

Проект «Ледовый Шелковый путь», его преимущества и возможности¹

Фу Синьсинь, Малашенков Б.М.

«Ледовый Шелковый путь» является важным компонентом и логическим продолжением реализации стратегической инициативы «Один пояс, один путь», навигационным каналом, пролегающим через Северный Ледовитый океан и соединяющим континенты. Включение «Ледового Шелкового пути» в первую всеобъемлющую белую книгу по арктической политике представляет собой исторический шаг для участия Китая в Арктике. Хотя границы Китая не простираются до Арктики, Китай является одним из 13 «наблюдателей» в Арктическом совете и проявляет все большую активность в регионе. За последние несколько лет Китай добился политической синергии и начал промышленное, научное и технологическое сотрудничество с Российской Федерацией и странами Северной Европы. Объект исследования – международные научно-технические проекты по признаку интернационализации участников. Предмет исследования – экономическое пространство единого физико-географического района Земли, примыкающего к Северному полюсу и обладающего потенциалом масштабирования хозяйственной деятельности заинтересованных сторон. Методология исследования – теоретический и прикладной экономический анализ информационных и статистических достоверных источников. Обладая расширенными интересами и расширенными возможностями, Китай становится предпочтительным партнером для России и стран Европы и Азии в ряде инфраструктурных, энергетических и транспортных проектов в арктическом регионе – это актуализирует предметную область исследования. Результаты исследования: отдельное внимание в процессе исследования уделено описанию концепции «Ледовый Шелковый путь», ее содержанию, целям и задачам; рассмотрены внутренние и внешние преимущества, а также новые потенциальные возможности, связанные с осуществлением проекта «Ледовый Шелковый путь».

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

ГОСТ 7.1–2003

Фу Синьсинь, Малашенков Б.М. Проект «Ледовый Шелковый путь», его преимущества и возможности // Дискуссия. – 2022. – Вып. 113. – С. 32–39.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Ледовый Шелковый путь, Арктика, Северный морской путь, Китай, экономика, транспорт, энергия.

JEL: R000, L900, L910, L980

¹ Данное исследование осуществлено при финансовой поддержке “China Scholarship Council.” The publication of the article is sponsored by “China Scholarship Council.”

DOI 10.46320/2077-7639-2022-4-112-32-39

The "Ice Silk Road" project, its advantages and opportunities

Fu Xinxin, Malashenkov B.M.

The Ice Silk Road is an important component and logical continuation of the implementation of the strategic initiative "One Belt, One Road", a navigation channel running through the Arctic Ocean and connecting continents. The inclusion of the "Ice Silk Road" in the first comprehensive white paper on Arctic policy represents a historic step for China's participation in the Arctic. Although China's borders do not extend to the Arctic, China is one of the 13 "observers" in the Arctic Council and is increasingly active in the region. Over the past few years, China has achieved political synergy and started industrial, scientific and technological cooperation with the Russian Federation and the Nordic countries. The object of research is international scientific and technical projects based on the internationalization of participants. The subject of the study is the economic space of a single physical and geographical area of the Earth adjacent to the North Pole and having the potential to scale the economic activities of interested parties. Research methodology – theoretical and applied economic analysis of information and statistical reliable sources. With its expanded interests and expanded capabilities, China is becoming the preferred partner for Russia and the countries of Europe and Asia in a number of infrastructure, energy and transport projects in the Arctic region – this actualizes the subject area of the study. Research results: special attention in the course of the research is paid to the description of the concept of the "Ice Silk Road", its content, goals and objectives; the internal and external advantages, as well as new potential opportunities associated with the implementation of the Ice Silk Road project are considered.

FOR CITATION

Fu Xinxin, Malashenkov B.M. The "Ice Silk Road" project, its advantages and opportunities. *Diskussiya [Discussion]*, 113, 32–39.

APA

KEYWORDS

Ice Silk Road, Arctic, Northern Sea Route, China, economy, transport, energy.

JEL: R000, L900, L910, L980

Введение

Считается, что глобальные климатические изменения оказывают существенное влияние на изменение ледового морского покрова в Северном Ледовитом океане. Процессы таяния льда в арктических широтах проходят достаточно интенсивно, а постепенное уменьшение площади и толщины ледовых полей позволяет говорить о постепенном наращивании темпов судоходства по арк-

тическому водному пути. Формирование нового устойчивого водного пути, соединяющего Азию с Европой и Северной Америкой, в определенной степени изменит постоянно действующие судоходные маршруты, и как следствие окажет влияние на глобальные политические и социально-экономические процессы. «Ледовый Шелковый путь» рассматривается в КНР как один из важнейших механизмов развития экономического сотрудни-

чества между Китаем и Европой с использованием возможностей морских грузоперевозок в высоких широтах.

Арктический водный путь в целом принято разделять на Северо-Восточный проход и Северо-Западный проход. Северо-Западный проход в основном расположен в пределах канадского арктического сектора в Западном полушарии. Этот водный путь считается достаточно протяженным и не обладает развитой портовой инфраструктурой. Планирование трассы «Ледового Шелкового пути» со стороны КНР изначально не предусматривало использование возможностей Северо-Западного прохода и выстраивалось вокруг российского арктического сектора, а именно на оценке возможностей использования Северного морского пути как части маршрута «Ледового Шелкового пути». Северо-Западный проход и Северо-Восточный проход представляют собой более быстрые альтернативы прямым европейским и североамериканским энергетическим товарам в Китай, сокращая на несколько недель популярные маршруты, такие как маршруты из Роттердама.

Таким образом, интерес в строительстве «Ледового Шелкового пути» обусловлен потенциальными энергетическими, коммерческими и геополитическими выгодами арктических и приарктических государств. Во-вторых, коммерческая привлекательность арктических маршрутов заключается в целесообразности судоходства. В-третьих, возможность проходить через арктические воды может повысить безопасность кораблей. Кроме того, Китай может рассматривать более активное коммерческое и энергетическое присутствие в Арктике как средство укрепления своего геополитического и геоэкономического положения.

С учетом вышеизложенного актуальность рассмотрения перспектив и возможностей «Ледового Шелкового пути» обуславливает выбор темы данной статьи, а также подтверждает ее теоретическую и практическую значимость.

Материалы и методы

Исследованию экономического эффекта «Полярного Шелкового пути» для Китая и арктических стран посвящены работы Guan, Xiaoguang, Li, Zhenfu, Chen, Zhuo, Ding, Chaojun, Колзиной А.Л., Миндубаевой А.А., Уянаева С.В., Сазонова С.Л., Ерохина В.Л., Гао Т.

Возможности сотрудничества Китая, России и США, а также особенности конкуренции между ними исследуют Hossain, Kamrul, Xu, Dr Yue,

Lifan, Prof Li, Скопцовой А.А., Лабецкой Е.О., Петровского В.Е.

Перспективы превращение арктического региона в торговую артерию и центр эксплуатации ресурсов может, который стать жизненно важной возможностью для стран, расположенных вдоль Северного Ледовитого океана, рассматриваются Мое А., Stokke O.S., Yang J., Zhao L., Агарковым С.А., Козьменко С.Ю., Щегольковой А.А.

Однако, несмотря на имеющиеся труды и разработки, вопросы, связанные с арктической стратегией Китая в Арктическом регионе, потенциальные возможности и риски реализации проекта «Ледового Шелкового пути» остаются открытыми. Отдельного внимания заслуживает проблематика идентификации экономических, экологических и дипломатических интересов разных государств в Арктике.

Таким образом, цель статьи заключается в рассмотрении концепции «Ледового Шелкового пути», а также его преимуществ и возможностей.

Концепция «Ледового Шелкового пути»

В июне 2017 года Китай обнародовал «Инициативу «Один пояс, один путь» в области строительства морского сотрудничества» [1], в которой впервые была обозначена задача «активно продвигать совместное строительство водного экономического коридора, соединяющего Китай и Европу через Северный Ледовитый океан». Эта задача впоследствии стала основой для разработки концепции проекта «Ледового Шелкового пути». После консультаций между Китаем и Россией, проект «Ледовый Шелковый путь» был утвержден.

14 мая 2017 г. на саммите международного сотрудничества «Один пояс, один путь» в Пекине президент России Владимир Путин отметил следующее [2]: Инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы «Один пояс, один путь», в связке с Северным морским путём способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента. 26 мая 2017 г. министр иностранных дел КНР Ван И заявил, что Китай приветствует и поддерживает инициативу России «Ледовый Шелковый путь» и готов работать с Россией и другими сторонами по этому проекту. Министр иностранных дел КНР Ван И отметил: «Вместе мы будем совместно развивать Арктический маршрут» [3].

4 июля 2017 г. председатель КНР Си Цзиньпин на встрече с премьер-министром Дмитрием Медведевым в Москве обсудил концепцию «Ледового Шелкового пути». Председатель Си Цзиньпин заявил, что «необходимо осу-

ществлять сотрудничество по арктическому водному пути, совместно строить «Ледовый Шелковый путь», реализовывать проект взаимосвязи «Один пояс, один путь» [4]. В ноябре того же года на встрече с премьер-министром России Дмитрием Медведевым, председатель Си Цзиньпин сказал: «Мы должны хорошо поработать, чтобы увязать инициативу «Один пояс, один путь» с аналогичными инициативами Евразийского экономического союза. Мы будем стремиться содействовать реализации таких проектов, как прибрежный (морской) международный транспортный коридор, продолжим сотрудничество в изучении возможностей использования арктического водного пути и вместе построим «Ледовый Шелковый путь». Таким образом, КНР обозначил свои приоритеты в развитии сотрудничества с Евразийским экономическим союзом по инициативе «Пояса и пути» [5].

В январе 2018 г. Китай опубликовал Белую книгу «Арктическая политика Китая» [6], в ней, в частности, отмечено, что Китай готов сотрудничать по вопросам развития и использования арктического водного пути для совместного строительства «Ледового Шелкового пути» со всеми заинтересованными сторонами.

На следующем этапе исследования уделим более пристальное внимание внутренним и внешним

преимуществам и возможностям проект «Ледовый Шелковый путь».

Результаты исследования

Анализ внутренних преимуществ

Дополнительная энергия

Еще в 2009 году исследование, опубликованное в журнале «Наука», утверждало, что подо льдом Арктики находится около 83 миллиардов баррелей нефти (около 10 миллиардов тонн), около 1550 триллионов кубометров природного газа, что составляет 13% и 30% неразведанных мировых запасов [7]. В 2017 г. ООН публично заявила, что запасы нефти и природного газа в Арктике составляют около 22% мировых запасов [8]. Среди них на арктическую часть России приходится до 91% природного газа и до 80% нефти. Арктический регион в настоящее время производит четверть мирового природного газа и десятую часть нефти. Кроме того, в арктическом регионе имеется около 1 трлн. тонн высококачественных запасов угля, а также залежи полезных ископаемых, таких как железо, медь, никель, фосфат цинк и алмазы, запасы которых не посчитаны до сих пор даже приблизительно.

В связи с быстрым экономическим и социальным развитием Китай демонстрирует большой спрос на топливно-энергетические ресурсы – ресурсы нефти и газа, особенно высок спрос



на «чистую» энергию, такую как природный газ. Богатые запасы природного газа в российской Арктике заложили основу для китайско-российского энергетического сотрудничества. Россия надеется использовать международные средства для освоения арктических ресурсов, поэтому сотрудничество в нефтегазовой сфере отвечает интересам обеих стран. Проект «Ямал» — крупнейший в мире арктический СПГ-проект. Его совместно реализуют компании «Новатэк», PetroChina, французская Total и китайский фонд «Шелковый путь». 11 декабря 2018 года официально запущена третья производственная линия проекта «Ямал СПГ», что ознаменовало полный переход проекта от стадии инженерного строительства к стадии производственной эксплуатации и окупаемости. Согласно соглашению, начиная с 2019 года, PetroChina будет ежегодно импортировать миллионы тонн СПГ с Ямальского проекта для дальнейшего обеспечения энергетической безопасности Китая.

Экономика и транспортная безопасность Северного морского пути

В Китае практически все внешнеторговые грузоперевозки зависят от возможностей судоходства. Расчетные данные показывают, что «Ледовый шелковый путь» из портов к северу от Шанхая до Западной Европы, портов Северного и Балтийского морей на 25-55% короче традиционных морских маршрутов [9], с конкретным сокращением временных издержек в диапазоне от 3 до 14,5 дней. Ежегодная экономия на расходах на морские перевозки для международной торговли при таком сокращении временных затрат составит от 53,3 до 127,4 млрд. долларов США. Когда арктический маршрут требует ледокольного обслуживания, прибыль от судоходства по арктическому маршруту в среднем на 56% выше, чем по традиционному маршруту. Когда ледокольные

услуги не требуются на арктических маршрутах, прибыль от судоходства на арктических маршрутах в среднем примерно на 105% выше, и при этом удается избежать фактора пиратства [10]. Исследования показали, что при ледокольном тарифе на Северном морском пути на 15% выше текущего максимального уровня, Северный морской путь все равно может сэкономить компаниям 4,5-12,4% транспортных расходов в год по сравнению, например, с Суэцким каналом, а один рейс может сэкономить до 49,4% [11]. Это не только укрепит позиции России на рынке международных морских перевозок, но и увеличит экономические доходы России. В 2021 году порты в российских арктических водах обработали 34,86 млн тонн грузов, в том числе 2,05 млн тонн транзитных грузов. По объему перевозок грузов в акватории Северного морского пути (см. таблица 1 и рис.1) можно сделать вывод, что объем перевозок по Северному морскому пути увеличивается из года в год. Предполагается, что к 2030 году объем перевозок грузов достигнет 90 миллионов тонн.

Безопасность политики

Любое международное сотрудничество неотделимо от политико-правового обеспечения этой деятельности. Во-первых, Россия разработала несколько законов и стратегий развития российской части всего арктического региона, а также несколько документов, определяющих стратегии развития энергетического потенциала региона.

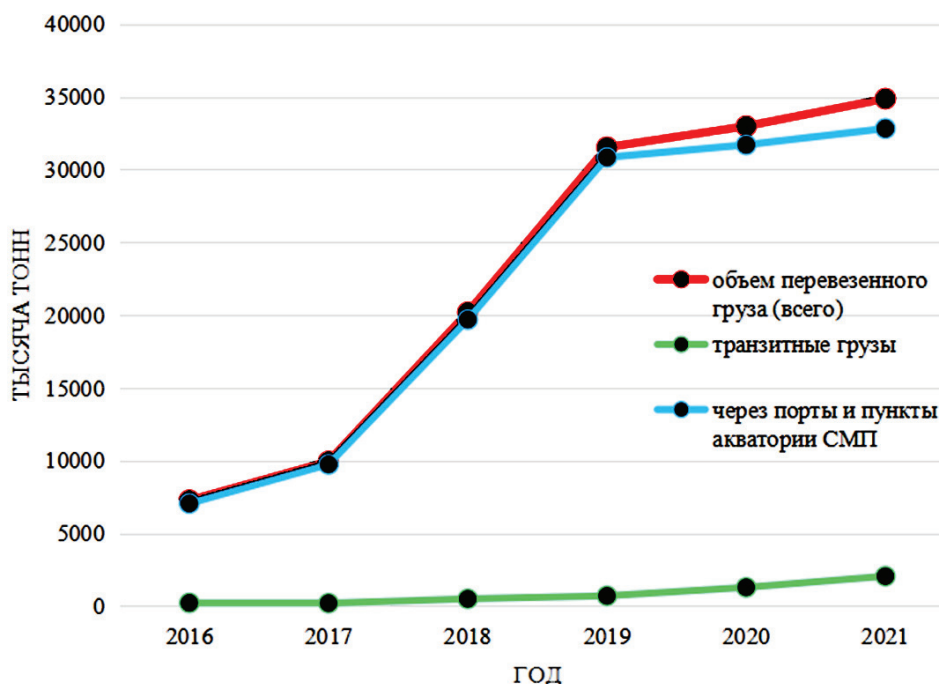
Цели и стратегические задачи развития Северного морского пути (СМП) на ближайшую перспективу определены рядом документов [13]. В документе «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» определены основные цели, основные задачи,

Таблица 1.

Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути
(в тысячах тонн) [12]

Показатели/Год	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Объем перевезенного груза (всего)	7265.7	9932	20180.2	31531.3	32978.9	34867.9
Транзитные грузы	214.5	194.4	491.3	697.3	1281	2049.7
Через порты и пункты акватории СМП	7051.2	9737.6	19688.9	30834	31697.9	32818.2

Источник: составлен автором по данным [12]



Источник: составлено автором

Рис. 1. Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (в тысячах тонн)

стратегические приоритеты и механизмы реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике, а также направления социально-экономического развития [14]. В январе 2018 года Китай выпустил свой первый по арктической политике – «Арктической политики Китая» (Белая книга) [15], в котором предлагается механизмы совместной с различными заинтересованными сторонами реализации проекта «Ледовый шелковый путь», по мнению авторов, реализация проекта будет способствовать устойчивому развитию арктической экономики и общества, укреплять устойчивое развитие арктической экономики и общества.

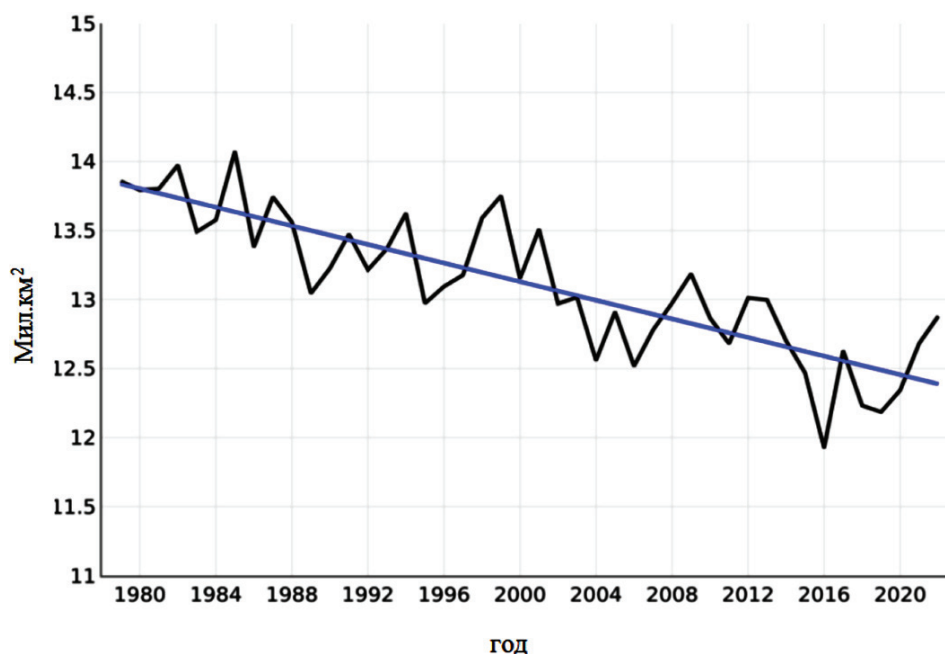
Анализ внешних возможностей

Отличное географическое положение

Арктический регион относится к области к северу от Полярного круга (66°33' с.ш.), включая воды Северного Ледовитого океана, острова и северные континенты Европы, Азии и Северной Америки. Арктические земли и острова занимают площадь около 8 миллионов квадратных километров. Россия имеет самую протяженную границу в Арктике. Восемь арктических стран в Арктическом совете — это Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция и США. Все эти страны, кроме России, являются членами НАТО. В 2013 г. Китай стал наблюдателем 13 неарктических стран в Арктическом совете.

Климатические изменения

Приземные температуры в Арктике, возможно, повысились более чем в два раза по сравнению со средним глобальным показателем за последние два десятилетия. Тенденция на потепление климата будет по-прежнему снижать сложность освоения арктической энергетики и создавать новые возможности для арктического морского судоходства, что, в свою очередь, повлияет на мировое судоходство и мировую экономику. Согласно анализу спутниковых данных, проведенному «Национальным центром данных по снегу и льду», за последние 44 года линейный тренд к снижению площади морского льда составлял 33 700 квадратных километров в год, что на 2,5% меньше, чем в среднем за десятилетие с 1981 по 2010 г. (см. рис. 2), по линейному тренду с 1979 г. было утрачено до 450 000 км² морского льда [16]. Поскольку морской лед продолжает таять, цикл относительно безопасного плавания в высоких широтах также будет постепенно увеличиваться. Теперь каждый август Баренцево и Карское моря оттаивают, а ледовый период морей Лаптевых и Чукотского дальше на север становится все короче и тоньше, а толщина ледового покрова, соответственно, становится все тоньше и тоньше. Некоторые эксперты прогнозируют, что к 2030 году Северный Ледовитый океан будет открыт для навигации круглый год.



Источник: составлено автором по данным Arctic sea ice new & analysis

Рисунок 2. Среднемесячная протяженность морского льда в Арктике, 1979 – первая половина 2022 г.

Обсуждение

Новые экономические возможности в многополярной парадигме устройства мировой экономической системы

В последние годы, преувеличивая угрозу России в Арктике, США усиливают свое присутствие в Арктике, укрепляют союз с Данией, Норвегией, Канадой и другими странами, пытаются сформировать пул для сдерживания России в Арктике. С обострением конфликтов в Восточной Европе в этом году продолжились ужесточаться и санкции против России со стороны западного блока во главе с США. Недавно в своем выступлении на Петербургском международном экономическом форуме В.В. Путин упомянул¹, что Азия и Китай являются новыми мировыми центрами развития, а Россия и Китай связывают стабильные и доверительные отношения сотрудничества. Очевидно, что в контексте современных событий в Восточной Европе высказывания В. Путина также стали сигналом того, что он решил взять на себя инициативу вхождения в «экономический круг» Китая. Напряженная международная политическая ситуация еще больше способствовала сотрудничеству Китая и России в экономическом кольце «Ледовый шелковый путь» в рамках экономического пояса «Один пояс, один путь», а также

предоставила Китаю новые возможности в арктическом регионе.

Заключение

Таким образом, подводя итоги, отметим, что открытие «Ледового Шелкового пути» имеет большое значение для развития Китая, поскольку оно не только снижает затраты на морские перевозки и транспортные риски, но и в наибольшей степени открывает новые китайские зарубежные ресурсы и места для получения энергии и способно всесторонне усилить влияние Китая в арктическом регионе.

Перспективы проекта «Ледового Шелкового пути» связаны с возможностью обеспечения устойчивого экономического и социального развития в Арктике. Кроме того, следует отметить, что новые транспортные сети и программы по развитию позволят местным сообществам компенсировать пагубные последствия изменения климата.

Для Китая «Ледовый Шелковый путь» даст возможность диверсифицировать китайскую зависимость от морских путей, проходящих через Индийский океан и Красное море, чтобы смягчить политическое или стратегическое влияние, которое могут использовать соперничающие державы. Еще одно важное преимущество, которое дает проект Китая это обеспечение безопасности и расширение цепочек поставок энергоносителей. Китайские энергетические компании борются за доступ к разведке нефти и газа на суше Арктики.

¹ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.youtube.com/watch?v=FcGLX3BVYDk>.

Использование арктических морских путей, разведка и разработка ресурсов в этом регионе могут оказать большое влияние на энергетическую стратегию Китая – поскольку Китай является главным

потребителем энергии в мире. Денежная мощь Китая, технологические ноу-хау, рыночная база, знания и опыт будут играть важную роль в расширении сети морских маршрутов.

Список литературы

1. *Ли Чжэньфу, Пэн Янь* «Ледовый шелковый путь» и Большая арктическая сеть: роль, эволюция и стратегия Китая // Экономические исследования в Северо-Восточной Азии. 2018. № 5. С. 5-20.
2. *Официальный сайт "Президент России"/Международный форум «Один пояс, один путь»*. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения:10.06.2022).
3. *Сайт "Китайский информационный Интернет-центр" / Ван И: Россия является важным стратегическим партнером в совместной реализации инициативы «Один пояс, один путь»*. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://news.china.com.cn/2017-05/27/content_40904370.htm (дата обращения:15.06.2022).
4. *Йи Синьлэй* Китайско-российское совместное строительство «Ледового шелкового пути»: концепция, цель, принцип и путь // Евразийская экономика. 2019. № 4. С. 60-75, 127-128.
5. *Информационное агентство "Синьхуа"/Си Цзиньпин встретился с премьер-министром России Дмитрием Медведевым*. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.xinhuanet.com/2017-11/01/c_1121891929.htm (дата обращения:11.06.2022).
6. *Информационное агентство "Синьхуа"/Белая книга: Китай готов работать со всеми сторонами для строительства «Ледового Шелкового пути»*. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.xinhuanet.com/politics/2018-01/26/c_1122320583.htm (дата обращения:11.06.2022).
7. *Donald L. Gautier, Kenneth J. Bird, Ronald R. Charpentier, Arthur Grantz, David W. Houseknecht, Timothy R. Klett, Thomas E. Moore, Janet K. Pitman, Christopher J. Schenk, John H. Schuenemeyer, Kai Sørensen, Marilyn E. Tennyson, Zenon C. Valin, Craig J. Wandrey. Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic.Science. May 29, 2009; 324 (5931): 1175-1179.*
8. *Olga Algayerova "United Nations Under - Secretary-General Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe at Rovaniemi Arctic Spirit Conference [R]". November*
- 15, 2017. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/ES_Statement_15_November_2017_-_Rovaniemi_Arctic_Spirit_ConferenceRovaniemiFinland.Pdf (дата обращения: 15.06.2022).
9. *Сайт "Вести Ямал" / По Северному морскому пути стартует первый в его истории проход контейнерного судна*. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/po_severnomu_morskomu_puti_startuet_pervyy_v_ego_istorii_prohod_konteynernogo_sudna171772/ (дата обращения:11.06.2022).
10. *Ся Ипин, Ху Майсю* Сравнительный анализ преимуществ географического положения арктических и традиционных судоходных путей // Мировые географические исследования. 2017. № 2. С. 1-2.
11. *Hua Xu, Zhifang Yin. The optimal icebreaking tariffs and the economic performance of tramp shipping on the Northern Sea Route. Transportation Research Part A: Policy and Practice. July 2021; 149:76-97.*
12. *Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути. ЕМИСС. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.fedstat.ru/indicator/51479* (дата обращения:15.06.2022).
13. *Андреева Е.В., Исаулова К.Я. Перспективы развития СМП // Neftegaz.RU. 2021. № 6. С. 30-37.*
14. *Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» (утв. Президентом РФ 18.09.2008 № Пр-1969). [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://government.ru/info/18359/* (дата обращения:14.06.2022).
15. *Ван Чжиган, Цзян Цинчжэ, Донг Сюйчэн, Гао Чаохонг. Синяя книга анализа и прогноза развития нефтегазовой промышленности Китая (2018-2019). М.: Китайская нефтехимическая пресса. 2019. 325 с.*
16. *Arctic sea ice new & analysis. NSIDC. June 2022. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://nsidc.org/arcticseaicenews/* (дата обращения:15.06.2022).

References

1. *Li Zhenfu, Peng Yan. "The Ice Silk Road" and the Great Arctic Network: the role, evolution and strategy of China//Economic research in Northeast Asia. 2018. № 5. P. 5-20.*
2. *Official website «The President of Russia»/International Forum «One Belt, One Way»*. [Electronic resource]. Access mode: <http://kremlin.ru/events/president/news/54491> (date of application: 10.06.2022).
3. *Website «Chinese Internet Information Center» / Wang Yi: Russia is an important strategic partner in the joint implementation of the «One Belt, One Road» initiative*. [Electronic resource]. Access mode: http://news.china.com.cn/2017-05/27/content_40904370.htm (date of application: 15.06.2022).
4. *Yi Xinlei. Sino-Russian joint construction of the "Ice Silk Road": concept, purpose, principle and path // The Eurasian economy. 2019. № 4. P. 60-75, 127-128.*
5. *Xinhua News Agency/Xi Jinping met with Russian Prime Minister Dmitry Medvedev*. [Electronic resource]. Access mode: http://www.xinhuanet.com/2017-11/01/c_1121891929.htm (date of application: 11.06.2022).
6. *Xinhua News Agency/White Paper: China is ready to work with all parties to build the «Ice Silk Road»*. [Electronic resource]. Access mode: http://www.xinhuanet.com/politics/2018-01/26/c_1122320583.htm (date of application: 11.06.2022).
7. *Donald L. Gautier, Kenneth J. Bird, Ronald R. Charpentier, Arthur Grantz, David W. Houseknecht, Timothy R. Klett, Thomas E. Moore, Janet K. Pitman, Christopher J. Schenk, John H. Schuenemeyer, Kai Sørensen, Marilyn E. Tennyson, Zenon C. Valin, Craig J. Wandrey. Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic.Science. May 29, 2009; 324 (5931): 1175-1179.*
8. *Olga Algayerova, "United Nations Under - Secretary-General Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe at Rovaniemi Arctic Spirit Conference[R]". November 15, 2017. [Electronic resource]. Access mode: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/ES_Statement_15_November_2017_-_Rovaniemi_Arctic_Spirit_ConferenceRovaniemiFinland.Pdf*

- org/fileadmin/DAM/ES_Statement_15_November_2017_-_Rovaniemi_Arctic_Spirit_ConferenceRovaniemiFinland.Pdf (date of application:15.06.2022).
9. *Vesti Yamal website/The first container vessel passage in its history starts along the Northern Sea Route.* [Electronic resource]. Access mode: https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/po_severnomu_morskomu_puti_startuet_perviy_v_ego_istorii_prohod_konteynernogo_sudna171772/ (date of application: 11.06.2022).
 10. *Xia Yiping, Hu Maixiu. Comparative analysis of the advantages of the geographical location of the Arctic and traditional shipping routes // World geographical research.* 2017. № 2. P.1-2.
 11. *Hua Xu, Zhifang Yin. The optimal icebreaking tariffs and the economic performance of tramp shipping on the Northern Sea Route. Transportation Research Part A: Policy and Practice.* July 2021; 149:76-97.
 12. *Volume of cargo transportation in the waters of the Northern Sea Route.* EMISS. [Electronic resource]. Access mode: <https://www.fedstat.ru/indicator/51479> (date of application: 15.06.2022).
 13. *Andreeva E.V, Isaulova K.Y. Prospects for the development of the SMP // Neftegaz.RU.* 2021. № 6. P. 30-37.
 14. *Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2020 and beyond»* (approved by the President of the Russian Federation on 18.09.2008 № Pr-1969). [Electronic resource]. Access mode: <http://government.ru/info/18359/> (date of application: 14.06.2022).
 15. *Wang Zhigang, Jiang Qingzhe, Dong Xucheng and Gao Chaohong. The Blue Book of Analysis and Forecast of the development of the Oil and gas Industry in China (2018-2019).* M.: Chinese Petrochemical Press. 2019. 325 p.
 16. *Arctic sea ice new & analysis.* NSIDC. June 2022. [Electronic resource]. Access mode: <http://nsidc.org/arcticseaicenews/> (accessed date: 15.06.2022).

Информация об авторах

Фу Синьсинь, аспирант факультета государственного управления Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова (г. Москва, Российская Федерация). Почта для связи с автором: 791927224@qq.com

Малашенков Б.М., кандидат географических наук, доцент факультета государственного управления Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова (г. Москва, Российская Федерация). Почта для связи с автором: malashenkow@mail.ru

Информация о статье

Дата получения статьи: 27.07.2022
Дата принятия к публикации: 30.08.2022

© Фу Синьсинь, Малашенков Б.М., 2022.

Information about the authors

Fu Xinxin, PhD student of the Department of Public Administration, Lomonosov Moscow State University. Corresponding author: 791927224@qq.com

Malashenkov B.M., Ph.D in Geography, Associate Professor of the Department of Public Administration, Lomonosov Moscow State University. Corresponding author: malashenkow@mail.ru

Article Info

Received for publication: 27.07.2022
Accepted for publication: 30.08.2022

© Fu Xinxin, Malashenkov B.M., 2022.