

Российско-китайское сотрудничество в Арктике. Возможности и вызовы

Тулупов Д.С.*

В последнее время в структуре стратегического партнёрства России и Китая стало вырисовываться новое измерение – сотрудничество в Арктике. Освоение данного региона сопряжено как с колоссальными возможностями, так и со сложными вызовами, анализ которых и является предметом данной статьи. Наибольшие перспективы арктического сотрудничества двух стран связаны с совместным освоением Северного морского пути.

Ключевые слова: Россия; Китай; Арктика; арктическая политика; Северный морской путь; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.

В последнее время в повестке дня сотрудничества России и КНР стал намечаться совершенно новый пункт – Арктика. Не являясь циркумполярной державой, Китай надеется получить поддержку со стороны России в деле реализации своих региональных интересов. И этому во многом способствует формат стратегического партнёрства, который положен в основу взаимоотношений двух стран. Чтобы сформировать целостное представление о характере российско-китайских отношений в Арктике необходимо решить следующие задачи:

– определить перспективные направления двустороннего сотрудничества по вопросам освоения ресурсов Арктики;

– выявить аспекты арктической политики, по которым у России и Китая существует расхождение интересов, либо которые особенно болезненно воспринимаются одной из сторон;

– разработать обоснование правомерности финансового регулирования навигации по Северному морскому пути.

Обсуждению указанных вопросов была посвящена 1-я российско-китайская конференция по арктическому сотрудничеству, прошедшая 3 сентября 2012 г. при финансовой поддержке Управления по делам Арктики и Антарктики КНР (УДАА) и организованная Университетом океанологии Китая (УОК). От России в конференции принимали участие представители СПбГУ, МГИМО (У) МИД РФ и Совета по оценке

* Тулупов Дмитрий Сергеевич – аспирант факультета международных отношений СПбГУ. touloupovd@yandex.ru.

производительных сил (СОПС), с китайской стороны – Университет океанологии Китая, Шанхайский институт международных исследований, Китайский институт полярных исследований.

По результатам обсуждений эксперты пришли к мнению о том, что в общей арктической повестке дня у России и Китая наблюдается гораздо больше точек соприкосновения, чем расхождений.

В перспективе главным направлением сотрудничества между Россией и КНР в Арктике следует считать совместное освоение Северного морского пути (СМП). В этом плане отметим, что в Декларации лидеров экономик АТЭС, принятой по итогам недавнего Саммита во Владивостоке, среди прочего ставится цель «о достижении 10-процентного увеличения производительности цепочек поставок к 2015 году в плане сокращения времени, затрат и неопределенности при передвижении товаров и услуг в рамках АТР»¹. Комментируя итоги саммита, Президент РФ В. Путин предложил «использовать транзитный потенциал нашей страны, чтобы диверсифицировать региональные и глобальные логистические схемы и сформировать новые, более короткие и более выгодные маршруты между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой, пролегающие как по континентальной части России, так и по Северному морскому пути»². Перспективы развития СМП затронуты также в статье премьер-министра РФ Д. Медведева, где он отметил «многообещающие перспективы, которые открываются для развития Северного морского пути, который в два раза короче нынешних маршрутов из Европы в Восточную Азию через Индийский океан»³.

Китай с очевидностью перенацеливает на Арктику свои грузопотоки, идущие в направлении Европы и восточного побережья Северной Америки, что для него особенно актуально в условиях продолжающегося мирового финансового кризиса. В свою очередь, для России появление на трассах СМП китайского тоннажа с избытком обеспечит заказами отечественный ледокольный флот, и соответственно на порядок увеличит объём выручки «Атомфлота» за счёт взимаемых сборов. Высказываемое иногда китайскими специалистами, например,

¹ 2012 APEC Ministerial Statement. Annex B – Towards Reliable Supply Chains. // < http://apec.org/Meeting-Papers/Ministerial-Statements/Annual/2012/2012_amm/annex-b.aspx >. 5-6 September 2012.

² Пресс-конференция В. Путина по итогам форума АТЭС. // Сайт Президента РФ. < <http://www.kremlin.ru/transcripts/16432/work> >. 9 Сентября 2012.

³ *Медведев Д.* Россия – связующее звено АСЕМ. // Российская Газета. < <http://www.rg.ru/2012/11/04/medvedev-site.html> >. 5 Ноября 2012.

профессором Университета океанологии Китая, Го Пейцзиной, предложение, чтобы Россия и Китай заключили отдельное двустороннее соглашение и образовали консорциум по управлению СМП, вряд ли найдет понимание в правительстве РФ, будучи воспринятой как ещё одна попытка интернационализации российской Арктики⁴. Но помнить о нем следует.

Возрастающий интерес вызывает у Китая сотрудничество с Россией в сфере освоения нефтегазовых ресурсов Арктики. По словам Ван Хайяня, начальника отдела международных связей Китайской Национальной нефтегазовой корпорации (CNPC), его компании особенно интересно принять участие в освоении шельфа полуострова Ямал и Охотского моря. Свидетельством этого является, в частности, заключение корпорацией CNPC в ноябре 2010 г. соглашения о стратегическом партнёрстве с компанией «Совкомфлот», а в январе 2011 г. – с «Роснефтью» меморандум о совместном освоении арктических ресурсов.

Для «полноценного» участия Китая в освоении Арктики его нефтегазовая, а также судостроительная промышленность нацеливаются на ускоренное развитие сегмента ледовых технологий. Очевидно, что в реализации данного приоритета КНР не обойтись без помощи извне, поэтому есть все основания полагать, что это станет третьим измерением арктического сотрудничества России и КНР. Но пока что Китай «... не приступил к развитию сегмента ледовых технологий, в котором доминируют проектные и инженеринговые фирмы из скандинавских стран... Именно с ними следует начать заключать соглашения о передаче технологий (technology transfer agreements)»⁵. Первые шаги в данном направлении КНР предприняты: в августе 2012 г. Главное

⁴ Весьма показательной в этом отношении может служить статья, опубликованная в «Российской газете» в октябре 2008 г., где говорилось: «...страны Северной Америки и Скандинавии продолжают лоббировать «интернационализацию» или «транснационализацию» Северного морского пути, чтобы прямо или косвенно отстранить Россию от эксплуатационной и тарифной политики в отношении упомянутой артерии. И таким образом контролировать работу столь важной трассы... Так, есть идеи создать трансарктический консорциум для управления Севморпутём и аналогичные структуры транснационального управления арктическими ресурсами. А главный аргумент таких проектов в том, что артерии и ресурсы общемирового значения не могут быть прерогативой только той страны, где есть такие ресурсы и (или) артерии». Цит. по: *Чичкин А.* Заполярный транзит. // Российская Бизнес-Газета. 14 Октября 2008.

⁵ *Nong H.* The melting Arctic and its impact on China's maritime transport. // *Research in Transportation Economics*. Vol. 35. 2012. P. 52.

океанологическое управление Китая подписало с финской фирмой Aker Arctic Technology контракт на разработку инженерного проекта нового китайского ледокола, который планируется ввести в строй в 2014 г.⁶

Соответственно Россия должна обязательно учитывать факт наличия жесткой конкуренции в сфере ледовых технологий, сосредоточив усилия на развитии тех подразделов, где у отечественных предприятий уже имеются свои конкурентные преимущества (например, холодостойкие конструкционные материалы, подводная робототехника).

Интерес для китайских компаний представляет также освоение и импорт рудных полезных ископаемых российской Арктики, особенно её восточного сектора, простирающегося от пролива Вилькицкого на западе до мыса Дежнева на востоке. Опережающие темпы промышленного развития Китая (даже с поправкой на их снижение из-за негативного воздействия международного финансового кризиса) могут обеспечить стабильный спрос на стратегические запасы каменного угля, редкоземельных металлов и алмазов, сосредоточенных в Якутии, олова Новосибирских островов, а также золота и серебра Чукотки.

Наконец, еще одно направление сотрудничества между КНР и Россией в Арктике касается участия китайских компаний в модернизации инфраструктуры российской Арктики, а именно реконструкции и строительства портов, автомобильных и железных дорог, мостов, и т.д. Соответствующие перспективы китайские специалисты оценивают с точки зрения вложения капитала в конкретные строительные проекты и использования на них китайских сезонных рабочих. Последнее предоставило бы Пекину дополнительную возможность «разгрузить» свой избыточный рынок рабочей силы. Тем более что за последние несколько лет спрос на услуги китайских сезонных рабочих неуклонно рос, во многом благодаря их исключительной выносливости, высокой производительности и низким требованиям по оплате труда (обычно они соглашались работать за половину стандартной ставки заработной платы)⁷.

Совершенно особое значение Китай уделяет проведению совместных с Россией научных исследований Арктики. Это обусловлено тем,

⁶ Stensvold T. Kina bestiller isbryter. // Teknisk Ukeblad < <http://www.tu.no/industri/2012/08/06/kina-bestiller-isbryter> >. 6 August 2012.

⁷ Например, усилиями свыше тысячи гастарбайтеров из Поднебесной велось сооружение двух плотин и ряда инфраструктурных объектов гидроэлектростанции «Караньюкар», расположенной на востоке Исландии и введенной в эксплуатацию в ноябре 2007 г. See: *Iglebeak O.* Creating New Klondike Spirit. // Nordregio Journal. Vol. 7. No.2. June 2007. P. 5.

что через систематическое изучение природы и климата Арктики Китай получает возможность прочно обосновать свою сопричастность к данному региону. Для заинтересованных стран, которые чисто географически не имеют доступа к арктическим районам, но при этом стремятся закрепить легитимность своего интереса к сконцентрированным здесь ресурсам (в первую очередь, в глазах признанных циркумполярных держав), такой подход оказывается весьма востребованным.

В ходе Конференции китайские эксперты неоднократно подчеркивали, что процессы водообмена между морями Арктики и северной части Тихого океана непосредственно влияют на состояние и объемы запасов морских биоресурсов в прибрежных районах Китая. Этот аспект является для Пекина ключевым в обеспечении национальной продовольственной безопасности. Кроме того, арктический воздух, проходя над Сибирью, часто приносит с собой проливные дожди, наводнения и ураганы (достаточно вспомнить трагедию в юго-западных провинциях лета 2008 г. и недавнее наводнение лета 2012 г.). Поэтому, для Китая принципиально важно понимать и по возможности влиять на поддержание экологического баланса в регионе. Отсюда, как следствие, активная научно-исследовательская деятельность в Арктике. Причём как самостоятельная (пять арктических экспедиций ледокола Сюэлун, проведенные в 1999, 2003, 2008, 2010 и 2011), так и в виде двустороннего и многостороннего сотрудничества. Наиболее наглядным примером последнего может служить активное участие Китая в работе Международного полярного года 2007/2008, план мероприятий которого готовило 12 правительственных ведомств при общей координации со стороны Государственного океанологического управления.

К числу наиболее проблемных аспектов сотрудничества в Арктике китайские эксперты – участники Конференции отнесли следующие.

Во-первых, наличие у определенной части российской политической и академической элиты крайне негативного восприятия роли Китая в процессе освоения Арктики. В последние годы нагнетание подобного рода оценок не только в России, но и, в первую очередь, на Западе выразилось в закреплении в общественно-политическом сознании феномена «китайской угрозы в Арктике». Для Китая, который стремится доказать конструктивность своих арктических интересов, такой имидж неприемлем и китайские политики вместе с профильными экспертами стараются сделать всё, чтобы его устранить.

Во-вторых, дискриминационный характер российского (налогового) законодательства, которое ставит массу искусственных ограничений перед китайскими бизнесменами.

Больше всего критики с китайской стороны вызывает российский подход к управлению Северным морским путём. В частности, капитан ледокола «Сюэлун» Ван Цзячжун указывает на отсутствие у китайских судоводителей доступа к информации относительно прогнозов погоды, ледовой обстановки и прочих условий навигации по СМП, которая предоставляется только на русском языке и зачастую приходит с опозданием.

Капитан Ван указывает также на наличие некоего «правового спора» по поводу «правового статуса восточного района Северо-восточного прохода»⁸. Поднимать такие вопросы не в компетенции капитанов судов (вообще, на сегодня никто из заинтересованных иностранных государств статус Северного морского пути, в том числе – его восточной части, официально не оспаривал). Поэтому полагаем, что в данном случае Ван Цзячжун явился неофициальным рупором китайского правительства⁹. Чем это может быть вызвано?

Самым болезненным аспектом арктического судоходства для китайской стороны, являющейся активным сторонником свободы мореплавания, остаётся необходимость уплаты сборов за проводку судов по СМП. Сегодня размер сборов устанавливается в одностороннем порядке российской стороной и, по мнению ряда иностранных судовладельцев, нередко оказывается завышенным, дискриминационным.

Российская сторона придерживается иного мнения, подчеркивая, что в течение последних лет она последовательно адаптирует свои требования к интересам судовладельцев. Первым, и самым главным, шагом в этом направлении стала отмена устаревшей системы тарифов на услуги российского ледокольного флота, которая была изложена в соответствующем приказе Федеральной службы по тарифам (ФСТ) от 26 июля 2005 г.¹⁰ Жестко фиксированный в нём уровень ставок делал использование кратчайшего арктического маршрута для иностран-

⁸ COSCO seeks to study Arctic shipping with Iceland. // Lloyd's List. < <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article407505.ece> >. 17 September 2012.

⁹ Очевидно, имеется в виду сектор Восточной Арктики, расположенный между проливом Вилькицкого на западе и Беринговым проливом на востоке.

¹⁰ Приказ № 322-г «Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути». / Федеральная Служба по тарифам. 26 Июля 2005.

ных компаний экономически неэффективным. Ситуация изменилась, когда накануне начала летней навигации 2011 г. ФСТ издала новую редакцию приказа, в которой вводилась гибкая система тарификации. Размер ставок в ней остался прежним. Однако в заголовке появилось ключевое слово: «предельный», обозначающее возможность поиска взаимовыгодной цены между судовладельцем и ледокольным оператором в установленном диапазоне¹¹. Теперь ценообразование на услуги отечественного ледокольного флота стало осуществляться в соответствии с текущими параметрами рынка морских перевозок. По мнению руководителя Некоммерческого партнерства по координации использования СМП, В.В. Михайличенко, именно это законодательное нововведение помогло обеспечить успех и рекордные показатели по транзиту грузов в направлении Восток-Запад, достигнутые летом-осенью 2011 г. и составивших 835 тысяч тонн¹².

В современном государственном подходе к управлению СМП четко просматривается также устойчивая динамика сокращения номенклатуры тарифов за использование данной трассы. Так, в тексте проекта Федерального Закона о СМП, утвержденного Государственной Думой РФ в первом чтении в ноябре 2011 г., фигурировало три сбора:

- арктический корабельный;
- ледокольный;
- ледово-лоцманский¹³.

Но в своей окончательной редакции, утвержденной в конце июля 2012 г., документ содержал лишь последние два сбора¹⁴. Главная причина удаления арктического корабельного сбора заключается в его

¹¹ Подробнее см.: Приказ № 122-т/1 «Предельные тарифы на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути для обеспечения перевозок грузов». / Российская Газета. < <http://www.rg.ru/2011/06/29/tarif-dok.html> >. 7 Июня 2011.

¹² Михайличенко В. В. Севморпуть становится выгодным для транзита. // Морские вести России. № 4. <http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=14832>. 2012.

¹³ Законопроект № 608695-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». // Сайт Государственной Думы РФ. < [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(Spravka\)?OpenAgent&RN=608695-5](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(Spravka)?OpenAgent&RN=608695-5) >. Ноябрь 2011.

¹⁴ Федеральный закон № 132 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», 28 июля 2012 г. // Российская Газета. < <http://www.rg.ru/2012/07/30/more-dok.html> >. 30 Июля 2012.

очевидно дискриминационном характере в отношении судовладельцев, причем как иностранных, так и отечественных. Сохранение арктического корабельного сбора неизбежно повлекло бы за собой удорожание товаров, которые завозятся по СМП, дополнительную нагрузку на бюджет региона¹⁵.

21 июля 2012 г., за неделю до подписания В. Путиным Федерального Закона о СМП, Россия стала членом Всемирной торговой организации (ВТО). В этой связи возникает вопрос о совместимости наличия сборов за использование СМП и новых обязательств России в рамках организации, одним из руководящих принципов которой является ликвидация/минимизация всяких барьеров (пошлин, тарифов, и т.п.), мешающих развитию международной торговли. Другими словами, насколько велика вероятность того, что страны – участницы ВТО попробуют принудить Россию отказаться от права взимания платы за пользование СМП?

Вероятность таких попыток довольно высока. И скорее всего они будут в первую очередь исходить от государств, которые активно проповедуют принцип свободы мореплавания (в их числе США, Европейский Союз, Япония и... Китай). Показателен в этом плане доклад, посвященный проблемам управления Арктикой, презентация которого состоялась 25 июня 2012 г. перед депутатами Европарламента. В части, касающейся СМП (называемого в документе «North Passage» (Северный проход), говорится: «на протяжении целого ряда лет наблюдаются тревожные сигналы того, что российские власти стремятся максимизировать прибыль за счёт введения обязательного ледокольного сопровождения иностранных судов на определенных участках прохода или выдвижения требования о найме специально обученного российского персонала, отвечающего за безопасность плавания. Учитывая тот факт, что на протяжении многих лет европейские авиакомпании были вынуждены платить за пролеты над Сибирью (так как Россия не являлась членом ВТО), перспективы выглядят не очень радужными»¹⁶.

¹⁵ Изменение границ Северного морского пути грозит удорожанием северного завоза. // Интернет-издание «Север – наш!». < <http://severnash.ru/economics/sevmorput/5623-izmenenie-granic-sevmorputi-grozit-udorozhaniem-severnogo-zavoza.html> >. 4 мая 2012.

¹⁶ De Los Fayos. G. Arctic Governance: Balancing Challenges and Development. // European Parliament. 25 June 2012. P 20.

Снижение размера пошлин за транссибирские перелёты уже началось, и в 2014 г. они должны быть полностью отменены¹⁷.

Нельзя допустить, чтобы такая же судьба постигла и сборы за использование СМП. У России есть убедительные доводы для того, чтобы отстаивать свои интересы в области финансового регулирования арктического судоходства. В основу соответствующего обоснования должны быть положены нормы международного морского права, признанные всеми заинтересованными сторонами (в т.ч. и КНР). Они состоят в следующем.

Самое важное: зафиксированные в соответствующем федеральном законе сборы, являются не фискальным анахронизмом, а платой за конкретные услуги (ледокольное сопровождение и лоцманская проводка во льдах), которые предоставляются иностранным компаниям отечественным ледокольным оператором! Употребление термина «конкретные» имеет в данном случае принципиальное значение, отсылая к двум важным статьям Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В частности, статья 26 Конвенции устанавливает, что «иностранное судно, проходящее через территориальное море, может облагаться только сборами в оплату за конкретные услуги, оказанные этому судну (выделено автором)»¹⁸. Далее, в статье 127 Конвенции говорится о том, что «транзитное движение не подлежит обложению никакими таможенными пошлинами и налогами или другими сборами, за исключением сборов, взимаемых за конкретные услуги, оказываемые в связи с таким движением (выделено автором)»¹⁹. Соответственно предполагается положительный ответ на вопрос о легитимности практики взимания российской стороной сборов за использование СМП.

Вторым аргументом является особый статус Северного морского пути, прописанный в ряде основополагающих политических документов, а именно в Основах государственной политики в Арктике до 2020 г. (где СМП – «национальная единая транспортная коммуникация России») ²⁰ и Федеральном законе о СМП (акватория СМП яв-

¹⁷ Россия избавит авиакомпании из ЕС от «пролетных» сборов с 2014 года. // Newsru.com < <http://www.newsru.com/finance/25nov2011/sbor.html> >. 25 Ноября 2011.

¹⁸ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, 10 декабря 1982 г. Статья 26 п. 2. // Сайт ООН. < http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml >.

¹⁹ Там же. Статья 127. п. 1.

²⁰ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу. // Совет безопасности РФ. < <http://www.rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html> >. 27 Марта 2009.

ляется исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией РФ)²¹.

Наконец, в-третьих, даже при отсутствии в летний период серьезных ледовых препятствий, судовладелец не может игнорировать сам риск возникновения ситуации, в которой помощь со стороны ледокольного эскорта может быть жизненно необходима. Тем более, что факторов риска в Арктике предостаточно (даже не взирая на видимый эффект от изменения климата в регионе). Это и дрейфующие айсберги, и поля однолетнего льда (механическое воздействие которого не менее опасно чем пакового), и сложные нестабильные погодные условия. В этих условиях выбор в пользу сотрудничества с «Атомфлотом» является вполне закономерным и оправданным.

Другое дело, что уровень услуг, предоставляемых отечественным ледокольным оператором, а также Администрацией СМП, должен постоянно повышаться и становиться максимально привлекательным для иностранных судоходных компаний. До начала круглогодичного использования транспортного потенциала российской Арктики (ожидаемого по некоторым подсчётам к началу 2020 г.) указанным ведомствам необходимо решить массу рабочих задач, наиболее актуальными из которых следует считать:

- модернизацию и увеличение состава ледокольного флота за счёт введения в строй новых единиц;
- создание подробных и надежных карт и лоций всей акватории СМП (особенно её восточной части);
- развертывание широкой сети метеостанций вдоль всего северного побережья России с параллельным внедрением спутниковых систем мониторинга климата Арктики;
- максимальное сокращение времени рассмотрения заявки на использование СМП.

По результатам 1-ой конференции российско-китайского арктического сотрудничества её участники пришли к общему мнению о том, что данное мероприятие необходимо в дальнейшем преобразовать в полноценный межправительственный форум. Регулярное функционирование этой площадки обеспечит реализацию замкнутого цикла

²¹ Федеральный закон № 132 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», 28 июля 2012 г. // Российская Газета. < <http://www.rg.ru/2012/07/30/more-dok.html> >. 30 Июля 2012.

процесса принятия решений в области двустороннего арктического сотрудничества – от выдвижения проектов экспертами и учёными и до их утверждения политиками и бизнесменами.

Необходима поддержка идеи Российско-Китайского Форума Арктического Сотрудничества (РКФАС) на правительственном уровне. Это будет способствовать не только укреплению двусторонних связей в рассматриваемом регионе между Россией и Китаем. В перспективе, когда результативность РКФАС станет осязаемой, для России откроются перспективы создания аналогичных двусторонних площадок с другими внерегиональными государствами (как в Европе, так и в Восточной Азии), заинтересованными в освоении Арктики.

В целом можно сделать вывод о том, что арктическое сотрудничество России и Китая обладает большим потенциалом. В системе его приоритетов главным следует считать освоение Северного морского пути. В данной области стороны могут реализовать свои максимальные преимущества. Кроме того, развитие арктического судоходства представляется гораздо более «реалистичным» активом двустороннего сотрудничества по сравнению с проектами на шельфе, выполнение которых очень часто сопряжено с задержками или отменой²². Единственным проблемным аспектом, который беспокоит Китай, является вопрос о сборах, взимаемых с иностранных (в т.ч. китайских) судоходных компаний за пользование СМП. Однако, в отличие от других игроков, категорически протестующих против подобной практики (США, Европейский Союз, Япония), Китай готов выработать с Россией консенсус по данному вопросу. Тем более что обе страны связаны узами стратегического партнёрства.

²² Наиболее показателен здесь пример Штокмановского месторождения, разработка которого была свернута в этом году.

Russia and China's Cooperation in the Arctic. Challenges and Opportunities (Summary)

*Dmitry S. Tulupov**

Recently, strategic partnership between Russia and China was extended with the new dimension, namely cooperation in the Arctic. Both opportunities and challenges could be discovered in this region and their analysis will be the focus of this article. The most promising issue of bilateral Arctic cooperation appears to be the joint development of the Northern Sea Route.

Keywords: Russia; China; Arctic; Arctic policy; the Northern Sea Route; UNCLOS.

* Dmitry S. Tulupov – post-graduate student of the Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University. touloupovd@yandex.ru.