



Плевенски исторически четения

Pleven Historical Readings

Регионален исторически музей – Плевен
Regional Historical Museum – Pleven

Издание Publication	От регионалното към националното – минало, настояще, бъдеще From the regional to the national – past, present, future
Том / година Volume / year	III / 2024
Издател / държава Publisher / country	Регионален исторически музей – Плевен, България Regional Historical Museum – Pleven, Bulgaria
Автор(и) Author(s)	Гален Монеv, докторант Galen Monev, PhD Student
Институция Affiliation	Софийски университет „Св. Климент Охридски“ Sofia University „St. Kliment Ohridski“
Заглавие Title	РУСКО-КИТАЙСКИ ОТНОШЕНИЯ В АРКТИКА В НАЙ-НОВО ВРЕМЕ Russian-Chinese relations in the Arctic in Common Era
Страници Pages	295–307
Постоянен адрес Permanent URL	https://plevenhistoricalreadings.eu/articles/phr-3-295/

РУСКО-КИТАЙСКИ ОТНОШЕНИЯ В АРКТИКА В НАЙ-НОВО ВРЕМЕ

Гален Монеv, докторант

Софийски университет „Св. Климент Охридски“

Резюме: Руско-китайските отношения в Арктика в най-ново време са изключително динамични и важни и за двете държави. Русия се нуждае от силен съюзник, който да ѝ помага в развитието на региона. Китай от своя страна търси изгодни природни ресурси и нови търговски пътища. И за двете държави е ключово партньорството в развитието на усвояването на въглеводородите в района и пускането в експлоатация на Северния морски път.

Ключови думи: Русия, Китай, Арктически съвет, Северен морски път, въглеводороди.

През последните няколко десетилетия, поради глобалното затопляне и бързото топене на ледниците, интересът към Арктика се увеличава в световен мащаб. Регионът привлича вниманието на еколози, инвеститори и политици. Русия опитва да запази ролята си на най-значимия играч в Арктика. Страната има най-голям арктически бряг и зона, огромни ресурси и перспективи за развитие на нов търговски път. Китай също в най-ново време се стреми да стане ключов играч в Арктика. През 2018 г. Китай публикува Бяла книга за политиката на страната за Арктика¹. Нараства значението на региона в областта на научните изследвания, опазването на околната среда, откриването на нови морски пътища и природни ресурси. Китай заявява ангажираност в изследванията на изменението на климата в региона и има статут на постоянен наблюдател Арктически съвет. Всъщност Китай се вълнува основно от ресурсите в региона. Развитието на Арктика е важно за Китай. Първо, очаква се населението на Китай достигне 1,3 милиарда до

¹ China's Arctic Policy http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (посетена на 28.01.2024 г.)

2040 г.², правителството се стреми да намери нови източници на нефт и природен газ. Второ, близо 90% от световната търговия се осъществява между Азия, Европа и Северна Америка. Северният ледовит океан свързва тези континенти и ако стоките се насочват през Арктика, разходите и времето за доставка биха могли да бъдат намалени за Китай, който контролира най-големият обем световна търговия. За Китайнамираването на алтернативни начини за придвижване на стоки е от решаващо значение. Южнокитайско море е обект на спор между Китай и неговите съседи за собствеността върху няколко острова. Преминаването на кораби в Суецкия канал от Индийския океан е застрашено от пирати и бунтовно настроени групи. Използването на Северния морски път (СМП), който минава по северното арктическо крайбрежие на Русия, би намалило времето за превоз на товари с до 40%. Сравнението на този маршрут с трасето през Малакския пролив и Суецкия канал дава близо 5000 спестени км, т.е. една четвърт от пътя³. Това може да намали зависимостта на Китай от Южнокитайско море, където в момента има все още напрежение.

За да запази лидерската си позиция в световната икономика, китайското ръководство се стреми да участва в мащабни проекти, свързани с нови пазари, транспортни маршрути и производство на въглеводороди в Арктика. Русия в най-ново време е един от най-обещаващите партньори на Китай в географско, политическо и икономическо отношение, а Москва от своя страна се стреми да привлече китайски инвестиции. А и се нуждае от силен партньор и съюзник. В дългосрочен план се очаква участието на Китай в развитието на руската Арктика да се увеличи в зависимост от продължаващите промени в ледените условия, цените на петрола, развитие на инфраструктурата и развитие на отношенията между Пекин и Москва. Русия има най-големи права за разработване на Арктика. Държавата разглежда региона като „склад“ на огромни ресурси, а също така постоянно се грижи за интересите на националната сигурност, като това е регионът, в който оперира Северният флот и е единственият регион (може би), в който Русия доминира военно над НАТО, това е причината за искането за бързо присъединяване към Пакта на Финландия и Швеция, като за последната само Турция все още не се съгласява. Москва демонстрира чрез своите стратегии за Арктика от 2008 г.,

² Population Pyramids of the World from 1950 to 2100 – <https://www.populationpyramid.net/china/2040/> (посетен на 28.01.2024 г.)

³ **Дюлгерова, Нина** ПРОФ. Д. ИК. Н., Северният морски път: бъдеще без конкуренция, <https://geopolitica.eu/2020/185-broy-5-2020/3262-severniyat-morski-pat-badeshte-bez-konkurentsia/> (посетен на 28.01.2024 г.)

2013 г. и най-вече от 2020⁴, че политиката на Русия за Арктика е национален приоритет, с акцент върху развитието на ресурсите, гарантирайки значението на сигурността и стабилността в региона, развитието на Северния морски път и устойчивото развитие на руската Арктика като цяло. Благодарение на Геополитическото положение и активната политика на Русия в Арктика и Азия държави като Китай зависят от отношението на Русия към тях, ако искат да имат значима роля в Арктика. Значението на Арктика за Русия се увеличава след 2000 г., после след 2008, а от 2014 и 2022-ра, то Арктика е сред основните приоритети за страната. Настоящата роля на Русия в Арктика налага изследването на отношенията им в региона от първостепенно значение, което отразява подобряването на двустранните отношения като цяло.

Китай няма територия в Арктика, така че не може да се счита за арктическа държава. Китайските учени обаче възприемат страната си като „субарктика“, с което оправдават повишеният интерес на Китай към Далечния север. От 2007 г. Китай участва като специален наблюдател в заседанията на Арктическият съвет, което му позволява да разбере по-добре работата на този съвет. През 2008 г. той също официално заявява за намерението си да стане постоянен наблюдател в Арктическият съвет. В началото на март 2013 г. Китай получава статут на наблюдател в Арктическият съвет.

В цялостната си политика Пекин уверява Москва, че намеренията му не противоречат на интересите на Русия в Арктика. Русия и Китай все още си сътрудничат добре в Арктическият съвет и Русия се ангажира с конструктивни отношения, докато Китай се ограничава до ролята на наблюдател и не оспорва руските интереси. Тук си струва да се отбележи, че конфликтът между Русия и Запада около събитията в Украйна има негативни международни последици правителствено сътрудничество, въпреки че някои държави се опитват да извършват бизнес „както обикновено“. Повечето от държавите-членки на Арктическият съвет остро критикуват Русия за политиката ѝ спрямо Украйна, ограничават сътрудничеството и избягват разрешаването на спорни въпроси в Съвета.

Топенето на арктическият лед разширява транспортните възможности на Северния морски път, улеснявайки навигацията. Китайските учени и държавници възлагат големи надежди на корабоплаването по Северния морски път, който започна да придобива реалистични контури през 2013 г. И Пекин, и Москва имат общи цели в развитието и комерсиализацията на този маршрут.

⁴ Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (посетен на 28.01.2024).

Русия вижда Китай като потенциален партньор, който да направи маршрута по-изгоден, стига Пекин да не оспорва националните интереси на Русия по отношение на контрола и регулирането на СМП. В същото време новият акцент на Русия върху военното присъствие за гарантиране на нейния суверенитет и сигурност по СМП показва, че отбранителният подход надхвърля търговските дейности и ще балансира интересите на сигурността на други държави в региона⁵.

Северният морски път е официално определен от руското законодателство като път от Карско море до Тихия океан, минаващ по крайбрежието на Северния ледовит океан от протока Кара Гейтмежду Баренцово и Карско море по протежение на Сибир до Беринговия проток. СМП дава на Русия огромни стратегически възможности и търговски ползи. СМП има редица алтернативни проходи и маршрути между Нова Земя и Беринговия пролив. Русия упражнява своя контрол върху Арктическият регион чрез различни политически и икономически средства. Геополитическият дискурс около СМП широко се споменава аспекти на политиката и свързаните с тях териториални демаркации.

Воден от съображения за сигурност и икономически, Китай се стреми да диверсифицира маршрутите за доставка на енергийни ресурси и стоки. Според експерти, корабоплаването в Северно морев сравнение с маршрута, включващ Суецкия канал, маршрутът между Ротердам и Шанхай ще бъде съкратен с почти 2511 морски мили, или 24%. По източния маршрут за YamalLNG⁶ времето за подобен маршрут ще бъде с 8 дни по-малко. Този маршрут вероятно ще намали разходите за доставка с 30 – 40%. Арктическият маршрут ще постигне няколко цели наведнъж: ускоряване и осигуряване на транспортиране, намаляване на транспортните разходи и намаляване на рисковете, свързани със „затварянето“ на проливите от американския флот по време на военни конфликти. Следователно СМП може да се превърне в алтернатива на основния трансконтинентален маршрут през южните морета до Африка и през Суецкия канал.

Китай иска да получи достъп до СМП, а Русия от своя страна демонстрира готовността си да подкрепи Китай. Ефективната корабостроителна и транспортна мрежа на Китай може да получи по-бърз и по-безопасен достъп до европейските пазари, както и до източното крайбрежие на САЩ през СМП. Тези търговски ин-

⁵ Хумпери, Мат, The Future of the Northern Sea Route – A „Golden Waterway“ or a NicheTradeRoute, <https://www.thearcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche/> (посетен на 28.01.2024 г.)

⁶ <http://yamallng.ru/en/> (посетен на 28.01.2024 г.)

тереси имат и политически нюанси и Китай има потенциала да промени значително баланса на силите в Арктика.

Северният морски път може да се превърне във важно стратегическо допълнение към проекта „Един пояс, един път“ (Фиг. 1), спестявайки време и пари на китайските износители в търговията им с Европа. Стратегията на Китай „Един пояс, един път“ беше формулирана през 2013 г. (Фиг. 2) и е насочена към развитие на инфраструктурата и укрепване на връзките между евразийските страни, като се фокусира върху наземния икономически пояс на Пътя на коприната и Морския път на коприната на 21 век. През май 2015 г. Русия и Китай подписаха споразумение, насочено към обединяване на усилията за интегриране на Евразийския икономически съюз и проекта „Пътят на коприната“⁷.



Фиг. 1



Фиг. 2

⁷ Хуей, Ли, китайски дипломат, Позволим „Одному поясу, одному пути“ принести-еще больше пользы миру, <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1849> (посетен на 28.01.2024 г.)

Според различни агенции Китай и Русия са се договорили за съвместно изграждане на „Ледения път на коприната“ по протежение на Северно море. Националната комисия за развитие и изследвания на Китай и Държавната океанска администрация се посочват в документ, публикуван на 20 юни 2017 г., че Синият икономически коридор се „предлага да води към Европа през Северния ледовит океан“. (Фиг. 3) Синият икономически коридор ще минава по протежение на руския Северен морски път, арктически корабен маршрут в непосредствена близост до северното крайбрежие на страната. В документа се отбелязва: „Докакто участва в арктическите дела, Китай е готов да си сътрудничи с всички страни в провеждането на научни изследвания на навигационните маршрути, създавайки наземни станции за мониторинг, провеждащи изследвания на климата и промените в околната среда в Арктика, както и предоставяне на услуги за навигационно прогнозиране. Китай подкрепя усилията на страните, граничещи с Арктика, за подобряване на условията за морски транспорт и насърчава китайските предприятия да участват в търговската експлоатация на арктическия маршрут. Китай е готов да проведе изследвания на потенциалните ресурси на Арктическият регион в сътрудничество със съответните страни, както и да засили сътрудничеството в областта на чистата енергия с арктическите страни“⁸.



Фиг. 3

⁸ Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm (посетен на 28.01.2024 г.)

През лятото на 2013 г. и 2015 г. водещата китайска корабна компания COSCO на два пъти изпраща контейнеровозния кораб YongSheng да плава по Арктическият морски път от руска страна. Второто пътуване донесе по-големи икономически ползи от първото. Общата цена на плаване на YongSheng по руския арктически морски път е със 185 хиляди долара по-малко, отколкото по традиционния маршрут през Суецкия канал.

Китайските банки отпускат 12 милиарда долара през 2015 г. за проекта за втечен природен газ Ямал, който се намира в центъра на Северния морски път. Фондът за пътя на коприната, инвестиционен инструмент, създаден за финансиране на проекти за пояси и инициативни пътища, има 9,9% дял в проекта Ямал.

Руското правителство възлага големи надежди на националното икономическо развитие в Арктика. Ако китайската страна успее да превърне плановете си в реалност, превръщайки Северния морски път в Син икономически коридор, това ще бъде от полза както за Москва, така и за Пекин.

Арктика, според експертите, съдържа огромни количества от световните запаси от въглеводороди – нефт и газ. (Фиг. 4)⁹. Изменението на климата ускори топенето на арктическия лед, пра-



Фиг. 4

⁹ Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf> (посетен на 28.01.2024 г.)

вейки тези ресурси по-достъпни. Руската икономика до голяма степен зависи от приходите от продажби на нефт и газ. Като най-малко 50% от приходите на руския федерален бюджет идват от износ на енергийни ресурси. По-голямата част от руския добив на нефт и газ е концентриран в традиционните райони на Западен Сибир, но тяхното изчерпване означава, че географията на производството ще се измества към нови региони на север от Западен Сибир, включително полуостров Ямал и Арктическите морета.

Русия през годините работи предимно с европейските страни за развитие на добива на енергийни ресурси, включително в Арктика; но сега редица фактори, най-вече санкциите след 2014 г. и последвалите след 2022 г. принуждават руското правителство да гледа на азиатските страни като потенциални инвеститори и технологични партньори, а също така ги разглежда като ключови потребители. Трябва да се отбележи, че Китай все повече се очертава като важен партньор на Русия в развитието на руската Арктика. Сътрудничество с Русия върху арктическите ресурси и корабоплаването също допринася за увеличаване на ролята и влиянието на Китай в арктическия регион.

Сътрудничеството с Русия е един от най-важните приоритети за Китай. Това се потвърждава от активното развитие на съвместен проект за добив на газ в Ямал, много обещаващо сътрудничество при изграждането на железопътната линия Белкомур (Фиг. 5), която ще минава от Архангелск до Република Коми под Бяло море и по-нататък до Урал, в който планират да инвестират големи китайски корпорации. Очевидно е, че Архангелск и Мурманск ще станат основните транспортни центрове на Европа, свързващи Арктическия морски път със Северна Европа и ре-



Фиг. 5

гионите в Русия¹⁰.

Китай гледа на руския Далечен изток, Сибир и руската Арктика като на все по-важни региони поради техния енергиен потенциал, експортни пазари и ново корабоплаване и търговия маршрути. Той също така вярва, че тези региони са получатели и партньори на китайски инфраструктурни и други проекти за развитие. Тези дейности са синергично свързани с китайската инициатива „Един пояс, един път“. Китай също се стреми да се възползва от настоящите геостратегически и геоикономически уязвимости на Русия и Русия се нуждае от Китай като партньор, за да засили постепенно присъствието си в Арктика.

През 2013 г. Роснефт и Китайската национална петролна корпорация (CNPC) обсъдиха възможността за сътрудничество по офшорни проекти в арктическите Баренцово и Печорско море, със специален акцент върху офшорните находища Западно Приновоземелское, Южно-Русское, Мединское и Варандейское. Сред тях най-обещаващите са Мединское и Варандейское, които се оценяват да произвеждат съответно 3,9 милиона и 5,5 милиона тона нефт годишно.

През февруари 2013 г. ръководителят на НОВАТЕК посещава Китай като част от официална руска делегация, за да обсъди възможностите за сътрудничество по основния арктически проект YamalLiquefiedNaturalGas (Yamal LNG). В резултат на това посещение, което се състои на 5 септември 2013 г., НОВАТЕК и CNPC подписват договор за продажба на 20% дял в Yamal LNG. Споразумението предвижда дългосрочен договор за доставка на поне 3 милиона тона втечен газ годишно за Китай, което е 18% от общия капацитет. Сделката е одобрена от правителството на Руската федерация през ноември 2013 г. и подписана през януари 2014 г. След кризата в Украйна НОВАТЕК става обект на санкции, а проектът Yamal LNG отново се сблъска с финансови затруднения. НОВАТЕК е принуден да търси по-нататъшно взаимодействие с чуждестранни партньори и Китай е една от малкото останали алтернативи. През септември 2015 г. НОВАТЕК продава на The Silk Road Fund – китайски суверенен фонд – още 9,9% от Yamal LNG за приблизително 1,09 милиарда евро. През декември 2015 г., като част от сделката, НОВАТЕК получава заем от Silk Road Fund в размер на 730 милиона евро за период от 15 години за финансиране на проекта. В резултат на това на 29 април 2016 г. Yamal LNG обявява подписването на споразумение с Експортно-импортната

¹⁰ **Тараканов М. А.** Транспортные проекты в Арктике: синхронизация, комплексность // Вестник Кольского научного центра Российской академии наук. 2014. № 1. С. 80 – 85.

банка на Китай и Китайската банка за развитие за два 15-годишни заема на обща стойност 9,3 милиарда евро за финансиране на проекта, така че Китай ще осигурява до 60% от необходимия капитал за реализиране на проекта. Китай също получава огромни ползи от сделката, тъй като до 80% от оборудването за Yamal LNG ще бъде произведено в китайски корабостроителници¹¹.

Русия и Китай увеличават технологичното си сътрудничество в нефтената и газовата индустрия след въвеждането на западните санкции. Например през септември 2015 г. China Oil Eld Services Limited (COSL) сключва сделки с Роснефт и норвежката компания Statoil за пробиване на два проучвателни кладенеца в Охотско море, чиито условия са подобни на тези в Арктика. Споразумението засилва потенциала за сътрудничество в проучването на петролни и газови ресурси между лидерите в индустрията Русия, Норвегия и Китай.

Exim Bank of China и China Development Bank са основни кредитори на китайско-руските енергийни проекти. Тези банки и фондове са институции, чиито пари са от държавния бюджет. Тяхното участие в арктически проекти предполага силна подкрепа и вниманието на китайското правителство. Нефтените и газовите находища в Арктика са регистрирани съгласно руското законодателство като стратегически, чуждестранните инвестиции, които са строго контролирани. Продължителният спад на цените на петрола и санкциите на САЩ и ЕС оказват сериозно въздействие върху руската икономика и следователно предизвикваха сериозен финансов дисбаланс. По ирония на съдбата трудностите, пред които е изправена Русия, са от полза за Китай, тъй като руското ръководство дава политическа гаранция на китайските инвестиции¹².

Китай разполага с достатъчно технологии, сила и пари, които представляват интерес за Русия. На свой ред Китай иска да се възползва от всяко сътрудничество. Пекин същовнимателно „отива на север“, за да не изглежда агресивно. Арктика не е непременно основен приоритет на Китай днес; може просто да е част от дългосрочното планиране. Арктика няма да се промени през следващите пет години, но в рамките на 30 години ситуацията вероятно ще се промени и тогава Китай ще бъде готов за това.

¹¹ Хендерсън, Джеймс. Russian LNG: Progress and Delay in 2017 <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2017/03/Russian-LNG-%E2%80%99Progress-and-delay-in-2017-OIES-Energy-Insight.pdf> (посетен на 28.01.2024 г.)

¹² Савинский С. П., Смахтин Д. А. Банки развития Китая // Деньги и кредит. 2007. № 5. <chrome-extension://efaidnbmnnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://rjmf.econs.online/upload/iblock/63d/63d00092f07cf44685f9482aa3746c30.pdf> (посетен на 28.01.2024 г.)

Русия и Китай са водещите световни сили. Получаването от Китай на статут на постоянен наблюдател в Арктическият съвет през 2013 г. дава възможност да развива руско-китайското двустранно сътрудничество в Арктика. Китай прави активни опити да засили присъствието си в Арктика. Като се интересува от развитие на отношенията с Русия – като „собственик“ на Северния морски път и по-голямата част от арктическите ресурси, а Русия гледа на Китай като на потенциален партньор и съюзник, за да може Китай да предостави инвестиции и напреднали технологии. Използването на системни и сравнителни методи за анализ задълбочава разбирането за сътрудничеството между Русия и Китай в секторите на енергийния комплекс като един от най-важните и перспективни приоритети на взаимодействието между двете държави. Северният морски път също играе ключова роля в развитието на двустранните отношения между Китай и Русия в региона. Русия и Китай имат голям потенциал за интензивно и ефективно сътрудничество в Арктическият регион.

Библиография:

Гутенев, Максим. Ю. „Мягкие механизмы“ реализации арктической стратегии Китая // Сравнительная политика. – 2018. – № 4. – С. 147 – 154.

Вороненко, Александр; Грейзик, Сергей, Перспективы сотрудничества России с островами Северо-Восточной Азии в Арктическом регионе, Арктика и Север. 2019. № 35, с. 60 – 77

Центрэнергетики Московской школы управления СКОЛКОВО – Арктические стратегии: энергетика, безопасность, экология и климат, том 1, Москва, июль 2020 г.

Тяньмин, Гао – СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И КИТАЯ В АРКТИКЕ В ФОРМАТЕ ОПОРНЫХ ЗОН, Вестник университета. 2018;(4):43 – 50. <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2018-4-43-50> (посетен на 28.01.2024 г.)

Ерохин, В. Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузо перевозок / В. Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. – 2017. – № 6 (14). – С. 22 – 44.

Ерохин, В. Л. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора / В. Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. – 2018. – № 1 (15). – С. 12 – 29.

Калфаоглу, Рабия – КИТАЙСКО-РОССИЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ, Материалы статьи были представлены на Международной конференции „The 3rd International Economic Forum on Reform, Transition and Growth“ в форме пленарного доклада „Chinese – Russian Economic Cooperation in the Arctic“ (Москва, 1 – 3 ноября 2017 г.).

China's Arctic Policy http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (посетена на 28.01.2024 г.)

Population Pyramids of the World from 1950 to 2100 – <https://www.populationpyramid.net/china/2040/> (посетен на 28.01.2024 г.)

Дюлгеров, Нина ПРОФ. Д. ИК. Н., Северният морски път: бъдеще без конкуренция, <https://geopolitica.eu/2020/185-broy-5-2020/3262-severniyat-morski-pat-badeshte-bez-konkurenciya> (посетен на 28.01.2024 г.)

Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 6450 Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (посетен на 28.01.2024 г.)

Хумперт, Малт, The Future of the Northern Sea Route – A „Golden Waterway“ or a Niche Trade Route, <https://www.thearcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche/> (посетен на 28.01.2024 г.)

Хуей, Ли, китайски дипломат, Позволим „Одному поясу, одному пути“ принести еще больше пользы миру, <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1849> (посетен на 28.01.2024 г.)

Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative, http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm (посетен на 28.01.2024 г.)

Хендерсън, Джеймс. Russian LNG: Progress and Delay in 2017 <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2017/03/Russian-LNG-%E2%80%93-Progress-and-delay-in-2017-OIES-Energy-Insight.pdf> (посетен на 28.01.2024 г.)

Савинский С. П., Смахтин Д. А. Банки развития Китая // Деньги и кредит. 2007. № 5. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://rjmf.econs.online/upload/iblock/63d/63d00092f07cf44685f9482aa3746c30.pdf> (посетен на 28.01.2024 г.)

RUSSIAN-CHINESE RELATIONS IN THE ARCTIC IN COMMON ERA

Galen Monev, PhD Student

Sofia University „St. Kliment Ohridski“

Abstract: Russian-Chinese relations in the Arctic in recent times are extremely dynamic and important for both countries. Russia needs a strong ally to help it develop the region. China, for its part, is looking for natural resources and new trade routes. For both countries, the partnership in the development of the exploitation of hydrocarbons in the area and the commissioning of the Northern Sea Route is key.

Keywords: Russia, China, Arctic Council, Northern Sea Route, hydrocarbons.

Гален Монеv, докторант

Катедра „Нова и съвременна история“

Исторически факултет

СУ „Св. Климент Охридски

София, бул. „Цар Освободител“ № 15

Email: galen.monev@gmail.com