

УДК 551:327

**АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА КАК ОБЪЕКТ МИРОВОЙ ГЕОПОЛИТИКИ****Лазарев Владимир Анатольевич**

Кандидат технических наук, доцент кафедры управления морским транспортом, ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. Адмирала Г.И. Невельского», доцент;  
vlad.lazarev@list.ru

**Фисенко Андрей Иванович**

Доктор экономических наук, профессор кафедры управления морским транспортом, ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. Адмирала Г.И. Невельского», профессор;  
andreifisenko1957@mail.ru

**Останин Владимир Анатольевич**

Доктор экономических наук, профессор кафедры экономической теории и мировой экономики ФГОУ Владивостокского филиала Российской таможенной академии, профессор  
ostaninva@yandex.ru

**Аннотация**

Повышение энергетического статуса Арктики и особое экономическое и стратегическое значение арктических морских путей привлекают внимание многих стран, в том числе и быстроразвивающегося Китая. Экономический и, в первую очередь, энергетический интересы являются приоритетными в арктической стратегии Китая. Повышенный интерес Китая вызывают также логистические и транспортные возможности Арктики. Китай располагает самой активной и дифференцированной научно-исследовательской программой по изучению Арктики для реагирования на отрицательное влияние климатических трансформаций, вызванных таянием арктических льдов. Этим обусловлено активное участие Пекина в различных международных научно-экспертных дискуссиях по проблемам Арктики. Важнейшей для себя задачей в арктической гонке правительство Китая считает международно-правовую деятельность по уточнению и институционализации юридического статуса Арктики.

**Ключевые слова:** энергетический статус Арктики, транспортный потенциал Арктики, арктическая политика России, Северный морской путь, интересы неарктических стран

**THE ARCTIC ZONE AS AN OBJECT OF THE WORLD GEOPOLITICS****Vladimir A. Lazarev**

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Maritime Transport Management, Admiral G.I. Nevelsky Maritime State University, Associate Professor;  
vlad.lazarev@list.ru

**Andrey I. Fisenko**

Doctor of Economics, Professor of the Department of Marine Transport Management, Admiral G.I. Nevelsky Maritime State University, Professor;  
andreifisenko1957@mail.ru

**Vladimir A. Ostanin**

Doctor of Economics, Professor of the Department of Economic Theory and World Economy of the Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy, Professor  
ostaninva@yandex.ru

---

**ABSTRACT**

---

The increasing energy status of the Arctic and the special economic and strategic importance of the Arctic Sea lanes attract the attention of many countries, including the rapidly developing China. Economic and, first of all, energy interests are priorities in China's Arctic strategy. China is also particularly interested in the logistics and transport capabilities of the Arctic. China has the most active and differentiated research program for the study of the Arctic to respond to the negative impact of climatic transformations caused by the melting of Arctic ice. This is due to Beijing's active participation in various international scientific and expert discussions on Arctic issues. The Chinese Government considers international legal activity to clarify and institutionalize the legal status of the Arctic to be the most important task for itself in the Arctic race.

---

**Keywords:** Arctic energy status, Arctic transport potential, Russian Arctic policy, Northern Sea Route, interests of non-Arctic countries

---

По оценкам экономистов и экспертов Арктика к середине XXI века станет одним из основных источников углеводородов и важнейшим транзитным узлом планеты. Такие перспективы в будущем и настоящем привлекают повышенное внимание стран, как арктических, так и неарктических. Быстроразвивающийся Китай, которому все больше и больше требуется энергоресурсов активно включился в арктическую гонку, разрабатывая свою стратегию, касающуюся изучения, геологоразведку, технологии промышленного освоения природных ресурсов Арктики, освоение Северного морского пути (Далее – СМП) и увеличение транспортных перевозок в арктическом регионе. Дальновидные политики и экономисты понимают, что СМП в будущем станет транспортной магистралью мирового уровня.

Китай наращивает полярные исследования как внутри Китая, так и посредством арктических экспедиций, принимая участие в международных научно-экспериментальных дискуссиях по проблемам Арктики. Особое внимание уделяется проблемам международно-правовой деятельности по уточнению и институализации юридического статуса Арктики и вписывание в неё Китая. Для этого Китай предпринимает активные дипломатические и внешнеполитические усилия по продвижению своих интересов в Арктике извлекая положительные эффекты от сотрудничества, а не в противостояние интересов Китая с интересами арктических и неарктических стран в освоении Арктики.

Повышение энергетического статуса Арктики и особое экономическое и стратегическое значение арктических морских путей привлекают внимание многих стран,

в том числе, и быстроразвивающегося Китая. Экономический и, в первую очередь, энергетический интересы являются приоритетными в арктической стратегии Китая, уделяя при этом особое внимание возможностям энергетического, логистически-транспортного потенциала Арктики. Разведанные энергетический потенциал Арктики позволяют мировому сообществу судить об Арктике как о мировой кладовой сырья, углеводородов, минеральных ресурсов. По оценкам экспертов около 25 % запасов углеводородов находятся в Арктической зоне. При этом потенциальные запасы нефти по американским данным составляют 90 млрд баррелей, газа – 47,3 трлн куб. м, газового конденсата – 44 млрд баррелей [5]. По данным российских исследователей эти запасы в 2 раза меньше [3]. Американский журнал Science приводит в одной из своих статей данные, что подо льдами Арктики залегают около 83 млрд баррелей нефти, что составляет примерно 13 % от мировых неразведанных запасов, а природного газа в Арктике – около 1 550 трлн куб. м. [14].

Но не только энергоресурсы могут приносить экономическую выгоду от освоения Арктики. Биологическая морская фауна и её ресурсы разнообразны, их освоение может приносить такой же доход, как и от добычи газа и нефти [15].

Повышенный интерес Китая вызывают логистические транспортные возможности Арктики. СМП будет еще в большей мере стимулировать экономический рост как в мировой экономике, так и в Дальневосточном федеральном регионе уже в силу того, что существенно до 40 % сокращает время транзита между Востоком и Западом, а также уменьшает расход топлива и выбросы углерода. За последние годы арктические морские пути уже испытали существенное увеличение трафика движения судов. Трафик Северного морского пути переживает рост в 53 %. Эта тенденция сохранится, так как арктические государства и коммерческие компании продолжают спонсировать арктическое судоходство и строительство ледоколов [20].

Как отмечает Сунь К., Северный Ледовитый океан и воздушное пространство над ним есть уникальное коммуникационное поле, способное связать практически все наиболее развитые и динамичные регионы нашей планеты, и это является принципиально важным для современной интенсивно развивающейся экономики Китая, чьи интересы носят глобальный характер [18].

СМП приобретает уникальное для развития Дальневосточного федерального региона значение, но одновременно приобретает и мировое значение, связывая Дальневосточный федеральный регион с центрами мирового развития, с развитыми странами Европы и Северной Америки. По прогнозам к 2030 г. Арктика может оказаться практически свободной ото льдов [10], в результате чего станет возможным круглогодичное использование арктических транспортных путей. Китайские товары уже начали перевозиться по СМП пути. Первый китайский коммерческий контейнеровоз Yong Sheng из Шанхая прибыл в Роттердам в сентябре 2013 г. [9]. За 6 лет уже сотни китайских контейнеровозов и танкеров прошли по СМП и объем перевозок по этому маршруту из года в год возрастает.

Концевой пункт СМП – Дальневосточный Федеральный регион. Освоение маршрута принесет России, Дальневосточному Федеральному региону, китайским провинциям, другим странам, которые войдут в проект, преимущества в большей эффективности, экономичности транспортно-логистической модели в сравнении с традиционными южными маршрутами. Так расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Йокогаму (Япония) через Суэцкий канал, составляет 12 840 морских миль, а Северным морским путем – только 5 770 морских миль, т. е. почти в 2 раза меньше [5].

Согласно китайским прогнозам, к 2020 г. по СМП пойдет от 5 до 15 % китайского внешнеторгового грузопотока, в основном в виде контейнерных перевозок. По оценке

экспертов, один «северный» рейс контейнеровоза или сухогруза может сэкономить от 0,5 до 3,5 млн долл. Для КНР данный вопрос крайне важен: экономика этой крупнейшей страны-экспортера на 46 % зависит от международного судоходства [6, 10].

Ли Чжэнфу выразил мнение китайских экспертов о том, тот, кто получит в XXI веке контроль над арктическим маршрутом, будет контролировать новый путь мировой экономики [8]. Освобождение Арктического региона ото льда придает импульс судоходству КНР по пути в Европу. Поэтому помимо собственной базы Пекин арендует у КНДР два порта – Чонгкинг и Райан [15]. Китай также надеется на расширение транспортного сотрудничества с РФ по использованию портов Дальнего Востока и переходов Приморье-1, Приморье-2 и Приморье-3 в рамках проекта «Морской Шелковый путь» [13].

Стремление неарктического Китая занять более высокое положение в решении проблем Арктики подчеркивают и российские ученые. Профессор В.Л. Ларин пишет: «Вопросы геополитики и безопасности, сопряженные с проблемой территориальной целостности, с расхождениями в политических интересах арктических государств, связаны со стремлением неарктических стран вписаться в региональную архитектуру» [7].

Еще одним направлением стратегии Китая в Арктике является активное участие Пекина в различных международных научно-экспертных дискуссиях по проблемам Арктики. Это различные форумы, советы, конференции, симпозиумы и т. п., на которых Китай апробирует свою арктическую стратегию, знакомит мировую общественность со своими арктическими программами. Например, с 1996 года Китай вошел в такие международные институты, как: Международный научный арктический комитет, Тихоокеанская арктическая группа (Pacific Arctic Group), Ny-Alesund Science Managers Committee (NySMAC), Арктический сектор и некоторые другие. Кроме чисто экономического направления в реализации своей политики по отношению к Арктике Китай включен в международные программы проблем климата, проблем охраны окружающей среды. Китайские исследователи пытаются выработать научные рекомендации по защите арктической природы, созданию безопасных условий, в том числе по техническому оснащению судоходства в акватории Северного Ледовитого океана и т. д. [21].

Интерес Китая к Арктике усилился после 2013 г., когда Китай был принят в Арктический Совет в качестве наблюдателя. При этом его авторитет постоянно возрастает при разработке и реализации арктической политики. При этом настойчиво проводится идея, что политика арктических государств, стремящихся поделить Арктику между собой, является недальновидной и дестабилизирующей ситуацию в регионе. Только совместное изучение вопросов использования Северного морского пути между Китаем и другими мировыми державами может привести к их длительному международному сотрудничеству [10].

Стремление неарктического Китая занять более высокое положение в решении проблем, отмечает профессор В.Л. Ларин, предельно важное положение для России: «Вопросы геополитики и безопасности, сопряженные с проблемой территориальной целостности, с расхождениями в политических интересах арктических государств, связаны со стремлением неарктических стран вписаться в региональную архитектуру» [7].

Это основано на том, что Китай в своей арктической политике делает акцент на общечеловеческих интересах и ценностях, считая этот регион достоянием всех людей мира. Пекин надеется, что арктические страны при определении границ своего континентального шельфа примут «мудрые» компромиссные решения с учетом интересов международного сообщества и согласно нормам международного права. При этом Китай ведет осторожную и вместе с тем сложную дипломатическую игру в Арктике, в которой он, с одной стороны, пытается провести среди неарктических стран идею

интернационализации арктического региона. Однако прекрасно понимает то, что решить эти проблемы без России он не сможет. Для этого Китай не только наращивает взаимодействие с арктическими странами, но и вкладывает существенные финансовые ресурсы в российские инвестиционные проекты в Арктике. Китай стремится реализовать себя в арктических проектах как глобальный геоэкономический игрок, не ограничивая себя исключительно экономической направленностью своих интересов, стремясь с развитием торговых отношений обеспечить себе новые геополитические условия для экономической экспансии.

Как глобальный игрок в арктической зоне, Китай реализует конструктивную политику в области охраны окружающей среды, понимая, что арктические страны не допустят Китай к разработке ресурсов, если это будет нести риски хрупкой экосистеме Арктики.

Китай реализует свои интересы в Арктике в следующих практических делах: добыча углеводородов, биоресурсов, использование Северного морского пути, исследование климатических и экологических проблем, решение вопросов геополитики и безопасности, уточнение, окончательное определение, институционализация международно-правового статуса Арктики.

Российская Федерация приветствует активную арктическую политику Китая. В Москве считают, что именно Китай своей мощью и авторитетом поможет России отстаивать свои национальные интересы в Арктике. Китайско-российское сотрудничество в сфере инвестиций и технологий, в том числе для добычи нефти и газа на арктическом шельфе, постоянно расширяется в рамках стратегического взаимодействия и арктического партнерства. Такое партнерство из года в год углубляется [11, 19].

Все это свидетельствует о том, что китайская арктическая политика далеко не пассивная и выжидательная, как ее пытаются представить многие эксперты из КНР. Такая позиция китайских коллег из экспертного сообщества понятна и оправданна, они действуют в общей внешнеполитической линии китайского руководства: не демонстрировать силу, не обострять отношений с другими странами. Это отвечает и решениям XIX съезда КПК: «Китай проводит мирную и независимую политику». Это созвучно с ключевыми идеями концепции Си Цзиньпина «Сообщество Единой судьбы человечества» [16].

Следует понимать глубину противоречий, которые складываются в процессе освоения Арктики и тех последствий, которые могут стать решающими в реализации собственных российских проектов в Арктике вообще и развитию Дальневосточного региона России, в частности. Следует признать в качестве общеизвестного положения, что роль и место Арктики в современном противоречивом мире и международных политических отношениях будет возрастать. Следовательно, освоение Арктического региона будет наталкиваться на усиления противостояния стран, так и на поиск экономических, политических компромиссов. Подтверждением этому являются достаточно убедительные факты, которые только подтверждают, а не только констатируют наличие противоречий и интересов стран как входящих в Арктический регион, так и стран, расположенных весьма далеко от Арктики, например, Индии.

Те преимущества, которые могут принести каждой стране результаты освоения потенциала Арктического региона, не может оставить равнодушным ни одну страну, входит ли эта страна в Арктическую зону, контролирует ли страна территории прибрежных вод Северного Ледовитого океана, либо эта страна рассчитывает быть вписанной, втянутой в процесс освоения как богатств Арктической зоны, либо только использовать преимущества СМП при транспортировке грузов из Юго-Восточной Азии в Европу и обратно.

Такие страны, как Россия, США, Канада, Дания, Норвегия уже в настоящее время контролируют более четверти территорий прибрежных вод Северного Ледовитого океана, а также значительную часть территории прибрежного шельфа. На этих прибрежных и морских пространствах быстрыми темпами идет освоение территорий в части проведения научных изысканий, проектирования и строительства портов, разрезов, шахт. Одновременно идет и закрепление этих территорий как политическими, так и военными средствами, и институтами. Для России, например, Арктическая зона приобретает исключительную значимость в связи с тем, что позволяет развернуть средства защиты российской территории от возможного удара со стороны стран НАТО.

Одновременно растущий интерес Китая к процессу освоения Арктики наряду с преимуществами от международной кооперации несет и риски, новые вызовы. Поэтому реализуя программы развития Дальневосточного региона, Россия должна принимать во внимание возникающие риски, которые были прописаны в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года. Стратегия непосредственно констатирует рост конфликтного потенциала в Арктике [20].

Определенной новацией в мировой политике является формирование такого геоэкономического, политического, военного пространства, когда эта противоречивая по своей природе среда начинает дополняться такими игроками, как например, Китай, Япония и Индия. Китай, не входящий в состав арктических стран, активно подключается не только к осуществлению научно-исследовательской деятельности Арктической зоны, но и решению арктических проблем экологической защиты среды. Но наибольшая активность Китая направлена на освоение Морского (Ледового) Шёлкового пути, реализуя свои транспортно-логистические проекты. Китай уже практически приступил к созданию собственного современного ледокольного флота. И судя по тому, насколько Китай быстро реализует свои масштабные геоэкономические проекты в Европе, Азии, Африке, не стоит сомневаться в том, что Китай успешно решит и эту проблему создания собственного ледокольного флота.

Как следует из последних событий, которые касаются процессов освоения Арктического региона, неарктические страны, у которых нет собственной арктической территории в Арктике, вступив в Арктический совет, начинают лоббировать свои национальные интересы, часто прикрываясь необходимостью решения глобальных экологических и иных проблем. Это создает новую архитектуру соотношения как общеглобальных, как и национальных интересов уже между возросшим числом глобальных игроков. Как отмечает автор, «чтобы не отстать от арктических государств в освоении Заполярья, они наращивают научный, технологический, финансово-экономический потенциал, строят ледоколы, другие суда ледового класса, танкеры и контейнеровозы, разрабатывают ультрасовременные специальные технологии для оснащения портовой инфраструктуры, приспособленной для Севера. В своих торгово-экономических и стратегических интересах они прорабатывают разные варианты использования северных морских маршрутов. Их активность возросла после возникшего затора в Суэцком канале, от которого судоходные компании этих стран понесли огромные убытки. Они увидели, что Северный морской путь (СМП) в ближайшей перспективе может стать не только дополнительным транспортным путем, но и существенным конкурентом» [19].

#### **Список литературы:**

1. Вороненко А.Л. Перспективы сотрудничества России со странами СВА в арктическом регионе / А.Л. Вороненко, С.В. Грейзик // Арктика и север. 2019. № 35. С. 60-78.

2. Журавель В.П. Арктика как постоянно развивающееся информационное пространство / В.П. Журавель // Арктика и Север. 2018. № 31. С. 62–79.
3. Ильинский М. Шкура нерожденного медведя: мировые державы в борьбе за ресурсы Арктики / М. Ильинский // Новая Европа. 2009. 21 апр. // URL: [https://n-europe.eu/article/2009/04/21/shkura\\_nerozhdenogo\\_medvedya\\_mirovye\\_derzhavy\\_v\\_borbe\\_zha\\_resursy\\_arktiki](https://n-europe.eu/article/2009/04/21/shkura_nerozhdenogo_medvedya_mirovye_derzhavy_v_borbe_zha_resursy_arktiki). (доступно -- 10.07.2022)
4. Карлусов В.В. Арктика в системе глобальных приоритетов Пекина: взгляд из России / В.В. Карлусов // Вестник МГИМО-Университета. 2012. № 5 (26). С. 2-32.
5. Кашин В. Арктическая кладовая / В. Кашин // Ведомости. 2008. 25 июля.
6. Китайцы начали коммерческое освоение СМП // NEWSru.com. URL: <http://newsru.com/arch/finance/10Sep2013/hrthmpssgencenship.html>. (доступно -- 10.07.2022)
7. Ларин В.Л. У карты Тихого океана: информационно-аналитический бюллетень / В.Л. Ларин. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 1990. 21 с.
8. Ли Чженьфу. Анализ стратегии Китая в отношении морских путей в Арктике / Ли Чженьфу. // URL: <http://doc88.com/p-339732633326.html>. (доступно -- 10.07.2022)
9. Морозов Ю.В. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке» / Ю.В. Морозов, А.Ф. Клименко // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2015. Т. 20, № 20. С. 173-191.
10. Пан Ги Мун. Ветер перемен / Пан Ги Мун // United Nations. 2009. 18 сент. // URL: <http://un.org/Russian/sg/articles/2009/180909.shtml>. (доступно -- 10.07.2022)
11. Печерица В.Ф. Арктические стратегии Китая и России: сходства и различия // Российско-китайские исследования. 2020. Т. 4, № 1. С. 44-52.
12. Печерица В.Ф. Основные направления китайской политики в Арктике / В.Ф. Печерица, Шуан Лэй // Российско-китайские исследования. 2019. Т. 3, № 4. С. 7-16.
13. Печерица В.Ф. Открывающаяся Арктика в мировой политике и международных отношениях»: монография / В.Ф. Печерица. Владивосток: Издательство Дальневосточного федерального университета. 2021. 338с.
14. Природные ресурсы Арктики. URL: <https://ria.ru/20100415/220120223.html>. (доступно -- 10.07.2022)
15. РИА Новости – информационное агентство. // URL: <http://ria.ru/discovery/2009//09//92683.html>. (доступно -- 10.07.2022)
16. Си Цзиньпин. Доклад на XIX Всекитайском съезде Коммунистической партии Китая. 18 октября 2017 г. / Си Цзиньпин. Пекин, 2018. 86 с. // URL: [http://russian.news.cn/2017-11/03/c\\_136726299.htm](http://russian.news.cn/2017-11/03/c_136726299.htm). (доступно- 10.07.2022)
17. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года // <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (доступно- 10.07.2022)
18. Сунь К. Управление арктическим морским путем и участие Китая / К. Сунь, Т. Лю // Вестник Морского университета Китая. 2015, № 13.
19. Тяньмин Г. Возможности участия Китая в технологическом и промышленном сотрудничестве в освоении арктической зоны России / Г. Тяньмин, В.Л. Ерохин //

Технологические перспективы в рамках Европейского пространства. Новые рынки и темпы роста: материалы IV межд. науч. конф. Санкт-Петербург, 2019. С. 532-537.

20. Conley H.A. Arctic Destination and Trans-Shipping / H.A. Conley // Arctic Economics in the 21st Century. New York, 2014. P. 32-38.
21. Xu Shijie Head Division of Policy and Planning, Chinese Arctic Administration. Oceanic Administration Cooperation and Development in Arctic / Выступление на круглом столе. «Арктическая политика в 21 веке». ФМОСПбГУ. Санкт-Петербург, сентябрь, 2013.

#### References:

1. Voronenko A.L. Prospects of cooperation between Russia and NEA countries in the Arctic region / A.L. Voronenko, S.V. Greyzik // Arctic and the North. 2019. No. 35. pp. 60-78.
2. Zhuravel V.P. The Arctic as a constantly developing information space / V.P. Zhuravel // The Arctic and the North. 2018. No. 31. pp. 62-79.
3. Ilyinsky M. The skin of the unborn bear: World powers in the struggle for Arctic resources / M. Ilyinsky // New Europe. 2009. 21 Apr. // URL: [https://n-europe.eu/article/2009/04/21/shkura\\_nerozhdannogo\\_medvedya\\_mirovye\\_derzhavy\\_v\\_borbe\\_za\\_resursy\\_arktiki](https://n-europe.eu/article/2009/04/21/shkura_nerozhdannogo_medvedya_mirovye_derzhavy_v_borbe_za_resursy_arktiki). (available -- 10.07.2022)
4. Karlusov V.V. The Arctic in the system of Beijing's global priorities: a view from Russia / V.V. Karlusov // Bulletin of MGIMO University. 2012. No. 5 (26). pp. 2-32.
5. Kashin V. Arctic pantry / V. Kashin // Vedomosti. 2008. July 25.
6. The Chinese have started commercial development of the NSR // NEWSru.com . URL: <http://newsru.com/arch/finance/10Sep2013/hrthmpssgecenship.html> . (available -- 10.07.2022)
7. Larin V.L. At the map of the Pacific Ocean: information and analytical bulletin / V.L. Larin. Vladivostok: IIAE FEB RAS, 1990. 21 p.
8. Li Zhenfu. Analysis of China's strategy regarding sea routes in the Arctic / Li Zhenfu. // URL: <http://doc88.com/p-339732633326.html>. (available -- 10.07.2022)
9. Morozov Yu.V. China and other states of Northeast Asia in the "Arctic Race" / Yu.V. Morozov, A.F. Klimenko // China in world and regional politics. History and modernity. 2015. Vol. 20, No. 20. pp. 173-191.
10. Ban Ki-moon. Wind of Change / Ban Ki-moon // United Nations. 2009. September 18. // URL: <http://un.org/Russian/sg/articles/2009/180909.shtml>. (available -- 10.07.2022)
11. Pecheritsa V.F. Arctic strategies of China and Russia: similarities and differences // Russian-Chinese studies. 2020. Vol. 4, No. 1. pp. 44-52.
12. Pecheritsa V.F. The main directions of Chinese policy in the Arctic / V.F. Pecheritsa, Shuang Lei // Russian-Chinese studies. 2019. Vol. 3, No. 4. pp. 7-16.
13. Pecheritsa V.F. The opening Arctic in World politics and international relations": monograph / V.F. Pecheritsa. Vladivostok: Publishing House of the Far Eastern Federal University. 2021. 338c.
14. Natural resources of the Arctic. URL: <https://ria.ru/20100415/220120223.html>. (available -- 10.07.2022)



15. RIA Novosti – news agency. // URL: <http://ria.ru/discovery/2009//09//92683.html>. (available -- 07/10/2022)
16. Xi Jinping. Report at the XIX National Congress of the Communist Party of China. October 18, 2017 / Xi Jinping. Beijing, 2018. 86 p. // URL: [http://russian.news.cn / 2017-11/03/c\\_136726299.htm](http://russian.news.cn / 2017-11/03/c_136726299.htm) . (available- 10.07.2022)
17. Development strategy of the Arctic zone of the Russian Federation for the period up to 2020 // <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556> / (available- 10.07.2022)
18. Sun K. Management of the Arctic sea route and China's participation / K. Sun, T. Liu // Bulletin of the Maritime University of China. 2015, № 13.
19. Tianmin G. The possibilities of China's participation in technological and industrial cooperation in the development of the Arctic zone of Russia / G. Tianmin, V.L. Erokhin // Technological prospects within the European Space. New markets and growth rates: materials of the IV International Scientific conference. St. Petersburg, 2019. pp. 532-537.
20. Conley H.A. Arctic Destination and Trans-Shipping / H.A. Conley // Arctic Economics in the 21st Century. New York, 2014. P. 32-38.
21. Xu Shijie Head Division of Policy and Planning, Chinese Arctic Administration. Oceanic Administration Cooperation and Development in Arctic / Speech at the round table. "Arctic Policy in the 21st century". FMSPBGU. St. Petersburg, September, 2013.