

УДК 327

<http://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-8-925-935>

Многополярность в Арктике: новые экономические возможности и геополитические риски для России, Индии и Китая

Мария Александровна Питухина^{1✉}, Валерий Алексеевич Гуртов²,
Анастасия Дмитриевна Белых³

^{1, 3} Институт экономики Карельского научного центра Российской академии наук, Петрозаводск, Россия

² Петрозаводский государственный университет, Петрозаводск, Россия

¹ maria.pitukhina@gmail.com[✉], <https://orcid.org/0000-0001-7012-2079>

² vgurt@petrsu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2442-7389>

³ anastasiya.belykh098@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-7361-6696>

Аннотация

Цель. Показать новые экономические возможности и геополитические риски для России, Индии и Китая через открытие новых торговых путей, таких как Северный морской путь и Международный транспортный коридор «Север — Юг», как факторов формирования многополярности в Арктике.

Задачи. Проанализировать, насколько новые транспортные артерии послужат для снижения торговых издержек и улучшения экономических связей Китайской Народной Республики (КНР), России и Индии; оценить, будут ли созданы в ближайшее время новые возможности для сотрудничества между Россией и ведущими странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Методология. Методология исследования основана на анализе перечня ключевых китайских проектов в Арктике за последние десять лет, а также перечня ключевых индийских проектов за последние пять лет.

Результаты. Продемонстрированы приоритеты Китая и Индии во взаимодействии с Россией на арктическом направлении. Так, Китай активно продвигает концепцию Полярного шелкового пути (ПШП). ПШП является продолжением китайской инициативы «Один пояс — один путь» в Арктике, которую в 2013 г. Си Цзиньпин провозгласил в целях оживления торговли между Востоком и Западом вдоль исторического маршрута Великого шелкового пути. Развитие альтернативных маршрутов для Китая является важным также с точки зрения «маллакской дилеммы», то есть уязвимости Китая перед морской блокадой из-за ограниченного количества альтернативных маршрутов и потенциального контроля со стороны внешних держав. Индия, в свою очередь, лоббирует другой проект — INSTC (Международный транспортный коридор «Север — Юг»), который выступает альтернативой китайской инициативе «Один пояс — один путь», но также обеспечивает 25-дневный торговый маршрут из России.

Выводы. Перечень реализуемых широкомасштабных проектов по освоению ресурсов Арктики Китаем за последние десять лет демонстрирует высокую заинтересованность в сохранении Заполярья в качестве территории конструктивного диалога и взаимовыгодного сотрудничества. Сфера взаимного сотрудничества с КНР в Арктике широка: судостроение, лесопромышленный комплекс, топливно-энергетический комплекс (ТЭК), атомная энергетика, промышленное оборудование. Взаимодействие с Индией развивается в несколько ином аспекте, перечень ключевых арктических проектов Индии в Арктике менее объемный, чем с Китаем. В основном проекты сосредоточены на ресурсном потенциале ТЭК Арктики. Складывается впечатление, что Индия пытается искать выгоду для себя в большей степени, нежели чем работать с Россией на условиях взаимовыгодного партнерства. Кроме того, Индия получила приглашение вступить в НАТО, что демонстрирует наличие благоприятных отношений с альянсом.

Ключевые слова: многополярность, Арктика, Россия, Индия, Китай, Азиатско-Тихоокеанский регион, Северный морской путь

Для цитирования: Питухина М. А., Гуртов В. А., Белых А. Д. Многополярность в Арктике: новые экономические возможности и геополитические риски для России, Индии и Китая // *Экономика и управление*. 2024. Т. 30. № 8. С. 925–935. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-8-925-935>

Благодарности: работа выполнена в рамках государственного задания Российской академии наук (РАН) № FMEN-2022-0001 «Комплексное исследование и разработка основ управления устойчивым развитием северного и приграничного поясов России в контексте глобальных вызовов».

Multipolarity in the Arctic: New economic opportunities and geopolitical risks for Russia, India and China

Maria A. Pitukhina^{1✉}, Valery A. Gurtov², Anastasia D. Belykh³

^{1, 3} *Institute of Economics of the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences, Republic of Karelia, Petrozavodsk, Russia*

² *Petrozavodsk State University, Republic of Karelia, Petrozavodsk, Russia*

¹ maria.pitukhina@gmail.com[✉], <https://orcid.org/0000-0001-7012-2079>

² vgurt@petrsu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2442-7389>

³ anastasiya.belykh098@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-7361-6696>

Abstract

Aim. To show new economic opportunities and geopolitical risks for Russia, India and China through the opening of new trade routes, such as the Northern Sea Route and the North-South International Transport Corridor, as factors in the formation of multipolarity in the Arctic.

Objectives. To analyze the extent to which new transport arteries will serve to reduce trade costs and improve economic ties between the People's Republic of China (PRC), Russia and India; to assess whether new opportunities for cooperation between Russia and the leading countries of the Asia-Pacific region will be created in the near future.

Methods. The research methodology is based on analyzing a list of key Chinese projects in the Arctic over the past ten years and a list of key Indian projects over the past five years.

Results. The priorities of China and India in their interaction with Russia in the Arctic direction are demonstrated. Thus, China is actively promoting the concept of the Polar Silk Road (PSR). The PSP is a continuation of the Chinese initiative "One Belt, One Road" in the Arctic, which in 2013. Xi Jinping proclaimed to revitalize East-West trade along the historic Silk Road route. The development of alternative routes for China is also important in terms of the "Malacca dilemma," that is, China's vulnerability to maritime blockade due to the limited number of alternative routes and potential control by outside powers. India, for its part, is lobbying for another project, the INSTC (International North-South Transport Corridor), which acts as an alternative to China's One Belt, One Road initiative but also provides a 25-day trade route from Russia.

Conclusions. The list of large-scale projects being implemented by China to develop Arctic resources over the past ten years demonstrates a high interest in preserving the Polar region as a territory of constructive dialog and mutually beneficial cooperation. The sphere of mutual cooperation with China in the Arctic is wide: shipbuilding, timber industry, fuel and energy complex (FEC), nuclear power, and industrial equipment. Cooperation with India is developing in a somewhat different aspect; the list of India's key Arctic projects in the Arctic is less voluminous than that with China. The projects are mainly focused on the resource potential of the Arctic fuel and energy complex. The impression is that India is trying to seek benefits for itself more than working with Russia on the terms of a mutually beneficial partnership. In addition, India has received an invitation to join NATO, which demonstrates the existence of favorable relations with the alliance.

Keywords: multipolarity, Arctic, Russia, India, China, Asia-Pacific region, Northern Sea Route

For citation: Pitukhina M.A., Gurtov V.A., Belykh A.D. Multipolarity in the Arctic: New economic opportunities and geopolitical risks for Russia, India and China. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2024;30(8):925-935. (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-8-925-935>

Acknowledgments: The work was carried out within the framework of the state assignment of the Russian Academy of Sciences (RAS) No. FMEN-2022-0001 "Comprehensive research and development of the basis for management of sustainable development of the northern and border belt of Russia in the context of global challenges".

Введение

Сотрудничество между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике предоставляет возможности для развития торговых, экономических и инновационных связей в регионе. Оно может также символизировать пример успешного сотрудничества между странами с различными политическими и экономическими режимами, что может содействовать преодолению геополитических конфликтов и способствовать миру и безопасности в регионе.

Китай в последние несколько лет активно взаимодействует с Россией в Арктике, прилагая усилия к развитию новых морских торговых путей и инфраструктуры в регионе. Китай также инвестировал в российскую добычу природных ресурсов в Арктике и выразил интерес к разработке арктических нефтегазовых месторождений. Государственное управление океанических исследований КНР провозгласило XXI век веком океанов. Китай активно продвигает концепцию Полярного шелкового пути (ПШП). Концепция ПШП впервые предложена Россией. В 2011 г. о ней говорил министр обороны России С. Шойгу на II Международном форуме «Арктика — территория диалога». Впоследствии Концепция получила положительные отзывы из Китая и была включена в арктическую стратегию Китая 2018 г. Речь идет о «Белой книге» [1]. ПШП включает в себя арктический судоходный маршрут, соединяющий три основных экономических центра: Северную Америку, Восточную Азию и Западную Европу (из портов Китая в Европу (Роттердам) и обратно). Так, китайские средства массовой информации (СМИ) провозгласили проект «Ямал СПГ» первым энергетическим проектом в Арктике, разработанным в рамках китайской программы «Один пояс — один путь».

Индия также проявляет интерес к сотрудничеству с Россией, и уже имеет некоторые контракты на поставку природных ресурсов из региона, инвестируя в проекты добычи нефти, газа и других полезных ископаемых в Арктике. В 2022 г., относительно поздно, принята «Арктическая политика Индии: создание партнерства для устойчивого развития» [2]. При этом Индия лоббирует альтернативу китайской инициативы «Один пояс — один путь» — проект INSTC (Международный транспортный коридор «Север — Юг»), который обеспечивает 25-дневный

торговый маршрут из России, в отличие от традиционного 40-дневного торгового маршрута [3]. Тем самым становится очевидным, что Индия сможет импортировать товары за меньшее время по маршруту Россия — Азербайджан — Иран — Индия. Этот проект взаимовыгоден для всех сторон и может способствовать развитию экономики России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Однако для успешного сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона необходимо учитывать различия в культуре, правовой системе и ценностях между различными странами, которые могут повлиять на партнерство в Арктике. Кроме того, важно учитывать приоритеты современного мира по экологическим и климатическим вопросам, делать все возможное для сохранения уникальной экосистемы Арктики и предотвращения возможных негативных последствий добычи природных ресурсов.

Обзор литературы

Статья профессора Российской академии наук (РАН) Я. В. Лексютиной под названием «Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией» посвящена анализу интересов, стратегий и сотрудничества Китая и Индии с Россией в Арктике, в ней рассмотрены главные направления деятельности Китая и Индии в регионе, включая разведку и добычу минеральных ресурсов, развитие морских маршрутов и научно-исследовательскую деятельность. Автор пишет о том, что обе страны продемонстрировали интерес к участию в арктических проектах и что Индия рассматривает возможность создания трансполярного маршрута, который бы связывал Арктику и Индийский океан. Однако в целом, по мнению автора указанной статьи, в Арктике Индия, скорее, является наблюдателем, чем активным участником [4].

Статья М. А. Питухиной и А. Д. Белых посвящена анализу стратегических целей Китая в Арктике, с особым акцентом на партнерстве России и Китая на примере Карельской Арктики. В работе выделено четыре главных направления, определяющих стратегические цели Китая в Арктической зоне Российской Федерации (АЗ РФ): энергетический сектор, инфраструктура, туризм, образовательное и научное сотрудничество. В исследовании говорится о важности российско-китайского партнерства

в Арктике как фактора стабильности и развития региона, а также приведены примеры реализации арктической стратегии Китая на региональном уровне [5].

За сравнительно короткий период Китай резко увеличил вклад своих научных ресурсов и исследовательскую деятельность в Арктике [6]. Так, Ян Нань и Го Пейцин в статье «Китайско-российское сотрудничество в Арктике: текущая ситуация, вызовы и приоритеты развития» исследуют текущее состояние и перспективы сотрудничества между Россией и Китаем в Арктике. В статье проанализированы основные тенденции и особенности развития сотрудничества Китая и России в сфере торговли, туризма, науки, защиты окружающей среды. Исследователи рассматривают приоритеты государственной политики стран в Арктике, выявляя проблемы, тормозящие развитие сотрудничества двух стран в современных условиях [7].

В статье Б. Джавахара «Россия и Индия в Арктике: необходимость большей синергии» речь идет о перспективах сотрудничества между Россией и Индией в Арктике, содержится призыв к большей синергии в этой области. Говорится о том, что Россия и Индия имеют общие интересы в Арктике, связанные с изменением климата и экономическими возможностями региона. Автор статьи утверждает, что Россия, являющаяся ключевым игроком в регионе, и Индия, стремящаяся укрепить свое присутствие в Арктике, могут сотрудничать в сферах, таких как развитие промышленности, энергетики и транспортной логистики, а также в науке и образовании [8]. Автор приходит к выводу о том, что сотрудничество между Россией и Индией в Арктике может стать стратегической необходимостью, особенно с учетом изменения климата и потенциала региона в области добычи ресурсов. Но, несмотря на интерес Индии к Арктике и возможности сотрудничества с Россией, существуют препятствия в реализации совместных проектов. Один из основных факторов — отдаленность Индии от Арктической зоны и ограниченность ее возможностей по участию в региональных проектах. Тем не менее автор указывает на значимость укрепления сотрудничества между Россией и Индией в регионе, поскольку это позволит развивать экономическую и политическую связь двух стран, а также выступать вместе на международной арене [9].

В статье «Арктическая политика Индии: исторический контекст» авторы, К. С. Зайков и Б. Джавахар, рассматривают историю и развитие арктической политики Индии с учетом глобальных вызовов и возможностей, связанных с этим регионом. Статья основана на анализе исторических документов, а также оценке текущей ситуации в Арктике. Обращено внимание на увеличение интереса со стороны Индии к Арктике, вызванного не только ее геополитическим расположением, но и климатическими изменениями. Выделено несколько ключевых направлений арктической политики Индии. Одно из них — участие в исследованиях изменения климата и его последствий для региона и мирового сообщества в целом. Другое направление — развитие транспортной инфраструктуры в Арктике, что, согласно авторской позиции, улучшит связи между Азией и Европой [10].

Взаимовыгодное сотрудничество России и Китая в Арктике

В 2023 г. министр обороны Китая Ли Шанфу заявил о том, что Китай и Россию связывают крепкие отношения, которые превосходят военно-политические союзы времен холодной войны [11]. Речь шла о том, что Россия будет сотрудничать с береговой охраной Китая. В официальной формулировке говорится об объединении усилий для «борьбы с терроризмом, нелегальной миграцией, контрабандой наркотиков и оружия, а также пресечения незаконного рыболовства». Однако это также существенные обязательства для России по защите союзника в случае конфликта в Тайваньском проливе.

В 2023 г. правительства двух стран предусмотрели создание подкомиссии по развитию Северного морского пути (СМП) [12]. Стороны намерены развивать взаимовыгодное сотрудничество в освоении и использовании Арктики, обеспечивая сохранение и бережение экологической системы региона, продвигать использование СМП в качестве важного Международного транспортного коридора, стимулировать компании двух стран к укреплению сотрудничества в таких сферах, как рост грузоперевозок по СМП и строительство логистической инфраструктуры.

Указанные две правительственные инициативы особенно значимы для Китая. Данный стратегический маневр Китая

по диверсификации маршрутов поставок нефти и природного газа, направленный на снижение стратегической уязвимости, известной как «малакская дилемма», заставил Китай рассматривать потенциал арктического судоходства как необходимый¹. Рассмотрим перечень реализуемых ключевых китайских проектов в Арктике за последние десять лет, отраженных в таблице 1. Сфера взаимного сотрудничества КНР и РФ в Арктике широка: судостроение, лесопромышленный комплекс, ТЭК, атомная энергетика, промышленное оборудование.

Перечень реализуемых Китаем широкомасштабных проектов по освоению ресурсов Арктики за последние десять лет демонстрирует высокую заинтересованность в сохранении Арктики в качестве территории конструктивного диалога и взаимовыгодного сотрудничества, мира и низкой военно-политической напряженности и стабильности.

В 2023 г. суда китайской компании New New Shipping Company прошли по маршрутам Мурманск — Циндао и Мурманск — Далянь, перевезено 100 000 тонн грузов. В 2024 г. китайская компания New New Shipping Company и компания «Торгмолл» планируют увеличить количество судоходов на грузовой линии Архангельск — Шанхай по СМП за летнюю навигацию до двенадцати [13].

В настоящее время нефть из арктических месторождений (Приразломного, Варандейского, Новопортовского) СМП перевозят небольшими танкерами ледового класса в Мурманск и перегружают на большие неледовые танкеры, которые идут к потребителям по классическим торговым маршрутам, например через Суэцкий канал. Однако в последние несколько лет наблюдается переориентация классических торговых маршрутов, в частности в обход Суэцкого канала через мыс Доброй Надежды. Так, количество контейнеровозов в Красном море сократилось на 90 % по сравнению с прошлым годом из-за нападений хуситов [14]. Правящее на севере Йемена движение «Ансар Алла» (хуситы) ранее заявило о своей поддержке Палестины. В этой связи директор компании Maersk В. Клерк заявил: «Мы не оцениваем оптимистично вероятность того, что будем вскоре ходить через Суэц» [15].

¹ «Малакская дилемма» — уязвимость Китая перед морской блокадой из-за ограниченного количества альтернативных маршрутов и потенциального контроля со стороны внешних держав, особенно Соединенных Штатов.

В условиях эскалации международной напряженности востребованность альтернативных торговых путей, особенно для Китая, в частности с использованием инфраструктуры СМП, прослеживается предельно четко. В июне 2024 г. китайский транспортный самолет Y-20 совершил посадку на аэродроме Анадырь на Чукотке, а первое заседание российско-китайской подкомиссии по развитию СМП запланировано на октябрь 2024 г.

Активно развивается необходимая спасательная и метеорологическая инфраструктура СМП. Так, первый арктический комплексный аварийно-спасательный центр МЧС России открыт в Певеке в июне 2024 г. (Чукотский автономный округ). Запуск центров также предусмотрен в населенных пунктах Сабетта, Диксон и Тикси. Центры предусмотрены для мониторинга оперативной обстановки, предупреждения чрезвычайных ситуаций и повышения уровня безопасности жителей в труднодоступных районах российской Арктики. В составе арктического центра — поисково-спасательное подразделение, орган повседневного управления, подразделения применения беспилотников, материально-технического и медицинского обеспечения; 50 специалистов и 25 единиц современной спецтехники (аварийно-спасательные машины, вездеходы, техника повышенной проходимости, аэролодки, катера).

В апреле 2023 г. МЧС России провело беспрецедентные учения во всех арктических регионах РФ при участии 24 министерств, ведомств и государственных корпораций. Учения позволили испытать аварийно-спасательную технику, отечественные транспортные средства, технологии, средства связи, оборудование, экипировку и снаряжение спасателей. В рамках учений успешно отработаны регламенты взаимодействия сил и средств Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на основные природные и техногенные риски, наиболее характерные для Арктики. В планах, по заявлению Президента России, проведение совместных с Народно-освободительной армией Китая учений [16].

Новые векторы развития индийского участия в Арктике

Взаимодействие с Индией развивается несколько иначе по сравнению с КНР, перечень ключевых арктических проектов

Перечень ключевых китайских проектов в Арктике, 2014–2024 гг.

Table 1. List of key Chinese projects in the Arctic, 2014–2024

Год	Арктическая территория	Название проекта	Китайский партнер
2014	Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО)	«Ямал СПГ»	Доля китайских компаний (CNPC, Фонд Шелкового пути) составляет 29,9 %
2014	Мурманская область	«Арктик СПГ-2»	Доля китайских компаний (CNPC и CNOOC) составляет 20 %. Компания «НОВАТЭК» подписала контракты на поставку СПГ с Zhejiang Energy Gas Group и ShenergyGroup из Китая
2014	ЯНАО	Техническая поддержка проекту «Ямал СПГ» (36 модулей)	Китайская компания Offshore Oil Engineering Co. (COOEC)
2016–2019	Республика Карелия	Белопорожская ГЭС-1» и «Белопорожская ГЭС-2» на пороге Белый реки Кемь	Дочерняя структура китайской корпорации «Sinomac» — ООО «Гидроэлектротрансэнергетическая и инжиниринговая компания «Синомек»
2017–2018	ЯНАО	Строительство судов для проекта «Ямал СПГ»: танкер Boris Sokolov, а также четыре газовоза без ледового класса (LNG Dubhe, LNG Merak, LNG Phecda и LNG Megrez)	Танкер построен на верфи CSSC Offshore & Marine Engineering Group Co Ltd. Газовозы построены на верфи Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co., Ltd. Последними четырьмя судами китайская компания China COSCO Shipping владеет на паритетных началах с MOL LNG Transport (Europe) Ltd.
2018	ЯНАО	Полупогружная буровая платформа (ППБУ) Nanhai VIII доставлена через Северный Ледовитый океан китайским судном Hai Yang Shi You 278	Nanhai VIII принадлежит китайской нефтесервисной компании COSL
2019	Северный морской путь (СМП)	«Морской арктический транспорт» — транспортное предприятие по созданию танкеров ледового класса и обеспечению безопасной круглогодичной транспортировки СПГ	Соглашение подписано между компанией «НОВАТЭК», China COSCO Shipping Corporation Limited, компанией «Совкомфлот» и Фондом Шелкового пути
2021	СМП	Зарегистрировано всего 26 рейсов судов в Китай по СМП	COSCO участвует примерно в 30 процентах рейсов по СМП
2021	СМП	Волоконно-оптическая линия связи (ВОЛС) «Полярный экспресс» протяженностью «10 500 километров вдоль Северного полярного круга»	Huawei помогает построить часть инфраструктуры, чтобы сделать связь более быстрой и эффективной между судами, а также между судами и побережьем
2022	Чукотский автономный округ (ЧАО)	ВОЛС по маршруту Петропавловск-Камчатский — Анадырь	Дочерняя структура китайской Huawei — ООО «Техкомпания Хуавэй»
2023	Мурманская область	«Арктик СПГ-2» (поставка модулей и турбин)	Китайская государственная судостроительная корпорация (CSSC), Harbin Guanghan Gas Turbine, китайские нефтяные госкомпании CNPC и CNOOC
2024	Архангельская область	Строительство в Плесеком районе завода по выпуску МДФ- и ХДФ-панелей, экспорт панельной мебели в КНР	Китайские компании HUISEN GROUP и TORMMOLL
2024	Архангельская область	Открытие китайского медицинского центра, экспорт торфа	Хэйлунцзянская холдинговая компания «Тян Хуэй Нон»
2024	Республика Карелия	Совместное производство высокопроизводительных буровых машин компаниями из Карелии и Китая	Китайская компания Chico Machine Technology
2024	ЧАО	Сборка двух плавучих энергоблоков для Баимского горнорудного проекта	Китайская верфь Wison (Nantong) Heavy Industry Co Ltd.

Источник: составлено авторами.

Перечень ключевых индийских проектов в Арктике, 2018–2023 гг.

Table 2. List of key Indian projects in the Arctic, 2018–2023

Год	Арктическая территория	Название проекта	Индийский партнер
2018	Республика Саха (Якутия)	Разработка Среднеботуобинского нефтегазоконденсатного месторождения через ООО «Таас Юрях Нефтегазодобыча»	Консорциум компаний Indian Oil Corp. Ltd, Oil India Ltd. и подразделения Bharat Petroleum Corp Ltd
2018	ЯНАО	Индия получила свою первую партию с «Ямал СПГ»	Gas Authority of India Ltd.
2019	Красноярский край	Разработка Ванкорского нефтегазового месторождения	Консорциум индийских инвесторов, состоящих из Oil India Limited, Indian Oil Corporation Limited и Bharat Petro Resources Limited (23,9 %), ONGC (26 %)
2019	Красноярский край	«Восток Уголь» — закупка угля, создание совместного предприятия	CoalIndia — крупнейшая угледобывающая компания в мире
2023	СМП	Создание контейнерной линии на СМП — стоимость доставки контейнера из Владивостока до Ченнаи на треть ниже, чем стоимость доставки контейнера из Москвы до Ченнаи	Контейнерная корпорация Индии CONCOR
2023	Мурманская область	Строительство к 2027 г. фармацевтического завода	Индийская компания «САФФАРМ» — резидент АЗ РФ
2023	СМП	Россия увеличила поставки нефти в Индию в 22 раза в 2022 г. [19]	Indian Oil — единственный государственный нефтеперерабатывающий завод, который заключил долгосрочное соглашение о поставках с Россией
2023	Север — Юг	Мультимодальные перевозки грузов по Международному транспортному коридору из Арктики в Индию	Контейнерная корпорация Индии CONCOR

Источник: составлено авторами.

Индии в Арктике видится менее объемным. Индия пытается искать выгоду для себя в большей степени, нежели чем на условиях взаимовыгодного партнерства. Кроме того, год назад Индия получила приглашение к более тесному взаимодействию с НАТО, что демонстрирует наличие благоприятных отношений с этим военно-политическим альянсом.

В сентябре 2023 г. посол США в НАТО Дж. Смит заявил о том, что «НАТО открыто для дальнейшего взаимодействия с Индией, если Индия проявит интерес к продвижению в этом направлении» [17]. НАТО пытается расширить зону своей деятельности в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Это свидетельствует о готовности НАТО принять в свои ряды нового крупного игрока в противовес Китаю и России. Членство Индии в НАТО может иметь как положительные, так и отрицательные последствия. Не стоит забывать о том, что Индия по-прежнему слишком зависит от российской военной техники и с момента обретения независимости проводит политику неприсоединения к блокам. Вступление в НАТО может нанести ущерб суверенитету Индии.

Большая часть арктической научной работы Индии находится в ведении Национального центра полярных и океанических исследований [18] (ранее известен как Национальный центр исследований Антарктики и океана, автономный исследовательский институт под эгидой Министерства наук о Земле). Индия открыла две арктические исследовательские базы на Шпицбергене: в 2008 г. Химадри в Нью-Олесунне для проведения исследований в области гляциологии, атмосферных наук и биологических наук, в 2014 г. IndARC — индийскую подводную обсерваторию в Конгсфьорде.

В 2022 г. принята Стратегия «Арктическая политика Индии: создание партнерства для устойчивого развития» [2]. Ключевыми элементами индийской политики в Арктике являются укрепление взаимодействия Индии с арктическими государствами, расширение научных исследований и развитие международного сотрудничества по вопросам изменения климата и охраны окружающей среды. В документе речь идет о том, что Индия планирует использовать Арктику как место локализации транспортных артерий. Рассмотрим подробнее ключевые проекты Индии в этом направлении, представленные в таблице 2.

ПИТУХИНА М. А., ГУРТОВ В. А., БЕЛЫХ А. Д. Многополярность в Арктике: новые экономические возможности и геополитические риски для России, Индии и Китая

В 2024 г. запланировано открытие международного научно-образовательного центра (НОЦ) стран БРИКС. Главный офис международного НОЦ будет располагаться в Пирамиде, филиалы — в Баренцбурге, то есть в поселках российского присутствия на Шпицбергене.

Очевиден тот факт, что индийские компании не настолько активны в сотрудничестве с Россией, как китайские, однако сегодня увеличивается количество крупных индийских инвесторов. Сфера взаимного сотрудничества более узкая, чем с Китаем, и в основном сосредоточена на ресурсном потенциале ТЭК Арктики. В настоящее время объем торговли между Россией и Индией растет и продолжит, по-видимому, расти в будущем.

Новостей в индийском сегменте интернета по использованию СМП Индией практически нет. Но набирает популярность проект INSTC (Международный транспортный коридор «Север — Юг» между Индией и Россией, соединяющий Мумбай с Санкт-Петербургом через Иран). В будущем планируется соединить INSTC с северными морями Арктики и иранским портом Чабахар¹. В. Путин заявил о том, что INSTC по масштабам напоминает БАМ: «Фактически он соединяет СМП с Персидским заливом. Этот маршрут строится в целях ускоренного экономического и социального развития стран Евразии и Глобального Юга. Партнеры России по модернизации БАМа и Транссиба могут получить доступ к растущим рынкам АТР» [20].

Выводы

Привлекательность новых транспортных артерий становится очевидной как в связи с таянием паковых льдов в Арктике, так и в связи со сложившейся геополитической ситуацией в Суэцком канале. Совокупность

внешних международных и внутренних экономических факторов свидетельствуют о необходимости скорейшего запуска СМП как альтернативного торгового пути с Китаем. В январе — феврале 2024 г. Россия осуществила беспрецедентный проход по СМП с востока на запад. Караван из двух ледоколов преодолел сложные ледовые условия. В Чукотском море возникли трудности, скорость судов снизилась из-за сильного сжатия льда. В Восточно-Сибирском море караван двигался быстрее, но вновь столкнулся со сжатием льда у Новосибирских островов. Проход по морю Лаптевых состоялся без проблем, при этом сильного сжатия не наблюдалось².

Развитие альтернативных маршрутов для Китая является важным с точки зрения «малаккской дилеммы», то есть уязвимости Китая перед морской блокадой из-за ограниченного количества альтернативных маршрутов и потенциального контроля со стороны внешних держав. Привлекательным для КНР становится проект Полярный шелковый путь, который является продолжением китайской инициативы «Один пояс — один путь» в Арктике. Индия, в свою очередь, лоббирует проект INSTC (Международный транспортный коридор «Север — Юг»), который выступает альтернативой китайской инициативе «Один пояс — один путь», но также обеспечивает 25-дневный торговый маршрут из России. Арктические ресурсы России более привлекательны по маршруту INSTC для Индии, а не через СМП.

Для России развитие обоих мегапроектов станет примером взаимовыгодного сотрудничества с ведущими странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Новые транспортные артерии, такие как СМП и INSTC, несомненно, послужат для снижения торговых издержек и улучшения экономических связей России с КНР и Индией.

Список источников

1. Full text: China's Arctic policy // The State Council of the People's Republic of China. January 26. 2018. URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 27.04.2024).
2. India's Arctic policy: Building a partnership for sustainable development. New Delhi: Government of India, 2022. 27 p. URL: https://www.moes.gov.in/sites/default/files/2022-05/India_Arctic_Policy_2022.pdf (дата обращения: 27.04.2024).
3. Россия получила огромные запасы нефти, возможности для Индии тоже, напряженность из-за дорогой нефти закончится // TV9hindi. July 5. 2022. URL: <https://www.tv9hindi.>

¹ Иранский порт передан Индии в аренду сроком на десять лет. Индия будет развивать и эксплуатировать его в течение этого периода.

² По материалам конференции Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ), состоявшейся в 2024 г.

- com/business/huge-oil-deposit-in-russian-arctic-a-big-opportunities-for-india-au269-1326830.html (дата обращения: 27.04.2024). (На инд.).
4. *Лексютина Я. В.* Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 4. С. 40–48. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/40-48
 5. *Питухина М. А., Белых А. Д.* Карельская Арктика в направлениях арктической политики Китая на современном этапе // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2024. № 1. С. 115–129. DOI: 10.25587/2310-5453-2024-1-115-129
 6. *Питухина М. А., Белых А. Д.* Арктические исследования в Китае: анализ на основе научных публикаций // Политическая экспертиза: ПОЛИТЭКС. 2023. Т. 19. № 3. С. 505–518. DOI: 10.21638/spbu23.2023.310
 7. *Ян Нань, Го Пэйцзин.* Китайско-российское сотрудничество в Арктике: текущая ситуация, вызовы и приоритеты развития // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2022. Т. 15. № 3. С. 259–273. DOI: 10.15838/esc.2022.3.81.14
 8. *Бхагват Джавахар.* Россия и Индия в Арктике: необходимость большей синергии // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 73–90. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.73
 9. *Bhagwat J.* Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. 2020. Vol. 13. No. 4. P. 488–506. DOI: 10.21638/spbu06.2020.405
 10. *Зайков К. С., Бхагват Джавахар.* Арктическая политика Индии: исторический контекст // Арктика и Север. 2022. № 48. С. 261–274. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.261
 11. Министр обороны КНР заявил о «новой эпохе» отношений России и Китая // РБК. 2023. 16 апреля. URL: <https://www.rbc.ru/politics/16/04/2023/643c3d889a7947550a77c102> (дата обращения: 27.04.2024).
 12. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, в контексте 75-летия установления дипломатических отношений между двумя странами // Президент России: офиц. сайт. 2024. 16 мая. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/6132> (дата обращения: 27.05.2024).
 13. Китайская компания в этом году выполнит по Севморпути 12 рейсов из Архангельска в Шанхай // Ведомости. 2024. 11 июня. URL: <https://spb.vedomosti.ru/economics/news/2024/06/11/1043362-kitaiskaya-kompaniya-v-etom-godu-vipolnit-po-sevmorputi-12-reisov-iz-arhangelska-v-shanghai> (дата обращения: 15.06.2024).
 14. FT: количество контейнеровозов в Красном море в этом году сократилось на 90 % // Ведомости. 2024. 28 мая. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2024/05/28/1039940-kolichestvo-konteinerovozov-v-krasnom-more-sokratilos> (дата обращения: 15.06.2024).
 15. В Maersk спрогнозировали перебои в международной торговле до конца года // Прайм. 2024. 2 мая. URL: <https://1prime.ru/20240502/pereboi-847868931.html> (дата обращения: 27.05.2024).
 16. Путин заявил о планах проведения совместных с Китаем военных учений // Известия. 2024. 5 июня. URL: <https://iz.ru/1707835/2024-06-05/putin-zaiavil-o-planakh-provedeniia-sovmestnykh-s-kitaem-voennykh-uchenii> (дата обращения: 15.06.2024).
 17. НАТО приглашает Индию // Sanskriti IAS. 2023. URL: <https://www.sanskritiias.com/hindi/news-articles/nato-invites-india> (дата обращения: 27.04.2024). (На инд.).
 18. Latest news // National Centre for Polar and Ocean Research (NCPOR). URL: <https://ncpor.res.in/> (дата обращения: 27.04.2024).
 19. Россия увеличила экспорт нефти в Индию // РИА Новости. 2023. 8 июня. URL: <https://ria.ru/20230608/eksport-1876948199.html> (дата обращения: 15.06.2024).
 20. Будет ли друг Пакистана Азербайджан вести бизнес с Индией? Путин предложил коридор INSTC // The Times of India. April 23. 2024. URL: <https://navbharattimes.indiatimes.com/world/rest-of-europe/russia-offers-azerbaijan-to-play-active-role-in-instc-corridor-to-boost-trade-with-india/articleshow/109537567.cms> (дата обращения: 15.06.2024). (На инд.).

References

1. Full text: China's Arctic policy. The State Council of the People's Republic of China. Jan. 26, 2018. URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed on 27.04.2024).
2. India's Arctic policy: Building a partnership for sustainable development. New Delhi: Government of India; 2022. 27 p. URL: https://www.moes.gov.in/sites/default/files/2022-05/India_Arctic_Policy_2022.pdf (accessed on 27.04.2024).

3. Russia got a huge treasure of crude oil, an opportunity for India too, the tension of expensive oil will end. TV9 Hindi. Jul. 05, 2022. URL: <https://www.tv9hindi.com/business/huge-oil-deposit-in-russian-arctic-a-big-opportunities-for-india-au269-1326830.html> (accessed on 27.04.2024). (In Hindi).
4. Leksyutina Ya.V. China and India in the Arctic: Interests, strategies, and cooperation with Russia. *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya = Ojkumena. Regional Researches*. 2019;(4):40-48. (In Russ.). DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/40-48
5. Pitukhina M.A., Belykh A.D. The Karelian Arctic in the directions of China's Arctic policy at the present stage. *Arktika XXI vek. Gumanitarnye nauki = Arctic XXI Century. Humanitarian Sciences*. 2024;(1):115-129. (In Russ.). DOI: 10.25587/2310-5453-2024-1-115-129
6. Pitukhina M.A., Belykh A.D. Arctic research in China: Analysis based on scientific publications. *Politicheskaya ekspertiza: POLITEKS = Political Expertise: POLITEX*. 2023;19(3): 505-518. (In Russ.). DOI: 10.21638/spbu23.2023.310
7. Yang N., Guo P. Sino-Russian cooperation in the Arctic: Current situation, new directions and challenges. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*. 2022;15(3):259-273. DOI: 10.15838/esc.2022.3.81.14 (In Russ.: *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz*. 2022;15(3):259-273. DOI: 10.15838/esc.2022.3.81.14).
8. Bhagwat J. Russia and India in the Arctic: A case for greater synergy. *Arktika i Sever = Arctic and the North*. 2020;(38):73-90. (In Russ.). DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.73
9. Bhagwat J. Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Mezhdunarodnye otnosheniya = Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations*. 2020;13(4):488-506. DOI: 10.21638/spbu06.2020.405
10. Zaikov K.S., Bhagwat J.V. India's Arctic policy: The historical context. *Arktika i Sever = Arctic and the North*. 2022;(48):261-274. (In Russ.). DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.261
11. China's Defense Minister announces "new era" in Russia-China relations. RBC. Apr. 16, 2023. URL: <https://www.rbc.ru/politics/16/04/2023/643c3d889a7947550a77c102> (accessed on 27.04.2024). (In Russ.).
12. Joint Statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on deepening comprehensive partnership and strategic interaction relations entering a new era, in the context of the 75th anniversary of the establishment of diplomatic relations between the two countries. Official website of the President of Russia. May 16, 2024. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/6132> (accessed on 27.05.2024). (In Russ.).
13. This year, a Chinese company will carry out 12 voyages along the Northern Sea Route from Arkhangelsk to Shanghai. *Vedomosti*. Jun. 11, 2024. URL: <https://spb.vedomosti.ru/economics/news/2024/06/11/1043362-kitaiskaya-kompaniya-v-etom-godu-vipolnit-po-sevmor-puti-12-reisov-iz-arhangelska-v-shanghai> (accessed on 15.06.2024). (In Russ.).
14. FT: Number of container ships in the Red Sea has fallen by 90% this year. *Vedomosti*. May 28, 2024. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2024/05/28/1039940-kolichestvo-konteinerovozov-v-krasnom-more-sokratilos> (accessed on 15.06.2024). (In Russ.).
15. Maersk predicts disruptions in international trade until the end of the year. *Prime*. May 02, 2024. URL: <https://1prime.ru/20240502/pereboi-847868931.html> (accessed on 27.05.2024). (In Russ.).
16. Putin announced plans to hold joint military exercises with China. *Izvestiya*. Jun. 05, 2024. URL: <https://iz.ru/1707835/2024-06-05/putin-zaiavil-o-planakh-provedeniia-sovmestnykh-s-kitaem-voennykh-uchenii> (accessed on 15.06.2024). (In Russ.).
17. NATO invites India. *Sanskriti IAS*. 2023. URL: <https://www.sanskritiias.com/hindi/news-articles/nato-invites-india> (accessed on 27.04.2024). (In Hindi).
18. Latest news. National Centre for Polar and Ocean Research (NCPOR). URL: <https://ncpor.res.in/> (accessed on 27.04.2024).
19. Russia increases oil exports to India. *RIA Novosti*. Jun. 08, 2023. URL: <https://ria.ru/20230608/eksport-1876948199.html> (accessed on 15.06.2024). (In Russ.).
20. Will Pakistan's friend Azerbaijan do business with India? Putin offers INSTC corridor. *The Times of India*. Apr. 23, 2024. URL: <https://navbharattimes.indiatimes.com/world/rest-of-europe/russia-offers-azerbaijan-to-play-active-role-in-inste-corridor-to-boost-trade-with-india/articleshow/109537567.cms> (accessed on 15.06.2024). (In Hindi).

Сведения об авторах

Мария Александровна Питухина

доктор политических наук, ведущий научный сотрудник Отдела региональной экономической политики

Институт экономики Карельского научного центра Российской академии наук (ИЭ КарНЦ РАН)

185030, Республика Карелия, Петрозаводск, А. Невского пр., д. 50

Валерий Алексеевич Гуртов

доктор физико-математических наук, профессор, директор Центра бюджетного мониторинга

Петрозаводский государственный университет

185910, Республика Карелия, Петрозаводск, Ленина пр., д. 33

Анастасия Дмитриевна Белых

младший научный сотрудник Отдела региональной экономической политики

Институт экономики Карельского научного центра Российской академии наук (ИЭ КарНЦ РАН)

185030, Республика Карелия, Петрозаводск, А. Невского пр., д. 50

Поступила в редакцию 26.06.2024
Прошла рецензирование 23.07.2024
Подписана в печать 19.09.2024

Information about the authors

Maria A. Pitukhina

D.Sc. in Political Science, leading researcher at the Department of Regional Economic Policy

Institute of Economics of the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (IE KarRC RAS)

50 Al. Nevskiy Ave., Petrozavodsk, Republic of Karelia, 185030, Russia

Valery A. Gurtov

D.Sc. in Physical and Mathematical Sciences, Professor, Head of Center of Budget Monitoring

Petrozavodsk State University

33 Lenin Ave., Petrozavodsk, Republic of Karelia, 185910, Russia

Anastasia D. Belykh

junior researcher at the Department of Regional Economic Policy

Institute of Economics of the Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences (IE KarRC RAS)

50 Al. Nevskiy Ave., Petrozavodsk, Republic of Karelia, 185030, Russia

Received 26.06.2024
Revised 23.07.2024
Accepted 19.09.2024

Конфликт интересов: авторы декларируют отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the authors declare no conflict of interest related to the publication of this article.