

Трибуна соискателя

КИТАЙ И «ВОСТОЧНЫЙ ВЕКТОР»
РОССИЙСКОЙ АРКТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

© 2020 Э. ГАЛИМУЛЛИН

DOI:

ГАЛИМУЛЛИН Эдуард Зульфатович, аспирант, РАНХиГС при Президенте РФ (edmsk11@gmail.com)

Резюме. Санкции в отношении Российской Федерации ограничили возможность реализации арктических проектов и вызвали необходимость активизации диалога с восточными партнерами. Крупнейший из них, Китай, становится все более вовлеченным в арктические процессы. Российско-китайское партнерство, выступая альтернативой сотрудничества с западными странами по некоторым аспектам, заведомо неравноценно и должно поддерживаться исключительно с опорой на российские национальные интересы и существующие международные нормы в отношении Арктики.

Ключевые слова: Арктика, Китай, Россия, международные отношения, санкции

CHINA AND THE «EASTERN VECTOR» OF RUSSIAN ARCTIC POLICY

Eduard Z. GALIMULLIN, Post-graduate student (Political Science), Russian Presidential Academy of National Economic and Public Administration (edmsk11@gmail.com)

Abstract. Due to continuous economic growth over several decades, China is becoming increasingly integrated into the system of international relations. Today, China is one of the leading economies, which functioning requires a huge amount of resources. This fact is a factor that causes interest in the riches of the Arctic. The paper describes China's Arctic ambitions, explains the what are they based on and briefly analyze the White paper - country's strategy for the Arctic region, where for the first time the priorities of the state policy in the region are officially stated. The overall picture of Russia's Arctic policy with its main objectives and challenges is also presented. It argues that Sino-Russian partnership became possible mostly due to imposed sanctions and aims to compensate decreasing Western investment. This cooperation partly contributes to the solution of some problems, but still China is able to «replace» European and American partners only in terms of investments - China does not have the technologies necessary for Arctic offshore drilling, and it is unknown whether they will appear in the near future. Considering China's economic prevalence and emerging geopolitical interests author argued that Russian government, as well as any other littoral Arctic state, should be careful while using Chinese investment. The Russian-Chinese partnership, being an alternative to cooperation with Western countries in some respects, is obviously unequal, and, therefore, should be supported solely based on Russian national interests and existing international norms and institutions in relation to the Arctic.

Keywords: Arctic, China, Russia, international relations, sanction

Таяние арктических льдов сегодня открывает перспективы судоходства и добычи ресурсов [1], что ранее было практически невозможным. Это привлекает внимание даже таких стран, которые, казалось бы, не имеют никакого отношения к самому северному региону планеты.

Именно Северный морской путь представляет наибольший интерес для наших азиатских партнеров, ведущим среди которых является Китай. Правом на плавание в водах Северного Ледовитого океана китайцы охотно пользуются - если в 2013 г. впервые торговое судно, принадлежащее этой стране, полностью прошло по Севморпути [2], то за первую половину 2019 г. с начала навигационного сезона прошли 6 судов [3]. Доступ к океану нужен Поднебесной для более коротких и, соответственно, экономичных грузоперевозок. План по разработке арктических маршрутов - это также и часть

стратегии «Один пояс - один путь» («One Belt One Road Initiative»), о чем Китай открыто заявляет.

Российская государственная арктическая политика за свою историю претерпела значительное количество трансформаций. Правительство молодого государства, вынужденное после распада Союза выполнять исключительно функции государственной поддержки, а не экономического развития, в начале XX в. приступило к поискам и формированию новой модели управления Арктикой в изменившихся экономических и геополитических реалиях. Разведанные запасы ресурсов и огромная протяженность государственной границы обусловили стратегическую значимость региона, а вкупе с некоторыми внутренними обстоятельствами и внешними событиями - его выделение в отдельный макрорегион, объект государственной политики.

Китай в Арктике - это серьезный геополитический вызов не только России, но и Америке, которая до недавнего времени также активно эксплуатировала риторику «глобальности», однако, по многим причинам, якобы снова вернулась в состояние «доктрины Монро» времен начала прошлого века, с лозунгами протекционизма и невмешательства.

В настоящей работе мы кратко охарактеризуем приоритеты современной российской госполитики в Арктике, рассмотрим влияние западных санкций и вызванный ими «поворот» на Восток, а также ответим на вопросы: для чего Китаю нужна арктическая политика и какие существуют возможности и риски российско-китайского партнерства в Арктике с учетом современных реалий.

ПРИОРИТЕТЫ РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В АРКТИКЕ

Объектом государственной политики Российской Федерации в Арктике является Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) - макрорегион, в состав которого, в соответствии с Указом Президента «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» в редакции от 27.06.2017 г. № 287, полностью или частично включены территории 9 субъектов: Мурманской и Архангельской областей, Ненецкого, Чукотского и Ямало-Ненецкого автономных округов, Республик: Карелии, Коми и Саха (Якутии), Красноярского края, а также острова и земли, указанные в Постановлении ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территории Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» [4].

Понятие Арктической зоны Российской Федерации впервые было установлено решением Госкомиссии при Совете Министров СССР по делам Арктики в 1989 г. [5]. Обособлению Арктики и становлению комплексного взгляда на этот макрорегион способствовал целый ряд причин международного и внутривнутриполитического характера. К числу первых можно отнести создание Арктического Совета в 1996 г. и ратификацию Россией Конвенции ООН по морскому праву в 1997 г. Среди внутренних причин выделения АЗРФ в отдельный объект государственной политики - высокая концентрация в пределах макрорегиона стратегических интересов [6], потребность в концептуальной взаимосвязи реализуемых программных мероприятий [7], а также необходимости консолидирования прибрежных территорий в целях реализации ресурсного потенциала и развития Северного морского пути (СМП).

Площадь территорий субъектов, полностью или частично входящих в АЗРФ, по нашим подсчетам, равна 4 969 391 млн км², что составляет около 29% от всей территории Российской Федерации. В АЗРФ проживает порядка 2,4 млн человек - примерно половина численности населения всего циркумполярного региона [8]. Также в российской Арктике сосредоточены значительные объемы энергоресурсов и полезных ископаемых, запасов редких и редкоземельных металлов и минералов, обеспечивающие получение около 11% национального дохода страны [9]. Все вышеперечисленные обстоятельства обуславливают стратегическое значение региона и повышенное внимание к нему со стороны российских властей.

Одной из отличительных особенностей российской Арктики является очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий [10], в связи с чем особую значимость в контексте реализации национальных интересов приобретает «соединение материковой и портовой инфраструктуры в единую логистическую систему» [11]. Это важно как с точки зрения развития логистики нефтегазового комплекса в регионе и устранения инфраструктурных ограничений на рост добычи полезных ископаемых в АЗРФ [6], так и для обеспечения транспортной доступности региона, поскольку сегодня в Арктике практически отсутствуют железные дороги и автомобильные дороги с твердым покрытием [12]. Задачей пространственного развития поэтому является восстановление инфраструктуры в отдаленных прибрежных населенных пунктах и их бесперебойное обеспечение электроэнергией по доступным ценам. В самом северном городе России Певеке, например, с 2019 г. начала работать плавучая атомная теплоэлектростанция [13].

Обеспечение национальной безопасности остается одним из ключевых приоритетов государственной политики России в регионе. На территориях субъектов АЗРФ реконструируются старые и строятся новые военные базы, аэропорты и иная соответствующая инфраструктура. Сегодня военные объекты располагаются уже практически на всех крупных островах и архипелагах от Кольского полуострова до Чукотки [14], хотя, по некоторым оценкам, Россия еще далека от советского уровня военного присутствия в регионе [15].

Существующие диспропорции в социально-экономическом развитии в самом общем смысле объясняются двумя важнейшими обстоятельствами: господством советской парадигмы эксплуатации ресурсов, унаследованной и в постсоветское время [16], а также проявлением общероссийских проблем выхода из состояния кризиса.

ных 1990-х гг. [17]. В большинстве субъектов АЗРФ наблюдается отток населения, вызванный снижением преимуществ в оплате труда [12], отсутствием перспектив для продолжения образования и работы в своем населенном пункте [18]. В последнее время, однако, сокращение происходит на фоне естественного прироста, что в некоторой степени выполняет компенсирующую функцию [19].

Сегодня у Москвы есть долгосрочное видение Арктики, которое можно суммировать в трех словах: добывать углеводороды, транспортировать их и защищать суверенитет над ними. Звучит просто, но, учитывая исключительную важность региона для национальных интересов России, неудивительно, что Арктическая политика России нередко становится результатом различных бюрократических «коридорных войн» [20] и столкновений между влиятельными игроками. Следствие всего этого, учитывая также неблагоприятные макроэкономические изменения последних лет, - неэффективное государственное управление Арктикой. Положительным шагом в этой связи стало создание Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики, которое должно стать основополагающим центром принятия решений по развитию региона.

КИТАЙ В АРКТИКЕ: ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО?

Благодаря непрерывному экономическому росту на протяжении нескольких десятилетий Китай становится все более интегрированным в систему международных отношений. Сегодня Китай является одной из ведущих экономик, для функционирования которой необходимо огромное количество ресурсов. Именно это обстоятельство является одним из факторов, вызывающих заинтересованность в богатствах Арктики. Хотя еще в далеком 1925 г. [21] китайцы подписывали Шпицбергенский трактат, свою первую арктическую экспедицию они предприняли лишь в 1999 г. [22], а первую полярную станцию (*Yellow River*) на Шпицбергене открыли лишь в 2004 г. [23].

26 января 2018 г. китайским правительством была опубликована т.н. Белая книга под названием «Китайская Арктическая политика» (*China's Arctic Policy*), где впервые были официально изложены приоритеты государственной политики Поднебесной в регионе: «сотрудничество с арктическими государствами в использовании морских путей и добыче природных ресурсов, способных оказать значительное воздействие на энергетическую стратегию и экономическое развитие Китая» [24].

Белая книга, или «*White paper*», - термин британский, и, в соответствии с определением в глоссарии на сайте британского парламента, означает следующее: «политический документ, подготовленный правительством, в котором излагаются предложения относительно будущего законодательства» [25].

По версии некоторых исследователей [26], формулирование Китаем своей Арктической политики стало возможным, скорее, по причине внешнего давления, нежели внутренней необходимости. Дело в том, что растущее экономическое и политическое влияние страны логичным образом настораживает государства во всех регионах мира, в т.ч. и в Арктике, учитывая в особенности получение в 2013 г. Китаем статуса наблюдателя в Арктическом Совете. Понимая формирующийся запрос, Китай отвечает на него формулировкой своих целей и задач в регионе.

В документе Китай осторожно характеризует себя как «*near-Arctic state*», т.е. «почти Арктическое» (или «около Арктическое») государство. Именно на этот момент указывали заголовки материалов крупных зарубежных изданий [27; 28], а специалисты центра имени Вудро Вильсона в публикации «*China: The New "Near-Arctic State"*» охарактеризовали данный шаг как попытку «внедрить себя в семантику арктической темы» [29].

Однако термин отнюдь не новый, и упоминание его встречается, например, в пресс-релизе Стокгольмского института исследований проблем мира от 10 мая 2012 г., где говорится, что «китайские специалисты по Арктике теперь относятся к Китаю как к “почти Арктическому государству”» [30]. Белая же книга официально подтвердила таковую самоидентификацию Китая.

Проведенный нами контент-анализ трех документов: Арктической «Белой книги» Китая (2018), Арктической стратегии Барака Обамы (2013) и российской «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013) демонстрирует очевидный приоритет риторики «глобальности» у Китая, при доминировании «национального» у США и России (см. *график*).

Китай располагает финансами и технологиями, которые могут быть полезны арктическим (как и любым другим) государствам. Поэтому Пекин активно инвестирует в перспективные, крупные зарубежные проекты в разных регионах мира. И здесь, как отмечают специалисты уже упомянутого Вильсон-центра, возникает дилемма обмена «легких» (и немалых) денег и быстрого развития, в т.ч. инфраструктурного, *local communities* (мест-

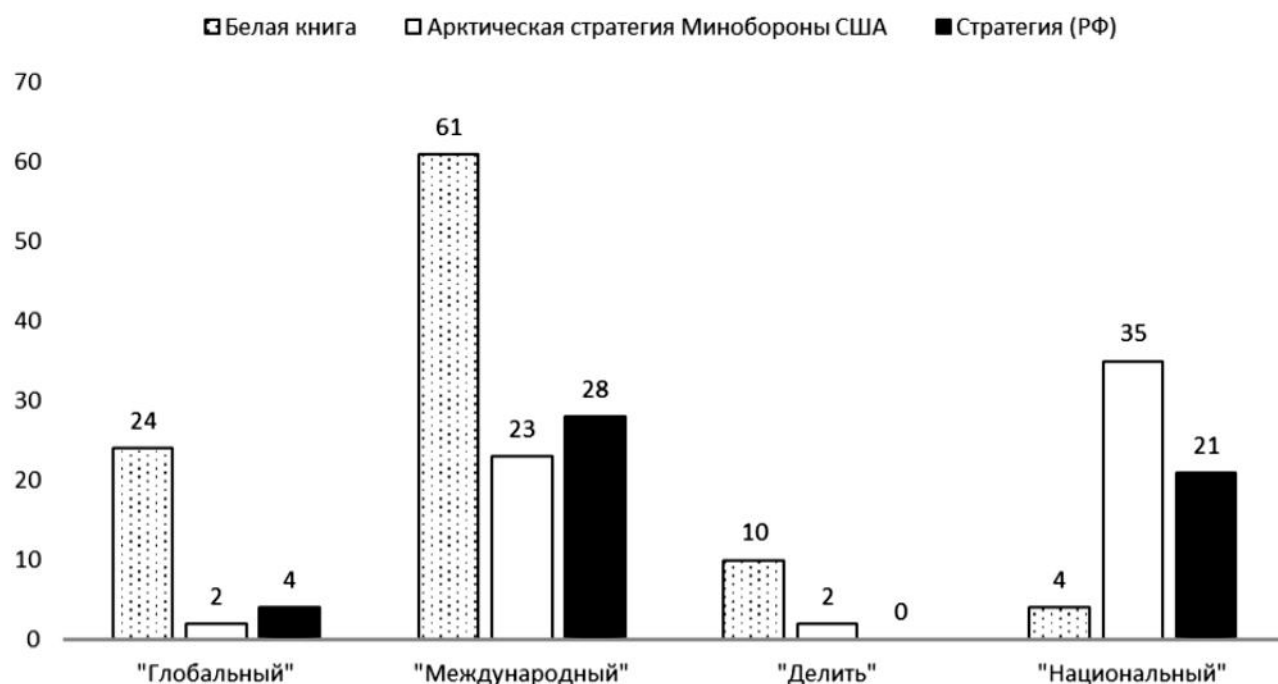


График. Контент-анализ национальных стратегических документов по государственной политике в Арктическом регионе.

Составлено автором: по материалам Арктической «Белой книги» Китая (2018), Арктической стратегии Барака Обамы (2013) и российской «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года».

ных сообществ, регионов) на возможную политическую зависимость от азиатского гиганта в будущем. Пусть сегодня Китай принимает и не оспаривает суверенные права арктических государств, очевидно его стремление стать частью арктического диалога и, что еще более важно, влиять на формирование этого диалога с целью извлечения собственной выгоды.

Впрочем, Китай уже сегодня выступает негласным лидером коалиции неарктических государств, которую можно условно сформировать по остаточному принципу, вычтя из общего количества интересующихся Арктикой государств т.н. «арктическую восьмерку». Пусть как реальной силы данной коалиции пока не существует, лоббирование Китаем повестки по нормативно-правовому оформлению региона с учетом интересов всех государств автоматически позволяет говорить о существовании заинтересованности «третьих стран» в развитии Арктики.

Тем не менее, несмотря на растущее число публикаций по арктической политике Китая, комплексно понять все его мотивы очень сложно. Дело в том, что это общество с многочисленными ограничениями по доступу к государственной информации даже для китайских академических ис-

следователей [31], не говоря уже о сложности понимания китайской культуры (в т.ч. и политической) для международного наблюдателя.

АРКТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ ПОСЛЕ САНКЦИЙ - «ПОВОРОТ» НА ВОСТОК

Весной 2014 г. берет свое начало санкционная политика стран Запада в отношении Российской Федерации, ставшая ответом на события украинского кризиса. Введенные меры включают в себя ограничения на доступ отечественных банков, энергетических компаний и военной промышленности к долгосрочному кредитованию, запрет на экспорт технологий шельфовой добычи нефти и газа, торговлю оружием, внесение ряда лиц, подозреваемых к причастию в украинских событиях, в т.н. «санкционные списки» [32].

Санкции затронули два основных аспекта экономики России: ее вовлеченность в мировую экономику и доступ к передовому оборудованию и технологиям [33]. Уже в первый год введения западных санкций некоторые комментаторы прогнозировали, что в среднесрочной перспективе негативный эффект от санкций может быть компенсирован доступом к уже имеющимся и находя-

щимся в разработке ресурсов, но долгосрочные ограничительные меры могут иметь более серьезные последствия для российской экономики [34].

Применительно к развитию российской Арктики, санкции повлияли на военную активность на Крайнем Севере, которая теперь носит более конфронтационный характер [35], также стали причиной остановки совместных предприятий, вроде разведочных работ *Exxon-Mobil* и Роснефти в Карском море [36].

Вместе с тем, санкции оказали парадоксальный эффект, выражающийся во внедрении национальных инноваций в Арктике и сближении с азиатскими странами [37]. Сотрудничество с Китаем в арктическом регионе - это составная часть данного сближения, укрепившегося на фоне кризиса в отношениях со странами Запада. Это сотрудничество частично способствует решению некоторых проблем, вроде реализации запланированных еще до введения санкций проектов, но пока не снимает вопрос о реальной готовности к добыче углеводородов на шельфе. Китай способен «заменить» европейских и американских партнеров лишь в плане инвестиций. Необходимых для арктического шельфового бурения технологий у Китая нет [38], и неизвестно, появятся ли они в ближайшем будущем.

Что касается добычи углеводородов, то Китай уже инвестировал в развитие российской Арктики немалые средства. Так, Китайская национальная нефтегазовая корпорация (*CNPC*) совместно с Фондом Шелкового Пути владеют 29,9% завода по производству сжиженного природного газа ОАО «Ямал СПГ» [39], а совсем недавно двум китайским компаниям были проданы 20% в другом проекте Новатэка «Арктик СПГ-2» [40]. В дополнение к этому, по условиям контракта Новатэка и *CNPC*, с момента запуска «Ямал СПГ» на протяжении 20 лет в Китай будет поставляться СПГ в количестве 3 млн т ежегодно [41].

Сотрудничество в области освоения Северного Морского пути является второй ключевой сферой китайско-российского взаимодействия в регионе. Для Китая СМП представляет дополнительный, не подконтрольный Соединенным Штатам маршрут снабжения энергией и прочими ресурсами [42]. Также увеличивающийся трафик по СМП позволит Поднебесной экономически развивать менее благополучные северные территории [43].

Вместе с тем, несмотря на заинтересованность мирового сообщества в развитии СМП и его предполагаемую перспективность, современные исследования описывают также и множество присутствующих сложностей: риск появления айсбергов даже в свободные ото льда периоды [44],

неразвитость портовой инфраструктуры [45], отсутствие прозрачности бюрократических процедур и ценовой политики [46] и т.д.

* * *

Сотрудничество России и Китая в Арктике - мера, на наш взгляд, скорее вынужденная, чем необходимая.

До введения санкций в 2014 г. европейские и американские компании нефтегазовой сферы работали на месторождениях Севера совместно с российскими, поставляли высокотехнологичное оборудование и инвестировали в геологоразведку. Ограничительные же меры, в первую очередь - финансовые, побудили российское руководство искать новых партнеров для реализации крупных проектов, а также диверсифицировать рынки сбыта нефтегазовой продукции.

Азиатское направление в данной ситуации было практически безальтернативным, поскольку из неприсоединившихся к западным санкциям против России стран Китай является сильнейшей экономической силой. Но очевидно, что «восточный вектор» имеет также и политическую составляющую, связанную со стремлением российских властей продемонстрировать независимость от западных партнеров.

Все эти обстоятельства совпали с усилением собственной заинтересованности Китая в Арктическом регионе, в частности с его институциональной «легитимизацией» в 2013 г. благодаря вступлению в Арктический Совет.

Однако, принимая в расчет потенциальные экономические выгоды от сотрудничества с Китаем, нельзя забывать о национальной безопасности, составной частью которой выступает безопасность экологическая. Форсированное развитие Северного морского пути, стремление достичь во что бы то ни стало поставленных целей могут стать причиной пренебрежения нормами безопасности судоходства, обозначенными, в частности, в недавно принятом Полярном кодексе [47], и привести к негативным последствиям. То же самое относится и к финансовому сотрудничеству - важно диверсифицировать и восточное направление, выстраивая партнерские отношения с остальными странами Азии, Саудовской Аравией и Индией [48].

Китай активно стремится влиять на международную повестку относительно Арктики, аргументируя это важностью арктических ресурсов, а также изменением климата для своего социально-экономического развития. Но, не отрицая существование подобной зависимости, отметим, что, пожалуй, лучшее из того, что спосо-

бен предложить Китай для борьбы с изменением климата, это прикладывать максимум усилий по инвестированию в «зеленые технологии» и «чистую энергию», а также модернизации производств и снижению зависимости от угля как источника энергии. Управление же Арктикой вне всяких сомнений - прерогатива арктических стран, для которых ее благополучие чрезвычайно важно.

Формулирование официальным Пекином четких позиций по «спорным» арктическим вопросам, вроде правового статуса СМП, в ближайшем будущем маловероятно. Какие-либо значитель-

ные изменения в риторике представляются возможными лишь как реакция на изменившиеся внешние условия. Так, подписание США Конвенции по морскому праву 1982 г. могло бы стать таковым, однако его вероятность представляется невысокой [49, с. 59).

Арктика для Китая - далеко не самое значимое направление для внешней политики, а значит, и решительных шагов здесь ожидать не стоит. Тем более политика медленной экспансии, связанная с финансированием различных проектов в арктических государствах, определенно приносит свои плоды.

Список литературы / References

1. Bird K. (2008). Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. *United States Geological Survey, Fact Sheet*. 2008/3049.
2. First Container Ship on Northern Sea Route. <http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/08/first-container-ship-northern-sea-route-21-08c> (accessed 05.09.2019)
3. Permissions for navigation in the water area of the Northern sea route. http://www.nsra.ru/en/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html (accessed 05.09.2019)
4. О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации. (About land territories of the Arctic zone of the Russian Federation) (In Russ.). <http://kremlin.ru/acts/bank/38377> (accessed 05.09.2019)
5. The Western Arctic Seas Encyclopedia (2017). Arctic Zone of the Russian Federation. Eds. Kostianoy A.G., Semenov A.V. *The Western Arctic Seas Encyclopedia* (p. 26). Cham: Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-25582-8_10050 (accessed 05.09.2019)
6. Коновалов А.М. Транспортная инфраструктура российской Арктики: проблемы и пути их решения. *Арктика: зона мира и сотрудничества*, 2011. С. 120-142. (Konovalov A.M. 2011. Transport infrastructure of the Russian Arctic: problems and solutions. *Arctic: zone of peace and cooperation*) (In Russ.)
7. Ивантер В.В., Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Арктический мегапроект в системе государственных интересов и государственного управления. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2014. Т. 6. С. 6-24. (Ivanter V.V., Leksins V.N., Porfir'ev B.N. 2014. Arctic megaproject in the system of state interests and public administration. *Contours of global transformations: politics, economics, law*) (In Russ.)
8. Gassiy V. (2018). Indigenous Communities in the Arctic Change in Socio-Economic and Environmental Perspective. In *Arctic Studies - A Proxy for Climate Change* (Vol. 2, p. 64). <https://doi.org/10.5772/32009> (accessed 05.12.2018)
9. Konyshchev V., Sergunin A. & Subbotin S. (2017): Russia's Arctic strategies in the context of the Ukrainian crisis. *The Polar Journal*. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2017.1335107> (accessed 15.10.2019)
10. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. (Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period up to 2020 and Beyond) (In Russ.). <http://government.ru/info/18359/> (accessed 05.09.2019)
11. Развитие Арктической зоны России и основные вызовы для ее освоения. (Development of the Arctic zone of Russia and the main challenges) (In Russ.). <https://regnum.ru/news/2407690.html> (accessed 05.09.2019)
12. Волгин Н.А., Широкова Л.Н., Мосина Л.Л. Актуальные вопросы развития российского севера: компенсационные и стимулирующие системы, направленные на привлечение и закрепление населения в северных и арктических регионах. *Уровень жизни населения регионов России*. 2018. Т. 2. № 208. С. 34-46. (Volgin N.A., Shirokova L.N. & Mosina L.L. 2018. Topical Questions of Developing the Russian North: Compensation and Incentive Systems Intended to Attract and Consolidate the Population in the Northern and Arctic Regions. *Standard of living in Russian regions*, 2(208) (In Russ.). <https://doi.org/10.24411/1999-9836-2018-10013> (accessed 05.07.2018)
13. Reactors at floating power plant tested to 100% capacity. <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2019/04/reactors-floating-power-plant-tested-100-capacity> (accessed 05.09.2019)
14. Closer Look at Russia's Arctic Muscle Flexing. <http://intersectionproject.eu/article/security/closer-look-russias-arctic-muscle-flexing> (accessed 05.09.2019)
15. RAND (2017). Maintaining Arctic Cooperation with Russia: Planning for Regional Change in the Far North. <https://doi.org/10.7249/rr1731> (accessed 15.09.2017)
16. Petrov A. (2018). Re-Tracing Development Paths: Exploring the Origins and Nature of the 20th Century's Northern Development Paradigms in Russia and Canada. *Arctic Yearbook* 2018.
17. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Состояние и задачи государственного управления социально-экономическим развитием Российской Арктики: правовой аспект // Вопросы государственного и муниципального управления. 2018. № 2. (Leksins V.N. & Porfir'ev B.N. 2018. State and tasks of state management of social and economic development of the Russian Arctic: legal aspect. *Issues of state and municipal administration*, № 2) (In Russ.)
18. Ivanova M., Klyukina E. (2017). Contemporary preconditions for the future of the Arctic labor resources. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. № 6. Pp. 180-198. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2017.6.08> (accessed 03.09.2017)

19. Tatarkin A.I., Loginov V.G., & Zakharchuk E.A. (2017). Socioeconomic problems in development of the Russian Arctic zone. *Herald of the Russian Academy of Sciences*, 87(1), pp. 12-21. <https://doi.org/10.1134/s101933161701004x> (accessed 05.09.2019)
20. Sergunin A. & Konyshov V. (2019). Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making. *The Polar Journal*. 1-19. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549> (accessed 25.10.2019)
21. Арктическая политика Китая (часть 1). (China's Arctic policy (part 1) (In Russ.). <https://www.north-ernforum.org/ru/news-ru/358-china-s-arctic-policy-2> (accessed 05.09.2019)
22. China's Arctic Scientific Expedition. *Chinese Arctic & Antarctic Admin*. http://www.chinare.gov.cn/caa/gb_article.php?modid=04003 (accessed 05.09.2019)
23. Chinese Arctic Yellow River Station. <http://www.polar.org.cn/en/stationDetail/?id=442> (accessed 05.09.2019)
24. Full text: China's Arctic Policy. https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed 05.09.2019)
25. White Papers. <https://www.parliament.uk/site-information/glossary/white-paper/> (accessed 05.09.2019)
26. Liu N.Jindal. *Global Law Review* (2017) 8: 55. <https://doi.org/10.1007/s41020-017-0041-3> (accessed 05.09.2017)
27. Declaring itself a 'near-Arctic state,' China to build a 'Polar Silk Road' off Canada's north. <https://nationalpost.com/news/canada/declaring-itself-a-near-arctic-state-china-to-drive-a-polar-silk-road-off-canadas-north> (accessed 05.09.2019)
28. A New Cold War? China Declares Itself a 'Near-Arctic State'. <https://www.wsj.com/articles/a-new-cold-war-china-declares-itself-a-near-arctic-state-1516965315> (accessed 05.09.2019)
29. China: The New «Near-Arctic State». <https://www.wilsoncenter.org/article/china-the-new-near-arctic-state> (accessed 05.09.2019)
30. China defines itself as a 'near-arctic state', says SIPRI. <https://www.sipri.org/media/press-release/2012/china-defines-itself-near-arctic-state-says-sipri> (accessed 05.09.2019)
31. Keyuan Zou. China's Ocean Policymaking: Practice and Lessons, 40(2) COASTAL MGMT. 158 (2012).
32. Ukraine/Russia-related sanctions program. Office of Foreign Assets Control, U.S. Department of the Treasury. <https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/ukraine.pdf> (accessed 05.09.2019)
33. Klinova M.V., Sidorova E.A. (2019) Economic Sanctions of the West against Russia: Development of the Situation. *Studies on Russian Economic Development*, 2019, Vol. 30, No. 3, pp. 355-364.
34. Shirov A.A., Yantovskii A.A. & Potapenko V.V. (2015). Evaluation of the Potential Effect of Sanctions on the Economic Development of Russia and the European Union. *Studies on Russian Economic Development*, № 26(4), pp. 317-326. <https://doi.org/10.1134/S1075700715040103> (accessed 05.09.2019)
35. Rotnem T. (2016): Putin's Arctic Strategy, Problems of Post-Communism. <http://dx.doi.org/10.1080/10758216.2016.1222869> (accessed 05.09.2019)
36. Mikkola H., Kärpylä J. (2014) Russian Arctic sanctioned: Western measures against Arctic oil projects do not signify the socioeconomic importance of the region. *FIIA Comment* 16/2014. The Finnish Institute of International Affairs (accessed 05.09.2014)
37. Sergunin A., Konyshov V. (2018) Russia's Arctic Strategy. In: Studin I. (eds) *Russia*. Palgrave Macmillan, London. https://doi.org/10.1057/978-1-137-56671-3_13 (accessed 05.11.2018)
38. Эксперты ТЭК: китайских аналогов санкционного оборудования просто нет (Experts TEK: sanctions Chinese counterparts equipment just yet) (In Russ.). <https://oilcapital.ru/article/general/24-11-2017/eksperty-tek-kitayskih-analogov-sanktsionnogo-oborudovaniya-prosto-net> (accessed 05.09.2019)
39. Путин запустил «Ямал СПГ» и отправил газовой в Китай. (Putin launched the Yamal LNG and send the gas to China) (In Russ.). <https://regnum.ru/news/economy/2355147.html> (accessed 05.09.2019)
40. НОВАТЭК договорился о продаже 20% «Арктик СПГ 2» китайским компаниям. (NOVATEK has agreed to sell 20% of Arctic LNG 2 to Chinese companies) (In Russ.). <https://www.rbc.ru/business/25/04/2019/5cc176b99a79473082e419f9> (accessed 05.09.2019)
41. Novatek and China's CNPC Sign LNG Supply Deal. <https://www.themoscowtimes.com/2014/05/20/novatek-and-chinas-cnpc-sign-lng-supply-deal-a35585> (accessed 05.09.2019)
42. Gavrilov V. & Kripakova A. *Jindal Global Law Review* (2017) 8: 69. <https://doi.org/10.1007/s41020-017-0039-x> (accessed 09.09.2017)
43. Valeriy P.Zhuravel. China, Republic of Korea and Japan in the Arctic: Politics, Economy, Security, 113 ARCTIC & THE NORTH 24 (2016).
44. Ostreng W. & Eger K.M. & Floistad B. & Jørgensen-Dahl A. & Lothe L. & Mejlnder-Larsen M. & Wergeland T. (2013). Shipping in arctic waters: A comparison of the northeast, northwest and trans polar passages. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-16790-4> (accessed 05.09.2013)
45. Kiiski T., Solakivi T., Töyl, J. & Ojala L. (2018). Long-term dynamics of shipping and icebreaker capacity along the Northern Sea Route. *Maritime Economics and Logistics*, 20(3), 375-399. <https://doi.org/10.1057/s41278-016-0049-1> (accessed 05.09.2018)
46. Ho J. (2010) The implications of arctic sea ice decline on shipping. *Marine Policy* 34(3): 713-715. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2009.10.009> (accessed 05.09.2010)
47. International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code). <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx> (accessed 05.09.2019)
48. Россия и Индия намерены сотрудничать в исследовании Арктики. (Russia and India intend to cooperate in Arctic exploration) (In Russ.). <https://nauka.tass.ru/nauka/5245846> (accessed 05.09.2019)
49. Загорский А.В. Эволюция морской политики США. *Международные процессы*. 2012. Т. 10. № 2. С. 58-65. (Zagorskiy A.V. 2012. The evolution of the naval policy of the United States. *International trends*. V. 10, № 2) (In Russ.)