

УДК 327.57

DOI 10.25587/2310-5453-2024-2-115-129

Арктическая транспортно-коммуникационная инициатива в XXI в. (на примере инициативы «Полярный шелковый путь»)

Чжай Цзымин ✉

Санкт-Петербургский государственный университет

г. Санкт-Петербург, Россия

✉ zzm18604810062@gmail.com

Аннотация. Арктическая транспортно-коммуникационная инициатива в XXI в. на примере китайской идеи «Полярный шелковый путь» рассмотрена как концепт мирного сосуществования в рамках достижения «Общего будущего» целей устойчивого развития до 2030 г. Арктический концепт представлен с помощью мирополитического подхода Н. К. Харлампьевой, с помощью которого выделяются концептуальные компоненты развития международных отношений на уровне стратегического планирования экономических и транспортно-коммуникационных процессов на региональном и глобальном уровне. Этот подход позволил выстроить стратегическую конструкцию: а) по изучению развития транспортной коммуникации Арктики в качестве методологии; б) описать основу развития Арктической транспортно-коммуникационной инфраструктуры. В условиях напряженной внешнеполитической обстановки особенно важно акцентировать внимание на развитии транспортной коммуникации Китая и России, где особую роль играют достижения целей устойчивого развития в аспектах развития Арктической транспортно-коммуникационной инфраструктуры в XXI в. на двустороннем уровне.

Ключевые слова: Арктика, транспортно-коммуникационная инициатива, Китай, Полярный шелковый путь, мирное сосуществование, цели устойчивого развития, мирополитический подход, направления международных отношений, стратегическое планирование, региональные и глобальные экономические процессы, транспортно-коммуникационные процессы, инфраструктура, международное взаимодействие, развитие транспортной коммуникации.

Для цитирования: Чжай Цзымин. Арктическая транспортно-коммуникационная инициатива в XXI в. (на примере инициативы «Полярный шелковый путь»). *Арктика XXI век. Гуманитарные науки*. 2024;2(36):115–129. DOI: 10.25587/2310-5453-2024-2-115-129

Arctic Transport and Communication Initiative in the 21st century (using the Polar Silk Road Initiative as an example)

Zhai Ziming ✉

St. Petersburg State University

St. Petersburg, Russia

✉ zzm18604810062@gmail.com

Abstract. The Arctic transport and communication initiative of the 21st century, with the Chinese idea of the «Polar Silk Road» as an example, is considered as a concept of peaceful coexistence within the framework of achieving the «Common Future» of the Sustainable Development Goals by 2030. The Arctic concept is presented using the world-political approach of N. K. Kharlampieva, which highlights the conceptual components of international relations development at the level of strategic planning of economic, transport and communication processes at the regional and global levels. This approach made it possible to build a strategic structure: a) to study the development of transport communication in the Arctic as a methodology; b) to describe the basis for the development of the Arctic transport and communication infrastructure. In the context of a tense foreign policy situation, it is particularly important to focus on the development of transport communication between China and Russia, where the achievement of the Sustainable Development Goals plays a special role in the development of the Arctic transport and communication infrastructure in the 21st century at the bilateral level.

Keywords: Arctic, transport and communication initiative, China, Polar silk road, peaceful coexistence, sustainable development goals, world political approach, directions of international relations, strategic planning, regional and global economic processes, transport and communication processes, infrastructure, international interaction, development of transport communication.

For citation: Zhai Ziming. Arctic Transport and Communication Initiative in the 21st century (using the Polar Silk Road Initiative as an example). *Arctic XXI century. Humanitarian sciences*. 2024;2(36): 115–129. DOI: 10.25587/2310-5453-2024-2-115-129

Введение

Изучение темы «Арктическая транспортно-коммуникационная инициатива в XXI в. (на примере инициативы «Полярный шелковый путь»)» является частью китайской внешней политики, которая обсуждается с Российской Федерацией в целях продолжения диалога о мирном сосуществовании в многополярном мире.

Обоснованием продвижения идеи «Полярного шелкового пути» является, во-первых, возможная доступность Арктики для международной торговли и добычи ресурсов из-за последствий глобального потепления. Как только таяние льдов приведет к тому, что регион станет полностью судоходным для глобальных перевозок, он станет наиболее безопасным маршрутом, сокращающим путь для торговли между Азией и Европой. Кроме того, представлена возможность увеличения добычи ресурсов. Оценки разнятся, но все они сходятся в том, что потенциал нефти и газа на Крайнем Севере в значительной степени не используется. Таким образом, в ближайшие годы прогнозируется, что эта область станет одной из самых востребованных в мире благодаря экономическим и ресурсным возможностям, которые существуют в настоящее время и становятся все более достижимыми с каждым годом.

Во-вторых, развитие «Полярного шелкового пути» может стать примером развития более экологически чистых технологий, разрабатываемых на современных способах транспортировки по сравнению с существующими морскими и железнодорожными маршрутами, поскольку использование северного маршрута снижает расстояния и, как следствие, выбросы парниковых газов, что соответствует целям устойчивого развития. Именно по этим причинам Китай в настоящее время стремится предложить свои достижения в развитии Арктики.

С 2013 г. Россия является активным участником инициативы сотрудничества «Пояс и путь». В качестве продолжения инициативы «Пояс и путь» лидеры Китая и России высказывали свои идеи и предложения по совместному строительству «Полярного шелкового пути» на различных дипломатических мероприятиях. После 2013 г. Россия начала активно сотрудничать с Китаем в Арктическом регионе и поддержала вступление Китая в Арктический совет в качестве государства-постоянного наблюдателя.

В 2015 г. в совместном коммюнике двадцатой встречи премьер-министров Китая и России говорилось: «Укреплять сотрудничество в развитии и использовании Северного морского пути и проводить исследования в области арктического судоходства» [1].

В мае 2017 г. президент России Владимир Путин предложил увязать развитие арктических водных путей со строительством «Полярного шелкового пути». В том же году, когда председатель КНР Си Цзиньпин встретился с премьер-министром России Медведевым, он предложил: «Мы должны проделать хорошую работу по увязке строительства «Поляса и пути» с Евразийским экономическим союзом и стремиться содействовать реализации таких проектов, как прибрежный международный транспортный коридор и совместно осуществлять сотрудничество в освоении и использовании арктических водных путей для создания «Полярного шелкового пути» [2].

Важную роль играет российская концепция укрепления сотрудничества с Китаем в Арктике. Разработка и изменение концепции арктического сотрудничества является ключевым фактором для реализации Китаем и Россией совместного строительства «Полярного шелкового пути» [5]. В связи с этим в данной статье предпринята попытка проанализировать концептуальные факторы укрепления сотрудничества России и Китая в Арктике и совместного строительства «Полярного шелкового пути», а также вытекающий из этого импульс развития и будущие вызовы.

Метод исследования

Обзор идей развития транспортно-коммуникационной концепции в XXI в. составлен с помощью применения мирополитического подхода Н. К. Харлампьевой [6]. Мирополитический подход как способ эмпирико-политической аналитики помогает выявить влияние принципов глобальной политики (I) на региональное положение дел (II) и местную практику (III) или, наоборот, как местная практика может повлиять на региональное положение дел, привлекая внимание к их влиянию на принципы глобальной политики. Данный исследовательский способ необходим для разъяснения концептов рассматриваемой тематики. Методология, предложенная в научно-исследовательских работах Н. К. Харлампьевой, позволяет проводить более глубокое изучение основ международного сотрудничества в Арктике, что способствует более точному выявлению современных характеристик этого взаимодействия [4]. Этот подход учитывает влияние глобальной политики на региональную политику и реализацию программ и проектов на местах, что позволяет выстраивать более комплексные стратегии международного сотрудничества, а также предлагает использовать политико-правовую парадигму для формирования арктической политики, что может способствовать совершенствованию социально-экономических законодательных актов. Возможными недостатками данного подхода являются ограничения в доступе к информации, особенно в контексте геополитических вопросов и коммерческих секретов, которые

могут затруднять анализ [7]. Также важно учитывать, что любой анализ может быть подвержен субъективным интерпретациям, что может привести к неполным или предвзятым выводам.

Для рассмотрения основ развития транспортной коммуникации в XXI в. составлена табл. 1 «Методология исследования развития транспортной коммуникации Арктики» с помощью применения мирополитического подхода Н. К. Харлампьевой, в которой обозначены концепты глобальной политики (I) относительно мирного сосуществования, региональное положение глобального концепта (II) от КНР «Пояса и пути», местная практика развития транспортной коммуникации (III) в Арктической зоне Российской Федерации и развития Северного морского пути.

Таблица 1

Table 1

Методология исследования развития транспортной коммуникации Арктики

Methodology for researching the development of Arctic transport communication

Глобальная политика (I)	Региональное положение глобального концепта (II)	Местная практика развития транспортной коммуникации (III)
Мирное сосуществование	Развитие Арктической транспортно-коммуникационной системы	Развитие инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации
7 ЦУР: доступ к источникам энергии; 9 ЦУР: создание инфраструктуры; 13 ЦУР: борьба с изменением климата; 14 ЦУР: сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов	Региональные положения глобальных концептов реализации заявленных целей устойчивого развития в рамках концепции «Полярного шелкового пути»	Россия: арктические моря в рамках развития международной экономической политики

Источник: составлено автором

Мирное сосуществование Российской Федерации и Китайской народной республики в Арктике касается замысла о сопряжении идей «Пути и пояса» и развития Арктической транспортно-коммуникационной системы. Если рассмотреть эти идеи с точки зрения достижения «Общего будущего», следуя целям устойчивого развития до 2030 г., то можно вкратце обозначить следующие моменты.

За концепт глобальной политики были взяты 4 цели устойчивого развития, сформулированные Генеральной ассамблеей ООН в 2015 г. [11], которые наиболее подходят к реализации в рамках развития транспортной коммуникации концепции «Полярного шелкового пути» через Российскую Арктику.

Цель № 7. Обеспечение доступа к недорогостоящим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех, т. к. развитие транспортной инфраструктуры в рамках «Полярного шелкового пути» способствует использованию устойчивых источников энергии для сокращения выбросов парниковых газов и повышения энергоэффективности.

Цель № 9. Создание прочной инфраструктуры, содействие обеспечению всеохватной и устойчивой индустриализации и внедрению инноваций, т. к. инфраструктурные проекты «Полярного шелкового пути» позволяют направить инвестиции в устойчивую инфраструктуру и содействуют развитию инновационных методов транспортировки.

Цель № 13. Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями, поскольку использование Северного Ледовитого океана для сокращения морского пути между Европой и Азией способствует снижению вредных выбросов и обеспечивает более эффективное использование ресурсов.

Цель № 14. Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития. Концепция «Полярного шелкового пути» требует соблюдения строгих экологических стандартов для сохранения морской среды в регионе Арктики и рационального использования ее ресурсов.

Исходя из этого, стороны сформулируют региональные положения глобальных концептов. В настоящее время лидеры государств обсуждают сопряжение программы КНР «Полярный шелковый путь» и развития Арктической зоны Российской Федерации и транспортно-коммуникационной инфраструктуры между Россией и Китаем. В последнем столбце будут включены наиболее удавшиеся проекты, касающиеся субъектов Арктической зоны Российской Федерации, экономических проектов и программ компаний топливно-энергетического комплекса (ТЭК).

Состояние российско-китайского сотрудничества по арктической тематике

В начале 2018 г. Китай заявил, что Арктика также станет ключевым стратегическим торговым маршрутом в рамках инициативы «Один пояс – один путь», назвав Северный морской путь (СМП) к северу от Сибири «Полярным шелковым путем» [10]. Эта мера основывается на действиях Китая последних лет, когда он объявил себя «околоарктическим» государством и получил статус наблюдателя в Арктическом совете, несмотря на отсутствие очевидной полярной связи между Китаем и Крайним Севером ни в географическом, ни в историческом плане.

Арктика имеет уникальное географическое положение и включает в себя сушу и море к северу от Полярного круга (около 66 градусов 34 минут северной широты) площадью около 21 млн кв. км. Таким образом, в международном праве Арктика охватывает самые северные участки суши Европы, Азии и Северной Америки, прилегающие к Северному Ледовитому океану и соответствующим островам. Она включает в себя морские районы, находящиеся под национальной юрисдикцией, открытое море и район Северного Ледовитого океана. Поэтому в настоящее время не существует единого всеобъемлющего договора по всем арктическим делам.

Рассматривая этот регион как регион повышенного глобального интереса в среднесрочной и долгосрочной перспективе, Пекин решил вмешаться в этот регион, пока не стало слишком поздно. Это также следует за обширной историей китайских научных усилий и исследовательских миссий на оба полюса. Этот так называемый «Полярный шелковый путь» станет одним из нескольких ключевых стратегических водных путей, берущих начало в Китае и протянувшихся по всему земному шару, связывая Азию с Европой. Этот маршрут через СМП продемонстрировал огромный потенциал, доступный азиатским и европейским рынкам благодаря торговле через Полярный север. Он намного быстрее, чем через мыс Доброй Надежды в Южной Африке или через Панамский канал. Маршрут умеренно быстрее и намного безопаснее, чем использование Суэцкого канала и навигация в сомалийских водах вблизи Африканского Рога. Конечно, для обеспечения регулярного доступа к СМП Китаю необходимо быть уверенным в том, что отношения с Москвой достаточны для того, чтобы иметь доступ к своим арктическим водам.

Российская Арктика – самая большая часть всей Арктики. Действительно, Российская Федерация расширила свои военные и коммерческие возможности в этом регионе и сотрудничает с Китаем

в проектах по производству сжиженного природного газа (СПГ), поскольку мировой спрос на него быстро растет. Например, Пекин и Москва сотрудничают по проекту «Ямал СПГ», расположенному на арктическом побережье России, недалеко от Сабетты на полуострове Ямал [3]. Интегрированный СПГ-проект стоимостью 27 млрд долл. включает в себя разработку гигантского Южно-Тамбейского (Тамбейского) газового месторождения, завода по производству СПГ мощностью 17,4 млн т в год, состоящего из четырех технологических линий и отгрузочных мощностей в специально построенном порту Сабетта, для поставок СПГ на газовые рынки Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы [8]. Это первый проект сотрудничества на «Полярном шелковом пути» между двумя странами и крупнейший СПГ-проект в мире, действующий с 2017 г. Проект «Ямал СПГ», также известный как Южно-Тамбейский СПГ-проект, является одним из самых масштабных и сложных СПГ-проектов в мире.

«Сила Сибири – 2» – это второй трубопровод китайско-российского сотрудничества, и ожидается, что он будет запущен, чтобы смягчить текущий дефицит энергии в Китае [1]. В августе 2021 г. China Communications Construction Company выиграла контракт на строительство терминала СПГ на полуострове Камчатка, что еще больше расширило поставки российского СПГ в Азию [2].

Большая часть первоначального проекта «Полярного шелкового пути» сосредоточена на Северном морском пути Российской Федерации, что сокращает время и стоимость доставки товаров между Европой и Азией на 35 %. По этой причине, объявив в 2020 г. Российскую Арктику зоной полной свободной торговли, Россия поощряет компании и частных инвесторов селиться в Арктической зоне, например, в Мурманске. Правительство Мурманской области объявило, что превратит город в «столицу Арктики» с помощью налоговых льгот [9].

Ключевым моментом является сотрудничество между двумя странами с целью создания транспортно-коммуникационной инфраструктуры для развития крупнотоннажного грузового судоходства в Арктике, включая создание логистических схем для транспортировки углеводородного сырья из Арктической зоны России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и организацию транзитного грузопотока по Северному морскому пути между Азией и Западной Европой. 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 [12]. 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 грузопотока по СМП между Азией и Западной Европой.

Китай активно расширяет свою деятельность в Арктике, проявляя все больший интерес к этому региону. В последние десятилетия он увеличил свою созидательную активность, что позволяет ему не только проводить более сбалансированную внутреннюю политику (в 2021 г. на новогодних мероприятиях Си Цзиньпин официально объявил, что Китай полностью победил бедность), но и активно участвовать в международных проектах [13]. В связи с ожиданиями и опасениями жителей стран, расположенных вдоль маршрута «Полярного шелкового пути», рекомендуется оказывать эффективную помощь в освоении и развитии территорий, а также реализовывать наиболее обоснованные благотворительные проекты, в особенности в рамках реализации целей устойчивого развития.

Предположения по продвижению концепции «Полярный шелковый путь»

Состояние двусторонних китайско-российских отношений позволяют рассуждать об основах развития Арктической транспортно-коммуникационной инфраструктуры в рамках целей устойчивого развития до 2030 г. С этой целью составлена табл. 2 «Основы развития Арктической транспортно-коммуникационной инфраструктуры» с подробным описанием тех предположений, которые предусматривают включенность идей на глобальном уровне. Таблица составлена также на основе мирополитического подхода Н. К. Харлампевой.

Как видно из табл. 2, реализация четырех целей устойчивого развития в рамках концепции «Арктическая транспортно-коммуникационная инфраструктура с помощью китайской идеи «Полярный шелковый путь» по Северному морскому пути Российской Арктики показывает, что данная инициатива имеет большой потенциал и может стать ключевым звеном в достижении устойчивого развития Арктики в целом.

Таблица 2

Table 2

**Основы развития Арктической
транспортно-коммуникационной инфраструктуры
Fundamentals of Arctic Transport and Communications
Infrastructure Development**

Глобальная политика (I)	Региональное положение глобального концепта (II)	Местная практика развития транспортной коммуникации (III)
ЦУР 7: обеспечение доступа к недорогостоящим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех	Развитие инфраструктуры, способствующей использованию устойчивых и недорогостоящих источников энергии на «Полярном шелковом пути»	Россия: создание технологий для использования возобновляемых источников энергии в портах и на судах, а также развитие инфраструктуры для зарядки и обслуживания судов, работающих на альтернативных источниках энергии. Китай: разработка технологий для использования альтернативных источников энергии и создание механизмов для регулярного обновления инфраструктуры.
ЦУР 9: создание прочной инфраструктуры, содействие обеспечению всеохватной и устойчивой индустриализации и внедрению инноваций	Развитие инфраструктуры для поддержки индустриализации и инноваций, включая создание специализированных транспортных коридоров и развитие технологий для оптимизации транспортного потока через «Полярный шелковый путь»	Россия: создание механизмов на локальном уровне для стимулирования инноваций в области транспорта и логистики. Китай: разработка и внедрение новых методов управления логистикой и развития инфраструктуры для устойчивой транспортной коммуникации.

ЦУР 13: принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями	Разработка и применение экологически чистых технологий в судах и на береговых объектах	Россия: установление предельных норм выбросов парниковых газов для транспортных средств и грузовых операций в портах, а также на усилении контроля и наблюдения за состоянием окружающей среды и климата в регионах, через которые проходит маршрут. Китай: финансирование исследований по возможности перехода на использование более экологичных видов топлива для своих судов, содействие развитию экологически чистых видов транспорта для совершенствования транспортной инфраструктуры по всему маршруту и поддержка в разработке и применении новых технологий для борьбы с изменением климата.
ЦУР 14: сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития	Развитие технологий и методов для минимизации воздействия транспортной деятельности на океан и морские ресурсы	Россия: внедрение инновационных систем очистки сточных вод на судах и в портах, разработка мер устойчивой защиты окружающей среды вдоль маршрута и внедрение более экологически чистых видов топлива. Китай: использование более экологически чистых технологий для своих судов, развитие экологически устойчивых систем транспортной коммуникации вдоль маршрута проекта.

Источник: составлено автором

В контексте местной практики Россия и Китай активно разрабатывают и внедряют технологии для использования возобновляемых и альтернативных источников энергии в транспорте, создают механизмы для стимулирования инноваций и развития инфраструктуры, устанавливают предельные нормы выбросов парниковых газов и внедряют экологически чистые технологии на судах и в портах. Такие усилия способствуют развитию устойчивых и надежных систем транспортной коммуникации в Арктической зоне Российской Федерации и содействуют достижению целей устойчивого развития, помогая обеспечить доступ к чистой энергии, развивая инфраструктуру, улучшая условия для борьбы с изменением климата и минимизируя воздействие на океан и морские ресурсы.

Заключение

Глобальный характер изучения китайской транспортно-коммуникационной инициативы в XXI в. «Полярный шелковый путь» как части китайской внешней политики рассмотрена с точки зрения включенности данной идеи в рамках достижения «Общего будущего» целей устойчивого развития до 2030 г. Обсуждение китайской концепции «Пояс и путь» с Российской Федерацией предлагается продолжить в контексте диалога о мирном сосуществовании в многополярном мире и четырех целей устойчивого развития. В этой связи изучение арктического концепта представлено с помощью мирополитического подхода Н. К. Харлампевой. Данный подход позволил выстроить следующую стратегическую конструкцию: во-первых, как изучить тему, потому дана методология исследования развития транспортной коммуникации Арктики; во-вторых, дано предположительное описание основ развития Арктической транспортно-коммуникационной инфраструктуры.

Стоит отметить, что мирополитический подход Н. К. Харлампевой представляет собой ценный инструмент для изучения и анализа концептуальных направлений международных отношений, особенно в контексте выстраивания стратегического планирования региональных и глобальных экономических, транспортно-коммуникационных процессов в Арктике и не только в Арктике, но и на глобальном уровне международного взаимодействия.

Отмечая особое значение обсуждения темы по развитию транспортной коммуникации на региональном уровне между Китаем и Россией в условиях введения санкций, связанных с российско-украинским конфликтом, важно обратить внимание на стратегическую конструкцию по изучению темы в рамках целей устойчивого развития, в том числе используя их принципы достижения мирного сосуществования, а также предлагается обсудить предложенные основы развития Арктической транспортно-коммуникационной инфраструктуры в XXI в.

Литература

1. Boltuc S. Ukraine conflict, natural gas pipelines and Russian strategy. *Special Eurasia*, 2022. [online] Available from: <https://www.specialeurasia.com/2022/02/27/ukraine-russia-gas-pipelines/> [Accessed 13 Mar. 2024].
2. Devonshire-Ellis K. Mitigating Against China's Power Shortages. *China Briefing*, 2021. [online] Available from: <https://www.china-briefing.com/news/mitigating-against-chinas-power-shortages/> [Accessed 13 Mar. 2024].
3. Filimonova N, Krivokhizh C. China's Stakes in the Russian Arctic. *The Diplomat*, 2018. [online] Available from: <https://thediplomat.com/2018/01/chinas-stakes-in-the-russian-arctic/> [Accessed 13 Mar. 2024].
4. Kharlampieva NK. Arctic maritime transport system: history, status and perspective. *Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education*, 2017;7(2):89–102.
5. Kharlampieva N. Interdisciplinary cooperation between Russian and Chinese universities on Arctic governance. *A Dynamic Arctic in Global Change, The Arctic Science Summit Week 2017. 31 March – 7 April 2017. Prague, Czech Republic*, 2017:197.
6. Kharlampieva NK. Research methodology of the international economic cooperation bases in the Arctic. *Vestnik of Saint Petersburg University. Ser. 6. Political science. International relations*, 2016;2:97–109. DOI: 10.21638/11701/spbu06.2016.209
7. Kharlampieva NK, Ermolina M, Matveevskaya A. Global Arctic issues in Bilateral Cooperation for Environmental Management Protection. *Handbook of the Arctic*, 2022.
8. Spivak V, Gabuev A. The Ice Age: Russia and China's Energy Cooperation in the Arctic, 2021. [online] Available from: <https://carnegiemoscow.org/commentary/86100> [Accessed 13 Mar. 2024].
9. Staalesen A. Murmansk hopes for investment hike as it secures status as a free economic zone, *Arctic Today. The Independent Barents Observer*, 2019. [online] Available from: <https://www.arctictoday.com/murmansk-hopes-for-investment-hike-as-it-secures-status-as-a-free-economic-zone> [Accessed 13 Mar. 2024].
10. The State Council Information Office of the People's Republic of China. China's Arctic Policy, 2018. [online] Available from: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm [Accessed 13 Mar. 2024].
11. United Nations Resolution adopted by the General Assembly on 6 July 2017, Work of the Statistical Commission pertaining to the 2030. Agenda for Sustainable Development, 2017

12. Ерохин, В. Л. Арктика в российско-китайских отношениях: от политики к экономике / В. Л. Ерохин // Мир русскоговорящих стран. – 2020. – № 2 (4). – С. 26–36.

13. Кичигина, И. М. Один пояс – один путь: северные амбиции Китая или «Ледяной шелковый путь» / И. М. Кичигина // Российско-китайские исследования. – 2021. – № 1. – С. 16–24.

References

1. Boltuc S. Ukraine conflict, natural gas pipelines and Russian strategy. Special Eurasia, 2022. [online] Available from: <https://www.specialeurasia.com/2022/02/27/ukraine-russia-gas-pipelines/> [Accessed 13 Mar. 2024].

2. Devonshire-Ellis K. Mitigating Against China's Power Shortages. China Briefing, 2021. [online] Available from: <https://www.china-briefing.com/news/mitigating-against-chinas-power-shortages/> [Accessed 13 Mar. 2024].

3. Filimonova N, Krivokhizh C. China's Stakes in the Russian Arctic. The Diplomat, 2018. [online] Available from: <https://thediplomat.com/2018/01/chinas-stakes-in-the-russian-arctic/> [Accessed 13 Mar. 2024].

4. Kharlampieva NK. Arctic maritime transport system: history, status and perspective. Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education, 2017;7(2):89–102.

5. Kharlampieva N. Interdisciplinary cooperation between Russian and Chinese universities on Arctic governance. A Dynamic Arctic in Global Change, The Arctic Science Summit Week 2017. 31 March – 7 April 2017. Prague, Czech Republic, 2017:197.

6. Kharlampieva NK. Research methodology of the international economic cooperation bases in the Arctic. Vestnik of Saint Petersburg University. Ser. 6. Political science. International relations, 2016;2:97–109. DOI: 10.21638/11701/spbu06.2016.209

7. Kharlampieva NK, Ermolina M, Matveevskaya A. Global Arctic issues in Bilateral Cooperation for Environmental Management Protection. Handbook of the Arctic, 2022.

8. Spivak V, Gabuev A. The Ice Age: Russia and China's Energy Cooperation in the Arctic, 2021. [online] Available from: <https://carnegiemoscow.org/commentary/86100> [Accessed 13 Mar. 2024].

9. Staalesen A. Murmansk hopes for investment hike as it secures status as a free economic zone, Arctic Today. The Independent Barents Observer, 2019. [online] Available from: <https://www.arctictoday.com/murmansk-hopes-for-investment-hike-as-it-secures-status-as-a-free-economic-zone> [Accessed 13 Mar. 2024].

10. The State Council Information Office of the People's Republic of China. China's Arctic Policy, 2018. [online] Available from: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm [Accessed 13 Mar. 2024].

11. United Nations Resolution adopted by the General Assembly on 6 July 2017, Work of the Statistical Commission pertaining to the 2030. Agenda for Sustainable Development, 2017.

12. Erokhin VL. Arctic in Russian-Chinese relations: from politics to economics. World of Russian-speaking countries, 2020;2(4):26–36. (In Russ.)

13. Kichigina IM. One Belt – One Way: China's northern ambitions or the 'Ice Silk Road'. Russian-Chinese Studies, 2021;1:16–24. (In Russ.)

Сведения об авторе

Чжай Цзымин – магистрант программы «Мировая политика» Санкт-Петербургского государственного университета. E-mail: zzm18604810062@gmail.com

Zhai Ziming – Master student of the programme «World Politics», Saint-Petersburg State University.