

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2022.5.16>**PÓLNOCNY SZLAK MORSKI W KONTEKŚCIE STOSUNKÓW ROSYJSKO-CHIŃSKICH****Bohdan Ustyenko***aspirant Katedry Nauk Politycznych**Narodowego Uniwersytetu Pedagogicznego imienia M.P. Drahomanowa (Kijów, Ukraina)*

ORCID ID: 0000-0001-9151-9438

b.ustymenko@protonmail.ch

Adnotacja. W artykule naukowym autor analizuje doktrynę morską Federacji Rosyjskiej, która została przyjęta w dniu 31.07.2022, przez pryzmat planów dotyczących północnego szlaku morskiego, a także bada znaczenie tej komunikacji transportowej dla stosunków rosyjsko-chińskich w celu zidentyfikowania potencjalnych zagrożeń dla globalnego bezpieczeństwa. W wyniku badań autor doszedł do następujących głównych wniosków: 1) wątpliwy z punktu widzenia międzynarodowego prawa morskiego reżim prawny mający na celu znaczne ograniczenia żeglugi zagranicznej na wodach północnego szlaku morskiego, który Rosja stara się ustanowić, ma duży potencjał konfliktowy, ponieważ inne państwa mogą nie wykonywać ustalonego w Federacji Rosyjskiej porządku żeglugowego, uznając ten porządek za taki, że nie spełnia przepisów międzynarodowego prawa morskiego; 2) istnieje ryzyko, że Chiny i/lub Rosja będą w przyszłości wykorzystywać północny szlak morski i jego porty nie tylko do celów komercyjnych, ale także wojskowych; 3) można stwierdzić coraz większą polityczną, gospodarczą i technologiczną zależność Rosji od Chin, która z czasem będzie się tylko nasilać.

Słowa kluczowe: strategia geopolityczna, bezpieczeństwo narodowe, bezpieczeństwo regionalne, bezpieczeństwo globalne, północny szlak morski, Federacja Rosyjska, stosunki rosyjsko-chińskie, zagrożenie bezpieczeństwa.

THE NORTHERN SEA ROUTE IN THE CONTEXT OF RUSSIA-CHINA RELATIONS**Bohdan Ustyenko***Postgraduate Student at the Department of Political Science**National Pedagogical Dragomanov University (Kyiv, Ukraine)*

ORCID ID: 0000-0001-9151-9438

b.ustymenko@protonmail.ch

Abstract. The author analyzes the Maritime Doctrine of the Russian Federation, which was adopted on August 31, 2022, through the prism of plans for the Northern Sea Route, and also examines the significance of this sea route for the Russia-China relations in order to identify potential threat to global security. As a result of the conducted research, the author came to the following main conclusions: 1) a dubious legal regime aimed at significant restrictions on foreign shipping in the waters of the Northern Sea Route, which Russia seeks to establish, has a great potential for conflict; 2) there is a risk that China and/or Russia will use the Northern Sea Route and its ports in the future not only for commercial, but for military purposes; 3) it can be stated that the increasing political, economic and technological dependence of Russia on China will only increase over time.

Key words: geopolitical strategy, national security, regional security, global security, Northern Sea Route, Russian Federation, Russia-China relations, threat to security.

**ПІВНІЧНИЙ МОРСЬКИЙ ШЛЯХ
В КОНТЕКСТІ РОСІЙСЬКО-КИТАЙСЬКИХ ВІДНОСИН****Богдан Устименко***аспірант кафедри політичних наук**Національного педагогічного університету імені М.П. Драгоманова (Київ, Україна)*

ORCID ID: 0000-0001-9151-9438

b.ustymenko@protonmail.ch

Анотація. У положеннях наукової статті автор аналізує Морську доктрину Російської Федерації, яка була прийнята 31.07.2022, крізь призму планів відносно Північного морського шляху, а також досліджує значення цієї транспортної комунікації для російсько-китайських відносин з метою виявлення потенційних загроз глобальній безпеці. В результаті проведеного дослідження автор дійшов до наступних основних висновків: 1) сумнівний з точки зору міжнародного морського права правовий режим, направлений на суттєві обмеження іноземного судноплавства в акваторії Північного морського шляху, який прагне встановити Росія, має великий конфліктний потенціал, оскільки інші держави можуть не виконувати встановлений РФ порядок плавання, вважаючи цей порядок таким, що не відповідає приписам міжнародного морського права; 2) існує ризик того, що Китай та/або Росія у майбутньому будуть використовувати Північний морський шлях та його порти не тільки для комерційних,

а й у військових цілях; 3) можна констатувати все більшу політичну, економічну та технологічну залежність Росії від Китаю, яка з часом буде тільки посилюватися.

Ключові слова: геополітична стратегія, національна безпека, регіональна безпека, глобальна безпека, Північний морський шлях, Російська Федерація, російсько-китайські відносини, загроза безпеці.

Вступ. 31.07.2022 була затверджена нова Морська доктрина Російської Федерації – документ стратегічного планування, який відображає сукупність офіційних поглядів на національну морську політику та морську діяльність Російської Федерації (далі – Морська доктрина РФ або Доктрина) («Морская доктрина», 2022). В цілому Доктрина є амбітним документом, який відображає прагнення РФ мілітаризувати Світовий океан у власних інтересах. В переліку регіональних напрямків національної морської політики Росії Арктика знаходиться на першому місці, а Північний морський шлях РФ вважає своєю національною транспортною комунікацією. Водночас, в російсько-китайських відносинах питання зміцнення партнерських відносин у сфері використання Північного морського шляху є безумовним пріоритетом.

Тому **метою статті** ми вбачаємо в аналізі Морської доктрини РФ крізь призму планів відносно Північного морського шляху, а також в дослідженні значення цієї транспортної комунікації для російсько-китайських відносин для ідентифікації потенційних загроз глобальній безпеці.

Методи. Досягнення поставленої мети здійснювалося за допомогою основних методів наукового пізнання, а саме: аналіз, синтез, проблематизація, систематизація, конкретизація.

Результати та їх обговорення. Почнемо дане дослідження з аналізу значення Арктичного регіону та Північного морського шляху для РФ, а також правового режиму, який намагається встановити Росія в межах його акваторії.

Як зазначено у п. 6 Доктрини, значення Світового океану для Російської Федерації та інших держав у довгостроковій перспективі буде неухильно зростати у зв'язку із виснаженням природних ресурсів суші і обумовленою цим необхідністю поповнення ресурсної бази, що забезпечує економічний розвиток держав, впливом господарської та іншої діяльності людини на навколишнє середовище, таненням арктичних льодів, міграцією населення і іншими процесами.

До національних інтересів РФ у Світовому океані Доктриною, серед іншого, визначений розвиток Арктичної зони Росії як стратегічної ресурсної бази та її раціональне використання, у тому числі повномасштабне освоєння континентального шельфу РФ за межами 200-мильної виключної економічної зони після закріплення його зовнішнього кордону відповідно до ст. 76 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права, а також розвиток Північного морського шляху у якості національної транспортної комунікації, конкурентоспроможної на світовому ринку (п. 9 Доктрини).

Арктичний басейн, прилеглий до узбережжя РФ, включаючи акваторію Північного морського шляху, віднесений до категорії життєво важливих районів (зон) забезпечення національних інтересів Росії у Світовому океані (п. 14 Доктрини).

Під акваторією Північного морського шляху розуміється водний простір, прилеглий до північного узбережжя РФ, який охоплює внутрішні морські води, територіальне море, прилеглу зону та виключну економічну зону РФ та обмежене зі сходу лінією розмежування морських просторів зі Сполученими Штатами Америки та паралельно мису Дежнева у Берінговій протоці, із заходу меридіаном мису Бажання до архіпелагу Нова Земля, східною береговою лінією архіпелагу Нова Земля і західними кордонами протоки Маточкін Шар, Карські Ворота, Югорський Шар («Кодекс торгового», 1999).

Національна морська політика Росії на Арктичному регіональному напрямку обумовлена значними мінеральними та вуглеводневими ресурсами, якими багаті виключна економічна зона та континентальний шельф РФ у Північному Льодовитому океані, зростаючим значенням ПМШ в системі світових транспортних комунікацій, зростаючою роллю ВМФ у забезпеченні оборони Росії в Арктичній зоні РФ (п. 50 Доктрини).

Важливо звернути увагу на ту обставину, що згідно із позицією, що міститься у Доктрині, Арктика перетворюється «у регіон глобальної конкуренції не тільки з економічної, але й військової точки зору».

Також у Морській доктрині РФ стверджується, що низка держав докладає зусиль з метою послаблення контролю Російської Федерації над Північним морським шляхом (далі іноді – ПМШ), нарощує військово-морську присутність в Арктиці, а конфліктний потенціал в регіоні зростає, що віднесено до загроз та викликів національній безпеці та сталому розвитку РФ, пов'язаних зі Світовим океаном. Також зазначено, що незавершеність міжнародного правового розмежування морських просторів в Арктиці є ризиком для морської діяльності.

Підвищення конкурентоспроможності російського морського транспортного комплексу та ПМШ на ринку морських перевезень, а також закріплення в Комісії з кордонів континентального шельфу відповідно до ст. 76 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права зовнішнього кордону континентального шельфу в Арктиці за межами 200-мильної виключної економічної зони віднесені до стратегічних цілей національної морської політики РФ (п. 27 Доктрини).

Окрім цього, Росія планує збільшувати об'єми комплексних фундаментальних та прикладних наукових досліджень, геолого-розвідувальних робіт, широко освоювати природні ресурси, насамперед паливно-енергетичні в Арктиці, створювати сприятливі умови для діяльності російських нафтовидобувних та газотранспортних компаній.

У Доктрині РФ «приписала» собі лідерські позиції у вивченні та освоєнні морських просторів в Арктиці, які вона збирається забезпечувати, зокрема за рахунок зміцнення бойового потенціалу сил (військ)

Північного та Тихоокеанського флотів, органів федеральної служби безпеки, а також сил та засобів Росгвардії.

Серед інших пріоритетів національної морської політики в Арктичному регіоні є всебічний розвиток ПМШ з метою перетворення його у безпечну цілорічну та конкурентоспроможну на світовому ринку національну транспортну комунікацію РФ, забезпечення незмінності міжнародно-правового режиму внутрішніх морських вод в арктичних протоках Північного морського шляху як такого, що склався історично, а також комплексний розвиток портово-прибережної інфраструктури ПМШ (п. 50 Доктрини).

01.08.2022 розпорядженням Уряду РФ був затверджений План розвитку Північного морського шляху на період до 2035 року, яким передбачена, зокрема, реалізація проектів виробництва скрапленого природного газу, реалізація проектів освоєння нафтових родовищ та вугільних проектів, організація регулярних каботажних рейсів, створення російського контейнерного оператора, будівництво нових терміналів та комплексів, розвиток портової інфраструктури, залізничних і річкових транспортних коридорів, проведення днопоглиблювальних робіт, будівництво вантажного та криголамного флоту, створення арктичного супутникового угруповання тощо. Уряд РФ прогнозує велике збільшення об'єму вантажопотоку по Північному морському шляху, який у 2035 році буде складати 238 млн тон («План розвитку», 2022).

План розвитку Північного морського шляху на період до 2035 року містить більше 150 різних заходів, загальний об'єм фінансування яких складає близько 1,8 трлн рублів («Михаил Мишустин», 2022).

В контексті даного дослідження також необхідно підкреслити, що чинними Правилами плавання в акваторії Північного морського шляху, затвердженими Постановою Уряду РФ у 2020 році («Правила плавання», 2020), встановлено дозвільний порядок плавання суден. Судно, відносно якого дозвіл на плавання в акваторії ПМШ не отримано в порядку, встановленому російською владою, не має права входити в акваторію ПМШ. Капітани суден, які отримали згадані дозволи, зобов'язані звітувати про вхід в акваторію та вихід з акваторії ПМШ, а також виконувати цілу низку інших покладених Правилами плавання в акваторії Північного морського шляху обов'язків.

Окрім цього, здійснення контролю військово-морської діяльності іноземних держав в акваторії Північного морського шляху є одним з пріоритетів національної політики Росії. Водночас, Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права («United Nations», 1982) (далі – ЮНКЛОС) не надає права прибережним державам контролювати військово-морську діяльність іноземних держав.

Не дивлячись на згадану обставину, до Держдуми був внесений законопроект, яким пропонується «зобов'язати іноземні держави подавати запити на прохід» військових кораблів через ПМШ («Россия определит», 2022). Це підтверджує наміри російської влади обмежити судноплавство також й військових кораблів в акваторії Північного морського шляху.

Щодо російсько-китайських відносин у сфері користування Північним морським шляхом слід зазначити наступне.

Так, Російська Федерація та Китайська Народна Республіка розглядають одна одну пріоритетними партнерами, налаштованими на подальше зміцнення координації та співпраці в усіх сферах, у тому числі політичній, безпековій, військовій, торгівельній та економічній, гуманітарній та міжнародній. Більше того, держави мають схоже бачення світового порядку, багатополлярної системи міжнародних відносин та доктринальних ідей. Також РФ та КНР задекларували зміцнення співробітництва у сфері використання ПМШ та домовилися про спільне сприяння сталому розвитку Арктики («Joint Statement», 2021).

Китай демонструє зростаючий інтерес до багатих ресурсами Арктики (Liu & Solski, 2022). З 2014 року КНР має статус спостерігача в Арктичній раді.

У 2018 році КНР опублікувала свою Білу Книгу Арктичної Політики («Full text», 2018), де називає себе «Близькоарктичною державою» («Near-Arctic State») та «важливим стейкхолдером» у сфері арктичних відносин. Як зазначено у Білій Книзі, Китай прагне працювати з усіма сторонами з метою створення «Полярного Шовкового Шляху» («Polar Silk Road») за допомогою розвитку арктичних судноплавних маршрутів. Участь китайських підприємств в розвитку інфраструктури цих маршрутів та виконання ними комерційних рейсів у тестовому режимі також заохочуються («China publishes», 2018).

Як зазначає експерт МДІМВ МЗС РФ Я. Захар'єв, «в Арктиці Китай побудував стабільні економічні відносини з країнами Північної Європи та Російською Федерацією» (Захарьев, 2018).

Вчені-юристи Н. Лю та Я. Сольські вказують на те, що «найбільш важлива складова китайської арктичної політики сфокусована на Росії». Окрім цього, Китай потенційно є активним користувачем Північного морського шляху (Liu & Solski, 2022, pp. 1–14). ПМШ не тільки робить можливими поставки LNG з Ямалу до Китаю, а й потенційно пропонує швидший та коротший доступ до європейського ринку і допоможе Китаю знизити залежність енергетичного імпорту від Малаккської протоки (Liu et al., forthcoming).

Професор Інституту міжнародних досліджень Фунданського університету Ч. Хуашен пише, що Світовий океан стає провідним фактором в політиці, економіці і забезпеченні безпеки. У майбутньому співвідношення сил на міжнародній арені у значній мірі буде визначатися фактором морської сили. Суттєву роль в морських справах будуть грати Росія та Китай. Обидві держави можуть зміцнити свої позиції та посилити вплив, діючи в кооперації, що дозволить їм більш ефективно відстоювати національні інтереси. Росія та Китай давно співпрацюють у Світовому океані, у тому числі проводять спільні військові навчання у Тихому, Індійському та Атлантичному океанах, а також у Середземному морі, проводять спільне авіаційне патрулювання в Японському морі (Хуашэн, 2021).

Ч. Хуашен вважає, що основними напрямками взаємодії Росії та Китаю як морських стратегічних партнерів є Арктика та реалізація проекту «Льодовий Шовковий шлях», підтримання міжнародного морського режиму, забезпечення морської стратегічної безпеки, військово-співробітництво, а також розвиток співробітництва в регіоні Індійського океану. Глобальне потепління призводить до пролонгації сезону навігації та збільшення судноплавства в Арктиці, що буде додавати імпульсу російсько-китайському співробітництву у використанні Північного морського шляху у комерційних цілях. Окрім цього, Росія та Китай здійснюють спільне будівництво портів «Льодового Шовкового шляху» (Хуашэн, 2021).

Дослідники з Російського державного університету нафти та газу Г. Халова та Т. Жучкова також вважають, що ПМШ грає ключову роль у перспективах розвитку відносин Росії та Китаю в Арктиці. Китайській уряд прагне зберегти і в той же час зайняти нові провідні позиції у світовій економіці за допомогою участі в масштабних міжнародних проектах, які пов'язані з виходом на нові ринки, використанням нових транспортних шляхів та видобутком вуглеводнів в Арктичному регіоні. Росія, в свою чергу, виявляє зацікавленість у підтримці Китаю, як одного з основних інвесторів та держави, яка володіє передовими технологіями. Близько третини світових запасів газу, що знаходяться в Арктиці, перебувають в центрі уваги китайського уряду, а тому співробітництво з Росією є пріоритетним напрямком для Китаю. Очевидно, що Арктика стане важливим джерелом енергопостачання для великих китайських міст (Халова & Жучкова, 2021).

Привертає увагу й різка позиція російських науковців В. Митька та М. Мініної. У статті «Російсько-китайське співробітництво в Арктиці та безпека морської діяльності» (Митько & Минина, 2019) вони заявляють наступне: «Поки змінюється клімат, арктичні льоди перетворюються в моря. А регіон, який раніше нікому не належав, буде розподілений – полюбовно або агресивно, а можливо і так і так. Саме тут формується те, що може перетворитися в нову багатополярну систему міжнародних відносин, поки Китай та Росія кидають виклик американській гегемонії, на їхню думку, надто тривалою. Як Москва, так і Пекін мислять масштабно. Поєднання бачення, грошей та витонченості – те, що цілковито відсутнє на Заході, особливо цього не вистачає у Вашингтоні». В. Митько та М. Мініна також пишуть у своїй статті, що «розширення присутності Китаю в Арктиці неможливе без підтримки та сприяння Москви. Росія є ключовим гравцем в Арктиці, заслужено вважаючи своє положення там привілейованим».

Цікавим в контексті даного дослідження є аналіз М. Лантейна (M. Lanteigne) з Арктичного університету Норвегії, викладений у статті «Піднесення (та падіння?) Полярного Шовкового шляху» (Lanteigne, 2022). У матеріалі М. Лантейн вказує на те, що багато запроєктованих складових Полярного Шовкового шляху були призупинені або відкинута у зв'язку зі зміною політичної обстановки або конкретних занепокоєнь арктичних держав щодо фінансових та безпекових ризиків, пов'язаних з китайськими інвестиціями. Автор наводить приклади нереалізованих китайських ініціатив в Арктичному регіоні або біля нього – в Фінляндії, Норвегії, Гренландії (Данія), Алясці, Ісландії, Нунавуті (Канада), Естонії тощо. Також М. Лантейн зазначає, що вторгнення Москви в Україну у лютому цього року відкинуло Полярний Шовковий шлях та китайську арктичну політику в цілому на «сумнівні позиції».

Відповідно до стратегічного документу Армії Сполучених Штатів Америки, яка стосується Арктичного регіону, Російська Федерація претендує на регулювання в Арктиці поза межами міжнародного права, вимагаючи від іноземних суден отримувати дозволи та перебувати під супроводженням під час транзиту Північним морським шляхом. У стратегії встановлено, що Арктика має потенціал стати спірним простором, в якому супердержави – суперниці Сполучених Штатів, Росія та Китай, прагнуть використовувати військову та економічну потугу з метою досягнення та збереження доступу до регіону за рахунок інтересів США («Regaining Arctic», 2021).

Висновки. Північний морський шлях має стратегічне значення для реалізації амбітних планів Китайської Народної Республіки та Російської Федерації.

Китай для Росії – необхідне джерело інвестицій і технологій для розвитку арктичних інфраструктурних комплексів, а для Китаю Арктика та Північний морський шлях – надзвичайно важливі для ресурсного забезпечення та більш швидкого і дешевого транспортування у майбутньому товарів власного виробництва до країн Європи та Америки.

Сумнівний з точки зору міжнародного морського права правовий режим, направлений на суттєві обмеження іноземного судноплавства в акваторії Північного морського шляху, який прагне встановити Росія, має великий конфліктний потенціал, оскільки інші держави можуть не виконувати встановлений РФ порядок плавання в акваторії ПМШ, вважаючи цей порядок таким, що не відповідає приписам міжнародного морського права, зокрема Конвенції ООН з морського права.

Також існує ризик того, що Китай та/або Росія у майбутньому будуть використовувати Північний морський шлях та його порти не тільки для комерційних, а й у військових цілях.

Враховуючи катастрофічні наслідки повномасштабного російського вторгнення в Україну, часткову міжнародну ізоляцію РФ та встановлений відносно агресора санкційний режим, можна констатувати все більшу політичну, економічну та технологічну залежність Росії від Китаю, яка з часом буде тільки посилюватися.

Список використаних джерел:

1. Захарьев, Я.О. (2018). *Предпосылки развития сотрудничества КНР и Канады в Арктике*. Экономические отношения. https://www.researchgate.net/publication/330003523_Predposylki_razvitiya_sotrudnicestva_KNR_i_Kanady_v_Arktike/fulltext/5c52046aa6fdccd6b5d4f7c9/Predposylki-razvitiya-sotrudnicestva-KNR-i-Kanady-v-Arktike.pdf?origin=publication_detail

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. (1999). https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/.
3. Митько, В.Б., Минина, М.В. (2019). *Российско-китайское сотрудничество в Арктике и безопасность морской деятельности*. ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: экономика, право, политика. <https://www.ejournal.ru/jour/article/view/222>
4. Михаил Мишустин утвердил план развития Северного морского пути до 2035. (2022). Сайт Правительства Российской Федерации. <http://government.ru/news/46>
5. Морская доктрина Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации. № 512. (2022). <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RiCfdtdWPoL32UekiLMTAycW.pdf>
6. План развития Северного морского пути на период до 2035 года: распоряжение Правительства Российской Федерации. № 2115-р. (2022). <http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf>
7. Правила плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства Российской Федерации. № 1487. (2020). <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202009220024?index=0&rangeSize=1>
8. *Россия определит порядок прохода иностранных военных кораблей по СМП*. (2022). РИА Новости. <https://ria.ru/amp/20220804/korabli-1807283129.html>
9. Халова, Г., Жучкова, Т. (2021). *Перспективы сотрудничества России и Китая в освоении Арктики: вызовы и риски. Наука и искусство управления*. Вестник Института экономики, управления и права Российского государственного гуманитарного университета. <https://scimanagement.elpub.ru/jour/article/viewFile/26/2>
10. Хуашэн, Ч. (2021). *Российско-китайское стратегическое партнерство: от континентального к морскому*. РСМД. <https://russiancouncil.ru/amp/analytics-and-comments/analytics/rossiysko-kitayskoe-strategicheskoe-partnerstvo-ot-kontinentalnogo-k-morskому/>
11. *China publishes Arctic policy, eyeing vision of 'Polar Silk Road'*. (2018). *The State Council Information Office of the People's Republic of China*. http://english.scio.gov.cn/whitepapers/2018-01/26/content_50312513.htm
12. *Full text: China's Arctic Policy*. (2018). XINHUANET. http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm
13. *Joint Statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on the Twentieth Anniversary of the Treaty of Good Neighbourliness and Friendly Cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China, 28 June 2021*. (2021). <https://www.rusemb.org.uk/fnapr/7007>
14. Lanteigne, M. (2022). *The Rise (and Fall?) of the Polar Silk Road*. *The Diplomat*. [https://thediplomat.com/2022/08/the-rise-and-fall-of-the-polar-silk-road/#!#:~:text=The%20Rise%20\(and%20Fall%3F\)%20of%20the%20Polar%20Silk,Marc%20Lanteigne%20August%202022%20Credit:%20Depositphotos%20Advertisement](https://thediplomat.com/2022/08/the-rise-and-fall-of-the-polar-silk-road/#!#:~:text=The%20Rise%20(and%20Fall%3F)%20of%20the%20Polar%20Silk,Marc%20Lanteigne%20August%202022%20Credit:%20Depositphotos%20Advertisement)
15. Liu, N., Solski, J.J. (2022). *The Polar Silk Road and the future governance of the Northern Sea Route*. *Leiden Journal of International Law*. Pp. 1-14. <https://www.cambridge.org/core/journals/leiden-journal-of-international-law/article/polar-silk-road-and-the-future-governance-of-the-northern-sea-route/DDDD1490B22BEB2493BF7D6BDE54152B>
16. Liu, N., Kopra, S., Chen, J. *China and the Polar Regions*. *Routledge Handbook of Polar Law (forthcoming)*.
17. *Regaining Arctic Dominance*. *United States Army*. (2021). <https://api.army.mil/e2/c/downloads/2021/03/15/9944046e/regaining-arctic-dominance-us-army-in-the-arctic-19-january-2021-unclassified.pdf>
18. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. (1982). https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

References:

1. Zakharev, Ya.O. (2018). *Predposilky razvytyia sotrudnychestva KNR y Kanady v Arktike* [Prerequisites for the development of cooperation between the PRC and Canada in the Arctic]. *Ekonomycheskiye otnosheniya*. https://www.researchgate.net/publication/330003523_Predposylki_razvitiya_sotrudnichestva_KNR_i_Kanady_v_Arktike/fulltext/5c52046aa6fdccd6b5d4f7c9/Predposylki-razvitiya-sotrudnichestva-KNR-i-Kanady-v-Arktike.pdf?origin=publication_detail [in Russian].
2. *Kodeks torhovoho moreplavaniya Rossyiskoi Federatsyy* [Merchant Shipping Code of the Russian Federation]. (1999). https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ [in Russian].
3. Митко, В.Б., Мунина, М.В. (2019). *Rossiysko-kytayskoe sotrudnychestvo v Arktike y bezopasnost morskoi deiatelnosti* [Russian Chinese Cooperation in the Arctic and Maritime Security]. *EVRAZYISKAIA YNTEHRATSYIA: ekonomyka, pravo, polityka*. <https://www.ejournal.ru/jour/article/view/222> [in Russian].
4. Mykhayl Myshustyn utverdyl plan razvytyia Severnoho morskoho puty do 2035. (2022). [Mykhayl Myshustyn approved the plan for the development of the Northern Sea Route until 2035]. *Sait Pravytelstva Rossyiskoi Federatsyy*. <http://government.ru/news/46171/> [in Russian].
5. *Morskaia doktryna Rossyiskoi Federatsyy: Ukaz Prezydenta Rossyiskoi Federatsyy* [Maritime Doctrine of the Russian Federation: Decree of the President of the Russian Federation]. № 512. (2022). <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RiCfdtdWPoL32UekiLMTAycW.pdf> [in Russian].
6. *Plan razvytyia Severnoho morskoho puty na peryod do 2035 hoda: rasporyazhenye Pravytelstva Rossyiskoi Federatsyy* [Plan for the development of the Northern Sea Route for the period up to 2035: order of the Government of the Russian Federation]. № 2115-r. (2022). <http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf> [in Russian].
7. *Pravyta plavaniya v akvatoryi Severnoho morskoho puty: postanovlenye Pravytelstva Rossyiskoi Federatsyy* [Rules for navigation in the waters of the Northern Sea Route: Decree of the Government of the Russian Federation]. № 1487. (2020). <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202009220024?index=0&rangeSize=1> [in Russian].

8. Rossyia opredelyt poriadok prokhoda ynostrannykh voennykh korablei po SMP [Russia will determine the procedure for the passage of foreign warships along the NSR]. (2022). RYA Novosty. <https://ria.ru/amp/20220804/korabli-1807283129.html> [in Russian].
9. Khalova, H., Zhuchkova, T. (2021). Perspektivy sotrudnychestva Rossyy y Kytaiya v osvoenyy Arktiky: vyzovy y ryzy [Prospects for cooperation between Russia and China in the development of the Arctic. Challenges and risks]. Nauka y yskusstvo upravleniya. Vestnyk Ynstytuta ekonomyky, upravleniya y prava Rossyiskoho hosudarstvennoho humanyarnoho unyversyteta. <https://scimanager.elpub.ru/jour/article/viewFile/26/26> [in Russian].
10. Khuashen, Ch. (2021). Rossiysko-kytayskoe stratezhicheskoe partnerstvo: ot kontynentalnogo k morskomu [Russian-Chinese strategic partnership: from continental to maritime]. RSMD. <https://russiancouncil.ru/amp/analytics-and-comments/analytics/rossiysko-kitayskoe-strategicheskoe-partnerstvo-ot-kontynentalnogo-k-morskomu/> [in Russian].
11. *China publishes Arctic policy, eyeing vision of 'Polar Silk Road'*. (2018). *The State Council Information Office of the People's Republic of China*. http://english.scio.gov.cn/whitepapers/2018-01/26/content_50312513.htm [in English].
12. *Full text: China's Arctic Policy*. (2018). XINHUANET. http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm [in English].
13. *Joint Statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on the Twentieth Anniversary of the Treaty of Good Neighbourliness and Friendly Cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China, 28 June 2021*. (2021). <https://www.rusemb.org.uk/fnapr/7007> [in English].
14. Lanteigne, M. (2022). *The Rise (and Fall?) of the Polar Silk Road*. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2022/08/the-rise-and-fall-of-the-polar-silk-road/> [in English].
15. Liu, N., Solski, J.J. (2022). The Polar Silk Road and the future governance of the Northern Sea Route. *Leiden Journal of International Law*. Pp. 1–14. <https://www.cambridge.org/core/journals/leiden-journal-of-international-law/article/polar-silk-road-and-the-future-governance-of-the-northern-sea-route/DDDD1490B22BEB2493BF7D6BDE54152B> [in English].
16. Liu, N., Kopra, S., Chen, J. *China and the Polar Regions*. *Routledge Handbook of Polar Law*. (Forthcoming). [in English].
17. *Regaining Arctic Dominance*. *United States Army*. (2021). <https://api.army.mil/e2/c/downloads/2021/03/15/9944046e/regaining-arctic-dominance-us-army-in-the-arctic-19-january-2021-unclassified.pdf>. [in English].
18. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. (1982). https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [in English].