

## РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

**ГАО ТЯНЬМИН**  
кандидат  
экономических наук  
профессор  
Института экономики  
и менеджмента  
Харбинского  
инженерного  
университета  
**e-mail:** gtmmail@163.com

**ЕРОХИН ВАСИЛИЙ  
ЛЕОНИДОВИЧ**  
кандидат  
экономических наук  
Доцент Института  
экономики и  
менеджмента  
Харбинского  
инженерного  
университета  
**e-mail:** basilic@list.ru

# ВОЗМОЖНОСТИ ВОВЛЕЧЕНИЯ КИТАЯ В ПРОЦЕССЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО И ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ ВОСТОЧНОГО СЕКТОРА РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ

DOI: 10.25801/SRC.2021.16.34.008

УДК 332.13

**ФИНАНСИРОВАНИЕ:**

Исследование выполнено в рамках реализации проектов Китайско-Российского фонда сотрудничества Харбинского инженерного университета (грант 2021HEUCRF007) и Гранта центральных университетов Министерства образования Китайской Народной Республики (грант 3072021CFR0904).

**АННОТАЦИЯ:** Сотрудничество Китая и России в Арктике развивается, однако экономическое освоение большинства территорий Арктической зоны остается крайне фрагментированным, особенно в малонаселенном и пространственно-разобленном восточном секторе. Правительством уделяется значительное внимание смягчению социальных и экономических диспропорций в Арктике, в том числе и за счет развития международного сотрудничества. В данной статье представлены возможности российско-китайского экономического и инвестиционного сотрудничества на примере Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа. По результатам анализа определены наиболее перспективные инвестиционные и инфраструктурные проекты для участия Китая в развитии данных территорий по таким направлениям, как освоение месторождений природных ресурсов, развитие морских и внутренних водных путей, инфраструктурное строительство, судоходство по СМП и арктический туризм.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Арктика, инвестиции, Китай, развитие территорий.

Российская Арктика представляет собой одну из важнейших основ развития экономики страны. Более 80% российского природного газа и 17% нефти поступает с нефтяных и газовых месторождений на Крайнем Севере [26]. Важность Северного морского пути (СМП) как международного транспортного коридора возрастает в условиях прогрессирующего изменения климата и новых возможностей для разведки и транспортировки полезных ископаемых и углеводородов. В последние десятилетия территориальное развитие российской (точнее советской) Арктики, мотивированное ресурсным фактором, было направлено на создание транспортной и промышленной инфраструктуры и заселение территорий в местах локализации ресурсов. Такой подход привел к централизованному распределению производительных сил на обширных и слабо связанных территориях, что особо заметно в восточных районах Арктической зоны России.

Исследования по экономической географии и территориальному развитию Арктики [1; 2; 15; 20; 23]

выделяют три основные модели пространственной экономики, которые различаются степенью административного регулирования промышленного, социального и экономического развития. В то время как североамериканская и европейская модели характеризуются децентрализацией и разделением функций управления между центральными и местными органами власти, российская модель предполагает высокую централизацию управления ресурсами наряду с формулированием приоритетов и принципов территориального развития федеральным правительством. Специфика управления процессами территориального развития в России проявляется в различных сферах. Многие исследователи [3; 6; 7; 22], среди прочего, подчеркивают недостатки, характерные для современного территориального развития российской Арктики, такие как:

- пространственная фрагментация и сегментация, концентрация населения и экономической

**TIANMING GAO**  
Ph.D. in Economics,  
Professor, School  
of Economics and  
Management  
Harbin Engineering  
University  
**e-mail:** gtmmail@163.  
com

**VASILII EROKHIN**  
Ph.D. in Economics,  
Associate Professor,  
School of Economics  
and Management  
Harbin Engineering  
University  
**e-mail:** basilic@list.ru

## OPPORTUNITIES FOR CHINA'S INVOLVEMENT IN THE SPATIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE EASTERN SECTOR OF THE RUSSIAN ARCTIC

**ABSTRACT:** Collaboration between China and Russia in the Arctic has been growing, but the economic development of most of the circumpolar territories remains fragmented, especially in the sparsely populated and spatially disconnected Eastern sector of the Russian Arctic. Russia's Government pays considerable attention to mitigating social and economic imbalances in the Arctic, including through the development of international cooperation. In this study, the authors explore new opportunities for Russia-China economic and investment cooperation in the cases of the Republic of Sakha (Yakutia) and the Chukotka Autonomous District. The study results with outlining the most promising investment and infrastructure projects for China to participate, including the exploration of mineral resources, development of marine and inland waterways, infrastructure construction, navigation along the Northern Sea Route, and Arctic tourism.

**KEY WORDS:** Arctic, investment, China, development of territories.

**ACKNOWLEDGMENT:** This study is supported by the Sino-Russian Cooperation Fund of Harbin Engineering University (project no. 2021HEUCRF007) and the Grant of Central Universities of the Ministry of Education of the People's Republic of China (project no. 3072021CFP0904).

активности вокруг месторождений ресурсов;

- нестационарность производительных сил из-за сезонного характера экономической деятельности и вахтового типа освоения территорий;
- неравномерное расселение, поляризация арктического пространства из-за концентрации производительных сил в городах и промышленных центрах, уплотнения систем расселения, оттока рабочей силы;
- высокая концентрация ресурсов с лучшими сравнительными характеристиками и качествами (природные, человеческие, финансовые, материальные, технические и т.д.);
- пионерский характер территориального развития, обусловленный географической удаленностью арктических территорий и обширными неосвоенными территориями (в частности, в Якутии и на Чукотке).

Эти факторы усугубляют нестабильность социально-экономических систем в российской Арктике, особенно в малонаселенном и пространственно-разобщенном восточном секторе Арктической зоны, а также увеличивают хрупкость пространственной организации экономики, что значительно повышает риски хозяйственной и инвестиционной деятельности. В последние годы, наряду с фактором освоения ресурсов,

территориальное развитие в Арктике все в большей степени определяется геополитическими интересами России и других арктических государств, а также растущими интересами Китая и неарктических стран в различных аспектах изучения и освоения Арктики.

Несмотря на растущую интенсивность российско-китайского сотрудничества на Крайнем Севере и вхождение китайских инвесторов в ряд ресурсных и инфраструктурных проектов в российской Арктике, перспективам участия Китая в территориальном развитии Арктической зоны России в литературе уделяется недостаточное внимание. Большинство исследований сосредоточено на геополитических аспектах активности Китая в Арктике, преуменьшая возможное влияние Китая на развитие арктических территорий.

Сравнительное исследование основных международных публикаций за последние годы [13; 14; 19; 21; 24; 25; 28] указывает на два основных пробела в исследованиях. Либо участие Китая не учитывается при анализе вопросов территориального развития в Арктике, либо оно ограничивается рассмотрением участия китайских компаний в приоритетных промышленных проектах в России и Северной Европе и судоходстве по СМП.

Хотя большинство исследователей согласны с тем, что сотрудничество с Китаем и другими неарктиче-

скими странами неотделимо от социально-экономического развития арктических территорий [12; 18], они в основном сосредоточены на институциональной политике и управлении в Арктике, а не на региональных аспектах развития и размещения производительных сил. Участие китайских компаний в освоении ресурсов Арктики и их экспорте в Китай рассматривается с точки зрения морской навигации, железнодорожного или трубопроводного транспорта. Таким образом, участие Китая в разработке ресурсов и транспортных маршрутов не складывается в единую картину с целями территориального развития отдельных российских регионов.

В данном исследовании авторами проведена оценка такого пространственно-ориентированного взаимодействия двух стран в восточном секторе Арктической зоны России, в частности, в Республике Саха (Якутия) и Чукотском автономном округе.

В районах Якутии, отнесенных к Арктической зоне, имеются крупные месторождения алмазов, золота, цветных и редкоземельных металлов, угля, углеводородов. Горнодобывающая промышленность сосредоточена в Анабарском, Оленекском, Булуномском, Верхоянском, Усть-Янском и Верхнеколымском районах. Даже при нынешнем относительно низком уровне геологической изученности региона очевидно, что Арктическая зона Якутии перспективна для разработки месторождений алмазов, редких металлов, нефти и газа, а также угля, в первую очередь в Анабарском, Оленекском и Булуномском районах.

Перспективы освоения территорий Республики Саха (Якутия) связаны с разработкой Томторского месторождения редкоземельных металлов, нефтегазовых месторождений Прончищевского и Западно-Анабарского районов, Таймыльского угольного месторождения, а также шельфа моря Лаптевых. Развитие Усть-Янского горно-промышленного кластера считается перспективным в связи с разработкой месторождений Кючус, Депутатское, Тирехтах и других. Территории Республики Саха (Якутия) также перспективны для освоения месторождений платины, меди, урана и редких металлов.

Одной из главных проблем сбалансированного пространственного развития Якутии является практически полное отсутствие круглогодичной наземной транспортной системы для соединения населенных пунктов в пределах Арктической зоны, а также Арктической зоны с другими территориями республики. Транспортная система состоит из рек Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма, участка СМП от устья реки Лены до устьев других арктических рек и морского порта Тикси. Предполагается, что реконструкция морского порта Тикси обеспечит безопасный заход судов с осадкой до десяти метров и позволит увеличить грузооборот до 300 тысяч тонн в год, включая уголь, пиломатериалы, оборудование, а также поставки грузов для арктических территорий. Потенциально порт Тикси может превратиться в центральный транспортный узел для обслуживания экспортно-импортных перевозок по реке Лена и СМП.

Значительные проблемы с развитием транспортной инфраструктуры имеются и в Чукотском авто-

номном округе. Основным грузовым транспортным маршрутом, обеспечивающим регион товарами, продовольствием, сырьем, машинами, оборудованием и материалами, является СМП. Отсутствует сеть железных и автомобильных дорог. Энергетическая сеть также развита слабо. Три энергоузла (Анадырский, Эгвекинотский и Чаун-Билибинский) функционируют отдельно друг от друга. Существует также зона децентрализованного электроснабжения, которая включает 35 сельских населенных пунктов и промышленных предприятий, использующих собственные генерирующие мощности.

Приоритеты территориального развития Чукотского автономного округа на ближайшее десятилетие определяются разработкой месторождений полезных ископаемых, сосредоточенных в двух промышленных зонах опережающего развития. Анадырская промышленная зона ориентирована на разработку месторождений угля в Беринговом угольном бассейне и нефти и газа в Анадырском и Хатырском нефтегазовых бассейнах. Готовится инвестиционный проект по освоению Амаамского и Верхне-Алькатваамского районов Берингова угольного бассейна для начала экспорта высококачественного угля в Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Чаун-Билибинская промышленная зона обладает значительными залежами золота, серебра, олова и меди. На сегодняшний день введены в эксплуатацию месторождения золота Майское, Купол, Каральвеем и Двойное. Долгосрочные стратегические перспективы включают разработку месторождений олова и освоение Баимской рудной зоны, в первую очередь, месторождения Песчанка.

Тот факт, что Китай является неарктической страной, определяет спектр национальных интересов в регионе, который несколько отличается от интересов России. Выпустив Белую книгу по арктической политике в 2018 году, Китай подчеркнул: «Изменение климата, окружающей среды, научные исследования, использование морских путей, разведки и освоение ресурсов, безопасность и глобальное управление» [27, статья II] в качестве приоритетных областей межрегионального и международного сотрудничества в Арктике.

Очевидно, что повестка территориального развития напрямую не рассматривается в Арктической стратегии Китая, но косвенно она выражается через такие приоритеты, как «углубление изучения и понимания Арктики» [27, статья IV.1] и «освоение арктических ресурсов законным и рациональным образом» [27, статья IV.3].

Китай особо поощряет исследования по разработке полярного оборудования в областях глубоководной разведки, разведки ледовых зон, освоения природных ресурсов, развития возобновляемых источников энергии, навигации и мониторинга в ледовых зонах и строительства ледоколов нового типа [27, статья IV.1]. Исследования в таких областях, как геология и геофизика минеральных ресурсов и география арктических территорий, выделяются среди основных междисциплинарных исследований, в которых могут участво-

вать китайские предприятия и исследовательские институты [16; 17].

Освоение природных ресурсов включает в себя разработку морских маршрутов в Северном Ледовитом океане для развития инициативы Полярного Шелкового пути, участие в разведке и разработке нефтяных, газовых, минеральных и других природных ресурсов, а также сотрудничество в развитии туризма в регионе.

Китай «призывает к более тесному международному сотрудничеству в области строительства инфраструктуры и эксплуатации арктических маршрутов» [27, статья IV.3.1] и уделяет приоритетное внимание строительству инфраструктуры для развития судоходства и проведения гидрографических исследований в Северном Ледовитом океане. В сфере туризма Китай «поддерживает и поощряет свои предприятия к сотрудничеству с арктическими государствами... и призывает к постоянным усилиям по укреплению систем безопасности, страхования и спасения для обеспечения безопасности туристов в Арктике» [27, статья IV.3.4].

В Арктической политике Китая, в частности, провозглашается полное уважение к традициям и культуре жителей Арктики, включая коренных народов, сохранение их образа жизни и ценностей, а также уважение к усилиям, предпринимаемым арктическими

странами для содействия социальному и экономическому развитию арктических территорий.

Несмотря на такое внимание к арктическому региону, китайские инвестиции в российскую Арктику по-прежнему составляют незначительную долю ВВП России, в то время как в некоторых арктических странах они довольно значительны (например, 11,6% в Гренландии и 5,7% в Исландии в 2012-2017 гг.) [11]. Помимо стремительного развития производства сжиженного природного газа, другие проекты, в которых предполагалось участие китайских инвесторов, не были столь успешными. Планировалось привлечь китайские инвестиции в разведку континентального шельфа в Баренцевом и Печорском морях, а также в разработку Штокмановского газового месторождения и морского нефтяного месторождения Приразломное, но из-за снижения мировых цен на нефть в 2015-2016 гг. «Роснефть» приостановила эти проекты. Мегапроекты, такие как железная дорога Белкомур и глубоководный порт Архангельск, интерес к участию в которых Китай первоначально выражал [4; 5], не были запущены.

Новое стратегическое видение территориального развития, представленное российскими властями на федеральном (Государственная политика РФ в Арктике до 2035 г. и Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности до 2035

**Таблица 1.** Совмещение приоритетов развития территорий Республики Саха (Якутия) и стратегических интересов Китая в Арктике

Приоритеты региона	Интересы Китая				
	Развитие морских путей	Инфраструктурное развитие	Безопасность судоходства	Освоение ресурсов	Туризм
Развитие территорий				<ul style="list-style-type: none"> <li>Комплексное освоение бассейнов рек Анабар и Лена, развитие центров минеральных ресурсов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие кластера научного, культурного, этнографического и экспедиционного туризма</li> </ul>
Экономическое развитие				<ul style="list-style-type: none"> <li>Освоение Томторского месторождения редкоземельных металлов</li> <li>Освоение месторождений алмазов в Анабарском, Булунском и Оленекском районах и Верхне-Мунского месторождения алмазов</li> <li>Освоение Таймыльского угольного месторождения</li> <li>Освоение Западно-Анабарского месторождения</li> </ul>	
Инфраструктурное развитие	<ul style="list-style-type: none"> <li>Дноуглубительные работы на реках Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма</li> <li>Реконструкция морского порта и терминалов в Тикси</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Строительство объектов электроснабжения и транспортной инфраструктуры в бассейне реки Яна</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Создание аварийно-спасательного подразделения и Арктического центра управления в кризисных ситуациях в Тикси</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Модернизация речного порта Зеленый Мыс и развитие Зырянского угольного минерально-сырьевого центра в бассейне реки Колыма</li> </ul>	

**Источник:** составлено авторами на основе 9; 10; 27.

г.) и региональном уровнях (Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 г. и Стратегия социально-экономического развития Чукотского автономного округа до 2030 г.), фокусирует усилия на развитии взаимосвязанных инвестиционных проектов (экономических кластеров). Россия стремится создать благоприятные условия для реализации масштабных инфраструктурных проектов в Арктической зоне, модернизировать существующую инфраструктуру и создать центры привлечения иностранных инвестиций.

В рассматриваемых нами Республике Саха (Якутия) и Чукотском автономном округе приоритеты развития включают добычу и переработку полезных ископаемых, транспорт, добычу и переработку алмазов, геологическую разведку и разведку, производство электроэнергии, рыболовство и сельское хозяйство, охрану окружающей среды и туризм. Для Китая многие приоритеты России могут соответствовать стратегическим интересам в Арктике. В частности, в Республике Саха (Якутия) могут быть перспективны-

ми совместные проекты по освоению месторождений редкоземельных металлов, алмазов, угля и других природных ресурсов, строительство объектов электроснабжения и транспортной инфраструктуры и развитие кластера научного, культурного, этнографического и экспедиционного туризма (таблица 1).

Перспективные сферы для сотрудничества в Чукотском автономном округе могут включать развитие морского порта и терминалов в Певеке, создание транспортно-логистического узла в глубоководном круглогодичном порту Провидения и угольного терминала в глубоководной лагуне Аринай (таблица 2).

Также на Чукотке российские компании могут сотрудничать с китайскими инвесторами в проектах по модернизации и развитию энергетической и транспортной инфраструктуры, освоению ископаемых ресурсов в рамках минерально-сырьевых центров, а также созданию кластеров этнического, экологического и круизного туризма.

В целом, представляется, что потенциальные секторы для российско-китайского сотрудничества и раз-

**Таблица 2.** Совмещение приоритетов развития территорий Чукотского автономного округа и стратегических интересов Китая в Арктике

Приоритеты региона	Интересы Китая				
	Развитие морских путей	Инфраструктурное развитие	Безопасность судоходства	Освоение ресурсов	Туризм
Развитие территорий				<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие Баимского и Пыркакай-Майского минерально-сырьевых центров драгоценных и цветных металлов</li> <li>Развитие Беринговского угольного минерально-сырьевого центра</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Создание кластеров этнического и экологического туризма в Анадыре, Певеке и Провидении</li> </ul>
Экономическое развитие					<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие арктического круизного туризма</li> </ul>
Инфраструктурное развитие	<ul style="list-style-type: none"> <li>Развитие морского порта и терминалов в Певеке</li> <li>Создание транспортно-логистического узла в глубоководном круглогодичном порту Провидения</li> <li>Строительство круглогодичного угольного терминала в глубоководной лагуне Аринай</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Модернизация Чаун-Билибинского энергоузла</li> <li>Развитие транспортной инфраструктуры, в том числе строительство межрегиональной автомобильной дороги Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь</li> <li>Подключение к единой телекоммуникационной сети за счет строительства подводной волоконно-оптической линии связи Петропавловск-Камчатский – Анадырь</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Создание аварийно-спасательного подразделения и Арктического центра управления в кризисных ситуациях в Певеке</li> </ul>		

Источник: составлено авторами на основе 8; 27.

вития территорий в восточном секторе российской Арктической зоны позволят увеличить потенциальную грузовую базу для Северного морского пути и улучшить инфраструктурную связанность Полярного Шелкового пути для Китая. Хотя, как было отмечено выше, Китай непосредственно не выделяет территориальное развитие среди своих стратегических интересов в Арктике, схожесть подходов к экономическим и инфраструктурным вопросам существенно укрепляет основу российско-китайского сотрудничества в регионе. Чтобы лучше согласовать инициативу Полярного Шелкового пути с Северным морским путем и приоритетами России в области устойчивого освоения ресурсов и транспортно-торгово-экономического коридора на Крайнем Севере, необходимо перейти от точечных

ресурсных проектов (Ямал СПГ, Арктик СПГ 2 и других) к всестороннему сотрудничеству для улучшения ресурсной базы и инфраструктурных возможностей будущего коридора. Как показывает анализ возможностей для восточного сектора Арктической зоны РФ, можно согласовать интересы России и Китая на региональном уровне в таких областях, как разведка и освоение природных ресурсов, развитие морских и речных судоходных путей, строительство судоходной, транспортной, энергетической и коммуникационной инфраструктуры, повышение безопасности судоходства, а также развитие других сфер, таких как туризм, рыболовство, лесная промышленность и традиционная экономическая деятельность коренных народов.

---

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Арктика: стратегия развития: монография / Под общ. ред. С.А. Липиной, О.О. Смирновой, Е.В. Кудряшовой; Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова. – Архангельск: САФУ, 2019.
2. Гальцева Н.В., Фавстрицкая О.С., Шарыпова О.А. Моноструктурное развитие арктических территорий: российский и зарубежный опыт // Вестник Северо-Восточного научного центра ДВО РАН. – 2015. – № 3. – С. 109-118.
3. Губина О.В., Проворова А.А. Современные подходы к хозяйственному освоению арктических территорий РФ в аспекте перспективного пространственного развития // Фундаментальные исследования. – 2018. – № 11-1. – С. 46-51.

4. Ерохин В.Л. Современное состояние, проблемы и перспективы сотрудничества России и Китая в сфере развития высокоскоростного железнодорожного сообщения // *Маркетинг и логистика*. – 2017. – № 5 (13). – С. 18-37.
5. Ерохин В.Л. Северный морской путь и Суэцкий канал: сравнительный анализ экономической эффективности использования торговых маршрутов для Китая // *Маркетинг и логистика*. – 2018. – № 6 (20). – С. 13-26.
6. Зайков К.С., Калинина М.Р., Кондратов Н.А., Тамицкий А.М. Инновационный вектор экономического развития северных и арктических территорий России и стран Северной Европы // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. – 2017. – Т. 10. – № 3. – С. 59-77.
7. Плисецкий Е.Е., Плисецкий Е.Л. Особенности современного этапа и проблемы пространственного развития арктических регионов России // *Управленческие науки*. – 2019. – № 9 (4). – С. 32-43.
8. Распоряжение Правительства Чукотского автономного округа «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Чукотского автономного округа до 2030 года» от 16.07.2014 № 290-рп.
9. Указ Главы Республики Саха (Якутия) «О Стратегии социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 года» от 14.08.2020 № 1377.
10. Указ Президента Российской Федерации «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» от 26.10.2020 № 645.
11. Auerswald, D. (2019). *China's Multifaceted Arctic Strategy*. Retrieved from: <https://warontherocks.com/2019/05/chinas-multifaceted-arctic-strategy/>.
12. Blunden, M. (2012). Geopolitics and the Northern Sea Route. *International Affairs*, 88(1), 115-129.
13. Conde, E., & Sanchez, S.I. (2019). *Global Challenges in the Arctic Region: Sovereignty, Environment and Geopolitical Balance*. London: Routledge.
14. Erokhin, V., Gao, T., & Zhang, X. (Eds.). (2019). *Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic*. Hershey, PA: IGI Global.
15. Gao, T., Bobylev, N., Gadal, S., Lagutina, M., Sergunin, A., & Erokhin, V. (2021). Planning for Sustainability: An Emerging Blue Economy in Russia's Coastal Arctic? *Sustainability*, 13(9), 4957.
16. Gao, T., & Erokhin, V. (2020). China-Russia Collaboration in Arctic Shipping and Maritime Engineering. *The Polar Journal*, 10(2), 353-374.
17. Gao, T., & Erokhin, V. (2021). China-Russia Research and Education Collaboration in the Arctic: Opportunities, Challenges, and Gaps. *The Polar Journal*, 11(1), 188-207.
18. Heininen, L. (2014). Northern Geopolitics: Actors, Interests and Processes in the Circumpolar Arctic. In R.C. Powell and K. Dodds (Eds.), *Polar Geopolitics: Knowledges, Resources and Legal Regimes* (pp. 241-258). Cheltenham: Edward Elgar.
19. Hong, N. (2020). *China's Role in the Arctic: Observing and Being Observed*. London: Routledge.
20. Howkins, A. (2015). *The Polar Regions: An Environmental History*. Cambridge: Polity.
21. Koivurova, T., & Kopra, S. (2020). *Chinese Policy and Presence in the Arctic*. Leiden: Brill Nijhoff.
22. Kudryashova, E., Lipina, S., Zaikov, K., Bocharova, L., Lipina, A., Kuprikov, M., & Kuprikov, N. (2019). Arctic Zone of the Russian Federation: Development Problems and New Management Philosophy. *The Polar Journal*, 9(2), 445-458.
23. Nuttall, M., & Callaghan, T. (Eds.). (2019). *The Arctic: Environment, People, Policy*. London: Routledge.
24. Peng, J., & Wegge, N. (2015). China's Bilateral Diplomacy in the Arctic. *Polar Geography*, 38(3), 233-249.
25. Sinha, U.K., & Bekkevold, J.I. (2015). *Arctic: Commerce, Governance and Policy*. London: Routledge.
26. Southcott, C., Abele, F., Natcher, D., & Parlee, B. (2018). *Resources and Sustainable Development in the Arctic*. London: Routledge.
27. State Council of the People's Republic of China. (2018). *China's Arctic Policy*. *The State Council Information Office of the People's Republic of China*. Beijing: The State Council of the People's Republic of China.
28. Sun, K. (2013). *China and the Arctic: China's Interests and Participation in the Region*. Waterloo: Centre for International Governance Innovation.