

УДК 327

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВЫЗОВЫ ДЛЯ КНР В ДЕЛЕ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ СО СТОРОНЫ СТРАН ЮГО-ВОСТОЧНОЙ И ЮЖНОЙ АЗИИ

Спиридонов А. А., Чисталёва Т. А., Эйдемиллер К. Ю.

В данной статье авторы проанализировали продвижение Китая и стран Юго-Восточной и Южной Азии в Арктике и выяснили, какие между ними существуют противоречия. Авторы пришли к выводу, что наиболее решительными соперниками КНР выступают Сингапур и Индия, в то время как другие страны региона не проявляют интереса к Арктике. Выявленные противоречия касаются Северного морского пути, а также экспорта технологий и глобального политического влияния.

Ключевые слова: Китай, Индия, Сингапур, Арктика, Северный морской путь, Арктический совет, нефть, технологии.

Введение

Благодаря тому, что Арктика является стратегически важным регионом и обладает обильным запасом биологических и энергетических ресурсов – она уже сейчас становится полем для политических сражений различных государств. Международное право устанавливает в Арктике территориальный принцип, однако это совсем не означает что неарктические государства не имеют возможности участвовать в освоении Арктики. С одной стороны, совместными усилиями труднодоступный арктический регион может быть развит быстрее и качественнее. С другой стороны, политические противоречия не способствуют установлению безопасности в регионе. Особый интерес к Арктике проявляет Китай.

За последние годы арктической тематике было посвящено огромное количество работ. В этом нет ничего удивительного, так как в настоящее время экономическое и политическое значение полярного региона возросло в разы. Человечеству стало известно об Арктике довольно давно, почти тысячелетие назад, однако долгое время ее территории считались абсолютно непригодными для осуществления какой-либо деятельности. Первые твердые шаги в сфере мореплавания здесь были сделаны в конце XIX в. Начиная же с XX в., с развитием науки и техники Арктика уже превратилась в регион, привлекающий и государства, и частных исследователей. Сначала прослеживался интерес только со стороны стран, имеющих непосредственно выход к арктическим водам – так называемых, циркумполярных держав (Россия, Канада, Норвегия, Дания, США, Исландия, Финляндия, Швеция), особенно активными в своих намерениях в начале освоения Арктики были СССР и

Канада. Чем больше люди узнавали об Арктике, тем больше возможностей она открывала. Выяснилось, что это не только транспортная артерия, но и богатая кладезь полезных ископаемых, простор для биологического разнообразия и проведения научно-исследовательских работ. А после Второй мировой войны Арктика открыла миру также свое военно-стратегическое значение.

Было бы опрометчиво полагать, что такой огромный потенциал региона останется без внимания со стороны отдаленных от Полярного круга стран. Действительно, к арктическим делам проявляют интерес совершенно разнообразные государства – от Сингапура до Италии, и, конечно же, новые мировые лидеры, в том числе Китай. Интерес Китая к Арктике очень стабилен и последователен, существует он уже более 10 лет. За Полярным кругом КНР видит реализацию своих экономических, стратегических и научных амбиций [12]. Естественно, как неарктическое государство Поднебесная вынуждена сталкиваться с противодействием «хозяев Арктики», охраняющих свои национальные интересы. Но беда не приходит одна, и с ростом влияния КНР на путь препятствования ей в деле освоения Арктики по разным причинам встали и другие государства. Особое внимание следует уделить позиции стран Юго-Восточной и Южной Азии, ведь для них освоение транспортного пути через Северный Ледовитый океан может принести существенные экономические потери. Кроме того, не стоит забывать о политическом измерении и конкуренции, происходящей в нем. Целью данной работы было определение государств, действующих или потенциальных соперников КНР в сфере освоения арктического региона, а также выявление причин,

обуславливающих такой выбор. Более того, важной задачей работы была оценка последствий подобной конъюнктуры и возможных сценариев развития событий.

Основная часть

Первая группа причин, побуждающая некоторые государства Юго-Восточной Азии (ЮВА) действовать в противовес КНР, носит экономический характер. Одним из главных преимуществ в освоении Арктики является доступ к Северному морскому пути (Севморпуть, СМП), который в перспективе должен сократить издержки и сроки морских перевозок. Согласно оценкам, СМП по сравнению с традиционным маршрутом, идущим через Суэцкий канал, может сократить топливные издержки на 25 %, а срок перевозки на 5–10 дней [11]. Более того, СМП становится все более доступным из-за таяния арктических льдов. Однако перевозки по Севморпути все еще требуют либо наличия собственных ледоколов, либо услуг по сопровождению судами ледового класса другой страны (в основном, России). Однако даже несмотря на данный нюанс использование СМП для Китая – это все равно замечательная возможность снизить стоимость перевозок. Контейнерный флот КНР занимает 3-е место в мире по величине, 15 из 20 самых крупных по грузообороту портов располагаются на берегах Поднебесной, а восемь из этих портов и вовсе являются самыми крупными в мире. На долю азиатских портов в мировом грузообороте контейнерных перевозок в 2017 г. приходилось 64 % [12]. Такой масштаб морских грузоперевозок делает использование Северного морского пути более выгодным для Китая в любом случае. Кроме того, СМП соединяет Европу и Азию, а КНР является самым крупным партнером ЕС по импорту и 3-им по экспорту, что делает использование Севморпути еще более оправданным и выгодным. Тем более, что Китай уже создал для своих нужд 2 ледокола и заявил, что планирует построить целый ледокольный флот для различных потребностей [1, 2], который будет включать и атомные ледоколы. Правительство КНР же было запланировало в ближайшем будущем перенести около 15 % своих морских перевозок на СМП, что, по его оценкам, позволит сэкономить до 120 миллионов долларов в год [4], и следует ожидать, что доля перевозок по СМП будет только расти. К тому же Северный морской путь был включен руководством страны в «Полярный шелковый путь», который является частью глобальной инициативы «Пояс и Путь» [10].

Для некоторых государств Юго-Восточной Азии такое решение – это настоящий удар, который может лишить их существенной части дохода. В первую очередь этот вопрос волнует Сингапур – островное государство с одним из самых крупных портов в мире. Морской сектор составляет примерно 10 % ВВП страны, обслуживание судов является одной из жизненно важных составляющих экономики страны. Трудно оценить потери в финансах для Сингапура в случае, если такой крупный «клиент», как Китай, сократит свое присутствие. Тем не менее, отношения Китая и Сингапура нельзя назвать братскими или исключительно дружескими, даже несмотря на этническую общность. Сингапур очень осторожен по отношению к Китаю в течение многих десятилетий, город-государство всерьез опасается чрезмерного вмешательства своего крупного соседа во внутренние дела. Однако Сингапур все же слишком зависим от Китая с экономической точки зрения, причем не только в морских перевозках, но и в финансовых и инвестиционных потоках. Кажется бы, что Сингапур не в силах ничего противопоставить могущественной Поднебесной, тем более что его политика и без того не отличается агрессивностью и конфликтностью. И все же, повлиять на ситуацию Сингапур в силах.

Во-первых, Сингапур имеет прямой доступ к арктическим делам, являясь наблюдателем в Арктическом совете (АС). Конечно, права наблюдателя в организации не располагают широкой возможностью действий, да и КНР сама тоже является наблюдателем, но тем не менее, положение Сингапура в АС намного более выгодное, чем у Китая. С одной стороны, это связано с тем, что Сингапур в отличие от своего крупного соседа не претендует на самостоятельное освоение региона, и отношение к нему более дружелюбное со стороны арктических стран. С другой стороны, для членов АС крайне привлекательны технологические возможности Сингапура и его опыт в сфере навигации и создании портовой инфраструктуры, на основе которых он регулярно предлагает помощь в освоении Арктики. Это приводит к тому, что представителей Сингапура приглашают в различные комитеты для обсуждения проблем и к их мнению прислушиваются. Сингапур может воспользоваться своим положением и поддержать позицию циркумполярных стран, которые, как уже упоминалось выше, ревностно охраняют свои позиции в регионе для того, чтобы затормозить или способствовать затормаживанию китайского продвижения в Арктике.

Во-вторых, особенности Сингапура позволяют ему получать поддержку от западных стран. Отчасти это связано с историческим прошлым, отчасти – с уровнем экономического развития и гибкой политической линией. В условиях текущего противостояния Китая и США, которое находит свое отражение и в ЮВА, и активизации действий КНР в Южно-Китайском море Сингапур имеет все шансы получить поддержку от США и ЕС. Многие китайские проекты, локализованные в ЮВА, уже пострадали от санкций США и Европы (из последнего, например, туристический проект Тара Сакор в Камбодже [16]), а действия китайских военных в Южно-Китайском не раз были вынесены ими на общемировое осуждение. Здесь для Сингапура открываются две благоприятные возможности. С одной стороны, активизацией Китая в Юго-Восточной Азии довольны далеко не все страны региона, и Сингапур, как одно из самых влиятельных государств региона, вполне может поддержать их позицию – усиление конфронтации в ЮВА, вероятно, на время отвлечет Китай от Арктики и снизит темпы его продвижения за Полярным кругом. С другой стороны, Сингапур может апеллировать к своим дружественным отношениям с ЕС, США и Индией. Здесь стоит вспомнить о том, что США и некоторые члены ЕС являются, непосредственно, арктическими государствами, и их права в отношении Арктики основываются на жестком арктическом законодательстве. Отношения с США у Сингапура стали крепнуть как раз по мере роста влияния Китая в мире. Сингапур привлекателен для США своим выгодным стратегическим положением, развитием экономического сектора и высоких технологий. Для Америки Сингапур – своеобразный координатор в отношениях с Китаем в рамках АСЕАН, роль которого особенно усилилась после кризиса в отношениях с Филиппинами. Для Сингапура же США – один из важнейших гарантов безопасности, о чем свидетельствует развитие военно-стратегического партнерства, начиная с 1990-х гг. В 2005 г. страны подписали Стратегическое рамочное соглашение о более тесном сотрудничестве в сфере обороны и безопасности, в рамках которого Сингапур превратился в ведущего партнера США в сфере безопасности в ЮВА [3].

Немалое значение имеет и то, что у Сингапура весьма дружественные отношения с Индией, которую он тоже с давнего времени считает своим стратегическим партнером по безопасности. Между странами царят активная торговля и благоприятный

эмоциональный климат. Индия же, в свою очередь, все насущнее составляет конкуренцию КНР в мировой торговле и политическом влиянии. Кроме того, Индия также имеет свои интересы в Арктике и тоже является наблюдателем в Арктическом совете. Вместе оба государства вполне могут составить своеобразный блок в организации, нацеленный на снижение темпов продвижения Китая в Арктике.

Однако развитие событий в силовом ключе достаточно маловероятно. Здесь важно отметить то, что открытая конфронтация с КНР будет невыгодна ни Сингапуру лично, ни всей ЮВА – эти страны еще недостаточно крепки и сильно зависимы от китайских инвестиций. Более того, Китай тоже продвигается в Арктике не без союзников – таковой, например, является Россия. Хотя Россия как арктическая держава с самыми большими территориями за Полярным кругом также решительно охраняет свои права в регионе, с Китаем ее все же отличает длительное и плодотворное партнерство в освоении Арктики. Только в августе 2020 г. прошло заседание российско-китайской рабочей группы по сотрудничеству в Арктике, на котором были обсуждены перспективы совместной работы и создание дорожной карты (roadmap) по развитию российско-китайского сотрудничества в Арктике. Для России интерес представляют научные и технологические возможности с КНР, а для Китая – исключительные права России в Арктике. Тем более, что отношения стран, в принципе, отличаются доброжелательностью и партнерством в различных областях. Так что на позицию США и европейских стран найдется свой противовес, к тому же, Россия в 2021 г. займет позицию председателя Арктического Совета. Также стоит отметить, что китайские корпорации принимают участие в развитии экономических проектов на российском севере, например, в масштабном «Арктик СПГ – 2», где CNCP принадлежит 10 % акций, а Фонду Шёлкового пути – 9,9 %.

Более того, у Китая несколько лет назад появился инструмент воздействия на Сингапур – канал Кра (Тайский канал). Данный проект строительства канала через перешеек Кра (юг Таиланда), который должен соединять между собой Восточную и Южную Азию был оформлен в начале 2000-х гг., но тогда правительство Таиланда оценило, что проект будет слишком дорогостоящим, и отложило его осуществление. Пару лет назад о проекте вспомнил Китай и выразил свою заинтересованность в его возобновлении и даже включил его в свою инициативу

Шелкового пути [9]. Затем Таиланд на короткий промежуток опять убрал проект с повестки дня, а вот в 2020 г. взялся за его срочный пересмотр и переоценку – вероятно, последнюю роль здесь сыграли китайские инвестиции [15]. Еще когда проект только был создан, Сингапур уже выразил свою обеспокоенность и заявил, что канал может сократить доходы страны на 30 % [14]. Однако данный проект требует минимум 10 лет на осуществление, а первые финансовые результаты от его эксплуатации станут заметны только через 15 лет. Тем не менее, в долгосрочной перспективе проект действительно выглядит неблагоприятным для Сингапура, ведь в Малаккском проливе процветает пиратство и насущна проблема терроризма, что негативно сказывается на секторе морских перевозок, следовательно возможность эксплуатации канала Кра будет с радостью использована Китаем.

Если взвесить все факторы, ситуация получается достаточно хрупкой. К счастью, ни сингапурское, ни китайское руководство не отличается непродуманностью, а следовательно, ни от одной стороны не следует ожидать резких шагов. Все-таки Китай прекрасно осознает ценность Сингапура не только в деле обслуживания судов, но и в технологической, и в экономической сфере. Уже сейчас огромное количество китайских IT и финансовых компаний устремились в город-государство [8]. Сингапур же, в свою очередь, всегда отличался очень гибкой политической линией, и тем более, прекрасно осознает, что от сотрудничества с Китаем можно извлечь намного больше пользы, чем от противостояния ему, и тем самым компенсировать или сократить вероятные потери от эксплуатации СМП. Только чуть более года назад Китай и Сингапур подписали Меморандум взаимопонимания об усилении сотрудничества в морском секторе [13]. Особое место в Меморандуме отведено сотрудничеству в сфере умной портовой инфраструктуры – как раз данная сфера открывает перспективы для партнерства между странами не только в Азии, но и в Арктике.

Подводя итог, выходит, что Сингапур не представляет серьезной угрозы для Китая в деле освоения Арктики. Несмотря на стремление Сингапура не допустить усиления Китая в ЮВА, в Арктике все же конъюнктура больше располагает страны к сотрудничеству. До тех пор, пока КНР будет соблюдать сдержанную линию в освоении Арктики и ориентацию на многостороннее сотрудничество, ему

не следует опасаться противодействия со стороны своего небольшого южного соседа.

Вторым потенциальным соперником для Китая в Арктике может стать Индия. В 2013 г. Индия одновременно с КНР и Сингапуром получила статус наблюдателя в Арктическом Совете. В отличие от Китая для нее разработка и эксплуатация Северного морского пути – это, скорее, большой недостаток освоения полярных территорий. Индия хотя и не представляет собой громадный порт, как Сингапур, и общий оборот ее портов более скромный, все же привыкла занимать значимое положение в системе морских грузоперевозок. На традиционном маршруте, идущим через Суэцкий канал, Индия осознавала свое преимущество благодаря крупной территории, опытным военным силам и общему влиянию в регионе, завоеванному в ходе истории. Более того, в последние годы Индия всерьез взялась за наращивание своего геополитического и экономического влияния, и утрата позиций в качестве морского пункта для нее всерьез подрывает национальную стратегию. Также стоит вспомнить о противостоянии КНР и Индии, которое находит свое отражение в различных сферах, в том числе и в военно-политической: пограничный конфликт в районе Аксайчин в мае 2020 г. Соперничество между странами имеет достаточно серьезный характер, и пока в нем держится некий баланс, но упадок традиционного морского маршрута может его существенно нарушить, ведь у Индии больше не будет возможности воздействовать на Пекин угрозой заблокировать для китайских судов Малаккский пролив.

Как же может Индия воздействовать на Китай с учетом того, что ее интересы носят не столько экономический, сколько стратегический характер? Для начала стоит прояснить, что в отличие от Сингапура Индия такой же существенной поддержкой западных стран не пользуется, а ее политическая линия не всегда столь же дружелюбна, и государство вполне может вести диалог с позиции силы. Присутствие в Арктическом совете для Индии, скорее, символизирует вовлеченность в мировые политические процессы и возможность влиять на них. Тем не менее, в АС для Индии актуальны экологические и в меньшей степени экономические аспекты – Индия не претендует на стратегическую составляющую, полностью признает исключительные права арктических стран и, в принципе, еще не до конца определила для себя направление политики в отношении Арктики [5]. Однако все же

поддерживать невыгодную для КНР позицию она может, в том числе и указывая на то, что освоение месторождений, в которые Пекин планирует вложиться, будут наносить большой ущерб окружающей среде. Правда, Индия не так приветствуется членами АС, как Сингапур, потому что уровень ее технологического и экономического развития ниже, также по сравнению и с КНР, однако, как уже говорилось выше, при необходимости страны могут взять совместный курс в организации на противодействие Китаю, тем более что их отличают дружеские отношения. Индия тоже сотрудничает с Россией в Арктике, но эти отношения находятся пока только в начальной стадии, и стоит ожидать, что более высокий уровень развития КНР и взаимная благосклонность руководства двух стран на протяжении XXI в., позволит арктическому партнерству Москвы и Пекина оставаться стабильным. Вероятно, Индии придется воздействовать на Китай через косвенные регионы: поддерживая напряженную обстановку в приграничной зоне и подрывая позиции КНР в ЮВА и Южной Азии, что должно в какой-то степени отвлечь Поднебесную от арктических дел. Это вряд ли поможет восполнить экономические потери, однако, как уже подчеркивалось выше, для Индии в первую очередь имеет значение именно геополитика и ослабление позиций Китая.

Говоря о сложностях, которые порождает для ЮВА Северный морской путь, следует рассмотреть позицию Малайзии – государства, которое частично окружено тем самым Малаккским проливом, который имеет колоссальное значение для традиционного морского маршрута. Малайзия также обладает большим количеством портов, в том числе порт Кланг входит в список самых крупных портов в мире, и морской сектор для нее значим с древних времен. Малайзия практически не проявляет никакого интереса к тому, что происходит в Арктике, но выражает ли она беспокойство по поводу освоения СМП? В данном вопросе ситуация весьма неоднозначна. Страны длительное время отличались дружественными отношениями, чему способствовала также деятельность китайской этнической общины в Малайзии, которая составляет около 20 % населения. Китай является крупнейшим торговым партнером страны и ее крупным инвестором. И все же Малайзия представляет из себя крупного игрока, влиятельное государство в регионе, для которого инвестиции из КНР важны, но не критичны. Страна обладает развитой экономикой, делает

заметные успехи в развитии технологий и цифровой трансформации [7], совершенно не хочет быть направляемой в своих действиях интересами Пекина. Примечательно то, что в 2018 г. бывший премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад совершенно неожиданно озвучил, что большая часть проектов КНР в рамках инициативы ОПОП экономически нецелесообразны и приостановил их осуществление [6]. Вряд ли после такого можно утверждать, что китайский капитал имеет для Малайзии жизненно важное значение и страна всерьез опасается «потери» Пекина. Кроме того, главные достоинства Малайзии кроются не в ее портовой инфраструктуре и морской логистике, а в разработке и производстве технологий, что обуславливает отсутствие чрезмерного беспокойства по поводу СМП. В этом отношении тот же Сингапур сильно ограничен в ресурсах и территории, его экономика сильно зависит от ТНК, а географическое положение буквально навязывает морской сектор в качестве одного из жизненно важных в экономической структуре. Также стоит брать в расчет и политическую ситуацию в Малайзии: последние пару лет ситуация в правительстве не отличается политической стабильностью, что делает более насущным решение внутренних проблем, а не поиск путей воздействия на Китай.

Заключение

Подводя итог исследования, можно сказать, что согласно изложенной выше информации, потенциальное противодействие в освоении Арктики Китай может встретить со стороны Индии и Сингапура. Камнем преткновения здесь становится эксплуатация Северного морского пути и его невыгодные экономические и политические последствия для этих двух стран, отдельное значение имеет усиление КНР за счет наращивания присутствия в Арктике, которое тоже ими не слишком приветствуется. Логично спросить: почему только Сингапур и Индия? Неужели другие государства ЮВА не понесут потери от освоения СМП и арктических углеводородов? О государствах Южной Азии не приходится подробно говорить, так как они отдалены от традиционного морского пути и не имеют столько прочных экономических связей с Китаем.

Во-первых, со стороны государств Юго-Восточной Азии нет ярко выраженного и стабильного интереса к Арктике. Крупные региональные игроки (Малайзия, Индонезия, Таиланд) практически никак себя не проявляют

в полярном направлении, а такие страны как Вьетнам и Филиппины проявляют интерес лишь к отдельным проектам с целью реализовать свои конкретные экономические интересы. Свою роль в этом играют недостаточный уровень экономического и технологического развития (у некоторых стран), географическая удаленность и отсутствие острой потребности в новом источнике ресурсов. Этим государствам может недоставать возможностей техники для работы в суровых климатических условиях, не для всех из них портовое обслуживание является ключевым сектором экономики, и просто-напросто они могут быть не осведомлены о происходящем за Полярным кругом из-за того, что их политическая линия не направлена в его сторону и предпосылок для освоения арктического региона нет.

Во-вторых, страны ЮВА имеют достаточно внутренних проблем, которые им нужно решить в приоритетном порядке. Часть стран региона весьма бедна и неразвита, часть испытывает проблемы социального расслоения, актуальна проблема терроризма и сепаратизма, между государствами существуют территориальные и этнические споры, которые

тянутся еще с прошлого века. При таком внутреннем грузе тяжело пускаться в амбициозные проекты вроде освоения Арктики, да и ресурсов на это нет.

Тут должен появиться еще один вопрос: разве Индия – самая развитая страна, в которой нет никаких внутренних проблем? Для Индии освоение Арктики – это возможность проявить себя в качестве одного из глобальных лидеров, поэтому у нее есть причины пытаться потеснить Китай. Государства ЮВА же, в основном, держат курс на регионализм и не стремятся к мировому признанию. Для Сингапура же освоение Арктики несет жизненно важные экономические перемены, поэтому он и стремится ими управлять. Однако если вдруг со стороны других государств ЮВА неожиданно возникнет интерес к арктическим делам вряд ли у них получится каким-либо образом влиять на линию Пекина – они пока слишком зависимы от его экономической мощи. Огромное количество различных проектов осуществляется на территории ЮВА, в частности Индокитай, их осуществление и влияние на обстановку в ЮВА открывает перспективы для дальнейших исследований.

Список источников и литературы

1. *Арктические амбиции. Зачем Китай строит ледокольный флот* // РИА Новости – URL: <https://ria.ru/20190722/1556683024.html> (дата обращения: 05.09.2021).
2. Данилов, А. П. Сингапур на пути в Арктику. / А. П. Данилов, В. П. Журавель. // Арктика и Север. – 2016 – №24 – С. 145-154.
3. *Кашин, В.* Сингапур и Китай – противоречивые отношения. / В. Кашин. // Российский совет по международным делам.
4. *Лабюк, А. И.* Политика КНР в Арктическом регионе: государственные и коммерческие проекты. / А. И. Лабюк. // Россия и АТР. – 2016. – С. 96-106.
5. *Лексютин, Я. В.* Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией. / Я.В. Лексютин. // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2019 – №4 – С. 40-48.
6. *Один пояс – выбора нет* // ТАСС – URL: <https://tass.ru/opinions/5531063> (дата обращения: 15.09.2021).
7. *Чисталёва, Т. А.* Ограничения цифрового рынка Юго-Восточной Азии. / Т. А. Чисталёва // Сборник тезисов выступлений Третьей международной конференции «Управление бизнесом в цифровой экономике». – 2020 – С. 605-609.
8. *Bloomberg: китайская Tencent выбрала Сингапур в качестве площадки для экспансии в Азию* // ТАСС – URL: <https://tass.ru/ekonomika/9457387> (дата обращения: 12.09.2021).
9. *China announces strategically important Kra Isthmus Canal in Thailand* // China News – URL: <https://chinanewsstories.com/2015/05/17/china-announces-strategically-important-kra-isthmus-canal-in-thailand/> (дата обращения: 07.09.2021).
10. *Gladkiy, Yu. N.* “Polar Silk Road”: Project implementation and geo-economic interests of Russia and China. / Yu. N. Gladkiy, V. D. Sukhorukov, S. Yu. Kornekova, S. V. Kulik, N. V. Kaledin // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science International Scientific Round Table "Logistics in the Arctic: problems of international cooperation". – 2020 – №434.
11. *Fedorov, V. P.* The Northern Sea Route: problems and prospects of development of transport route in the Arctic. / V. P. Fedorov, V. P. Zhuravel, S. N. Grinyaev, D. A. Medvedev // International Scientific Round Table “Logistics in the Arctic: problems of international cooperation”. – 2019 – №434.

12. *Kulik, A. Comparative analysis of China's and Singapore's policies in the Arctic. / A. Kulik, S. V. Kulik, O. V. Lagutin, T. A. Chistalyova // IOP Conference Series: Earth environmental science. – 2020 – №434.*

13. *Singapore and China Sign MoU to Enhance Maritime Collaboration // Maritime and Port Authority of Singapore – URL: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/f9c4fb68-158d-4b88-8e10-1f3ad470c24d> (дата обращения: 04.09.2021).*

14. *Thailand's Kra Canal: Game-Changer Waiting to Happen // PortVision. Oceaneering – URL: <https://oceansmart.com/> (дата обращения: 10.09.2021).*

15. *Time to revisit canal project // Bangkok Post – URL: <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1839359/time-to-revisit-canal-project> (дата обращения: 07.09.2021).*

16. *US sanctions Chinese entity in Cambodia for destroying lands under Dara Sakor development project // ANI – URL: <https://aninews.in/news/world/us/us-sanctions-chinese-entity-in-cambodia-for-destroying-lands-under-dara-sakor-development-project20200916042310/> (дата обращения: 04.09.2021).*

Спиридонов Андрей Алексеевич – магистрант экономического факультета Санкт-Петербургского государственного университета (Санкт-Петербург, Россия), ispbandrei@gmail.com

Чисталёва Татьяна Александровна – студентка 4-го курса факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет (г. Санкт-Петербург, Россия), t.chistalyova@gmail.com

Эйдемиллер Константин Юрьевич – кандидат географических наук, старший преподаватель кафедры международных гуманитарных связей, Факультет международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета (г. Санкт-Петербург, Россия), keidemiller@gmail.com

HOW DO SOUTHEAST AND SOUTH ASIAN COUNTRIES CHALLENGE CHINA IN THE DEVELOPMENT IN THE ARCTIC

Spiridonov A. A., Chistalyova T. A., Eidemiller K. Yu.

In this paper, the authors have analyzed the progress China and the countries of Southeast and South Asia have made in the Arctic and found out what contradictions exist between them. The authors concluded that the most determined rivals of China are Singapore and India, while other countries in the region do not show interest in the Arctic. The revealed contradictions relate to the Northern Sea Route, as well as technology exports and global political influence.

Keywords: China; India; Singapore; the Arctic; the Northern Sea Route; the Arctic Council; oil; technologies.

References

1. *Arkticheskiye ambitsii. Zachem Kitay stroit ledokol'niy flot* [The Arctic ambitions. Why is China building icebreaking fleet]. RIA Novosti [RIA News]. URL: <https://ria.ru/20190722/1556683024.html> (accessed: 05.09.2021).

2. *Danilov V. P.* Singapur na puti v Arktiku [Singapore is going to the Arctic]. *Arktika i Sever*. 2016. №24. P. 145–154. (In Russ.)

3. *Kashin V.* Singapur i Kitay – protivorechiviye otnosheniya [Singapore and China – conflicting relationships]. *Rossiyskiy sovet po mezhdunarodnim delam* [Russian international affairs council]. (In Russ.)

4. *Labuk A. I.* Politika KNR v Arkticheskom regione [Chinese policy in the Arctic]. *Rossiya i ATR*. 2016. P. 96–106. (In Russ.)

5. *Leksutina Ya. V.* Kitay i India v Arktike: interesi, strategii i sotrudnichestvo s Rossiyei [China and India in the Arctic: interests, strategies, and cooperation with Russia]. *Oykumena. Regionovedchieskiye issledovaniya*. 2019. №4. P. 40–48. (In Russ.)

6. *Odin poyas – vibora net* [One Belt – no choice]. TASS. URL: <https://tass.ru/opinions/5531063> (accessed 15.09.2021).

7. *Chistalyova T. A.* Ogranicheniya tsivirofogo rinka Yugo-Vostochoy Azii [Limits of Southeast Asia digital economy market]. *Sbornik tezisov vystupleniy Tret'ey mezhdunarodnoy konferencii "Upravleniye biznesom v tsifrovoy ekonomike"*. 2020. P. 605–609. (In Russ.)

8. *Bloomberg: kitayskaya Tencent vibrala Singapur v kachestve ploshadki dlya ekspansii v Aziyu* [Bloomberg: Chinese Tencent chose Singapore as a stage to conquer Asia]. TASS. URL: <https://tass.ru/ekonomika/9457387> (accessed: 12.09.2021).

9. *China announces strategically important Kra Isthmus Canal in Thailand*. China News. URL: <https://chinanewsstories.com/2015/05/17/china-announces-strategically-important-kra-isthmus-canal-in-thailand/> (accessed: 07.09.2021).

10. *Gladkiy Yu. N., Sukhorukov V. D., Kornekova S. Yu., Kulik S. V., Kaledin N. V.* "Polar Silk Road": Project implementation and geo-economic interests of Russia and China. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science International Scientific Round Table "Logistics in the Arctic: problems of international cooperation". 2020. №434.

11. *Fedorov V. P., Zhuravel V. P., Grinyaev S. N., Medvedev D. A.* The Northern Sea Route: problems and prospects of development of transport route in the Arctic. International Scientific Round Table "Logistics in the Arctic: problems of international cooperation". 2019. №434.

12. *Kulik A., Kulik S. V., Lagutin O. V., Chistalyova T. A.* Comparative analysis of China's and Singapore's policies in the Arctic. IOP Conference Series: Earth environmental science. 2020. №434.

13. *Singapore and China Sign MoU to Enhance Maritime Collaboration*. Maritime and Port Authority of Singapore. URL: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/f9c4fb68-158d-4b88-8e10-1f3ad470c24d> (accessed: 04.09.2021).

14. *Thailand's Kra Canal: Game-Changer Waiting to Happen*. PortVision. Oceaneering. URL: <https://oceansmart.com/> (accessed 10.09.2021).

15. *Time to revisit canal project*. Bangkok Post. URL: <https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1839359/time-to-revisit-canal-project> (accessed: 07.09.2021).

16. *US sanctions Chinese entity in Cambodia for destroying lands under Dara Sakor development project*. ANI. URL: <https://aninews.in/news/world/us/us-sanctions-chinese-entity-in-cambodia-for-destroying-lands-under-dara-sakor-development-project20200916042310/> (accessed: 04.09.2021).

Spiridonov Andrei Alekseevich - magister student of the Faculty of Economics of the St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia), ispbandrei@gmail.com

Chistalyova Tatiana Aleksandrovna – student of School of International Relations, Saint Petersburg State University (Saint Petersburg, Russia), t.chistalyova@gmail.com

Eidemiller Konstantin Yurievich - candidate of Geographical Sciences, Senior Lecturer of the Department of International Humanitarian Relations, Faculty of International Relations of St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia), keidemiller@gmail.com

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Спиридонов, А. А. Потенциальные вызовы для КНР в деле освоения Арктики со стороны стран Юго-Восточной и Южной Азии / *А. А. Спиридонов, Т. А. Чисталёва, К. Ю. Эйдемиллер* // Социогуманитарные коммуникации. – 2022. – №1(1). – С. 64–71

FOR CITATION:

Spiridonov A. A., Chistalyova T. A., Eidemiller K. Yu. Potentsial'niye vizovu dlya KNR v dele osvoeniya Arktiki so storoni stran Yugo-Vostochnoy i Yuzhnoy Azii [How do Southeast and South Asian countries challenge China in the development of the Arctic]. Socio-humanitarian communications [Sociogumanitarnye kommunikacii]. 2022. №1(1). P. 64–71