

УДК 327.5(510)

UDC 327.5(510)

**АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР
МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ КИТАЯ****ARCTIC VECTOR OF CHINA'S
MARINE POLICY**

Яо Цзэни,
аспирант кафедры
международных отношений БГУ
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-8111-8693>

Yao Zengyi,
post-graduate student of the Department
of International Relations of the BSU
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-8111-8693>

Поступила в редакцию 19.08.2024.

Received on 19.08.2024.

В данном исследовании рассмотрена проблема развития арктической политики Китая и ее значение в формировании концепции морской безопасности страны. В статье определено, что до конца XX в. климатическая повестка и научно-исследовательский интерес определяли политику Китая в Арктике. Автором раскрыты процессы трансформации подходов к выстраиванию арктического вектора морской политики Китая на современном этапе, выявлено значение Полярного и Арктического шелкового пути в системе морской безопасности, осуществлен анализ белой книги «Арктическая политика Китая». Автор пришел к выводу, что международное сообщество воспринимает Китай в роли ответственного субъекта арктической политики, формирование арктического вектора морской политики Китая является новым определяющим фактором системы морской безопасности.

Ключевые слова: морская политика Китая, концепция морской безопасности, Арктика, Китай, безопасность в Арктике, Полярный шелковый путь.

The article examines the problem of the development of China's Arctic policy and its significance in the formation of the concept of the country's maritime security. The article determines that until the end of the 20th century. The climate agenda and research interests have driven China's Arctic policy. The author reveals the processes of transformation of approaches to building the Arctic vector of China's maritime policy at the present stage, identifies the importance of the Polar Silk Road and the Arctic Silk Road in the maritime security system, and analyzes the white paper "China's Arctic Policy". The author came to the conclusion that the international community perceives China as an effective subject of Arctic policy, the formation of the Arctic vector of China's maritime policy is a new determining factor in the maritime security system at the global level.

Keywords: maritime policy of China, the concept of maritime security, Arctic, China, security in the Arctic, Polar Silk Road.

Введение. Арктическая политика Китая в последние годы активизируется. Борьба за ресурсы арктического региона остро подняла вопрос о будущем освоении Арктики и долевого контроля над этими богатыми и до конца не исследованными территориями. Ранее считалось, что арктическая политика Китая опирается на его экономические и экологические интересы. Действительно, идеи об экономической заинтересованности страны в освоении Арктики были долгое время актуальны. В настоящее же время ситуация значительно усложнилась, и в арктической политике Китая оформился новый интерес. Им стал вопрос обеспечения безопасности, а именно морской безопасности Китая, и продвижения выгодной для страны концепции управления Арктикой с позиций экономики, экологии и традиционной военно-морской безопасности.

Подтверждением обозначенной научной проблемы стала сформулированная в 2018 г.

в отдельной белой книге позиция Китая по международному сотрудничеству в арктических вопросах. Белая книга «Арктическая политика Китая» стала результатом долгих академических дискуссий и консультаций с ответственными министерствами и партийно-государственными органами. Документ ставит задачу «легитимизировать присутствие Китая в регионе, в том числе как и «около-арктического государства» («Near Arctic state»)» [1, с. 28]. Конкретные способы обеспечения безопасности непосредственно в белой книге не раскрыты, но в ней присутствуют уточнения касательно стремления Китая обеспечивать как минимум стабильность в арктическом регионе [2].

Арктический вектор морской политики Китая коррелирует с его проектом Морского шелкового пути XXI в., маршрутами Полярного шелкового пути и новой идеей создания Арктического шелкового пути. Эти инициативы в перспективе могут выполнять функции

логистических арктических морских маршрутов для Китая. С их реализацией Китай выйдет на новый уровень необходимости обеспечения морской безопасности в новом для себя регионе.

Несмотря на актуальность выбранной темы, она исследована весьма поверхностно. Фэн Лян [3], Чжу Цзяньчжэнь [4] исследовали проблемы морской политики Китая, его подходы к региональной системе морской безопасности. Теме роли Китая в развитии Арктики отведены работы В. Е. Петровского [5], Лю Гуандуна [6], В. Н. Конышева [7] и др. Исследованиями проблем Арктики занимается Центр полярных и океанических исследований Тунцзи, основанный в 2009 г. Деятельность Центра направлена на системное изучение арктического региона как фактора современных международных отношений [8].

Отсутствие четкого анализа арктического вектора морской политики Китая стало определяющим мотивом для проведения данного исследования. Так, цель статьи – раскрыть особенности арктической политики Китая.

Основная часть. Развитие политики Китая по освоению Арктики можно разделить на эволюционные этапы, первый из которых продолжался по начало 1990-х гг. и был связан с преимущественно исследовательским интересом Китая к арктическому региону. Второй этап берет свое начало с конца XX в. и продолжается по настоящее время, а его отличительными особенностями стали: диверсификация позиции по отношению к Арктике, более явные амбиции в политическом участии вместе с международным сообществом по освоению арктического пространства [9, с. 270]. Для оценки современной арктической политики Китая необходимо подробнее рассмотреть начальный период развития китайской стратегии в отношении арктического региона.

Климатическая повестка и научно-исследовательский интерес определяли политику Китая в отношении Арктики вплоть до конца XX в. В 1920 г. был подписан Шпицбергенский трактат, Китай подписал его в 1925 г. Подписание этого документа рассматривается отсчетным моментом в арктической политике Китая. С того времени усилия страны заключались в том, чтобы совместно с международным сообществом вносить посильный вклад в исследования Арктики. Шпицбергенский трактат установил суверенитет Норвегии над этой территорией, а государ-

ствам – участникам данного договора предоставлялось равное право на эксплуатацию естественных ресурсов Шпицбергена и его территориальных вод [10].

Научно-исследовательский интерес определял политику Китая к Арктике и после 1949 г. Коммунистический Китай с государственным лидером Мао Цзэдуном уделял этому региону недостаточное внимание. В принципе внешняя политика Китая обосновывалась экономическими нуждами. В 1951 г. была организована экспедиция Китая на Северный полюс, в 1964 г. было образовано Государственное океанографическое управление Китая [1, с. 26].

В 1982 г. Китай подписывает Конвенцию ООН по морскому праву. В преамбуле государства – участники Конвенции подтвердили убежденность в том, что «кодификация и прогрессивное развитие морского права, достигнутые в настоящей Конвенции, будут способствовать укреплению мира, безопасности, сотрудничества и дружественных отношений между всеми государствами в соответствии с принципами справедливости и равноправия» [11]. После подписания документа китайское партийно-государственное руководство стало уделять больше внимания проблемам обеспечения морской безопасности и ведения стабильной, выгодной морской политики. Китай обязался выполнять требования Конвенции, действовать в спорных вопросах исключительно в рамках международного права.

Уже к концу XX в. Китай стал более уверенно выступать на международной арене. Партийно-государственное руководство Китая осознавало успешность политики реформ и открытости, а возвращение Гонконга и Макао, вступление во Всемирную торговую организацию сильнее укрепляли уверенность в избранном политическом курсе. Китай начал использовать в своей деятельности в Арктике возможности, «открывшиеся перед ним в рамках Международного арктического научного комитета с 1996 г., Арктического совета с 2013 г. в статусе наблюдателя, членства в Комитете научного управления Нью-Алесунд и Тихоокеанско-Арктической группе с 2003 г.» [12, с. 45]. Особенно важно участие Китая в работе Арктического совета, который стал важным международным институтом по регулированию арктической политики. «Планомерное и активное внедрение Китая в данную структуру способствует расширению его деятельности в регионе и даль-

нейшей активизации его арктической политики» [13, с. 124].

Международный арктический научный комитет – это неправительственная научно-исследовательская организация, которая занимается изучением Арктики. Комитет был основан в 1990 г. представителями национальных научных организаций восьми арктических стран. За прошедшие годы Комитет превратился в ведущую международную научную организацию, и сегодня в ее состав входят 23 страны, занимающиеся всеми аспектами арктических исследований, в том числе 15 неарктических стран [14]. На уровне этой организации Китай проводит научные проекты вместе с партнерами.

Большое внимание партийно-государственное руководство Китая уделяет развитию научных исследований арктического региона. Рассматривая науку как инструмент «мягкой силы» и как один из мощных рычагов развития экономики, Китай рассчитывает на широкое признание своего участия в определении дальнейшего развития Арктики и на отстаивание своих национальных интересов в региональных вопросах мира и стабильности [12, с. 45]. Через участие в научно-исследовательских проектах по изучению Арктики, куда также входит Международный арктический научный комитет, Китай наравне с арктическими державами вносит собственный вклад в изучение региона. Научно-исследовательское судно ледового класса «Сюэлун», название которого можно перевести как «Снежный дракон», используется Китаем для организации экспедиций по исследованию арктического региона.

Заметно активизировавшееся потепление в Арктике, появление возможности использования логистических преимуществ Северного маршрута усилили нацеленность Китая на освоение новых сфер в регионе, таких как добыча нефти, развитие судоходства, рыболовство, горнодобывающая промышленность. По оценкам Геологической службы США, в Арктике содержится около 90 миллиардов баррелей неразведанной нефти – около 13 % мировых оценок – и 30 % неоткрытых запасов природного газа Земли [15].

С конца XX – начала XXI в. заметно активизировался интерес Китая к комплексному развитию ресурсного потенциала Арктики. Китай начал проявлять политический интерес к региону, а впоследствии китайские представители стали излагать озабоченность Китая проблемами обеспечения безо-

пасности в самой Арктике и вдоль ее границ. В указанный период Китай начал говорить о своих интересах в Арктике, предлагать собственные варианты кооперации.

Китай в реализации арктической политики опирается на методы дипломатии и участие в законотворческом процессе по международному совместному участию в решении проблем Арктики. В этом плане, как считает доктор политических наук В. Н. Кобышев, «Китай заинтересован в региональной стабильности, а конфликт вероятен только лишь в связи с чрезвычайными обстоятельствами» [7, с. 80].

На политическом уровне большинство арктических держав стало относиться к возможности появления Китая как крупного игрока на арктическом пространстве позитивно или, по крайней мере, нейтрально. Как отмечает Д. С. Тулупов, «наиболее показательным в этом отношении пример скандинавских стран – Дании, Норвегии, Швеции, Исландии и Финляндии» [16, с. 62].

Система морской безопасности Китая, после того как Си Цзиньпин стал главой партии и государства, перешла на глобальный уровень. Доктор политических наук В. Н. Кобышев соглашается с таким тезисом: «Расширение контроля над прилегающими морскими акваториями и выход на просторы Мирового океана – основа создания глобальной системы морской торговли с “китайской спецификой”, в которую вписан и Северный шелковый путь. Хотя Арктика сегодня не является для Китая приоритетной областью, на которой сосредоточены главные усилия страны, очевидна серьезность намерений по освоению ресурсов Арктики на дальнюю перспективу» [7, с. 84–85].

Обеспечение безопасности в Арктике согласуется с китайской политической формированием системы или концепции морской безопасности глобального уровня. Арктический вектор морской политики направлен на согласование действий международных игроков по отстаиванию национальной концепции морской политической и морской экономической безопасности. Китайские политологи применяют разграничение уровней морской безопасности, в которых на первое место ставится политическая (военно-политическая) безопасность, после нее следует экономический, технологический, социальный уровни морской безопасности [4, с. 69]. Необходимо пояснить, что в китайском понимании термин «океан» / «морское простран-

ство» (海洋) имеет три уровня трактовки. Во-первых, это географическая и экологическая среда, морские ресурсы в морских районах Китая и морских исключительных экономических зонах. Во-вторых, к этому понятию относится военно-политическая мощь Китая в морском пространстве, включая политическую власть, экономическую мощь и военную мощь для освоения и использования ресурсов и возможностей океана. В-третьих, еще существует культурная трактовка, к которой относится механизм развития китайской морской цивилизации [4, с. 110].

Ускорение процесса развития Китая как морской державы приведет к совершенствованию возможностей по обеспечению национальной и глобальной безопасности, тем самым также повысив статус Китая как великой державы. Обширная морская мощь может повысить экономическую и военную мощь Китая, тем самым увеличивая всеобъемлющее влияние Китая и достигая цели повышения его статуса как великой державы [3, с. 357]. Китай, по мнению специалиста по вопросам морской безопасности в международных отношениях Фэн Ляна, может использовать свой огромный потенциал, чтобы усилить влияние в поддержании мировой морской безопасности, повысить фактор безопасности собственного экономического устойчивого развития и повысить статус страны как великой морской державы. Активное участие в поддержании морской безопасности может в значительной степени изменить устаревшие представления других стран и создать имидж позитивного, ответственного и конструктивного участника международного порядка [3, с. 357].

Ключевая роль в освоении Арктики принадлежит использованию арктических морских путей – кратчайших морских каналов, соединяющих западные и восточные регионы России, европейские и азиатские порты. В долгосрочной перспективе эта транспортная артерия, как ожидается, станет кратчайшим звеном, соединяющим Азиатско-Тихоокеанский регион и Европу [17, с. 7]. Поэтому обеспечение безопасности в Арктике будет гарантировать стабильность допуска к энергоресурсам для поддержания китайской экономики. Система безопасности в Арктике сможет определять концепцию морской безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Арктический вектор современной морской политики Китая дополняется идеями строительства новых коридоров Морского

шелкового пути XXI в., маршрутами Полярного шелкового пути и новой идеей создания Арктического шелкового пути. Перечисленные проекты вполне способны выполнять функции логистических арктических морских маршрутов для Китая. С их реализацией Китай выйдет на новый уровень необходимости обеспечения морской безопасности в новом для себя регионе.

Согласно мнению доцента Южно-Уральского государственного университета М. Е. Гутенева, «арктическая стратегия Китая до конца еще не сформирована, однако в последнее десятилетие отчетливо вырисовывается общий вектор ее направленности». Главными приоритетами Китая в Арктике в ближайшие десятилетия, по мнению М. Е. Гутенева, будут являться освоение Северного морского пути, получение доступа к углеводородным запасам Арктики, изучение последствий изменений климата в Арктике для Китая [18, с. 152].

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» проходит через несколько континентов. Многие страны, расположенные вдоль этого маршрута, обладают огромным потенциалом экономического развития. Главные направления Морского шелкового пути XXI в. простираются от прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и до южной части Тихого океана. Успешная реализация Морского шелкового пути XXI в. окажет глубокое влияние на будущее Китая как морской державы [6, с. 96]. Полярный шелковый путь является продолжением инициативы Морского шелкового пути XXI в. на Северо-Восточную Азию. С одной стороны, через Арктический маршрут он может не только сократить расстояние между Китаем и Европой, но и решить «Малаккскую дилемму», что влечет за собой затраты времени и безопасности. «Малаккская дилемма» отсылает к проблеме безопасного судоходства в Малаккском проливе. Согласно текущим оценкам, путь из Шанхая в Роттердам по Северному морскому пути на 8079 морских миль короче, чем традиционный маршрут через Суэцкий канал, что позволяет сократить маршрут на более чем 20 % [6, с. 96].

Белая книга «Арктическая политика Китая» от 2018 г. доводит позицию Китая по вопросам сотрудничества в Арктике. В белой книге Китай не доказывает свои региональные устремления, а объективно демонстрирует принципиальную позицию по взаимно-

му развитию Арктики. В белой книге сказано, что Китай активно участвует в трансрегиональных и глобальных проектах по Арктике, особенно в таких областях, как изменение климата, окружающая среда, научные исследования, использование морских маршрутов, разведка и эксплуатация ресурсов, безопасность и глобальное управление [2].

В реализации арктической политики Китая задумывается о проблемах обеспечения безопасности. В будущем этот регион станет местом соперничества ведущих держав. По этой причине Китай отстаивает правовое регулирование международной арктической политики. Как сказано в белой книге, на международном уровне Китай привержен существующим основам международного права, включая Устав ООН, Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву (ЮНКЛОС), договоры об изменении климата и окружающей среде, а также соответствующие правила Международной морской организации (ИМО), а также противодействию различным традиционным и нетрадиционным угрозам безопасности [2].

Китай выразил обязательство поддерживать мирный, безопасный и стабильный порядок в арктическом регионе [2]. Мир и стабильность в Арктике обеспечивают гарантию деятельности в регионе и служат фундаментальным интересам всех стран. Китай призывает к мирному использованию Арктики и обязуется поддерживать мир и стабильность. Китай выступает за мирное урегулирование споров по поводу территорий, морских прав и интересов всеми заинтересованными сторонами [2].

В системе морской безопасности Китая, таким образом, Арктика только начинает занимать самостоятельное место. По экспертному мнению ряда исследователей, в «краткосрочной перспективе военно-политическая обстановка в Арктике останется стабильной и предсказуемой» [19, с. 93]. Тем не менее Китай рассчитывает на усиление своих позиций в Арктике и недопущение эскалаций. Для Китая Арктика имеет конфликтогенный потенциал ввиду энергоресурсов, логистических преимуществ. Борьба великих держав за лидерство не обойдет вниманием и Арктику. Например, некоторые западные аналитические центры считают, что правительство Дании, которое ответственно за защиту Гренландии, открыто выразило обеспокоенность интересами Китая к автономной территории, так как Китай предложил

создать исследовательскую станцию в Гренландии. Китай построил спутниковую станцию на севере Швеции и инвестировал в Финляндию в рамках своей инициативы «Полярный шелковый путь» [15]. В таких действиях Китая нет агрессивной направленности. Международное сообщество должно рационально оценивать арктические устремления Китая.

Российская Федерация стала надежным партнером Китая по обеспечению морской безопасности в регионе, а также по совместному развитию Арктики. Как подчеркнул В. Е. Петровский, «региональная безопасность в Арктике – важный аспект российско-китайского взаимодействия и сотрудничества в регионе в силу того, что стратегическое значение Арктики в мировой геоэкономике и геополитике постепенно, но неуклонно возрастает» [5, с. 245]. Эксперт также определяет, что в нынешних оценках военной обстановки в Арктике внимание уделяется рассмотрению конвенциональной военной деятельности и военного строительства стран региона – их военно-морской, авиационной и сухопутной составляющих, – которые могли бы быть задействованы для решения ограниченных задач, собственно, в Арктическом регионе [5, с. 245]. Пока что Китай не выдвигает прямых условий военно-морского сотрудничества в Арктике. Однако, по мнению В. Е. Петровского, Китай все же «не исключает возможности милитаризации Арктики, особенно если он сам будет более активно вовлечен в освоение арктических ресурсов» [5, с. 246].

В течение длительного времени в поисках общего направления развития Китай и Россия активно изучали взаимовыгодные точки соприкосновения и эффективные методы развития между двумя странами. По сей день энергетическое сотрудничество стало одним из наиболее заметных направлений прагматического сотрудничества между Китаем и Россией [17, с. 8]. Полярный шелковый путь совместно строится Китаем и Россией. Обе страны стремятся воспользоваться исторической возможностью освоения Арктики, в полной мере использовать геополитические и экономические преимущества своего добрососедства и дружбы, сотрудничать в строительстве Полярного шелкового пути, способствовать экономическому развитию Китая и России и укреплять сотрудничество двух стран в арктическом и евразийском регионах [20, с. 1]. Полярный шелковый путь является для Китая удобным

проходом в Европу и Северную Америку. Этот путь является мостом и связующим звеном, позволяющим Китаю тесно связываться с Европой и Северной Америкой, позволяющим активно интегрироваться в арктические дела и участвовать в управлении Арктикой. Он имеет большое значение для расширения глобального пространства развития международного влияния Китая [21, с. 66].

Заклучение. Подытоживая вышеизложенное, можно конкретизировать особенности арктического вектора морской политики Китая. До конца XX в. Китай проявлял научно-исследовательский интерес к Арктике, в данный период вопросы морской безопасности как элемент политики страны в арктическом регионе не упоминались и не обсуждались.

В последние годы XX в. международное сообщество отметило, как активизировался

интерес Китая к равноправному участию в освоении ресурсного потенциала Арктики. Партийно-государственное руководство Китая стало высказываться о наличии политического интереса к арктическому региону, начало излагать озабоченность Китая проблемами обеспечения безопасности в самой Арктике и вдоль арктических границ.

На современном этапе можно отметить формирование отдельного арктического вектора в морской политике Китая. Арктика рассматривается в контексте проблематики морской безопасности в регионе, обеспечения стабильности новых логистических маршрутов. В перспективе будет повышено значение Полярного и Арктического шелкового пути в системе морской, экономической безопасности, укрепится китайско-российское сотрудничество по этим вопросам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Карандашева, В. Ю. Политика Китая в Арктическом регионе / В. Ю. Карандашева // Проблемы постсоветского пространства. – 2019. – № 6 (1). – С. 24–32.
2. 中国的北极政策 = Белая книга «Арктическая политика Китая» [Электронный ресурс] // Государственный совет Китайской Народной Республики. – Режим доступа: https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content_5260891.htm. – Дата доступа: 12.05.2024.
3. 冯梁. 中国的和平发展与海上安全环境 / 冯梁等著. – 北京: 世界知识出版社, 2010. – 393页. = Фэн Лян. Мирное развитие Китая и среда морской безопасности / Фэн Лян и др. – Пекин: World Knowledge Press, 2010. – 393 с.
4. 朱坚真. 中国海洋安全体系研究 / 朱坚真主编. – 北京: 海洋出版社, 2015. – 261页. = Чжу Цзяньчжэн. Исследование системы морской безопасности Китая / под ред. Чжу Цзяньчжэня. – Пекин: Издательство «Океан», 2015. – 261 с.
5. Петровский, В. Е. Россия, Китай и вопросы региональной безопасности в Арктическом регионе / В. Е. Петровский // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2019. – № 24. – С. 243–256.
6. 刘广东. 中俄共建“冰上丝绸之路”的博弈分析 – 基于主观博弈的视角 / 刘广东, 于涛 // 太平洋学报. – 2019. – № 5. – 92–100页. = Лю Гуандун. Анализ совместного строительства Китаем и Россией «Полярного шелкового пути» на основе сценарного подхода / Лю Гуандун, Юй Тао // Тихоокеанский журнал – 2019. – № 5. – С. 92–100.
7. 康ышев, В. Н. Политика Китая в Арктике: традиции и современность / В. Н. Коньшев, М. А. Кобзева // Сравнительная политика. – 2017. – № 1. – С. 77–92.
8. The Tongji Center for Polar and Ocean Studies [Electronic resource] // School of Political Science & International Relations, Tongji University. – Mode of access: <https://spsir.tongji.edu.cn/spsiren/f5/be/c18866a193982/page.htm>. – Date of access: 20.05.2024.

REFERENCES

1. Karandasheva, V. Ju. Politika Kitaja v Arkticheskom regione / V. Ju. Karandasheva // Problemy postsovetского prostranstva. – 2019. – № 6 (1). – S. 24–32.
2. 中国的北极政策 = Belaja kniga «Arkticheskaja politika Kitaja» [Elektronnyj resurs] // Gosudarstvennyj sovet Kitajskoj Narodnoj Respubliki. – Rezhim dostupa: https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content_5260891.htm. – Data dostupa: 12.05.2024.
3. 冯梁. 中国的和平发展与海上安全环境 / 冯梁等著. – 北京: 世界知识出版社, 2010. – 393页. = Fjen Ljan. Mirnoe razvitie Kitaja i sreda morskoj bezopasnosti / Fjen Ljan i dr. – Pekin : World Knowledge Press, 2010. – 393 s.
4. 朱坚真. 中国海洋安全体系研究 / 朱坚真主编. – 北京: 海洋出版社, 2015. – 261页. = Chzhu Czjan'chzhjen'. Issledovanie sistemy morskoj bezopasnosti Kitaja / pod red. Chzhu Czjan'chzhjenja. – Pekin : Izdatel'stvo «Okean», 2015. – 261 s.
5. Petrovskij, V. E. Rossija, Kitaj i voprosy regional'noj bezopasnosti v Arkticheskom regione / V. E. Petrovskij // Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istorija i sovremennost'. – 2019. – № 24. – S. 243–256.
6. 刘广东. 中俄共建“冰上丝绸之路”的博弈分析 – 基于主观博弈的视角 / 刘广东, 于涛 // 太平洋学报. – 2019. – № 5. – 92–100页. = Lju Guandun. Analiz sovmešnogo stroitel'stva Kitaem i Rossiej «Poljarnogo shelkovogo puti» na osnove scenarnogo podhoda / Lju Guandun, Juj Tao // Tihookeanskij zhurnal – 2019. – № 5. – S. 92–100.
7. Konyshev, V. N. Politika Kitaja v Arktike: tradicii i sovremennost' / V. N. Konyshev, M. A. Kobzeva // Sravnitel'naja politika. – 2017. – № 1. – S. 77–92.
8. The Tongji Center for Polar and Ocean Studies [Electronic resource] // School of Political Science & International Relations, Tongji University. – Mode of access: <https://spsir.tongji.edu.cn/spsiren/f5/be/c18866a193982/page.htm>. – Date of access: 20.05.2024.

9. Яо Цзэни. Развитие стратегии Китая в Арктике / Яо Цзэни // Вторая международная научно-практическая конференция Студенческого научного общества Санкт-Петербургского государственного университета : сборник статей / под ред. А. В. Кошкина. – СПб. : Издательство Скифия; Санкт-Петербургский государственный университет, 2023. – С. 269–272.
10. Генконсул рассказал о договоре России с Норвегией о Шпицбергене [Электронный ресурс] // РИА Новости. – Режим доступа: <https://ria.ru/20230823/dogovor-1891652354.html>. – Дата доступа: 09.01.2024.
11. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву [Электронный ресурс] // ООН. – Режим доступа: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf. – Дата доступа: 12.05.2024.
12. Ягья, В. С. Арктика – новый регион внешней политики Китая / В. С. Ягья, Н. К. Харлампьева, М. Л. Лагутина // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. – 2015. – № 1. – С. 43–52.
13. Муратшина, К. Г. Политика Китая в Арктическом Совете / К. Г. Муратшина, А. Е. Иванова // Вестник Томского государственного университета. – 2017. – № 423. – С. 120–128.
14. About the International Arctic Science Committee (IASC) [Electronic resource] // IASC. – Mode of access: <https://iasc.info/about>. – Date of access: 12.05.2024.
15. Understanding China's Arctic activities [Electronic resource] // International Institute for Strategic Studies. – Mode of access: <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2020/02/china-arctic/>. – Date of access: 01.06.2024.
16. Тулопов, Д. С. Скандинавский вектор арктической политики Китая / Д. С. Тулопов // Мировая экономика и международные отношения. – 2013. – № 9. – С. 61–68.
17. 赵万里. “冰上丝绸之路”合作意义、制约因素与路径选择 / 赵万里 // Northeast Asia Economic Research. – 2022. – № 6. – 5–14页. = Чжао Ваньли. Значение сотрудничества в рамках «Полярного шелкового пути», препятствия и выбор вектора развития / Чжао Ваньли // Экономические исследования Северо-Восточной Азии. – 2022. – № 6. – С. 5–14.
18. Гутенев, М. Е. «Мягкие механизмы» реализации арктической стратегии Китая / М. Е. Гутенев // Сравнительная политика. – 2018. – № 4. – С. 147–154.
19. Загорский, А. В. Военное строительство в Арктике в условиях конфронтации России и Запада / А. В. Загорский // Арктика и Север. – 2018. – № 31. – С. 80–97.
20. 李兴. 中俄共建«冰上丝绸之路»的地缘政治经济分析 / 李兴, 董云 // 人文杂志. – 2021. – № 10. – 1–10页. = Ли Син. Геополитический и экономический анализ «Полярного шелкового пути», построенного совместно Китаем и Россией / Ли Син, Дун Юнь // Гуманитарный журнал. – 2021. – № 10. – С. 1–10.
21. 陈明辉. 中国图们江地区 参与“冰上丝绸之路”建设探析 / 陈明辉 // Northeast Asia Economic Research. – 2021. – № 5. – 64–82页. = Чэнь Минхуэй. Анализ участия региона реки Туманная в строительстве «Полярного шелкового пути» / Чэнь Минхуэй // Экономические исследования Северо-Восточной Азии. – № 5. – С. 64–82.
9. Jao Czjeni. Razvitie strategii Kitaja v Arktike / Jao Czjeni // Vtoraja mezhdunarodnaja nauchno-prakticheskaja konferencija Studencheskogo nauchnogo obshhestva Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta : sbornik statej / pod red. A. V. Koshkina. – SPb. : Izdatel'stvo Skifija; Sankt-Peterburgskij gosudarstvennyj universitet, 2023. – S. 269–272.
10. Genkonsul rasskazal o dogovore Rossii s Norvegijei o Shpicbergene [Jelektronnyj resurs] // RIA Novosti. – Rezhim dostupa: <https://ria.ru/20230823/dogovor-1891652354.html>. – Data dostupa: 09.01.2024.
11. Konvencija Organizacii Ob#edinennyh Nacij po morskomu pravu [Jelektronnyj resurs] // OON. – Rezhim dostupa: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf. – Data dostupa: 12.05.2024.
12. ag'ja, V. S. Arktika – novyj region vneshnej politiki Kitaja / V. S. Jag'ja, N. K. Harlamp'eva, M. L. Lagutina // Vestnik Rossijskogo universiteta druzhby narodov. Serija: Mezhdunarodnye otnoshenija. – 2015. – № 1. – S. 43–52.
13. Muratshina, K. G. Politika Kitaja v Arkticheskom Sovete / K. G. Muratshina, A. E. Ivanova // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2017. – № 423. – S. 120–128.
14. About the International Arctic Science Committee (IASC) [Electronic resource] // IASC. – Mode of access: <https://iasc.info/about>. – Date of access: 12.05.2024.
15. Understanding China's Arctic activities [Electronic resource] // International Institute for Strategic Studies. – Mode of access: <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2020/02/china-arctic/>. – Date of access: 01.06.2024.
16. Tulupov, D. S. Skandinavskij vektor arkticheskoi politiki Kitaja / D. S. Tulopov // Mirovaja jekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija. – 2013. – № 9. – S. 61–68.
17. 赵万里. “冰上丝绸之路”合作意义、制约因素与路径选择 / 赵万里 // Northeast Asia Economic Research. – 2022. – № 6. – 5–14页. = Chzhao Van'li. Znachenie sotrudnichestva v ramkah «Poljarnogo shelkovogo puti», prepjatstvija i vybor vektora razvitija / Chzhao Van'li // Jekonomicheskie issledovanija Severo-Vostochnoj Azii. – 2022. – № 6. – S. 5–14.
18. Gutenev, M. E. «Mjagkie mehanizmy» realizacii arkticheskoi strategii Kitaja / M.E. Gutenev // Sravnitel'naja politika. – 2018. – № 4. – S. 147–154.
19. Zagorskij, A. V. Voennoe stroitel'stvo v Arktike v uslovijah konfrontacii Rossii i Zapada / A. V. Zagorskij // Arktika i Sever. – 2018. – № 31. – S. 80–97.
20. 李兴. 中俄共建«冰上丝绸之路»的地缘政治经济分析 / 李兴, 董云 // 人文杂志. – 2021. – № 10. – 1–10页. = Li Sin. Geopoliticheskij i jekonomicheskij analiz «Poljarnogo shelkovogo puti», postroennogo sovmestno Kitaem i Rossiej / Li Sin, Dun Jun' // Gumanitarnyj zhurnal. – 2021. – № 10. – S. 1–10.
21. 陈明辉. 中国图们江地区 参与“冰上丝绸之路”建设探析 / 陈明辉 // Northeast Asia Economic Research. – 2021. – № 5. – 64–82页. = Chjen' Minhujej. Analiz uchastija regiona reki Tumannaja v stroitel'stve «Poljarnogo shelkovogo puti» / Chjen' Minhujej // Jekonomicheskie issledovanija Severo-Vostochnoj Azii. – № 5. – S. 64–82.