

## Экономика и международные отношения

## 经济与国际关系

## Economics and International Relations

УДК 339.9(510)

DOI: 10.17150/2587-7445.2021.5(1).16-24

**«Один пояс – один путь»: северные амбиции Китая  
или «Ледяной шелковый путь»****И.М. Кичигина**

Читинский институт Байкальского  
государственного университета,  
г. Чита, Российская Федерация

Дата поступления:

04.03.2021

Дата принятия к печати:

16.04.2021

Дата онлайн-размещения:

11.05.2021

**Аннотация.** Работа Китая в области провозглашенной инициативы «Один пояс – один путь» продолжается, и сегодня Китай много делает для развития северного направления этой транспортной магистрали. Традиционно освоенность Северного морского пути была за Россией, но сегодня Китай вкладывает колоссальные ресурсы в реализацию выдвинутой им идеи. Создана Арктическая администрация, Китай вошел в число постоянных участников Арктического совета. Интересы Китая в Арктике глобальны и многосторонни. Сегодня работают постоянные научные экспедиции, изучается климатическая ситуация. Изменения морского льда в Северо-восточном проходе становятся все более и более благоприятными для полного прохождения судов не только в периоды привычной навигации, но и в течение всего года. Также ведется работа по поиску направлений разумного инвестирования, что в будущем позволит оптимизировать Северо-восточное транспортное направление как часть «Ледяного шелкового пути». В 2018 г. на основе участия Китая в вопросах освоения Арктики опубликована «Белая книга» – «Арктическая политика Китая», а затем и «Синяя книга» – результат научных исследований севера и Арктики. На основе утвержденных приоритетных направлений развития Китай ставит перед собой конкретные задачи и решает их в максимально сжатые сроки. Так, начиная с 2013 г., совместно с COSCO Shipping Group строятся и спускаются на воду новые суда, пригодные к эксплуатации в непростых условиях севера. В результате активизации работы Китая на севере повысилась транспортная нагрузка и на российские пароходства Северного морского пути, и на инфраструктуру портов. Китай предлагает участвовать и в модернизации ряда портов «Ледяного шелкового пути».

**Ключевые слова.** Ледяной шелковый путь, Один пояс – один путь, Китай, Россия, Арктика, Северный морской путь, Северо-восточный проход, Полярный НИИ Китая, Арктическая администрация.

**“一带一路”：中国北方的野心亦或是“冰丝之路”****I.M. Kichigina**

贝加尔国立大学赤塔学院,  
赤塔市, 俄罗斯联邦

结稿日期：2021年3月4日

出版日期：2021年4月16日

网上出版日期：2021年5月11日

**摘要：**中国在由自己所倡议的“一带一路”领域的工作仍在持续推进，现今，中国正为发展北部交通运输干线做出积极的努力。传统上，北海航线的开发权隶属于俄罗斯，但如今，中国正在投入巨额资源来实施由其提出的构想。北极理事会成立后，中国进入了北极理事会，成为其常任理事国之一。中国对北极的兴趣是全方位和多角度的，现今，常驻北极的科考队，正在考察北极的气候条件。东北航道海冰的变

化越来越有利于船舶的航行，并不仅限于常规的航行期，而是有利于实现全年通航。另外，作为“冰丝之路”项目的一部分，寻找合理投资领域的工作也正在积极开展，在未来将有可能实现东北航运的最优化。2018年，在中国参与北极开发利用的基础上，公布了《白皮书》—《中国的北极政策》，继而又颁布了《蓝皮书》—对北方和北极的科学研究成果。在明确了优先发展方向的基础上，中国所面临的是尽快确定其具体任务，并在最短的时间内完成。因此，自2013年以来，在与中远船务集团的一起努力下，中国建造并下水试运了，适用于北方严酷气候条件的新型船舶。由于中方工作的持续推进，北海航线上的俄罗斯船运业务和港口的使用率都得到了大幅度提升。中国表达了，积极参与“冰丝之路”沿线港口现代化建设的意愿。

**关键词：**“冰丝之路”，“一带一路”，中国，俄罗斯，北极，北海航线，东北航道，中国极地研究所，北极局。

## “One Belt, One Road”: Northern Ambitions of China or the “Ice Silk Road”

**I.M. Kichigina**

Chita Institute of Baikal State  
University, Chita, Russian Federation

Received: 2021 March 4

Accepted: 2021 April 16

Available online: 2021 May 11

**Abstract.** China's activities relating to the proclaimed One Belt, One Road Initiative continue, and today China is doing a lot to develop the Northern direction of this main transport route. Traditionally, the development of the Northern Sea Route has always been in the hands of Russia, but today, China is investing colossal resources in the implementation of the idea it suggested. Getting transport priorities right will not only help shorten the distance and time of cargos delivery but is also an opportunity for China to reinforce its positions in science, research and technology. Moreover, China is taking efforts to search for areas of reasonable investment, which will allow it to optimize the North-East transport direction as part of the "Ice Silk Road" in the future. In 2018, the "White Book", "China's Arctic Policy" based on China's participation in the development of the Arctic and then the "Blue Book" were published, as the result of its scientific research in the North and the Arctic. In these books, China's strategy and position as of a new "Northern" power is described. On the basis of the approved priority directions of its development, China sets specific tasks and completes them in the shortest possible time, which creates additional risks for Russia as the time frame of implementing projects as well as the multilateral agreements of China do not fully conform to Russia's position. Thus, since 2013, new vessels suitable for operation in the difficult conditions of the North have been built and launched together with the COSCO Shipping Group. As a result of the intensified activities of China in the North, the transport load has increased both on the Russian shipping companies of the Northern Sea Route and on the infrastructure of the ports, whereas investment implementation rate of the projects of their reconstruction remains low. As a consequence, China offers to participate in the modernization of a number of ports on the Ice Silk Road as well as in the collaborative exploration of the North.

**Keywords.** Ice Silk Road; One Belt, One Road; China; Russia; Arctic; Northern Sea Route; Northeast Passage; Polar Research Institute of China; Arctic Administration.

Инициатива, провозглашенная в 2013 г. при выступлении Си Цзиньпина в «Назарбаев университете» в Астане, была поддержана и на заседании ЕАЭС в 2015 г. как вариант современной парадигмы развития и поддержания отношений Европы и Азии. Первый полноценный форум в рамках «Один пояс — Один путь» в 2017 г. собрал 29 стран-участниц. В основном это были государства, по чьей территории или территориальным водам потенциально будут проложены ветки пути.

На сайте Правительства РФ 7 сентября 2017 г. было размещено Постановление от 31 августа 2017 г. № 1064. об актуализации госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». В новой редакции мы увидели:

- перечень подпрограмм и основные задачи,
- индикаторы и целевые показатели,
- новый состав участников,

– продлённый срок реализации программы до 2025 г.

Второй форум в рамках Нового шелкового пути прошел в 2019 г. и увеличил число представителей стран до 150 — и это, безусловно, качественный показатель глобализации данной инициативы.

В современной мировой транспортно-логистической системе есть несколько принципиальных вариантов доставки товаров и грузов из Европы в Азию и обратно, что формирует плотный «транспортный блок». Они отличаются способом транспортировки, длиной пути и скоростью доставки (табл.).

Большая часть действующих транспортных магистралей начинается или заканчивается в Лянюньгань — городе провинции Цзянсу на востоке КНР. Территориально этот город охватывает как морское побережье (это один из пятидесяти «топовых» портов КНР), так и нижнее течение Янцзы — крупнейшей промышленной реки.

### Характеристики основных транспортных магистралей

Наименование	Начальный пункт (Азия)	Конечный пункт (Европа)	Протяженность (км)	Время доставки груза (сутки пути)	Особые условия
Транссиб	Находка	Хельсинки	11 060	18–20	Железнодорожные (ж/д) перевозки, до 98 % пути пролегает по территории одной страны, относится к северным магистралям
TRASECCA	Лянюньгань	Стамбул	10 648	20–23	Смешанные перевозки — ж/д, авто, морские. Путь пролегает через шесть стран. Относится к центральной магистрали
Кашгар - Герат	Кашгар	Герат	6 010	17–20	Смешанные перевозки (ж/д, авто). Из Китая в Афганистан через страны Центральной Азии
Лянюньгань – Стамбул	Лянюньгань	Стамбул	10 769	20–23	Автомобильные перевозки. Большая часть пути через страны Центральной Азии
Северная ТАЖМ	Лянюньгань	Гамбург	11 518	11–13	Ж/д магистраль, пролегающая через территорию РФ, Казахстана и Белоруси
Центральная ТАЖМ	Лянюньгань	Брест	9 654	12–14	Ж/д магистраль, пролегающая через территорию Казахстана и Белоруси
Север-Юг	Бендер-Аббас	Санкт-Петербург	6 191	13–15	Ж/д и автомобильная магистраль, пролегающая через Центральную Азию
Южный морской путь (ЮМП)	Лянюньгань	Гамбург	23 000	45–60	Морской путь, пролегающий через Средиземное море и Суэцкий канал, через Индийский океан в Желтое море

Согласно традиционному морскому маршруту — Южному морскому пути, который связывает Китай и страны-члены Евросоюза, суда идут, как и много лет назад, через Малаккский пролив, Индийский океан и Суэцкий канал и потом доходят до европейских портов. При этом есть ограничения по размеру и тоннажу судна. Так, если осадка танкера превышает 21,98 м и вес будет более 250 тыс. т (ограничения прохода по Суэцкому каналу), то маршрут нужно будет проложить через мыс Доброй Надежды в Африке. Кроме этого, в последние годы возросла плата за проход через Суэцкий канал, а также его загруженность в целом, что вынуждает многие корабли не только по техническим причинам идти в обход Африки.

Доходы от Суэцкого канала, длина которого около 72 км, а время прохождения судна через него — 14 часов, формируют бюджет Египта. И именно египтяне принимают решение о стоимости прохода. В 2020 г. ставки сбора были увеличены для СПГ-танкеров (газовозов) почти на 5 %. Если учитывать, что в среднем за последние годы через канал проходит до 18,5 тыс. судов различной тоннажности и назначения (включая частные яхты), то данное решение позволило увеличить сборы на 12 %. Из этого мы можем сделать вывод о преобладающей доли коммерческих грузовых судов, перевозящих углеводороды, в обороте Суэцкого канала.

При этих условиях Китаю просто необходимо иметь альтернативу авто- и железнодорожным перевозкам в северном морском направлении, что в значительной степени разгрузит наземный трафик — железнодорожный и автомобильный, снизит зависимость от стоимости прохода по ЮМП и ускорит доставку ресурсов и грузов. Причем на момент инициализации этого масштабного проекта Новый шелковый путь задумывался лишь как восстановление наиболее оптимальных вариантов транспортировки, основанных на опыте веков и традиционных торговых путях, что было озвучено еще в инициативах начала 1990-х гг., которые были названы «Степной шелковый путь». Но наличие современных межстрановых отношений позволяет выдвигать и рассматривать более глобальные альтернативы.

«В чисто транспортном измерении строительство новых транспортных коридоров должно сократить сроки доставки грузов из Китая в Европу с нынешних 45–60 суток морским путем до 10–13 дней сухопутным. Разумеется, такое сокращение сроков перевозки может привести к существенной оптимизации и удешевлению

многих китайских товаров, что позволит Китаю укрепить свое положение на европейских и азиатских рынках, а также завоевать новые рынки в Африке и на Ближнем Востоке» [1]. При этом протяженность пути сократится почти на 4 000 км (это при расчете прохода через ЮМП от порта Роттердам).

С экономической точки зрения, Евросоюз является крупнейшим торговым партнером Китая и крупнейшим рынком импорта. При этом более 90 % внешней торговли Китая (валовой оборот) приходится на морские перевозки. Согласно подсчетам, расходы Китая на морские перевозки в целом составляют около 10 % от общего объема торговли, и Северо-восточный проход может сэкономить от 61,4 млрд до 146,8 млрд долл. США.

В контексте рассматриваемых предложений не стоит забывать о том, что Китай сегодня — высокотехнологичная держава. Это проявляется во многих аспектах: урбанистика, развитие транспортных магистралей, развитие традиционно капиталоемких и фондоемких отраслей экономики. Объемы железно- и автомобильного строительства КНР за последние двадцать лет поражают масштабами и качеством. Но строительная отрасль — это большие основные фонды, большое количество рабочей силы, которые, при спаде объемов производства станут триггером для экономики. Так, инициатива развития сети дорог в странах ЕАЭС и далее в рамках Нового шелкового пути — это забота и о сохранении целого ряда отраслей внутри экономики Китая, избежание перегрева рыночных отношений.

В июле 2017 г. китайским правительством впервые было полноценно озвучено направление развития «Ледяного шелкового пути». При этом была закреплена идея, которая изначально предполагалась: «Инициатива “Один пояс — один путь” должна быть связана с Евразийским экономическим союзом, и необходимо приложить усилия для продвижения этой инициативы». Это наиболее короткий по длине и времени путь из Азии в Европу, и третий путь развития инициативы “Один пояс — один путь”».

В этом направлении — Ледяной шелковый путь — позиции России и Китая неравноценны. Опыт и освоенность морских вод и побережья вдоль северных морей — за Россией, возможность и желание финансировать и развивать морской коридор для эффективной современной эксплуатации — за Китаем.

В современном понимании Арктический канал — это морской канал, пересекающий По-

лярный круг и соединяющий три основных экономических центра Северной Америки, Восточной Азии и Западной Европы. С географической точки зрения это кратчайший путь из Восточной Азии в Европу или на атлантическое побережье Северной Америки. Принципиально северный проход имеет два направления — Северо-западное (север Европы — Норвежское море — север Канады — Аляска — Беренгов пролив) и Северо-восточное (Баренцево море — север России — Чукотское море — Берингов пролив — Берингово море).

Оценивая безопасность проходов, с учетом неблагоприятных климатических условий, среди которых не только низкие температуры и ветра, но также и угроза плавучих льдов, среди которых встречаются огромные айсберги, восточный проход выглядит более благополучным. Север России также имеет определенную освоенность береговой линии, что дает возможность гарантировать большую безопасность передвижения.

«Очевидно, что в качестве транспортных узлов для трансарктического судоходства на всем протяжении Северного морского пути необходимо строительство глубоководных портов с современной логистикой и сервисным обслуживанием. Также необходим базовый порт для нефтегазовых разработок в Арктике» [2].

Сегодня, и это необходимо трезво оценивать, Северный морской путь — лишь внутренняя транспортная магистраль для перевозки грузов России. По официальным данным, доходы от внешних операций этой магистрали не превышают 3 %, и большая часть перевозимых грузов — углеводороды, добытые на прибрежной северной территории России и континентальном шельфе. Важным на этом пути является порт Дудинка. Именно от Архангельска до Дудинки обслуживание ведет западное пароходство Севморпути, а от Дудинки до Мурманска — восточное. При развитии Северо-восточного направления есть планы совместной модернизации портов в Архангельске, Диксоне и Сабетте (Ямал).

Еще в советский период освоение северных широт включало не только изучение полезных ископаемых на этих участках, но и формирование альтернативы Транссибирской транспортной магистрали. Согласно оценкам специалистов, объем грузовых перевозок по «Северному морскому пути» в 1987 г. достиг рекордных 6,6 миллиона тонн. Но ослабление экономических позиций после развала СССР привело к тому, что на несколько десятилетий использование северных морей было сведено до уровня «транс-

портного нефтяного канала» российских добывающих компаний.

Но любая экономическая инициатива может разбиться о реалии, если не будет подкреплена хорошими исследованиями в различных областях. Для Ледового шелкового пути мы считаем принципиальными знания и исследования в области географии, навигации и климата, а также в вопросах строительства техники, пригодной для эксплуатации в стольких суровых условиях.

Исследования севера царских и советских периодов дали богатую почву для разработки глобальных проектов освоения этих территорий. С начала XX-го века ведется мониторинг такого объекта, как льды Арктики. Если учитывать периоды потепления (1930-е гг.), похолодания (1970-е гг.) и современные тенденции изменения климата, то можно заметить, что общий объем ледяного покрова колеблется от статистически исходного показателя в 6 млн км<sup>2</sup> до 3,74 млн км<sup>2</sup>, но при этом сохранение толщины ледяного покрова обладает большей волатильностью, что определяется множеством факторов: арктическая осцилляция, погодные шумы, общие условия.<sup>1</sup>

Существует значимая положительная (отрицательная) корреляция между аномалиями ноябрьской (DJ) SH и сентябрьской площади морского льда (SIA) [4]. В результате, в 2007 г. толщина льда после ряда достаточно теплых периодов достигла минимума, и именно в этом году впервые был полностью открыт Северо-западный проход.

Предложение Китая совместно построить «Ледяной шелковый путь» имеет историческую и современную практическую основу. С момента присоединения к Договору о Шпицбергене в 1925 г. исследование Арктики Китаем продолжало углубляться с практической, научной точек зрения и в области общеэкономического сотрудничества. В последние десятилетия при глобальном потеплении появились исторические возможности для развития и использования арктических водных путей. Китай, естественно, стал сторонником и активным участником строительства «Ледяного шелкового пути».

Активизация деятельности в рамках исследования ледяных континентов при поддержке правительства КНР в последнее десятилетие

<sup>1</sup> Summer 2011: Arctic Sea Ice Near Record Lows | Arctic Sea Ice News and Analysis // National Snow and Ice Data Center. 2019. URL: <http://nsidc.org/arcticseaicenews/2011/10/summer-2011-arctic-sea-ice-near-record-lows/>.

позволило сформировать не только постоянную работу Арктической администрации совместно с Полярным НИИ Китая, Международным арктическим Научно-исследовательским центром, международным Арктическим научным комитетом, где Китай имеет статус наблюдателя, и сформировать полярные станции не только в Антарктике (Антарктическая станция Великой стены, Антарктическая станция Kunlun, Антарктическая станция Taishan, Антарктическая станция Zhongshan), но и в Арктике — Арктическая станция Желтой реки на архипелаге Шпицберген открыта в 2003 г., с 2017 г. относится к постоянно функционирующим. Это, с одной стороны, укрепило позиции Китая как исследовательской державы, с другой — обозначило далеко идущие интересы не только в области науки, но и применения полученной информации на благо страны.

Согласно совместно проведенным исследованиям, изменения морского льда в Северо-восточном проходе становятся все более и более благоприятными для полного прохождения судов не только в периоды привычной навигации, но и в течение всего года. В последние годы каждый август оттаивают Баренцево и Карское моря, а ледниковый период в море Лаптевых и Чукотском море на севере становится короче, а сам лед — тоньше. В июле 2009 г. из-за отсутствия российского ледокола для расчистки пути, два неледокольных грузовых судна немецкой судоходной компании Bruggger вышли из южнокорейского порта Ульсан и прибыли в порт Роттердам в Нидерландах через Северо-восточный проход.

В августе 2010 г. под управлением двух атомных ледоколов большой российский нефтеналивной танкер вышел из Мурманска, пересек 2500 морских миль наихудшего для мореходного района Северо-восточного прохода и успешно прибыл в порт Нинбо в Китае. Таким образом, навигация в течение почти полного года создает хорошие предпосылки для дальнейшего продвижения данной инициативы.

Тепловой рост и разложение льда настолько увеличились, что в день вскрытия льда достигли 1,64 м в конце июля [4]. В настоящее время навигационный период продлен с середины июля до начала декабря, а период свободного плавания составляет почти пять месяцев. Таяние льдов открывает ранее невиданные возможности для России. Так, новости 2020 г.: «18 мая судно «Кристоф де Маржери» вышло под кипрским флагом из сибирского порта Сабетта с пол-

ными цистернами сжиженного природного газа. Корабль взял курс на Берингов пролив, а его конечный пункт назначения — расположенная в 15 000 км китайская провинция Цзянсу»<sup>2</sup>. Некоторые эксперты прогнозируют, что к 2030 г. Северный Ледовитый океан будет открыт для навигации круглый год.

С учетом достигнутых успехов в освоении и эксплуатации транспортных ресурсов Арктики, в марте 2013 г. в России создана «Администрация Северного морского пути», которая отвечает за выдачу разрешений на судоходство иностранным судам, идущим на российский участок Северо-восточного прохода и из него. В 2016 г. грузооборот «Северного морского пути» достиг уже 7,5 млн т, что почти на 14 % превысило лучшие показатели советского периода освоения и эксплуатации Северо-восточного прохода.

В контексте активного участия Китая в вопросах освоения Арктики в январе 2018 г. Информационное бюро Госсовета КНР опубликовало так называемую «Белую книгу» — «Арктическая политика Китая», которая является важным событием в процессе участия Китая в Арктике. «Выпуск «Белой книги» «Арктическая политика Китая» официально разъяснил международному сообществу основную позицию Китая и политические предложения по участию в арктических делах в форме официального документа» [5].

Через десять месяцев — 22 ноября 2018 г. издательство Social Science Literature Press совместно с Полярным НИИ Китая выпустили «Арктическую синюю книгу: Отчет о развитии Арктического региона (2017)». Эта книга посвящена арктической политике Китая, «Ледяному шелковому пути» и Арктическому сообществу общего будущего, с отслеживанием развития Арктического региона.

В «Синей книге» отмечается, что международное сотрудничество Китая в арктических делах неуклонно развивается, охватывая такие области, как защита окружающей среды, научные исследования, экономическое развитие и создание механизмов управления. Строительство и продвижение «Ледяного шелкового пути» придаст новый импульс и привнесет новые элементы в сотрудничество Китая в Арктике и станет новой точкой роста. Кроме того, с 2013 г. Китай присоединился к международной конвенции по защите и использованию Арктики, а также стал участником Арктического совета.

<sup>2</sup> Slate (Франция): Северный морской путь открывается все раньше и раньше и разжигает аппетиты. URL: <http://sluzhuotechestvu.info/2020/07/41579/>

Деятельность КНР в Арктике значительно расширилась и сегодня представлена следующими направлениями:

- глобальное управление,
- региональное сотрудничество,
- научные исследования,
- экологическая среда,
- изучение изменения климата,
- экономика,
- развитие и культурные обмены,
- другие области.

После того, как была выдвинута инициатива «Один пояс — один путь», «Ледяной шелковый путь» поднял связи Китая со странами Арктики до уровня совместного принятия как позитивных, так и негативных изменений в этом регионе.

В «Синей книге» говорится, что при нынешнем международном сотрудничестве по строительству «Ледяного шелкового пути» сотрудничество и продвижение Китая и России в арктическом «Северо-восточном проходе» являются наиболее выгодными для обеих сторон. Этому способствует напряженность отношений России с Европой и США, и Китая с США. Учитывая, что Северо-восточный проход — вполне зрелая альтернатива Западному (классический путь Роттердам — Йокогама через север Канады), с большим количеством преимуществ, стороны будут уделять достаточно внимания завершению этой инициативы.

Еще с 4 июля 2017 г., когда наши страны официально предложили совместно строить «Ледяной шелковый путь», сотрудничество между Китаем и Россией в этой области перешло от консенсуса к действиям, и некоторые крупные проекты вышли на новую стадию реализации.

В 2013 г. судно Yongsheng компании COSCO Shipping Group впервые вышло в плавание по этому каналу как китайское грузовое судно. 12 сентября 2017 г. китайские грузовые суда «Тяньцзянь» и «Тианлэ» встретились в проливе Деланг на стыке Чукотского и Восточно-Сибирского морей. По имеющимся сегодня данным, COSCO SHIPPING Special Transport, дочерняя компания COSCO Shipping Group, отправила 10 судов и выполнила 14 рейсов в Северо-восточном коридоре Арктики. Среди них пять грузовых судов в 2017 г. в основном перевозили оборудование, сталь, целлюлозу и другие товары, а также исследовали проект и нормальную работу китайских торговых судов в Северо-восточном канале Арктики. Чен Фенг, генеральный менеджер COSCO SHIPPING Finland, сказал, что COSCO SHIPPING Finland обсуждает возмож-

ность нормализации услуг арктических водных путей. Северо-восточный проход экономит время и километраж по сравнению с традиционными маршрутами.

Транспортные ведомства Китая и России также продолжают переговоры по меморандуму о взаимопонимании в морском сотрудничестве в полярных водах с целью дальнейшего совершенствования политики и правовой основы сотрудничества в области развития Арктики.

По данным Российского арктического логистического центра, в 2016 г. через Северо-восточный арктический проход прошло 297 судов, что на 35 % больше, чем в предыдущем году. Специалисты прогнозируют, что с ускорением таяния арктических морских льдов количество судов, курсирующих между Китаем и Россией, а также Китаем и Европой по Северо-восточному проходу будет увеличиваться с каждым годом.

Компании двух стран активно занимаются развитием нефтегазовой отрасли. Сотрудничество в области разведки и развития в Арктическом регионе, а также обсуждение транспортных проектов по арктическим водным путям — это то, что первостепенно на сегодня. Активно выдвигаются проекты строительства инфраструктуры, включая проект «Ямал СПГ» и проект реконструкции глубоководного порта в Архангельске. Министерство торговли Китая и Минэкономразвития России также взяли на себя инициативу по созданию специального рабочего механизма для координации развития и использования арктических водных путей.

«Синяя книга» указывает на то, что строительство «Ледового шелкового пути» также обогатит сотрудничество между Китаем и другими арктическими странами, в частности, Исландией и другими странами Северной Европы в области научных исследований Арктики, экономического сотрудничества и академических исследований.

Например, Центр полярных исследований Китая и Центр исландских арктических исследований совместно создали обсерваторию полярных сияний в Исландии. Ее использование возможно не только странами-основателями, но и учеными из разных стран. В 2016 г. был официально учрежден Китайский центр северных арктических исследований, который осуществляет практическое сотрудничество в области научных исследований и академических обменов. Китайские и исландские компании также достигли ряда намерений сотрудничать в области разработки и использования геотермальной

энергии. CNOOC International также получила разрешение на проведение разведки нефти в Исландии, Норвегии и других водах.

«Настойчиво создавайте рыночную, основанную на законодательстве, деловую среду для содействия здоровому развитию строительства «Пояса и пути». Строго соблюдайте законы, правила и обычаи стран и регионов, расположенных вдоль маршрута, и стремитесь создать рыночную и правовую бизнес-среду для обеспечения того, чтобы совместное строительство «Пояса и пути» развивалось в справедливом, прозрачном и здоровом направлении» [6]. Именно эта идея, закрепленная в официальных документах Китая, является приоритетной в освоении любого региона.

Китай неуклонно настроен расширять объем работ в Арктике. И уровень созидательной активности Китая в последние десятилетия растет, что позволяет не только проводить сбалансированную политику внутри страны (к праздничным новогодним мероприятиям 2021 г. Си Цзиньпин официально объявил о том, что страна полностью победила такое социальное явление, как «бедность»), но и в рамках международных проектов. В соответствии с ожиданиями и опасениями жителей стран, расположенных вдоль маршрута «Ледяного шелкового пути», рекомендуется оказывать эффективную помощь в освоении и развитии мест привычного существования и реализовывать наиболее обоснованные благотворительные проекты.

### Список использованной литературы

1. Бондаревич А. Инфраструктурная революция: Новый шёлковый путь / А. Бондаревич // Инженерная защита. — 2015. — № 8. — С. 18–24.
2. 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.
3. Impacts of the Autumn Arctic Sea Ice on the Intraseasonal Reversal of the Winter Siberian High / L. Zhuozhuo, He Shengping, Li Fei, Wang Huijun // *Advances in Atmospheric Sciences*. — 2019. — Iss. 2. — P. 173–188.
4. Model Simulations of the Annual Cycle of the Landfast ice Thickness in the East Siberian Sea / Yu Yang, Matti Leppranta, Li Zhijun [et al.] // *Chinese Journal of Polar Science*. — 2015. — Iss. 2. — P. 168–178.
5. Паргамен Д. Северный морской путь открывается все раньше и раньше и разжигает аппетиты / Д. Паргамен // Служу отечеству. — 2020. — 27 июля. — URL: <http://sluzhuotechestvu.info/2020/07/41579/>.
6. Molly W. Trade Floes and China's Arctic Shipping Route to Europe / W. Molly // *Financial Times*. 2020. October 15. URL: <https://www.ft.com/content/0127939c-51a7-426e-af76-d27d637f61f5>.
7. Zhang L. Promote the Joint Construction of the Belt and Road for Deepening and Implementation / L. Zhang, Sh. Zhang // *Guangming Ribao*. — 2018. — 27 September. — URL: <https://guangming.com>.

### References

1. Bondarevich A. Infrastructure Revolution: The New Silk Road. *Inzhenernaya zashchita = Territory Engineering*, 2015, no. 8, pp. 18–24. (In Russian).
2. Erokhin V.L. Northern Sea Route as an Infrastructure Framework of the Russia-China Arctic Blue Economic Corridor. *Marketing i logistika = Marketing and Logistics*, 2018, no. 1 (15), pp. 12–29. (In Russian).
3. Zhuozhuo L., Shengping He, Fei Li, Huijun Wang Impacts of the Autumn Arctic Sea Ice on the Intraseasonal Reversal of the Winter Siberian High. *Advances in Atmospheric Sciences*, 2019, iss. 2, pp. 173–188.
4. Yang Yu, M. Leppranta, L. Zhijun, B. Cheng, Z. Mengxi, D. Demchev Model Simulations of the Annual Cycle of the Landfast ice Thickness in the East Siberian Sea. *Chinese Journal of Polar Science*, 2015, iss. 2, pp. 168–178.
5. Pargamin D. The Northern Sea Route, Opened Earlier and Earlier, whets all Appetites. *Sluzhu otechestvu*, 2020, July 27. Available at: <http://sluzhuotechestvu.info/2020/07/41579/>. (In Russian).
6. Molly W. Trade Floes and China's Arctic Shipping Route to Europe. *Financial Times*, 2020. October 15. Available at: <https://www.ft.com/content/0127939c-51a7-426e-af76-d27d637f61f5>.
7. Zhang L., Zhang Sh. Promote the Joint Construction of the Belt and Road for Deepening and Implementation. *Guangming Ribao*, 2018, September 27. Available at: <https://guangming.com>.

### Информация об авторе

*Кичигина Ирина Михайловна* — кандидат экономических наук, доцент, кафедра финансов и управления, Читинский институт Байкальского государственного университета, Российская Федерация, Чита, e-mail: 20iraki18@inbox.ru.

### 作者信息

*Irina M. Kichigina* — 经济学副博士, 金融管理系副教授, 贝加尔国立大学赤塔学院, 赤塔市, 俄罗斯联邦, 电子邮件: 20iraki18@inbox.ru.

### Author

*Irina M. Kichigina* — PhD in Economics, Associate Professor, Department of Finance and Management, Chita Institute of Baikal State University, Chita, Russian Federation, e-mail: 20iraki18@inbox.ru.

### Для цитирования

Кичигина И.М. «Один пояс – один путь»: северные амбиции Китая или «Ледяной шелковый путь» / И.М. Кичигина. – DOI: 10.17150/2587-7445.2021.5(1).16-24 // Российско-китайские исследования. – 2021. – Т. 5, № 1. – С. 16–24.

### For Citation

Kichigina I.M. “One Belt, One Road”: Northern Ambitions of China or the “Ice Silk Road”. *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya = Russian and Chinese Studies*, 2021, vol. 5, no. 1, pp. 16–24. DOI: 10.17150/2587-7445.2021.5(1).16-24. (In Russian).