

Научная статья

Original article

УДК 33

doi: 10.55186/2413046X\_2022\_7\_8\_463

**РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В  
РАМКАХ КОРИДОРА СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ИНТЕРЕСЫ  
РОССИИ И КИТАЯ**  
**REGIONAL ECONOMIC COOPERATION WITHIN THE NORTHERN  
SEA ROUTE CORRIDOR: INTERESTS OF RUSSIA AND CHINA**



**Шэнь Чжисин**, аспирант, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, эл. почта : [shenzhixing8618@gmail.com](mailto:shenzhixing8618@gmail.com)

**Shen' Chzhisin**, Graduate student, St. Petersburg State University, Saint Petersburg, e-mailshenzhixing8618@gmail.com

**Аннотация.** Северный морской путь (далее СМП) считается ключевой артерией Российской Федерации (далее РФ) и Евразии в целом, которая соединяет Азию и Европу. Данный маршрут считается одним из самых коротких и самым сложным для судоходства. СМП вызывает большой интерес для изучения потенциала его развития, так как на арктической арене появился новый игрок: речь идет о Китайской Народной Республики (далее КНР). В данной статье автор поднимает вопрос о будущем СМП в условиях сотрудничества РФ и КНР. В рамках исследования проведен регрессионный анализ движения грузов и судов по СМП; также делаются прогнозы его развития на период до 2025 г. на основе данных цифр автор делает вывод о дальнейшем сотрудничестве между Китаем и Россией, а также дает

рассчитывает прогноз дальнейшего движения грузов и судов Китаем по СМП.

Автор приходит к выводу, что перевозки по СМП растут, но медленными темпами, китайское присутствие в настоящее время приобретает значение для данного маршрута, поэтому РФ до 2025 г. будет развивать СМП совместно с КНР, но дальнейшая перспектива неясна с учетом политической обстановки России на международной арене.

**Abstract.** The Northern Sea Route (hereinafter the NSR) is considered a key artery of the Russian Federation (hereinafter the RF) and Eurasia as a whole, which connects Asia and Europe. This route is considered one of the shortest and most difficult for navigation. The NSR is of great interest for studying the potential of its development, since a new player has appeared in the Arctic arena: we are talking about the People's Republic of China (hereinafter the PRC). In this article, the author raises the question of the future of the NSR in terms of cooperation between the Russian Federation and China. As part of the study, a regression analysis of the movement of cargo and ships on the NSR was carried out; Forecasts of its development for the period up to 2025 are also made. Based on these figures, the author concludes about further cooperation between China and Russia, and also calculates a forecast for the further movement of cargo and ships by China along the NSR.

The author comes to the conclusion that transportation along the NSR is growing, but at a slow pace, the Chinese presence is currently gaining importance for this route, therefore, the Russian Federation will develop the NSR jointly with the PRC until 2025, but the future prospect is unclear given the political situation of Russia in the international arena.

**Ключевые слова:** СМП, Китай, Россия, сотрудничество, регрессионный анализ, Арктика, маршрут

**Keywords:** NSR, China, Russia, cooperation, regression analysis, Arctic, route

ВВЕДЕНИЕ

В современных реалиях наблюдается повышенный интерес многих стран мира к освоению и управлению Арктикой. Стоит отметить, что Китай неарктическая страна, которая проявляет повышенный интерес к данному региону. За небольшой отрезок времени Китай стал важным участником экономических и политических процессов в Арктике. Это связано с тремя основными факторами мировой политической структуры:

- 1) особый интерес к Арктике обусловлен изменениями в структуре глобального и регионального лидерства;
- 2) развития международно-правового режима использования акваторий и территорий в Северном Ледовитом океане;
- 3) в данном регионе формируется международная институциональная структура. Это хорошо видно по активному участию страны в инфраструктурных и логистических проектах, инвестициям в горнодобывающие предприятия российской Арктики.

Современная логистическая система Евразии – это мощная и развитая сеть транспортно-логистических коридоров в Европе; это также широкая сеть транспортных узлов в Азии и слабо развитая горизонтальная инфраструктура, связывающая эти два элемента евразийской транспортной архитектуры. Важным проектом для развития евразийского инфраструктурного единства с точки зрения протяженности и транспортных возможностей является СМП, имеющий множество отличительных черт; исследование этих особенностей значительно поможет понять возможности его использования.

Особенностью СМП является то, что большая его часть проходит через территорию РФ для других стран это ограничение в использовании данного участка иностранными судами. В то же время Россия ограничена низким уровнем инвестиций в развитие инфраструктуры этого транспортного коридора. СМП – это артерия не только для логистики, он также привлекателен и в плане Арктического шельфа [9], который обладает большими запасами нефти и газа, ценными для всех стран мира.

Российская Федерация является стратегически важным партнером Китая в Арктике [14]. Об этом говорится и в Белой книге по арктической политике, и в выступлениях официальных представителей [12], и в аналитическом отчете [17]. Партнёрство между РФ и Китаем началось с 2001 г., когда был подписан договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между странами [13]. С тех пор отношения между странами перешли от «равноправного доверительного партнерства и стратегического взаимодействия» к новому статусу «всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия» [6].

Таким образом, партнерство с РФ привлекательно тем, что у России налажены принципы освоения и управления арктическими территориями и СМП. Китай, естественно, как страна, не имеющая опыта на таких территориях и проектах как СМП, наиболее заинтересована в получении этого опыта.

#### АНАЛИЗ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ И КИТАЯ

Как уже писал автор ранее СМП - важный стратегический маршрут для РФ, особенно с учетом ее амбиций в Северном океане [20], охватывает широкий спектр вопросов, что особенно важно, поскольку демонстрирует трудности, связанные с СМП навигации [19] подтверждает это статистическими наблюдениями и дает основание для вывода о неопределенности как основном факторе навигации СМП. Это способствует низким возможностям прогнозирования плотности судоходства на маршруте. Политическое и геополитическое значение маршрута для России продемонстрировано в статье Боброва Ю. [16], где предложены основные рекомендации по законодательным преобразованиям режима судоходства на маршруте. Меры для обеспечения дальнейшего развития СМП, требуют масштабной финансовой поддержки, которая недоступна в текущих условиях [5]. В статье под названием: «Перспективы Северного моря Путь и Северо-Западный проход в двадцать первом веке» автор Вячеслав Хон советует

транзитировать больше грузов через маршрут, чтобы обеспечить его финансовую устойчивость. С учетом этого сотрудничество с китайскими структурами по возрождению значения СМП в мировом масштабе является очень важной задачей для России. Автор согласен с этой рекомендацией. Естественно осуществление Россией специальной операции на Украине несет политические последствия, которые также уже сейчас отражаются на маршрутах СМП. Следовательно автор выделяет следующие интересы России в сотрудничестве с Китаем на данном маршруте.

1. Китай – это лидирующая экономика мира, имеющая высокий инвестиционный потенциал, который так необходим России для реализации старых и новых маршрутов;

2. Усложнение путей доставки грузов вынуждают Россию еще больше сближаться в сотрудничестве с Китаем, так как маршрут также проходит через территорию Китая (Рисунок 1).

Если рассматривать интересы Китая, то они также основываются на следующем:

1. Добыча природных ископаемых и получение опыта управления на крайнем севере;

2. Минимизация затрат при транспортировке грузов и расширение новых маршрутов.



Рисунок 1 – Карта маршрута Северного Морского Пути [6]

Соединенные Штаты Америки (далее США) и страны Европейского Союза (далее ЕС) относятся с опасением к китайско-российскому сотрудничеству [4], так как это сотрудничество может угрожать мирному освоению Арктики.

Если рассматривать официальную документацию по Северному Морскому Пути (далее СМП), то там указывается, что сотрудничество в арктическом судоходстве, направлено на безопасность и остается сбалансированным и в высшей степени прагматичным в соответствии с принципами китайско-российского всестороннего партнерства и стратегического взаимодействия [3]. Тем не менее при взгляде на это двустороннее сотрудничество внутри Арктики [7] динамика может вызвать опасения у западных ученых и политиков по поводу возможного формального союза между двумя государствами [2].

#### ПРОТИВОРЕЧИЯ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ МЕЖДУ КИТАЕМ И РОССИЕЙ

Существует общая двусмысленность двустороннего сотрудничества. С положительной точки зрения – это важное стратегическое значение Тихоокеанской Арктики и Дальнего Востока (далее ДВ) России для обеих стран, тут повышается ценность сотрудничества в плане освоения новых судоходных путей [1]. С отрицательной точки зрения — это дисбаланс в политическом и экономическом развитии, который может осложнить устойчивость партнерства.

Рассмотрим противоречие в политическом развитии, по данным Forbs на Россию наложено самое большое количество санкций в мире во время специальной операции в Украине, что пагубно влияет на политический статус во внешнем мире [10]. Для Китая противоречием становятся дальнейшие взаимоотношения с «недружественными странами» по отношению к России, хоть Китай официально сторону России не принял, тем не менее связи с Россией не разрывает, но в дальнейшем это может сказаться геополитики Китая в мире, так как многие страны Запада настроены

скептически на это сотрудничество. Стоит дать пояснение, «Недружественные страны» - государства, которые, по мнению российских властей, совершают в отношении России недружественные действия. Утверждён распоряжением Правительства Российской Федерации [1]. С 5 марта 2022 года в него входят 48 государств [18].

Рассмотрим также противоречия в экономическом развитии. Китай преследует цель - увеличить количество новых судоходных маршрутов и пополнять ресурсы, а также ставит приоритетной задачей партнерские отношения с ключевыми региональными игроками в связи с расширяющейся инициативой «Один пояс, один путь» (далее ОПОП) [8]. Напомним, на 2022 г. в данном проекте ОПОП состоят 134 страны (среди них есть и «недружественные страны», можно предположить, что этот факт может быть приветствием в сотрудничестве). Еще одной преградой может стать инвестиционный потенциал, Китай уже инвестировал более 90 млрд долл. в свой проект [11]. С учетом вышесказанного автор решил исследовать вопрос влияния Китая на грузоперевозки по СМП. Прогноз будет рассчитан с помощью линейной регрессии. Данные, используемые для регрессионного анализа представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Данные, используемые в регрессионной модели [17]

Год	Объём перевозок по СМП с учётом транзитных грузов, млн. тонн	Объём перевезенных грузов Китаем, млн. тонн
	Y	X1
2012	3,93	0,14
2013	3,982	0,14
2014	5,392	0,14
2015	7,265	0,14
2016	10,691	0,14
2017	20,2	0,14
2018	31,5	0,14
2019	32,97	0,28
2020	31,543	0,28
2021	33,241	0,28
2022	35,176	0,28

Для начало необходимо проиллюстрировать экзогенные (x) и эндогенные (y) переменные:

—  $Y_t^1$ - Объем перевозок по СМП с учётом транзитных грузов, млн тонн;

—  $X_t^1$ - Объем перевезенных грузов Китаем по СМП, млн тонн.

На основе полученных данных из таблицы 1 составим матрицу парных коэффициентов (Таблица 2).

Таблица 2 – Матрица парных коэффициентов корреляции

Показатель	Столбец 1	Столбец 2
Столбец 1	1	
Столбец 2	0,800728595	1

Источник: составлено автором

Автор опирается на методику оценки Чеддока, который описывает степень тесноты связи. От 0,7 до 0,9 – высокая степень корреляции. Как мы видим, значение 0,8 показывает сильную корреляцию. С учетом того, что связь корреляционная достаточно сильная, необходимо рассчитайте коэффициент инфляции дисперсии (далее VIF) для каждой переменной  $x_1$  оценить.

Формула VIF:

$$VIF = \frac{1}{1-R_{square}} \quad (1)$$

Построим регрессию по  $y$  и  $x_1$ , где  $R_{square}$  – это R квадрат (Таблица 3).

Таблица 3 – Регрессия с переменными  $y_1$  и  $x_1$

Регрессионная статистика	
Множественный R	0,790945147
R-квадрат	0,625594226
Нормированный R-квадрат	0,578793504
Стандартная ошибка	8,500304835
Наблюдения	10

Источник: составлено автором

Соответственно VIF составляет 2,67. Значение VIF от 1 до 5 — это умеренная корреляция, следовательно мультиколлинеарность в нашем примере не является проблемой.

Значение R-квадрат должно быть не меньше 50 %, в нашем случае 62% отвергнуть связь нельзя двух этих величин. Т-критерий Стьюдента нужен для проверки гипотезы о средней и расчета доверительного интервала (Таблица 4).

Таблица 4 - Дисперсионный анализ

Показатель	df	SS	MS	F	Значимость F
Регрессия	1	965,8488817	965,8488817	13,36719182	0,006437213
Остаток	8	578,0414583	72,25518229		
Итого	9	1543,89034			

Источник: составлено автором

Суммы квадратов отклонений (SS) составляют 965,84, 578,04 и 1543,89. MS (дисперсия) регрессии составляет 965,84. Так как F для  $x_1$  больше критического уровня F-значимость, данные показатели имеют влияние на анализируемый параметр (Объем перевезенных грузов Китаем на объём перевозок по СМП с учётом транзитных грузов) с уровнем значимости 0,05.

Таблица 5 – Доверительный интервал

Показатель	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t-статистика	P-Значение	Нижние 95%	Верхние 95%
Y пересечение	-4,90	6,02	-0,81	0,43	-17,60	7,80
X1 переменная	111,98	12,74	8,79	0,01	83,16	140,80

Источник: составлено автором

Коэффициент 111,98  $x_1$  с вероятностью 95% будет лежать в интервале от 83,16 до 140,8. Так как P-Значение между группами меньше 1, критерий Фишера можно считать значимым. Следовательно, зависимость между

объёмом перевозок по СМП с учётом транзитных грузов и объёмом перевезенных грузов Китаем существенная.

Линейное уравнение регрессии имеет вид  $y = 0.0042x + 0.109$

Коэффициентам уравнения линейной регрессии можно придать экономический смысл.

Коэффициент регрессии  $b = 0.0042$  показывает среднее изменение результативного показателя (в единицах измерения  $y$ ) с повышением или понижением величины фактора  $x$  на единицу его измерения. В данном примере с увеличением на 1 единицу  $y$  повышается в среднем на 0.0042.

На основе полученных данных составим прогноз дальнейшего сотрудничества двух стран (Рисунок 2).



Рисунок 2 – Прогноз сотрудничества Китая и России с 2023 по 2025 гг.

Источник: составлено автором

Как мы видим в ближайшие годы спрос на перевозки грузов по СМП растет, также растет объем перевозок Китаем по СМП, следовательно можно предположить, что сотрудничество будет и дальше крепнуть между странами с учетом прогноза автора.

Изучив проблематику данного маршрута ранее в статье, написанной автором [15], автор предлагает следующее на ближайшие годы для совместного сотрудничества между двумя странами:

1) необходимо развивать порты СМП, в частности торговлю, которая осуществляется через эти порты. На сегодняшний день одной из главных проблем СМП является его малое влияние на экономику России и регионов, через которые он проходит.

Для решения этой проблемы необходимо создать специальный налоговый режим для товаров, доставляемых через эти порты: это вызовет интерес российских импортеров к СМП. Эта мера в конечном итоге придаст импульс развитию инфраструктуры портов СМП. Для китайских компаний этот шаг также станет фактором, привлекающим интерес к ввозу товаров в РФ через порты СМП. В то же время есть опасность, что развитие портов будет происходить неравномерно; во избежание этого необходимо использовать поправочный коэффициент для налоговой скидки: чем ближе порт находится к середине СМП (на территории России), тем выше налоговая скидка;

2) необходимо усилить работу по развитию нефтедобычи на арктическом шельфе. Этот шаг повлияет на развитие портово-транспортной архитектуры северных регионов, расположенных на территории России, и даст возможность Китаю получать нефть и газ по льготным ценам;

3) необходимо снизить себестоимость транспортировки нефти, китайские игроки нефтяного рынка, вероятно, обратятся к возможностям СМП для транспортировки арктической шельфовой нефти. Предлагаемые шаги носят разрозненный характер действий, если говорить о развитии инфраструктуры и привлекательности СМП в целом; а их систематизация необходима на законодательном уровне и должна быть представлена в отдельном документе, регламентирующем развитие северных регионов России.

Из результатов статьи можно сделать следующие выводы:

1. Между Россией и Китаем на данный момент существует сотрудничество в рамках СМП данный факт подтверждает корреляционная

связь между объёмом перевозок по СМП с учётом транзитных грузов и объёмом перевезенных грузов Китаем.

2. Изучена зависимость  $Y$  от  $X$ . На этапе спецификации была выбрана парная линейная регрессия. Оценены её параметры методом наименьших квадратов. Возможна экономическая интерпретация параметров модели - увеличение  $X$  на 1 ед.изм. приводит к увеличению  $Y$  в среднем на 0.0042 ед.изм.;

3. По прогнозам автора до 2025 г. сотрудничество по СМП продлится между двумя странами, а дальнейшее сотрудничество возможно только когда решатся экономические и политические вопросы России на международной арене;

4. Для России участие Китая в проекте значимо, так как страна нуждается в дополнительных инвестициях по развитию СМП;

5. Долгосрочной основой для сотрудничества стран являются потенциальные выгоды за счет взаимодополняемости ресурсов и капитала;

6. Сдерживающим фактором, который может повлиять на такое сотрудничество, является радикализация позиции «недружественных стран» в отношении двух государств, в том числе и в Арктике.

#### **Список источников**

1. Бертельсен и Галлуччи. «Возвращение Китая, Россия после холодной войны и Арктика: изменения на суше и на море», Остронг, Судоходство в арктических водах, с. 75–244;
2. Канцелярия министра обороны. «Годовой отчет Конгрессу. События в области вооруженных сил и безопасности, затрагивающие Китайскую Народную Республику», с. 114;
3. Кремль.ру. «Заседание дискуссионного клуба «Валдай». Владимир Путин выступил на итоговой пленарной сессии XVI заседания Международного дискуссионного клуба «Валдай», с.1;

4. Конгресс США. «Закон о государственной обороне на 2020 финансовый год», с. 1;
5. Куинн, Э. «США ошеломляет публику резкой критикой Китая и России накануне министерской встречи Арктического совета»;
6. Коньшев В., Сергунин А. Арктика на перекрестье геополитических интересов. Мировая экономика и международные отношения, 2010, № 9, с. 43–53;
7. Конли и Мелино. «Арктический момент Америки. Соревнование великих держав в Арктике до 2050 г.», с. 25–26;
8. Лантен, «Один из трех путей: роль Северного морского пути в развитии китайско-российских стратегических отношений», с. 3;
9. Серенсен и Клименко. «Зарождающееся китайско-российское сотрудничество в Арктике: возможности и ограничения», с. 37–39;
10. Официальный сайт Forbes [Электронный ресурс] URL: <https://www.forbes.ru/society/458287-rossia-stala-mirovym-liderom-pokolicestvu-vvedennyh-protiv-nee-sankcij> (дата обращения 01.07.2022);
11. Официальный сайт РИА новости [Электронный ресурс] URL: <https://ria.ru/20190419/1552839636.html> (дата обращения 01.07.2022);
12. Полный текст доклада Ху Цзиньтао на 18-м съезде КПК / [Электронный ресурс] URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8023954.html> (дата обращения 01.07.2022);
13. Сухарев Д.В. Стратегическое партнёрство и соразвитие России и Китая на базе экономическо-торговых взаимоотношений. [Электронный ресурс] URL: [http://www.rusnauka.com/30\\_NNM\\_2012/Politologia/7\\_119523.doc.htm](http://www.rusnauka.com/30_NNM_2012/Politologia/7_119523.doc.htm) (дата обращения 01.07.2022);
14. Федерация американских ученых. «Изменения в Арктике: предыстория и вопросы для Конгресса. Отчет. Исследовательская служба Конгресса»;

15. Шэнь Чжисин Глобальное значение северного морского пути и роль Китая в данном транспортном коридоре УДК [Электронный ресурс] URL: <http://nauka20-35.ru/Editions> (дата обращения 01.07.2022);

16. Bobrova, Julia. 2016. The Northern Sea Route: National Regime in the Changing International Context. № 9, pp. 1-10. Available at [Electronic resource] URL: <https://russiancouncil.ru/upload/NorthernSeaRoute-Policybrief9-en.pdf> (accessed 01.07.2022);

17. China's Arctic ambition 2022 Winnipeg Free Press 2022 January 25. Available from [Electronic resource] URL: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2022/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2022/01/26/content_281476026660336.htm) / (accessed 01.07.2022);

18. Government of the Russian Federation. Decree of the Government of the Russian Federation dated March 05, 2022 No. 430-r. Official Internet portal of legal information (March 5, 2022). Retrieved 7 March 2022. Archived from the original on 7 March 2022;

19. Khon, Vyacheslav C.; Mokhov, Igor I.; Semenov, Vladimir A. 2017. Transit navigation through Northern Sea Route from satellite data and CMIP5 simulations. Environ. Res. Lett. 12 024010. DOI: 10.1088/1748-9326/aa5841;

20. OSIMF. 2017. Northern Sea Route Navigation Best Practices and Challenges. Available at [Electronic resource] URL: <https://www.ocimf.org/media/73010/Northern-Sea-Route-Navigation-Best-Practices-and-Challenges-1-pdf> (accessed 01.07.2022).

### References

1. Bertelsen and Gallucci. "The Return of China, Russia after the Cold War and the Arctic: Changes on land and at sea", Ostrog, Shipping in Arctic Waters, pp. 75-244;

2. Office of the Minister of Defense. "Annual report to Congress. Developments in the field of armed forces and security affecting the People's Republic of China", p. 114;

3. [Meeting of the discussion club "Valdai". Vladimir Putin spoke at the final plenary session of the XVI meeting of the Valdai International Discussion Club, p.1;](#)
4. The US Congress. "The Law on State Defense for fiscal year 2020", p. 1;
5. Quinn, E. "The United States stuns the public with sharp criticism of China and Russia on the eve of the Arctic Council ministerial meeting";
6. Konyshchev V., Sergunin A. The Arctic at the crossroads of geopolitical interests. *World Economy and International Relations*, 2010, No. 9, pp. 43-53;
7. Conley and Melino. "America's Arctic moment. Competition of the Great Powers in the Arctic until 2050", pp. 25-26;
8. Lanten, "One of the Three ways: the role of the Northern Sea Route in the development of Sino-Russian strategic relations", p. 3;
9. Sorensen and Klimenko. "Emerging Sino-Russian cooperation in the Arctic: opportunities and limitations", pp. 37-39;
10. Forbes official website [Electronic resource] URL: <https://www.forbes.ru/society/458287-rossia-stala-mirovym-liderom-pokolicestvu-vvedennyh-protiv-nee-sankcij> (accessed 01.07.2022);
11. Official website of RIA Novosti [Electronic resource] URL: <https://ria.ru/20190419/1552839636.html> (accessed 01.07.2022);
12. Full text of Hu Jintao's report at the 18th CPC Congress / [Electronic resource] URL: <http://russian.people.com.cn/31521/8023954.html> (accessed 01.07.2022);
13. Sukharev D.V. Strategic partnership and co-development of Russia and China on the basis of economic and trade relations. [Electronic resource] URL: [http://www.rusnauka.com/30\\_NNM\\_2012/Politologia/7\\_119523.doc.htm](http://www.rusnauka.com/30_NNM_2012/Politologia/7_119523.doc.htm) (accessed 01.07.2022);
14. Federation of American Scientists. "Changes in the Arctic: Background and questions for Congress. Report. Congressional Research Service";

15. Shen Zhixing Global significance of the Northern Sea Route and China's role in this UDC transport corridor [Electronic resource] URL: <http://nauka20-35.ru/Editions> (accessed 01.07.2022);

16. Bobrova, Julia. 2016. The Northern Sea Route: National Regime in the Changing International Context. № 9, pp. 1-10. Available at [Electronic resource] URL: <https://russiancouncil.ru/upload/NorthernSeaRoute-Policybrief9-en.pdf> (accessed 01.07.2022);

17. China's Arctic ambition 2022 Winnipeg Free Press 2022 January 25. Available from [Electronic resource] URL: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2022/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2022/01/26/content_281476026660336.htm) / (accessed 01.07.2022);

18. Government of the Russian Federation. Decree of the Government of the Russian Federation dated March 05, 2022 No. 430-r. Official Internet portal of legal information (March 5, 2022). Retrieved 7 March 2022. Archived from the original on 7 March 2022;

19. Khon, Vyacheslav C.; Mokhov, Igor I.; Semenov, Vladimir A. 2017. Transit navigation through Northern Sea Route from satellite data and CMIP5 simulations. Environ. Res. Lett. 12 024010. DOI: 10.1088/1748-9326/aa5841;

20. OSIMF. 2017. Northern Sea Route Navigation Best Practices and Challenges. Available at [Electronic resource] URL: <https://www.ocimf.org/media/73010/Northern-Sea-Route-Navigation-Best-Practices-and-Challenges-1-pdf> (accessed 01.07.2022).

**Для цитирования:** Шэнь Чжисин. Региональное экономическое сотрудничество в рамках коридора северный морской путь: интересы России и Китая // Московский экономический журнал. 2022. № 8. URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-8-2022-13/>

© Шэнь Чжисин, 2022. Московский экономический журнал, 2022, № 8.