---

освоєння та використання морських маршрутів арктичного регіону, інтеграції транспортних та інфраструктурних проектів у глобальну транспортну мережу. Розширюючи інвестиційні проекти безпосередньо в арктичних державах, Китай вже зараз закладає основу свого майбутнього впливу в регіоні.

Більше того, з метою закріплення вказаних тенденцій керівництво Китаю посилює увагу до питань залучення приватного бізнесу до розвитку власної арктичної ініціативи. Показово, що документ підтверджує статус Китаю як глобального гравця та відображає глибоке та серйозне розуміння арктичної проблематики.

Між тим важливе значення для України має поглиблення взаємодії з КНР у науково-технічній сфері, категоризації наших цілей і відповідних завдань в Арктичному регіоні, зокрема можливість для українсько-китайського співробітництва з освоєння арктичних маршрутів та розширення сфер взаємодії з численних арктичних питань з китайськими та зарубіжними колегами.

#### ЛІТЕРАТУРА

Гудев П. А. **Арктические амбиции Поднебесной.** – Режим доступу: <https://www.globalaffairs.ru/global-processes/Arkticheskie-ambitcii-Podnebesnoi-19711>

Журавель В. П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // **Арктика и Север.** 2016. № 24.

Сунь Сюэвэнь. Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы “Пояс и Путь” // **Проблемы Дальнего Востока.** 2017. № 6.

China, Finland to enhance Arctic research cooperation // **Xinhua, 2018-04-18.** – Режим доступу: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-04/18/c\\_137120011.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-04/18/c_137120011.htm)

**Beiji diqu fazhan baogao** 刘惠荣 孙凯 董跃 “北极地区发展报告 (2016)” [Blue Book of Arctic region. 2017 Edition] 北京: 社会科学文献出版社, 2017年, 370页.

**Brady Anne-Marie China as a Polar Great Power.** Cambridge University Press, 2018.

China’s Arctic Policy // **The State Council Information Office of the People’s Republic of China,** January 26, 2018. – Режим доступу: [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)

**CHINARE** – Chinese Arctic and Antarctic Administration 国家海洋局极地考察办公室. – Режим доступу: <http://www.chinare.gov.cn/>

*Combal-Weiss Ariane.* China’s Arctic Policy // **EU-ASIA Centre,** 13 April 2018. – Режим доступу: [http://www.eu-asiacentre.eu/pub\\_details.php?pub\\_id=237](http://www.eu-asiacentre.eu/pub_details.php?pub_id=237)

*Eyssen Robert.* **HSK Komet. Kapferfahrt auf allen Meeren.** Koehler Verlagsgesellschaft Hamburg, 2002.

Future Arctic Shipping sea route connecting Europe and Asia by Prof. Natsuhiko Otsuka // **Arctic Economic Council,** 23 January 2018. – Режим доступу: <https://arcticeconomiccouncil.com/wp-content/uploads/2018/07/Otsuka.pdf>

*Grieger G.* China’s Arctic policy: How China aligns rights and interests // **European Parliament Think Tank,** 24-04-2018. – Режим доступу: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2018\)620231](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)620231)

**Guojia haiyangju** 国家海洋局学习贯彻习近平海洋强国思想纪实 // 中国海洋报 2017年10月18. Режим доступу: [http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw\\_90/201710/t20171018\\_58385.html](http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201710/t20171018_58385.html)

*Humpert Malte.* **The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China.** The Arctic Institute: Centre for Circumpolar Security Studies, November 2013. –

---

Режим доступа: [https://issuu.com/thearcticinstitute/docs/the\\_future\\_of\\_arctic\\_shipping\\_-\\_a\\_n](https://issuu.com/thearcticinstitute/docs/the_future_of_arctic_shipping_-_a_n)

*Humpert Malte*. China Looks to the Arctic // **China US Focus**, February 28, 2018. – Режим доступа: <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/china-capitalizes-on-arctic-exceptionalism-to-further-geopolitical-interests>

**Jidi zhi sheng** 极地之声 // 极地之门 Gate to the Poles, 2014 年 11 月 25 日. – Режим доступа: [https://www.polar.org.cn/ueditor\\_uploads\\_files/c811b7e7-7318-4d34-9b9e-66bfd0f9adbc.pdf](https://www.polar.org.cn/ueditor_uploads_files/c811b7e7-7318-4d34-9b9e-66bfd0f9adbc.pdf)

**Kiruna Declaration 2013**. On the occasion of the Eighth Ministerial Meeting of the Arctic Council. May 15, 2013. Kiruna, Sweden. – Режим доступа: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/93>

*Lackenbauer W., Lajeunesse A., Manicom J., Lasserre F.* **China's Arctic Ambitions and What They Mean for Canada**. University of Calgary Press, 2018.

*Li Zhenfu*. 李振福。 北极航线的中国战略分析 // 中国软科学, 2009, No. 1, 页 1–7.

*Liu Jin*. China als Baumeister in der Arktis: Zum Weißbuch der chinesischen Arktispolitik // **WeltTrends: Das außenpolitische Journal**. 2018. No. 140.

*Liu Jin*. 刘晋. 中国在北极的五项关键政策主张 // 世界经济论坛网站, 2018年8月13日. – Режим доступа: [http://www.ciis.org.cn/chinese/2018-08/17/content\\_40465193.htm](http://www.ciis.org.cn/chinese/2018-08/17/content_40465193.htm); <https://cn.weforum.org/agenda/2018/08/50b40f7e-446f-4933-81a6-de4fe0ced85c/>

National Snow and Ice Data Center. Record low extent in the Chukchi Sea // **Arctic Sea Ice News & Analysis**, December 6, 2017. – Режим доступа: <http://nsidc.org/arcticseaicenews/2017/12/record-low-extent-in-the-chukchi-sea/>

*Nong Hong*. **China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. Examining the implications of China's Arctic policy white paper**. Institute for China America Studies, 2018.

*Raspotnik Andreas*. The European Union and the Geopolitics of the Arctic. Edward Elgar, 2018.

Sandmark Ulf China Offers New Silk Road To Northern Europe Through the Arctic Back Door // **EIR**, 2018, Vol. 45, No. 5. – Режим доступа: [https://larouche-pub.com/eiw/public/2018/eirv45n05-20180202/28-33\\_4505.pdf](https://larouche-pub.com/eiw/public/2018/eirv45n05-20180202/28-33_4505.pdf)

Seafood from a changing Arctic by Max Troell, Arne Eide, John Isaksen, Øystein Hermansen and Anne-Sophie Crépin // **National Center for Biotechnology Information**, 27 October 2017. – Режим доступа: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5673870/>

*Shan Jie*. Chinese seeking Arctic adventures boosting Russian tourism industry // **Global times**, 2018/1/16. – Режим доступа: <http://www.globaltimes.cn/content/1085074.shtml>

*Sørensen Camilla T. N.* China as an Arctic Great Power Potential Implications for Greenland and the Danish Realm // **Forsvarsakademiet**, 01-03-2018. – Режим доступа: <http://www.fak.dk/publikationer/Pages/China%20as%20an%20Arctic%20Great%20Power.aspx> *Stephen Kathrin*. Kooperation oder Konfrontation in der Arktis? // **WeltTrends: Das außenpolitische Journal**, 2018, No. 140.

**Waijiaobu fubuzhang**. “外交部副部长张明在‘第三届北极圈论坛大会’中国国别专题会议上的主旨发言” [Keynote Speech by Vice Foreign Minister Zhang Ming at the China Country Session of the Third Arctic Circle Assembly]. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, October 17<sup>th</sup>, 2015. – Режим доступа: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/zyjh\\_665391/t1306858.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1306858.shtml)



---

Wang Yi. “王毅部长在第三届北极圈论坛大会开幕式上的视频致辞” [Video Message by Foreign Minister Wang Yi At the Opening Ceremony of the Third Arctic Circle Assembly]. Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, October 17<sup>th</sup>, 2015. – Режим доступа: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjb\\_663304/wjbz\\_663308/2461\\_663310/t1306857.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/2461_663310/t1306857.shtml)

Wegge Njord. China in the Arctic: Interests, Actions and Challenges // **Nordit**, 2014, No. 32.

Xi Jinping. 习近平在中共中央政治局第八次集体学习时强调 // 人民网, 2013年07月31. – Режим доступа: <http://politics.people.com.cn/n/2013/0731/c1024-22399478.html>

Yidai yilu... shexiang. 国家发展改革委 国家海洋局关于 印发 “一带一路”建设海上合作设想的通知 // **National Development and reform Commission**, 2017年6月19日. – Режим доступа: [http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201711/t20171116\\_867175.html](http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201711/t20171116_867175.html)

Zhongguo de beiji zhengce baipishu quanwen “中国的北极政策” 白皮书 (全文) // **The State Council Information Office of the People’s Republic of China**, 26-01-2018. – Режим доступа: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>

Zhong-Bing. 中一冰北极科学考察站正式运行 // 新华网, 18-10-2018. – Режим доступа: [http://www.xinhuanet.com/tech/2018-10/18/c\\_1123579959.htm](http://www.xinhuanet.com/tech/2018-10/18/c_1123579959.htm)

Zhongguo-Beiou. 中国一北欧北极研究中心成立 // 中国海洋报, 2013年12月12日. – Режим доступа: [http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw\\_90/2013nhyyw/201312/t20131212\\_28738.html](http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/2013nhyyw/201312/t20131212_28738.html)

## REFERENCES

China, Finland to enhance Arctic research cooperation, *Xinhua* (2018), available at: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-04/18/c\\_137120011.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-04/18/c_137120011.htm) (accessed 24 October 2018).

Liu Huirong, Sun Kai, Dong Yue “*Beiji diqu fazhan baogao*” (2017), Beijing, Shehui kexue wenxian chubanshe.

Brady Anne-Marie (2018), *China as a Polar Great Power*, Cambridge University Press.

China’s Arctic Policy (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 4 October 2018).

Chinese Arctic and Antarctic Administration (CHINARE), available at: <http://www.chinare.gov.cn/> (accessed 29 October 2018).

Combal-Weiss Ariane (2018), *China’s Arctic Policy*, available at: [http://www.eu-asiacentre.eu/pub\\_details.php?pub\\_id=237](http://www.eu-asiacentre.eu/pub_details.php?pub_id=237) (accessed 14 October 2018).

Eyssen Robert (2002), *HSK Komet. Kaperfahrt auf allen Meeren*, Koehler Verlagsgesellschaft Hamburg.

Future Arctic Shipping sea route connecting Europe and Asia (2018), Prof. Natsuhiko Otsuka, available at: <https://arcticeconomiccouncil.com/wp-content/uploads/2018/07/Otsuka.pdf> (accessed 31 October 2018).

Grieger G. (2018), “China’s Arctic policy: How China aligns rights and interests”, *European Parliament Think Tank*, available at: [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS\\_BRI\(2018\)620231](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2018)620231) (accessed 25 October 2018).

“Guojia haiyangju xuexi guanche Xi Jinping haiyang qianguo sixiang jishi”, *Zhongguo haiyang bao* (2017), available at: [http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw\\_90/201710/t20171018\\_58385.html](http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201710/t20171018_58385.html) (accessed 19 October 2018).

---

Humpert Malte (2013), “The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China” *The Arctic Institute: Centre for Circumpolar Security Studies*, available at: [https://issuu.com/thearcticinstitute/docs/the\\_future\\_of\\_arctic\\_shipping\\_-\\_a\\_n](https://issuu.com/thearcticinstitute/docs/the_future_of_arctic_shipping_-_a_n) (accessed 15 October 2018).

Humpert Malte (2018), “China Looks to the Arctic” *China US Focus*, available at: <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/china-capitalizes-on-arctic-exceptionalism-to-further-geopolitical-interests> (accessed 01 October 2018).

Jidi zhi sheng (2014), available at: [https://www.polar.org.cn/ueditor\\_upload\\_files/c811b7e7-7318-4d34-9b9e-66bfd0f9adbc.pdf](https://www.polar.org.cn/ueditor_upload_files/c811b7e7-7318-4d34-9b9e-66bfd0f9adbc.pdf) (accessed 22 October 2018).

Kiruna Declaration (2013), On the occasion of the Eighth Ministerial Meeting of the Arctic Council, available at: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/93> (accessed 24 October 2018).

Lackenbauer W., Lajeunesse A., Manicom J. and Lasserre F. (2018), “China’s Arctic Ambitions and What They Mean for Canada”, University of Calgary Press.

Li Zhenfu (2009), “Beiji hangxian de Zhongguo zhanlue fenxi”, *Zhongguo ruan kexue*, No1, ye 1–7.

Liu Jin (2018), “China als Baumeister in der Arktis: Zum Weißbuch der chinesischen Arktispolitik”, *WeltTrends: Das außenpolitische Journal*, Nr. 140, pp. 45–50.

Liu Jin (2018), “Zhongguo zai beiji de wu xiang guanjian zhengce zhuzhang”, *Shijie jingji luntan wangzhan*, available at: [http://www.ciis.org.cn/chinese/2018-08/17/content\\_40465193.htm](http://www.ciis.org.cn/chinese/2018-08/17/content_40465193.htm); <https://cn.weforum.org/agenda/2018/08/50b40f7e-446f-4933-81a6-de4fe0ced85c/> (accessed 02 October 2018).

National Snow and Ice Data Center, *Record low extent in the Chukchi Sea* (2017) available at: <http://nsidc.org/arcticseaicenews/2017/12/record-low-extent-in-the-chukchi-sea/> (accessed 30 October 2018).

Nong Hong (2018), “China’s Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. Examining the implications of China’s Arctic policy white paper”, Institute for China America Studies.

Raspotnik Andreas (2018), *The European Union and the Geopolitics of the Arctic*. – Edward Elgar.

Sandmark Ulf (2018), “China Offers New Silk Road To Northern Europe Through the Arctic Back Door”, *EIR*, Vol. 45, No5, available at: [https://larouche-pub.com/eiw/public/2018/eirv45n05-20180202/28-33\\_4505.pdf](https://larouche-pub.com/eiw/public/2018/eirv45n05-20180202/28-33_4505.pdf) (accessed 12 October 2018).

Seafood from a changing Arctic (2017), Max Troell, Arne Eide, John Isaksen, Øystein Hermansen, Anne-Sophie Crépin, *National Center for Biotechnology Information*, available at: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5673870/> (accessed 31 October 2018).

Shan Jie (2018), “Chinese seeking Arctic adventures boosting Russian tourism industry”, *Global times*, available at: <http://www.globaltimes.cn/content/1085074.shtml> (accessed 23 October 2018).

Sørensen Camilla T. N. (2018), “China as an Arctic Great Power Potential Implications for Greenland and the Danish Realm”, available at: <http://www.fak.dk/publikationer/Pages/China%20as%20an%20Arctic%20Great%20Power.aspx> (accessed 22 October 2018).

Stephen Kathrin (2018), “Kooperation oder Konfrontation in der Arktis?”, *WeltTrends: Das außenpolitische Journal*, Nr. 140, pp.24–28.

“Waijiaobu fubuzhang Zhang Ming zai “di san jie Beijiquan luntan dahui” Zhongguo guobie zhuanti huiyi shang de zhuzhi fayan” (2015), available at: <http://>

---

[www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/zyjh\\_665391/t1306858.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1306858.shtml) (accessed 04 October 2018).

“Wang Yi buzhang zai di san jie Beijiquan luntan dahui kaimushi shang de shipin zhici” (2015), available at: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjb\\_663304/wjbz\\_663308/2461\\_663310/t1306857.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/2461_663310/t1306857.shtml) (accessed 02 October 2018).

Wegge Njord (2014), “China in the Arctic: Interests, Actions and Challenges”, *Nordit*, №32, pp. 83–98.

“Xi Jinping zai Zhonggong zhongyang zhengzhiju di ba ci jiti xuexi shi qiang-diao” (2013), *Renmin wang*, available at: <http://politics.people.com.cn/n/2013/0731/c1024-22399478.html> (accessed 19 October 2018).

Guojia fazhan gaigewei Guojia haiyangju guanyu yinfa “Yidai yilu” jianshe haishang hezuo shexiang (2017), available at: [http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201711/t20171116\\_867175.html](http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201711/t20171116_867175.html) (accessed 29 October 2018).

“Zhongguo de beiji zhengce” baipishu quanwen (2018), available at: <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm> (accessed 22 October 2018).

“Zhong-Bing beiji kexue kaocha zhan zhengshi yunxing”, *Xinhua wang* (2018), available at: [http://www.xinhuanet.com/tech/2018-10/18/c\\_1123579959.htm](http://www.xinhuanet.com/tech/2018-10/18/c_1123579959.htm) (accessed 28 October 2018).

“Zhongguo-Beiou beiji yanjiu zhongxin chengli”, *Zhongguo haiyang baoxun* (2013), available at: [http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw\\_90/2013nhyyw/201312/t20131212\\_28738.html](http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/2013nhyyw/201312/t20131212_28738.html) (accessed 20 October 2018).

Gudev P. A. (2018), “*Arkticheskiye ambitsii Podnebesnoy*”, available at: <https://www.globalaffairs.ru/global-processes/Arkticheskie-ambitsii-Podnebesnoi-19711> (accessed 24 October 2018).

Zhuravel V. P. (2016), “Kytay, Respublika Koreya, Yaponiya v Arktike: politika, ekonomika, bezopasnost”, *Arktika i sever*, № 24, ss.112–144.

Sun Xiuwen (2017), “Problemy i perspektivy osvoyeniya Severnogo morskogo puti v kontekste realizatsii initsiativy “Poyas i put””, *Problemy Dalnego Vostoka*, № 6, ss. 5–15.

## ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ КНР ЩОДО ПОЛЯРНОГО РЕГІОНУ

*С. А. Кошовий*

Досліджено зовнішню політику Китайської держави в Полярному регіоні, особливий наголос робиться на періоді після опублікування “Білої книги щодо арктичної політики Китаю”. Розглянуто основні напрями, форми і методи політики щодо зазначеного регіону як на двосторонньому, так і багатосторонньому рівні. Проаналізовано витоки, масштаби й особливості арктичного вектора китайського зовнішньополітичного курсу. Встановлено, що серед пріоритетних напрямків зацікавленості: 1) зміна клімату в Арктиці та його глобальний вплив; 2) арктичні (мінеральні, рибні, енергетичні) ресурси; 3) судноплавство (нові торговельні шляхи), економічне співробітництво та туризм; 4) реалізація на практиці китайських наукових досягнень (глобальна навігаційна супутникова система “Бейдоу”, космічні дослідження, методи прогнозування погоди); (5) участь у розробці політики щодо Арктики та її законодавче забезпечення. З’ясовано, що сучасна зовнішня політика КНР, як, власне, і її арктичний елемент, є вмілим інструментом поєднання “м’якої” та “твердої” сили з обстоювання національних інтересів КНР. Доведено, що від часу оприлюднення “Білої книги щодо арктичної політики Китаю” Китайська держава дедалі більше утверджується у статусі арктичного стейкхолдера, а не лише рядового спостерігача в Арктичній раді. Водночас робиться прогноз, що активність і китайська присутність в Арктиці в найближчий

---

період продовжуватимуть неухильно зростати, а арктичний вектор зовнішньополітичної діяльності КНР буде лише посилюватися в різних вимірах.

**Ключові слова:** Китай, зовнішня політика КНР, Арктика, Антарктика, “Велика полярна держава”, концепт, Полярний Шовковий шлях, ініціатива, арктичний стейкхолдер, Арктична рада, двостороннє і багатостороннє співробітництво, Північний морський шлях, глобальне управління

## **ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ КНР КАСАТЕЛЬНО ПОЛЯРНОГО РЕГИОНА**

*С. А. Кошевой*

Исследована внешняя политика Китая в Полярном регионе, особый акцент делается на периоде после опубликования “Белой книги об арктической политике Китая”. Рассмотрены основные направления, формы и методы политики касательно данного региона как на двустороннем, так и многостороннем уровне. Проанализированы истоки, масштабы и особенности арктического вектора китайского внешнеполитического курса. Установлено, что среди приоритетных направлений заинтересованности: 1) изменение климата в Арктике и его глобальное влияние; 2) арктические (минеральные, рыбные, энергетические) ресурсы; 3) судоходство (новые торговые пути), экономическое сотрудничество и туризм; 4) реализация на практике китайских научных достижений (глобальная навигационная спутниковая система “Бэйдоу”, космические исследования, методы прогнозирования погоды); 5) участие в разработке политики по Арктике и ее законодательное обеспечение. Выяснено, что современная внешняя политика КНР, как, собственно, и ее арктический элемент, является умелым инструментом сочетания “мягкой” и “жесткой” силы по отстаиванию национальных интересов Китая. Доказано, что со времени обнародования “Белой книги об арктической политике Китая” Китайское государство все больше утверждается в статусе арктического стейкхолдера, а не только рядового наблюдателя в Арктическом совете. Вместе с тем делается прогноз, что активность и китайское присутствие в Арктике в ближайший период будут продолжать неуклонно расти, а арктический вектор внешнеполитической деятельности КНР будет только усиливаться в различных измерениях.

**Ключевые слова:** Китай, внешняя политика КНР, Арктика, Антарктика, “Великая полярная держава”, концепт, Полярный Шелковый путь, инициатива, арктический стейкхолдер, Арктический совет, двустороннее и многостороннее сотрудничество, Северный морской путь, глобальное управление

*Стаття надійшла до редакції 30.10.2018*