

УДК 339.9

В. Л. Ерохин

<https://orcid.org/0000-0002-3745-5469>

**Арктика в российско-китайских отношениях:
от политики к экономике**

Для цитирования: Ерохин В. Л. Арктика в российско-китайских отношениях: от политики к экономике // Мир русскоговорящих стран. 2020. № 2 (4). С. 26-36. DOI 10.20323/2658-7866-2020-2-4-26-36

Политическая доктрина Китая относительно макрорегиона Евразии традиционно была ориентирована на центральные и южные части континента, в последнее время в рамках инициативы «Пояс и Путь» и коридоров Экономического пояса Шелкового пути как ее составных частей. В последние годы, однако, видение «Пояса и Пути» было расширено на северные регионы. Основными целями включения северных территорий и акваторий в сеть коридоров «Пояса и Пути» являются укрепление связей между Китаем и странами Евразии посредством развития Полярного Шелкового пути и устранение разрывов в экономических и логистических цепочках между арктическими производствами и китайским рынком. В рамках такого видения стратегическим партнером Китая в Арктике является Россия, которой контролируется большая часть северо-евразийской береговой линии и администрируется Северный морской путь (СМП), единственная оборудованная транспортная артерия в акватории морей Северного Ледовитого океана. В статье рассматриваются политические аспекты роли Китая в Арктике, сотрудничество с Россией в данном регионе, а также основные трудности, с которыми сталкиваются китайские компании при участии в развитии морских путей и реализации инвестиционных проектов на Крайнем Севере. Автором оцениваются перспективы сопряжения инициативы «Пояс и Путь» с видением России политического и экономического сотрудничества в Арктике. Делается вывод о том, что устойчивое развитие и геополитическая стабильность в регионе возможны только при условии тесного экономического и инвестиционного сотрудничества между двумя странами.

Ключевые слова: Арктика, инвестиции, Полярный Шелковый путь, Северный морской путь, судоходство.

V. L. Erokhin

Arctic in Russia-China Relations: From Politics to Economics

China's political narrative in Eurasia has been traditionally focused on central and southern parts of the continent, most recently, under the Belt and Road Initiative (BRI)

© Ерохин В. Л., 2020

and the corridors of the Silk Road Economic Belt (SREB) and the 21st-century Maritime Silk Road (MSR) as its constituent parts. During recent years, however, the BRI framework has been extended to incorporate the Northern Eurasia. The overarching goals of the inclusion of the northern territories and water areas to the BRI network are to facilitate connectivity between China and the countries of Eurasia through the northern corridor (Polar Silk Road) and to bridge the gaps in economic and logistics chains between Arctic industries and China's market. Within such a vision, one of the strategic partners for China in the north is Russia which actually controls the major part of the Arctic seaboard and administrates the Northern Sea Route (NSR), a sole feasible throughway in the Arctic Ocean. This paper discusses political aspects of China's role in the Arctic, collaboration with Russia in the region, and major challenges that Chinese companies face in exploring maritime routes and participation in inland investment projects in the Far North. The author assesses the perspectives of convergence between the BRI and Russia's political and economic vision of the Arctic. It is concluded that sustainable development and geopolitical stability in the region are only possible by means of closer economic and investment collaboration between the two countries.

Key words: Arctic, investment, Polar Silk Road, Northern Sea Route, shipping.

Климатические изменения в Арктике, особенно явно наблюдаемые в последние годы, открывают новые возможности освоения северных территорий и акваторий морей Северного Ледовитого океана. В то же время, они представляют все большую угрозу обеспечения устойчивого развития региона [Erokhin, 2019]. Долгое время рассматриваемая в качестве периферийного и недоступного из-за климата и льдов региона, сегодня Арктика открывается для разработки ресурсов и коммерческого судоходства [Арктика, 2019]. С каждым годом регион играет все более значительную роль в международных отношениях в связи с богатыми запасами природных ископаемых (около четверти мировых неразведанных энергетических ресурсов, залежи цветных и драгоценных металлов), постепенным смещением

мирового производства энергоресурсов на север (около четверти мировой добычи природного газа и 10 % добычи нефти) [Southcott, 2018], а также уникальным транспортным и логистическим потенциалом. На фоне растущей конкуренции за такого рода возможности и обостряющихся опасений арктических стран за свою национальную, военную и экономическую безопасность, Арктика становится частью сложного комплекса геополитических процессов и экономических взаимоотношений государств и международных организаций как внутри, так и за пределами региона.

В прошлые десятилетия освоение Арктики, мотивированное ресурсным фактором, было направлено на развитие транспортной и промышленной инфраструктуры и сопровождалось активным стрем-

лением заселения этих территорий в местах локализации ресурсов. Такого рода подход привел к формированию очагового характера размещения производительных сил по всему макро-региону, особенно на слабо связанных между собой из-за большой протяженности территориях российской Арктики. Многими исследованиями фиксируются такие естественные, географические и социально-экономические характеристики арктических территорий как пространственная разрозненность и сегментация, очаговый характер пространственного развития, концентрация населения и хозяйства на локализованной территории, привязанной к ресурсным объектам, а также географическая удаленность территорий нового освоения и наличие значительных неосвоенных площадей [Губина, 2018; Плисецкий, 2019]. Размещение производительных сил в Арктике характеризуется высокой дифференциацией локальных рынков труда, обусловленной потребностями развития производственной деятельности, находящейся в зависимости от размещения сырьевых и энергетических ресурсов и объектов транспортной инфраструктуры. Территориальные особенности транспортной системы в Арктике состоят в низкой плотности и неравномерности путей сообщения, а также в широтном их размещении (Северный морской путь и другие транспортные коридоры) вследствие

ориентации на вывоз сырья к местам углубленной переработки [Татаркин, 2015]. Территориальные экологические особенности хозяйственного освоения арктических территорий выражаются в локальном характере экологической нагрузки, вызванной интенсивным техногенным освоением малых площадей.

В последние годы стремительный рост освоения ресурсов и транспортных возможностей Арктики обуславливают значительные изменения в географии размещения производительных сил и характере пространственного развития региона. Геополитические интересы отдельных арктических государств смещаются в сторону усиления своего экономического присутствия в регионе, а неарктических стран – к повышению своей роли в процессах управления, регулирования и развития Арктики. На ведущие роли среди факторов геополитического ландшафта полярных регионов выходят территориальные споры и морской правовой порядок, контроль над нефтяными и газовыми ресурсами, форматы управления регионом, а также вызовы военной, экономической и экологической безопасности [Голдин, 2016; Tamnes, 2014]. С точки зрения пространственной экономики и географии, на первый план на фоне таких изменений выходят задачи опережающего освоения территорий с низким уровнем социально-экономического развития и невысо-

кой плотностью населения, но обладающих потенциалом роста за счет промышленности и логистики [Плисецкий, 2019].

Таким образом, применявшиеся ранее принципы ресурсно-ориентированного хозяйственного освоения территорий все в меньшей степени отвечают таким комплексным вызовам, что требует их адаптации к реалиям развития арктического пространства с участием различных государств [Keskitalo, 2019]. Однако, у стран Северной Европы и Северной Америки, долгое время имевших сходные позиции по ряду принципиальных вопросов, все чаще расходятся геополитические и экономические интересы. Давнее противостояние между Россией и странами Запада приобретает новые формы – усиление территориальных конфликтов (с Норвегией вокруг Шпицбергена), эскалация военной напряженности (с США). Неравномерность и неоднородность являются фундаментальными свойствами геопространства [Елацков, 2013], но такие резкие изменения в уровнях неравномерности и функциональных связей приводят к «разрывам» непрерывности – возникают дискретные объекты геопространства и резкие границы между ними. Как в условиях растущей неоднородности геопространства проявляется асимметричность отношений между его объектами, так и происходящие в регионе геополитические изменения влияют на устойчивость аркти-

ческих социально-экономических систем.

Такие факторы неоднородности повышают неопределенность политического и экономического международного взаимодействия в Арктике для России. В последние годы, растущая степень вовлечения неарктических стран (главным образом, Китая) в процессы управления Арктическим регионом и определения стратегических направлений его развития вызывают определенную обеспокоенность стран-членов Арктического Совета, которые считают Арктику традиционной зоной своей национальной безопасности и геополитических и экономических интересов [Иванов, 2016]. Наиболее резкие высказывания следуют со стороны США. В частности, Госсекретарем США Майклом Помпео китайские власти были недавно обвинены в установлении контроля над объектами критической инфраструктуры в Арктике посредством экономических методов и создании тем самым постоянного присутствия в регионе и даже возможном развертывании военных сил и систем безопасности. Для России, однако, в рамках «поворота на Восток» после 2014 г. и ухода из совместных арктических проектов большинства западных компаний в связи с санкциями (а с ними – инвестиций и технологий), Китай постепенно превращается в главного и практически безальтернативного партнера.

Современная арктическая политика Китая коррелирует с основными постулатами стратегии «мирного возвышения» Китая и курса на превращение страны в великую морскую державу, который был провозглашен на 18 Всекитайском съезде КПК (2012). На 19 Всекитайском съезде КПК (2017) Председателем КНР Си Цзиньпином была озвучена многовекторная, многоуровневая и многомерная дипломатическая концепция развития страны, которой в полной мере соответствует реализация стратегических геополитических и экономических интересов Китая в Арктике. Китаем постоянно подчеркивается приверженность исключительно мирным и взаимовыгодным принципам сотрудничества в Арктическом регионе в различных форматах международных организаций и двусторонних взаимоотношений [Heininen, 2020]. В опубликованной в 2018 г. Государственным Советом КНР «Белой книге по арктической политике» отражены позиция, политика и ответственность страны за активное участие в управлении устойчивым развитием региона и совместное реагирование на глобальные проблемы [The State Council ...]. Основными руководящими принципами своей деятельности в Арктике Китай декларирует уважение, сотрудничество, взаимную выгоду и устойчивое развитие.

В рамках принципа уважения Китай поддерживает цели и задачи Арктического Совета, постоянным

наблюдателем в котором является с 2013 г., а также в полной мере признает суверенитет и юрисдикцию арктических стран и их ведущую роль как в Арктическом Совете, так и в определении принципов регулирования и направлений развития региона. Принципы сотрудничества и взаимной выгоды означают, что Китай стремится содействовать установлению доверительных и партнерских, а не соперничающих отношений между арктическими и неарктическими государствами в целях общей выгоды для всех стран и самого Арктического региона. Посредством реализации принципа устойчивого развития Китай стремится обеспечить в Арктическом регионе сбалансированное сочетание интересов мирового сообщества в освоении природных ресурсов и транспортных путей с разумным и ответственным сохранением экологических систем, биоразнообразия и уникальной социально-культурной среды коренных народов Севера. В Белой книге указано, что участие Китая в повышении устойчивости арктических экосистем осуществляется на основе всемерной охраны окружающей среды, применения экологически ответственных методов разработки и использования ресурсов, а также социально-экономического развития северных территорий [The State Council ...]. В контексте такого видения своей роли в регионе, интересы Китая в Арктике в своей совокупности образуют комплекс, в

структуре которого выделяются геополитические, эколого-климатические, научно-исследовательские, экономические, а также технологические [Hong, 2018].

Совместным заявлением России и Китая о развитии отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху (2019 г.), повышение уровня практической кооперации в Арктике определено в качестве одной из приоритетных тем повестки сотрудничества двух стран на долгосрочную перспективу. Заявлена приверженность обеих сторон принципам всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия в Арктике, осуществляемым в интересах устойчивого развития региона. В частности, Россия и Китай на основе прав и с учетом интересов прибрежного государства будут использовать новые подходы и инновационные модели сотрудничества для расширения масштабов освоения и использования арктических судоходных маршрутов, а также взаимодействовать в таких областях как инфраструктура, освоение ресурсов, туризм, экология и охрана окружающей среды. Отдельное внимание будет оказываться поддержке дальнейшего сотрудничества в области полярных научных исследований, проведения совместных арктических экспедиций на научно-исследовательских судах, осуществления совместных исследова-

тельских проектов в Арктике и участия в международных научно-исследовательских и практических форумах и конференциях, таких как, к примеру, международный арктический форум «Арктика – территория диалога» и др.

В плане экологических интересов, имеется четкое понимание того, что изменения, которые происходят сегодня в Арктике, влияют не только на северные страны, но и на всю планету. Таяние арктических льдов оказывает прямое и опосредованное влияние на климат, сельскохозяйственное производство, устойчивость экологических и климатических систем, в том числе и в Китае. В частности, в Белой книге подчеркивается необходимость реагировать на изменение климата в Арктике, сохранить ее уникальную природную среду и экосистему, непрерывно повышать устойчивость к ее климату, уважать культурный и традиционный уклад жизни коренных жителей региона [The State Council ...].

С точки зрения экономики, необходимость активного участия в проектах по добыче и транспортировке нефти и газа в арктическом регионе закреплена в официальной стратегии глобального развития Китая. Добыча и перераспределение нефтегазовых ресурсов в Арктике могут серьезным образом повлиять на цену энергии в Китае, а также на весь мировой рынок энергоресурсов. В технологической сфере Китай располагает значи-

тельным инженерным потенциалом для внесения своего вклада в обеспечение стабильной, безопасной и устойчивой эксплуатации морских транспортных путей, в частности, СМП за счет развития судостроения и морского инжиниринга, технологий и оборудования для разведки морского дна, мониторинга ледовой ситуации, связи в высоких широтах и многих других.

Еще один фактор для развития российско-китайского экономического сотрудничества – навигация. Китай считается лидером на рынке судоходной транспортировки. Поэтому российский СМП, который со временем становится все более проходимым и открывает возможности соединить север Атлантического океана с севером Тихого океана, будет оказывать влияние на логистику и торговые связи Китая. В течение последних лет общий объем грузоперевозок по СМП, включая внутривосрийские перевозки и транзит грузов между Европой и Азией, значительно вырос. Такой рост связан с последовательным развитием в Арктическом регионе крупных проектов по добыче углеводородов российскими нефтегазовыми компаниями и международными консорциумами [Мое, 2019]. Китайские инвесторы участвуют в реализации российских проектов по производству сжиженного природного газа (СПГ) «Ямал-СПГ» и потенциально – в строительстве новых мощностей «Арктик СПГ-2» и «Арктик СПГ-3».

Однако, динамика международных транзитных перевозок пока не свидетельствует о росте интенсивности использования северного транспортного коридора иностранными перевозчиками [Григорьев, 2019]. Для Китая основными препятствиями являются неразвитость инфраструктуры, непредсказуемость ледовой обстановки и отклонения судов от намеченных курсов, малые скорости продвижения, высокие расходы на страхование грузов и ледокольное сопровождение, строгие правила безопасности, а также нехватка квалифицированных и имеющих опыт плавания в высоких широтах специалистов [Гао, 2018a].

Одно из главных направлений сотрудничества – это создание инфраструктуры, обеспечивающей возможность крупнотоннажного грузового судоходства в регионе, круглогодичную доступность маршрутов, их устойчивость и безопасность. По итогам Петербургского экономического форума 2019 между «Новатэком», COSCO, «Совкомфлотом» и Фондом Шелкового Пути было подписано соглашение о создании ООО «Морской арктический транспорт», которое будет заниматься совместной разработкой, финансированием и реализацией новых логистических схем круглогодичной транспортировки углеводородного сырья из Арктической зоны России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также организацией транзитного

грузопотока по СМП между Азией и Западной Европой. Развитие инфраструктуры необходимо и для эффективного функционирования проектов по добыче природных ресурсов их последующей транспортировки. На форуме в Санкт-Петербурге было анонсировано, что флот ледовых газозовов из 15-17 судов для «Арктик СПГ-2» будет построен на верфи «Звезда». В строительстве самой верфи принимают участие китайские компании China Shipbuilding & Offshore International, Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry, China Communication Construction Company и China State Construction Engineering Corporation. Управлять этими судами будет компания «Морской арктический транспорт», в которую входят китайские COSCO и Фонд Шелкового пути.

В российской Арктике увеличение объема морских грузоперевозок требует значительных вложений в развитие соответствующей транспортной и портовой инфраструктуры, системы ледокольного сопровождения, служб поддержки навигации и спасения, а также создания и совершенствования технологических решений для обеспечения безопасной и устойчивой навигации. Для Китая сотрудничество с Россией в сферах арктического судостроения и морского инжиниринга является приоритетом в свете преодоления существующей нехватки мощностей для ледокольного сопровождения и развития поддержки

навигации и мониторинга ледовой ситуации [Гао, 2018б]. Для обеих сторон такое сотрудничество представляется выгодным с точки зрения преодоления существующих экономических, технологических и даже естественных барьеров на пути потенциальной взаимоувязки СМП с сетью транспортных и экономических коридоров инициативы «Пояс и Путь» и повышения устойчивости коммерческой навигации на Севере.

Непредсказуемые и быстро меняющиеся ледовые, волновые, ветровые и прочие климатические условия, варьирующиеся маршруты движения судов, высокие экологические риски, а также нехватка должным образом подготовленного персонала, имеющего опыт навигации в полярных водах, – это только некоторые из препятствий для интенсификации грузовых перевозок по СМП для Китая. В то же время, у Китая имеются и экономические ресурсы, востребованные Россией на фоне ограничения доступа на международные финансовые рынки в связи с санкциями, и технологии, которые могут быть опробованы и усовершенствованы в арктических условиях в качестве замены вышедшим из арктических проектов западным компаниям. Со стороны России необходимы либерализация законодательства по допуску китайских компаний в Арктическую зону страны и создание благоприятных условий для привлечения иностранных инвестиций в Аркти-

ку – не только в мега-проекты типа «Ямал-СПГ», но, главным образом, в сферы морского инжиниринга, судостроения, мониторинга климатических и ледовых условий, а также поддержки навигации.

Таким образом, следует сделать вывод о том, что у российско-китайского политического и экономического сотрудничества в Арктике имеются как хорошая основа, так и значительные перспективы. Выдвинутые Китаем инициативы «Пояса и Пути» и развития арктиче-

ских транспортно-экономических коридоров в условиях их сопряжения с российскими интересами в регионе имеют многообещающий потенциал реализации в целях устойчивого развития и освоения северных территорий. Видение Китаем своей роли в Арктике убедительно демонстрирует готовность и открытость страны к развитию сотрудничества с Россией на принципах всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия.

Библиографический список

1. Арктика: стратегия развития: монография / под общ. ред. С. А. Липиной, О. О. Смирновой, Е. В. Кудряшовой. Архангельск : САФУ, 2019. 338 с.
2. Гао Т. Российско-китайское сотрудничество по созданию Арктического сильного экономического коридора: проблемы и перспективы // Общество: политика, экономика, право. 2018а. № 3. С. 51-55.
3. Гао Т. Сотрудничество России и Китая в Арктике в формате опорных зон // Вестник университета. 2018б. № 4. С. 43-50.
4. Голдин В. И. Геополитика Арктики: новые исследования // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2016. № 6. С. 151-155.
5. Григорьев М. Н. Развитие транзитного потенциала Северного морского пути // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 5. С. 109-129.
6. Губина О. В. Современные подходы к хозяйственному освоению арктических территорий РФ в аспекте перспективного пространственного развития / О. В. Губина, А. А. Проворова // Фундаментальные исследования. 2018. № 11-1. С. 46-51.
7. Елацков А. Б. Политическое геопространство как объект исследования. II. Географические отношения и виды геоположений // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета. 2013. № 1. С. 107-116.
8. Иванов И. С. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. Москва : Российский совет по международным делам, 2016. 58 с.
9. Плисецкий Е. Е. Особенности современного этапа и проблемы пространственного развития арктических регионов России / Е. Е. Плисецкий, Е. Л. Плисецкий // Управленческие науки. 2019. № 9 (4). С. 32-43.

10. Татаркин А. И. Современная парадигма освоения и развития Арктической Зоны Российской Федерации / А. И. Татаркин, Е. А. Захарчук, В. Г. Логинов // Арктика: экология и экономика. 2015. № 2 (18). С. 4-13.
11. Erokhin, V., Gao, T., Zhang, X. Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic. Hershey: IGI Global, 2019. 703 p.
12. Heininen, L., Everett, K., Padrtova, B., Reissell, A. Arctic Policies and Strategies – Analysis, Synthesis, and Trends. Laxenburg: IIASA, 2020. 263 p.
13. Hong N. China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. – Washington: Institute for China-America Studies, 2018. 36 p.
14. Keskitalo, E.C.H. The Politics of Arctic Resources: Change and Continuity in the “Old North” of Northern Europe. London: Routledge, 2019. 272 p.
15. Мое А., Stokke O. S. Asian Countries and Arctic Shipping Policies, Interests and Footprints on Governance // Arctic Review on Law and Politics. 2019. №10. P. 24-52.
16. Southcott C., Abele F., Natcher D., Parlee B. Resources and Sustainable Development in the Arctic. London: Routledge, 2018. 304 p.
17. Tamnes, R., Offerdal, K. Geopolitics and Security in the Arctic: Regional Dynamics in a Global World. London : Routledge, 2014. 198 p.
18. The State Council of the People's Republic of China. China's Arctic Policy. URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm. (Дата обращения: 08.03.2020).

Reference List

1. Арктика: стратегия развития = Arctic: the strategy of development : монография / под общ. ред. С. А. Липиной, О. О. Смирновой, Е. В. Кудряшовой. Архангельск : SAFU, 2019. 338 с.
2. Gao T. Rossijsko-kitajskoe sotrudnichestvo po sozdaniju Arkticheskogo sinego jekonomicheskogo koridora: problemy i perspektivy = Russian-Chinese cooperation on creating Arctic blue economic belt: problems and perspectives // Obshhestvo: politika, jekonomika, pravo. 2018a. № 3. S. 51-55.
3. Gao T. Sotrudnichestvo Rossii i Kitaja v Arktike v formate opornyh zon = Russian-Chinese cooperation in Arctic in reference zones format // Vestnik universiteta. 2018b. № 4. S. 43-50.
4. Goldin V. I. Geopolitika Arktiki: novye issledovanija = Geo-policy of Arctic: new researches // Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Serija: Gumanitarnye i social'nye nauki. 2016. № 6. S. 151-155.
5. Grigor'ev M. N. Razvitie tranzitnogo potenciala Severnogo morskogo puti = The development of transit potential of North sea route // Kontury global'nyh transformacij: politika, jekonomika, pravo. 2019. T. 12. № 5. S. 109-129.
6. Gubina O. V. Sovremennye podhody k hozhajstvennomu osvoeniju arkticheskikh territorij RF v aspekte perspektivnogo prostranstvennogo razvitija = Modern approaches to economic developing of Arctic of RF in the aspect of perspective space development / O. V. Gubina, A. A. Provorova // Fundamental'nye issledovanija. 2018. № 11-1. S. 46-51.

7. Elackov A. B. Politicheskoe geoprostranstvo kak ob#ekt issledovanija. II. Geograficheskie otnoshenija i vidy geopolozhenij = Political geo-space as an object of research. II. Geographic relations and sights of geo-places // Vestnik Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta. 2013. № 1. S. 107-116.
8. Ivanov I. S. Aziatskie igroki v Arktike: interesy, vozmozhnosti, perspektivy = Asian players in Arctic: interests, opportunities, perspectives. Moskva : Rossijskij sovet po mezhdunarodnym delam, 2016. 58 s.
9. Pliseckij E. E. Osobennosti sovremennogo jetapa i problemy prostranstvennogo razvitija arkticheskikh regionov Rossii = The peculiarities of modern stage and problems of space development of Arctic regions of Russia / E. E. Pliseckij, E. L. Pliseckij // Upravlencheskie nauki. 2019. № 9 (4). S. 32-43.
10. Tatarkin A. I. Sovremennaja paradigma osvoenija i razvitija Arkticheskoy Zony Rossijskoj Federacii = Modern paradigm of developing of Arctic Zone of Russian Federation / A. I. Tatarkin, E. A. Zaharchuk, V. G. Loginov // Arktika: jekologija i jekonomika. 2015. № 2 (18). S. 4-13.
11. Erokhin, V., Gao, T., Zhang, X. Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic. Hershey: IGI Global, 2019. 703 p.
12. Heininen, L., Everett, K., Padrtova, B., Reissell, A. Arctic Policies and Strategies – Analysis, Synthesis, and Trends. Laxenburg: IIASA, 2020. 263 p.
13. Hong N. China’s Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. – Washington: Institute for China-America Studies, 2018. 36 p.
14. Keskitalo, E.C.H. The Politics of Arctic Resources: Change and Continuity in the “Old North” of Northern Europe. London: Routledge, 2019. 272 p.
15. Moe A., Stokke O. S. Asian Countries and Arctic Shipping Policies, Interests and Footprints on Governance // Arctic Review on Law and Politics. 2019. №10. P. 24-52.
16. Southcott C., Abele F., Natcher D., Parlee B. Resources and Sustainable Development in the Arctic. London: Routledge, 2018. 304 p.
17. Tamnes, R., Offerdal, K. Geopolitics and Security in the Arctic: Regional Dynamics in a Global World. London : Routledge, 2014. 198 p.
18. The State Council of the People’s Republic of China. China’s Arctic Policy. URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm. (Дата обращения: 08.03.2020).