

DOI: 10.24412/2686-7702-2021-4-36-45

## О некоторых аспектах арктического транзита – взгляд из Китая

С.Л. Сазонов

**Аннотация.** Россия и Китай сегодня активно сотрудничают в Арктике, поскольку заинтересованы в развитии судоходства по Северному морскому пути и добыче углеводородов в регионе. РФ важно привлечь китайские инвестиции и технологии, в свою очередь она может обеспечить КНР доступ к природным ресурсам и северной транспортной артерии. В статье рассматривается взгляд китайских экспертов на возможности, которые открывает Северный морской путь для транзитных грузовых перевозок из стран АТР в Европу в рамках проекта «Пояс и путь». Они отмечают привлекательность «Полярного шёлкового пути» с точки зрения меньшей протяжённости и экономии топлива. Однако, по мнению экспертов, развитие контейнерных перевозок – дело будущего, поскольку сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за неблагоприятных факторов – погодных ограничений (сложной ледовой обстановки) и неразвитости российской портовой инфраструктуры. Это повышает вероятность арктических рисков и, как следствие, ставки арктического фрахта. Китайские аналитики уверены, что России и Китаю следует быстрее достичь конкретного соглашения о сотрудничестве в регионе в рамках китайского мегапроекта «Пояс и путь». Причём привлечение российской стороной частных капиталовложений, в дополнение к бюджетным расходам, а также китайских технологий и инвестиций через 10 лет позволит арктической инфраструктуре РФ соответствовать требованиям международного транспортного транзитного коридора.

**Ключевые слова:** Россия, Китай, Арктика, «Пояс и путь», Северный морской путь, транзит, портовая инфраструктура, контейнеровозы.

**Автор:** Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра изучения и прогнозирования российско-китайских отношений, Институт Дальнего Востока РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru

**Конфликт интересов.** Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Для цитирования:** Сазонов С.Л. О некоторых аспектах арктического транзита – взгляд из Китая // Восточная Азия: факты и аналитика. 2021. № 4. С. 36–45. DOI: 10.24412/2686-7702-2021-4-36-45

## On some aspects of Arctic transit – Chinese vision

S.L. Sazonov

**Abstract.** Today, cooperation between Russia and China is actively developing in the field of Arctic exploration, since both countries are interested in the development of navigation along the Northern Sea Route and the extraction of hydrocarbons in the region. Russia is interested in attracting Chinese investments and technologies, and can provide China with access to resources and the northern transport artery. The article examines the view of Chinese experts on the possibilities of using the Northern Sea Route for the organization of transit transportation of goods from the Asia-Pacific countries to Europe within the framework of the Belt and Road project. They note the attractiveness of the «Polar Silk Road» in terms of a significant reduction in the distance of Eurasian container transportation and fuel economy when choosing the Russian Northern Sea Route. However, in their opinion, the development of container transportation will become a matter of the future, since today it is impossible to organize a full-fledged linear service in the Arctic due to unfavorable factors – weather restrictions (difficult ice conditions), underdevelopment of the Russian port infrastructure, increasing the likelihood of Arctic risks and, as a result, Arctic freight rates. Chinese experts are confident that Russia and China should quickly reach a concrete agreement on cooperation in the region within the framework of the Chinese megaproject «Belt and Road». Moreover, the involvement of the Russian side, in addition to budget expenditures and private capital investments, as well as Chinese technologies and investments, will allow the Russian Arctic infrastructure to meet the requirements of the international transport transit corridor in 10 years.

**Keywords:** Russia, China, the Arctic, “Belt and Road”, the Northern Sea Route, transit, port infrastructure, container ships.

**Author:** Sazonov Sergey L., PhD (Economics), Leading Researcher, Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-8889-7072; E-mail: sazonovch@mail.ru

**Conflict of interests.** The author declares the absence of the conflict of interests.

**For citation:** Sazonov S.L. (2021). O nekotoryh aspektah arkticheskogo tranzita – vzglyad iz Kitaya [On some aspects of Arctic transit – Chinese vision]. *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics], 4: 36–45. (In Russian). DOI: 10.24412/2686-7702-2021-4-36-45

В 2018 г. Информационное бюро Госсовета КНР опубликовало Белую книгу по Арктической политике Китая, подготовленную Академией общественных наук КНР (КАОН КНР) и Океаническим университетом (г. Циндао). В документе говорится о стремлении Поднебесной проложить в акватории Северного Ледовитого океана «Полярный шёлковый путь» или «Голубой экономический коридор» в рамках инициативы «Пояс и путь»<sup>1</sup>. В нём также отмечается, что «географически КНР является “околоарктическим государством”, и природные условия Арктики и их изменения оказывают непосредственное влияние на климатическую систему и экологическую среду Китая, следовательно, и на его экономические интересы в сельском и лесном хозяйстве, рыболовстве, морской промышленности и других отраслях. КНР является наблюдателем в Арктическом совете с 2013 г. и придерживается принципа уважения суверенитета арктических государств, без ущемления их основных прав, гарантируя полномочия Арктического совета по принятию

<sup>1</sup> China to release its first guidebook on Arctic. URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/china/2019-08/13/content\\_17602542.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/china/2019-08/13/content_17602542.htm) (дата обращения: 22.12.2020).

решений. «Полярный шёлковый путь» станет новой точкой роста для Китая, а его участие в региональных делах будет способствовать интеграции евразийских экономик»<sup>2</sup>. С 1999 г. Китай совершил 12 научных экспедиций в Арктику, используя исследовательские суда «Снежный дракон» («Xuelong») и «Снежный дракон 2» («Xuelong 2»)<sup>3</sup>.

На Ассамблее Полярного круга (Рекьявик, Исландия, 14–17 октября 2021 г.) в центре внимания оказалась инициатива «Полярный шёлковый путь», предложенная лидерами Китая и России ещё в 2017 г. Дело в том, что таяние льдов в Арктике сейчас позволяет торговым судам свободнее перемещаться по Северному Ледовитому океану, что значительно сокращает судоходные пути между Азией, Европой и Северной Америкой. Участники Ассамблеи заявили, что арктический маршрут будет способствовать росту экономики в регионе, а структура мировой торговли и судоходства претерпит серьёзные изменения. Китайские эксперты отметили, что «Полярный шёлковый путь» станет важным направлением транзитных перевозок в рамках инициативы «Пояс и путь».

«Полярный шёлковый путь» – относительно новая альтернатива глобальным судоходным транзитным каналам. Её значение и востребованность возросли после хаоса, вызванного эпидемией COVID-19, разрывом международных морских логистических цепочек, ростом ставок фрахта, заторами в портах, а также катастрофой грузового судна, севшего на мель в Суэцком канале в марте 2021 г. В обычных условиях маршрут морского транзита между странами АТР и Европой проходит через Суэцкий и Малаккский проливы. Если же двигаться из Шанхая в Мурманск по Северному морскому пути (СМП), можно сократить длительность рейса почти вдвое (примерно на 15 дней), а расход топлива – на 20 % по сравнению с традиционными маршрутами. Протяжённость «Полярного шёлкового пути», или Северного морского пути (СМП), который от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения проходит по акватории морей Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Восточно-Сибирское, Лаптевых, Чукотское, Берингово), равна 5,6 тыс. км. Кроме того, при осуществлении морских перевозок по Севморпути не взимается плата за транзит; для судов, следующих по арктическому маршруту, отсутствуют ограничения по тоннажу, осадке и размерам, которые действуют для контейнеровозов при движении через Суэцкий и Панамский каналы, где проход ограничен стандартами Panamax и Suezmax. Акватория СМП довольно безопасная, в ней не разворачиваются военно-политические конфликты, не наблюдаются случаи морского пиратства и т.п.<sup>4</sup> При этом, отмечает китайская пресса, «Россия создаёт в Арктике самый современный атомный ледокольный флот», в который войдёт переданный в 2020 г. в эксплуатацию ледокол «Арктика», четыре строящихся корабля проекта 22220 и самый мощный в мире атомный ледокол «Лидер»<sup>5</sup>.

По словам отраслевого аналитика У Минхуа, грузовой маршрут из портов Далянь и Ляньюньган через Арктику в Европу существует уже несколько лет, в основном по нему перевозятся навалочные грузы, например, железная руда, металлы, минеральные удобрения.

---

<sup>2</sup> Liu Caiyu. China's role in Arctic governance 'cannot be ignored'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1128626.shtml> (дата обращения: 13.10.2020).

<sup>3</sup> China completes 12th Arctic scientific expedition. URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202109/29/WS6153cd6ea310cdd39bc6c4dd.html> (дата обращения: 30.09.2021).

<sup>4</sup> Suez Canal blockage spurs transportation debate. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html) (дата обращения: 11.09.2021).

<sup>5</sup> За 6 лет грузопоток Северного морского пути увеличился в 8 раз. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2020/1211/c31519-9798078.html> (дата обращения: 26.09.2021).

Для этих целей используют суда, которые спроектированы или оборудованы специально для суровых региональных условий (например, в них предусмотрен двойной корпус). Лучший период для судоходства по сезонному арктическому маршруту – с июля по сентябрь. Если тенденция таяния ледяного покрова сохранится, доступное судоходное окно будет расширено<sup>6</sup>. Поскольку глобальное потепление сделало воды арктического региона более пригодными для навигации в летнее время, китайская судоходная компания COSCO Shipping (мировой лидер по объёмам транспортировки навалочных грузов, входит в число 10 крупнейших мировых контейнерных операторов и ежегодно перевозит более 200 млн т груза) совершила в этот период в общей сложности 31 рейс<sup>7</sup>.

Однако, по мнению китайских аналитиков, развитие контейнерных перевозок – дело будущего, поскольку сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за погодных ограничений. Следует понимать, что контейнерная линия не сможет работать стабильно в климате российского Севера – сложная ледовая обстановка до сих пор делает сроки доставки непрогнозируемыми, а для большинства грузов в контейнерах низкие температуры неприемлемы. В периоды образования толстого пакового льда при перевозке грузов по арктическому маршруту ввиду сложной навигационной обстановки требуется ледокольное сопровождение, ледовая лоцманская проводка и информационное обеспечение, высококвалифицированный и специально подготовленный экипаж с языковой подготовкой, особое оборудование для работы в арктических условиях. Всё это значительно повышает стоимость арктического фрахта, а тот в свою очередь – и перевозимой продукции. Китайским специалистам пока не ясно, смогут ли страховые компании полностью компенсировать ущерб от крупной аварии (разлив нефти, столкновение с айсбергом и т.д.), который может исчисляться сотнями миллионов долларов. По их мнению, без накопленных за несколько лет данных о количестве жертв, аварий, столкновений или разливов нефти моделирование рисков невозможно. Кроме всего, грузовыми судами и контейнеровозами с грузом, экипажем, топливом и балластной водой в сложных арктических условиях управлять намного сложнее, чем обычным траулером<sup>8</sup>.

В последние годы более 40 страховых компаний или брокеров заявили, что у них ещё слишком мало знаний о регионе, чтобы надлежащим образом решить все вопросы об ответственности. При оценке арктических рисков международным страховщикам приходится каждый раз «импровизировать». Они проводят собственные оценки, а затем добавляют до 40–60 % к базовой премии в размере от 80 до 140 тыс. долл. за страховку одного только судна, чтобы гарантировать единственное путешествие в Арктику, но окончательная стоимость повышенной ставки страховой премии зависит от типа судна, маршрута и близости ледокола.

Тем не менее, согласно данным Международного союза морского страхования (МСОМС), последние несколько лет морские страховщики в целом платили за повреждение судов больше, чем собирали в виде ставок страховых премий. До сих пор самыми

---

<sup>6</sup> *Yin Yeping*. 'Polar Silk Road' eyes new vision amid global challenges. The time is right for greater China-Russia cooperation on logistics, energy. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202110/1236940.shtml>. (дата обращения: 20.10.2021)

<sup>7</sup> Arctic shipping facing COVID-19 headwinds. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1195844.shtml> (дата обращения: 18.02.2021).

<sup>8</sup> Wild weather serves as wake-up call. URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202102/22/WS6032efc9a31099a234354158.html> (дата обращения: 25.02.2021).

распространёнными проблемами были не столкновения с айсбергами, а замерзающее оборудование, а также влияние магнитного поля Земли на некоторые навигационные приборы, вплоть до нарушения работы компаса. Согласно отчёту крупнейшей немецкой компании Allianz Group за 2020 г., из 712 зарегистрированных инцидентов в Арктике повреждения или отказ оборудования составили почти половину. Другие инциденты – трещины в корпусе, взрывы и падения людей за борт<sup>9</sup>.

Эти обстоятельства приводят к тому, что большая часть затрат страховщика связана с доставкой повреждённого судна в удалённые порты, а плата за буксир может исчисляться миллионами долларов. В 2020 г. пассажирское судно Clipper Adventurer с более чем 100 пассажирами село на мель в канадской Арктике. Ему повезло, поскольку единственное в стране картографическое судно береговой охраны находилось всего в 500 морских милях и прибыло к месту аварии через 40 часов. По словам картографа спасательного судна, «к счастью, погода в тот день была прекрасной, солнечной и совершенно спокойной, так что мы смогли всех спасти». Судну Clipper Adventurer пришлось вернуться в Европу для ремонта, а его владельцы подали к канадскому правительству судебный иск на 13,5 млн долл., заявляя «о предоставлении некачественных навигационно-гидрографических данных», но проиграли дело после ознакомления с записью, сделанной канадским спасательным судном. Канада подала встречный иск, и ей было присуждено около 445 тыс. долл. в качестве компенсации расходов на борьбу с загрязнением арктических вод<sup>10</sup>.

Многие брокеры уходят с рынка, так что «аппетит» к страхованию рисков на арктическом рынке невысокий. Страховщики зачастую отказываются работать с контейнерными перевозчиками в регионе с экстремальными погодными условиями, а грузовладельцы предпочитают более длинный и дорогой, но менее экстремальный маршрут через Суэцкий канал<sup>11</sup>.

Как отмечают аналитики, «Россия хорошо осознает, что открытие арктических водных путей будет способствовать развитию её арктического прибрежного региона, и она может участвовать в глобальных перевозках, связывающих Европу и Азию». Однако существует значительное препятствие: инфраструктура в прибрежных районах российской Арктики, построенная во времена Советского Союза, давно не ремонтировалась и не отвечает требованиям современной международной транзитной логистики<sup>12</sup>.

Состояние портовой инфраструктуры, расположенной вдоль морских транзитных путей, оказывает значительное влияние на привлекательность маршрутов перевозки. Морская логистика жёстко привязана к портам, где суда не только осуществляют выгрузку/погрузку груза, но и могут провести бункеровку, пополнить запасы еды и воды, провести необходимые ремонтные работы и т.п. Причём все эти факторы влияют не только на скорость следования судна по маршруту, но и на соблюдение графика движения. Из всех российских арктических портов (Анадырь, Архангельск, Амдерма, Варандей, Диксон,

---

<sup>9</sup> The Annual Reports 2020 of Allianz Group and Allianz SE. URL: [https://www.allianz.com/en/investor\\_relations/results-reports/annual-reports.html](https://www.allianz.com/en/investor_relations/results-reports/annual-reports.html) (дата обращения: 12.11.2020).

<sup>10</sup> Arctic headache for ship insurers as routes open up. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202010/1204943.shtml> (дата обращения: 12.11.2020).

<sup>11</sup> Zhong Nan. Maersk makes waves with massive container vessels. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2020-07/20/content\\_16804230.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2020-07/20/content_16804230.htm) (дата обращения: 11.08.2020).

<sup>12</sup> Arctic Exploitation - Thematic Research. URL: <https://www.researchandmarkets.com/reports/4912056/arctic-exploitation-thematic-research#src-pos-2/> (дата обращения: 19.10.2021).

Дудинка, Зелёный Мыс, Мурманск, Мыс Шмидта, Певек, Провидение, Сабетта, Тикси, Хатанга, Эгвекино) лишь Мурманск и Сабетта являются современными глубоководными гаванями, отвечающими нуждам полярного транзита, а остальные, которые характеризуются крайней изношенностью основных фондов и необходимостью коренной модернизации устаревшей портовой инфраструктуры, лишь сдерживают развитие транзитного потока по арктическому маршруту. В связи с этим следует отметить, что китайские контейнеровозы, осуществляющие транзит из азиатских стран в порты Европы и обратно, на пути следования совершают несколько остановок в промежуточных портах для разгрузки/загрузки контейнеров, дозаправки топливом и т.п.

По объёму транзитных перевозок и количеству судов российская арктическая магистраль явно проигрывает египетскому морскому маршруту, который всегда играл важнейшую роль в глобальных морских перевозках. Сегодня Суэцкий канал обеспечивает около 30 % мирового транзита контейнеров (Константинопольская конвенция от 1888 г. гарантирует право свободного прохода всех судов через канал в военное и мирное время). Около 95 % объёма китайского внешнеторгового оборота осуществляется морским транспортом (более 60 % китайских товаров отправляются в страны Европы и Африки через Суэцкий канал, а 90 % регулярных морских линий из КНР в ЕС пересекают его)<sup>13</sup>. По данным Управления Суэцкого канала и Регистра Ллойда, в 2020 г. через него прошло 18 829 судов (в среднем 51,5 судна в день), которые перевезли около 1,17 млрд т грузов (10 % мировых морских грузоперевозок и 30 % мирового объёма транзита контейнеров), что обеспечило 11 % мировых морских перевозок нефти (1,9 млн баррелей нефти ежедневно) и 8 % перевозок сжиженного природного газа, причём на китайские суда приходится 10 % объёма судоходства по Суэцкому каналу<sup>14</sup>.

Следует отметить, что перевозку грузов общим объёмом более 1 млрд т по Суэцкому каналу в 2020 г. осуществили танкеры и контейнеровозы иностранных государств. По заявлению главы Администрации Суэцкого канала адмирала Усама Рабиа, в 2020 г. доходы от транзита по египетской водной артерии составили 5,84 млрд долл.

По СМП в том же году перевезено 33 млн т российского груза, транспортируемого в рамках «северного завоза» для обеспечения жителей Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока самыми необходимыми товарами – продуктами питания и топливом. Что касается транзитных грузоперевозок, то в 2020 г. их объём составил 1,3 млн т (в основном уголь и нефтепродукты в восточном направлении), а общий вес контейнеризированных грузов равнялся чуть более 22 тыс. т. Больше всего грузовых рейсов было совершено под флагами Китая (12 рейсов), Португалии (10), Либерии (9), Маршалловых островов (8)<sup>15</sup>. Приведённые ниже данные динамики грузоперевозок по СМП также не вселяют оптимизм в отношении замены Суэцкого канала российским СМП в качестве ведущего транзитного маршрута евразийских морских грузовых перевозок (табл.).

<sup>13</sup> Suez Canal blocking could hike freight fees between China and Europe if not cleared soon: analyst. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219372.shtml> (дата обращения: 12.03.2020).

<sup>14</sup> Wang Ying. Suez Canal blockage spurs transportation debate. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html) (дата обращения: 10.04.2020).

<sup>15</sup> Объёмы перевозок по Севморпути и Суэцкому каналу несопоставимы. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/> (дата обращения: 23.12.2021).

**Табл.** Объём перевозок по Северному морскому пути по годам (млн т)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2024	2030	2035
1,0	4,6	7,5	10,7	19,7	31,5	33	37	80	120	160

2021 г. – целевой показатель в соответствии с паспортом федерального проекта «Развитие Северного морского пути»

2024 г. – согласно майскому поручению Президента РФ В. Путина

2030 и 2035 гг. – согласно «Стратегии развития Арктики до 2035 г.»

*Источник:* Амбициозные планы по наращиванию грузооборота по Северному морскому пути рискуют споткнуться о суровую арктическую реальность. URL: [https://www.dp.ru/a/2021/08/18/Marshrut\\_na\\_perspektivun](https://www.dp.ru/a/2021/08/18/Marshrut_na_perspektivun) (дата обращения: 12.11.2020); Департамент коммуникаций Госкорпорации «Росатом». URL: <https://rosatom.ru/journalist/news/> (дата обращения: 12.11.2020).

Китайские эксперты полагают, что России необходимо диверсифицировать источники финансирования развития «Полярного шёлкового пути», привлекать в больших объёмах государственные капиталовложения, побуждать активное участие частных и зарубежных инвесторов в модернизации своего арктического транспортного комплекса. В контексте долгосрочного ухудшения отношений между США и Россией развитие российских арктических водных путей генерирует значительный спрос на китайские инвестиции и технологии, а это означает, что существует большой потенциал для сотрудничества между Китаем и Россией в целях регионального экономического развития<sup>16</sup>.

В июле 2021 г. госкорпорация «Росатом» и компания Dubai Worlds Ports (DP World) (третий в мире портовый оператор) провели переговоры о сотрудничестве в осуществлении с 2025 г. пилотных контейнерных транзитных перевозок генеральных грузов по СМП в рамках проекта освоения «Полярного шёлкового пути». Главной темой переговоров стал вопрос о проектировании и строительстве в КНР 8 контейнеровозов ледового класса Arc8 вместимостью до 10 тыс. контейнеров круглогодичной навигации в ледокольном сопровождении, работающих на СПГ, и лёдопроходимостью при движении кормой вперёд 2,5–2,7 м. Учитывая низкий уровень обратной коммерческой загрузки контейнеровозов и значительную стоимость проекта, рассматривался альтернативный вариант использования китайских комбинированных балкеров-контейнеровозов водоизмещением 80–100 тыс. т, работающих на СПГ и способных перевозить до 6–7 тыс. контейнеров. Эти суда смогут доставлять контейнеры с грузом в Европу и обеспечивать обратную перевозку генеральных (в первую очередь, минеральных) грузов в Китай и страны Азии с попутной загрузкой в российском порту Мурманск<sup>17</sup>. Ранее, в 2020 г. логистический оператор корпорации «Росатом» компания «Русатом Карго», отвечающая за развитие транзитных перевозок по СМП, проводила переговоры о создании совместного предприятия с фирмой Dubai Worlds Ports, которая выражала заинтересованность в том, чтобы инвестировать в развитие портовой инфраструктуры Мурманска и Владивостокского морского торгового порта.

<sup>16</sup> Cui Heng. China and Russia should cooperate in the Arctic. URL: <https://www.globaltimes.cn/content/1149039.shtml> (дата обращения: 17.08.2019).

<sup>17</sup> В Арктике проведут генеральную линию. «Росатом» и DP World построят контейнеровозы для СМП. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4910830>; «Русатом Карго» ведёт переговоры о создании СП с портовым оператором DP World. URL : <https://www.atomic-energy.ru/news/2020/07/21/105600> (дата обращения: 10.12.2021).

В декабре 2018 г. Государственный комитет по развитию и реформе при Госсовете КНР принял постановление «Об ускорении развития девяти ключевых отраслей промышленности на период 2018–2020 гг., обеспечивающих превращение Китая в мировую инновационную державу». Одной из ведущих отраслей промышленности должно стать судостроение, производственные мощности которого позволят обеспечивать строительство крупнейших в мире контейнеровозов, работающих на СПГ и способных перевозить более 22 тыс. контейнеров в любых погодных условиях. В начале 2021 г. самый большой контейнеровоз CMA CGM Jacques Saade, работающий на СПГ в дополнение к мазуту, был передан китайскими производителями французскому покупателю на острове Чансин в Шанхае. Это доказывает, что судостроительная отрасль Китая завоевала «лидерство» в производстве крупных контейнеровозов и судов для круизов по Арктике. С палубой площадью около 24 тыс. кв. м, что примерно соответствует размеру 3,5 стандартных футбольных полей, самый большой и современный двухтопливный контейнеровоз в мире может быть загружен 23 тыс. контейнеров. Спроектированный институтом № 708 Китайской государственной судостроительной корпорации и произведённый компаниями Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co и Jiangnan Shipyard (Group) Co, этот гигант способен плавать как в открытом море, так и на шельфе. Это первый в мире проект, в котором СПГ используется в качестве основного топлива в двухтопливных двигателях на сверхбольших контейнеровозах (ULCS). Между тем его главное преимущество заключается в том, что он соответствует самым строгим мировым стандартам выбросов.

Осуществляя инициативу «Пояс и путь», Китай выступает за совместное строительство «Полярного шёлкового пути» в Арктике, уделяя особое внимание инвестиционному и инновационному сотрудничеству в области развития арктических судоходных маршрутов и энергетики. Китайские аналитики отмечают: «С российской стороны это сотрудничество в первую очередь направлено на развитие национальной энергетической базы, причём РФ предоставляет Китаю доступ к своим энергетическим ресурсам, а Китай предлагает инвестиции, необходимые для развития Арктики. Эти вливания приобретают особую значимость в свете санкций США и ЕС, которые ограничили доступ России к заёмному финансированию. В связи с тем, что отношения России с западными странами становятся все более хрупкими, российские лидеры обращают своё внимание на возможности, предлагаемые Китаем. Более того, увеличение экспорта энергетических ресурсов в КНР позволит России улучшить экономическое положение восточной части страны, которая всё ещё недостаточно развита, а также гарантировать России диверсификацию экспорта её углеводородов»<sup>18</sup>. В ноябре 2021 г. в ходе работы 3-го Китайско-российского энергетического бизнес-форума Президент «Роснефти» И. Сечин отмечал, что китайские и российские компании намерены подписать 20 крупных соглашений, касающихся нефтегазовых поставок, передачи технологий и совместных исследований в области газодобычи, доступа к закупкам и обучения персонала. Он подчеркнул, что «двум странам следует ускорить совместную разработку и продвижение низкоуглеродных технологий, расширять области применения искусственного интеллекта в нефтегазовой отрасли, транспортировке её продукции»<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> China and Russia strengthen strategic partnership along 'Polar Silk Road'. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201912/06/WS5dea1a00a310cf3e3557c7db.html> (дата обращения: 25.02.2020).

<sup>19</sup> Chu Daye. China-Russia energy cooperation accelerating. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1240225.shtml> (дата обращения: 20.11.2021).

Если КНР и РФ смогут достичь конкретного соглашения о сотрудничестве в регионе в рамках китайского мегапроекта «Пояс и путь», это даст толчок развитию российской арктической инфраструктуры<sup>20</sup>. Китайские эксперты полагают, что переключение части китайского морского евразийского грузового транзита на СМП можно ожидать минимум через 10 лет, а сегодня с уверенностью можно рассматривать совместное российско-китайское освоение СМП в плане развития транспортировки углеводородов региона в КНР, страны ЮВА и Европы. Согласно расчётам Института полярных исследований КНР, объём внешнеторгового оборота Китая может составить около 9–10 трлн долл.<sup>21</sup> Поскольку более 90 % внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, стоимость 5 % внешнеторговых грузов, перевезённых китайскими морскими компаниями по СМП после 2030 г., может составить около 400–450 млрд долл. Это позволит Китаю ежегодно экономить на транспортных расходах и сборах до 127 млрд долл., при условии, что маршрут будет полностью введён в эксплуатацию<sup>22</sup>.

Следует заметить, многие российские публикации, рассматривающие скорое глобальное потепление в качестве важнейшего фактора, обеспечивающего автоматическое создание альтернативы Суэцкому и Панамскому каналам в виде «Полярного шёлкового пути», по нашему мнению, представляет собой несколько идеалистический подход, поскольку наивно думать, что увеличение доходов от роста объёмов арктических транзитных перевозок произойдёт будто по мановению волшебной палочки. Специалисты по Арктике и учёные-климатологи до сих пор не пришли к единому мнению о причинах изменения климата в арктическом регионе. Часть экспертов утверждает, что на Земле наступает эра «глобального потепления», иные прогнозируют очередное похолодание в виде «малого ледникового периода»<sup>23</sup>.

Для создания действительно конкурентоспособного морского северного маршрута российской стороне предстоит ускорить модернизацию арктической транспортной инфраструктуры для улучшения привлекательности морских перевозок по СМП, а тесное российско-китайское взаимодействие в освоении Севморпути и растущие объёмы торговли КНР с европейскими странами помогут кардинально изменить структуру и маршруты морских евразийских перевозок транзитных грузов и углеводородов. Большую помощь в освоении углеводородных ресурсов в арктических районах РФ и их транспортировке в КНР и страны АСЕАН уже сегодня оказывают компании «Новатэк» и «Роснефть», а со стороны КНР – нефтегазовая корпорация China National Petroleum Corporation и компания PetroChina (в 2020 г. они вошли в первую десятку Top-50 крупнейших мировых нефтегазовых компаний), крупные китайские государственные банки, Фонд Шёлкового пути и, возможно, в перспективе и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.

---

<sup>20</sup> No need to politicize China-Russia cooperation on Ice Silk Road. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202105/1189415.shtml> (дата обращения: 19.06.2021).

<sup>21</sup> China's energy giant willing to cooperate in Arctic resources extraction. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/202101/21/t20210121\\_4396935.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/202101/21/t20210121_4396935.shtml); CNPC eyes Arctic oil collaboration. URL: <http://en.ce.cn/main/latest/201601/21/t201601214396290.shtml> (дата обращения: 13.02.2021)

<sup>22</sup> CNPC eyes Arctic oil collaboration. URL: [http://en.ce.cn/main/latest/202001/21/t20200121\\_4396290.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/202001/21/t20200121_4396290.shtml) (дата обращения: 14.03.2020).

<sup>23</sup> Проблемы развития Северного морского пути. URL : [https://narfu.ru/upload/iblock/c26/06\\_selin.pdf](https://narfu.ru/upload/iblock/c26/06_selin.pdf) (дата обращения: 20.12.2021).

**БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК [REFERENCES]**

*Bhattacharya A.* (2016). Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy. *East Asia*: 33(4).

*Qin Y.* (2016). China's Transport Infrastructure Investment: Past, Present, and Future. *Asian Economic Policy Review*: 11(2).

*Wang L.* (2021). The Arctic vector of the B&R project' development. *Asia-Pacific Research Forum*. Academia Sinica. Taipei, Taiwan: 69.

*Zou Y., Jones L.* (2019). China's Response to Threats to its Overseas Economic Interests: Softening Non-Interference and Cultivating Hegemony. *Journal of Contemporary China*: 29 (121).

---

Поступила в редакцию 16.12.2021

Received 16 December 2021