

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ АРКТИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ¹

ПЕРСКАЯ ВИКТОРИЯ ВАДИМОВНА,

доктор экономических наук, профессор,
директор Института исследований международных экономических отношений,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
e-mail: vprofessor7970@gmail.com;

РЕМЫГА ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ,

доктор экономических наук,
главный научный сотрудник
Института исследований международных экономических отношений,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
e-mail: remyga8@yandex.ru;

РЕВЕНКО НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВИЧ,

кандидат политических наук,
ведущий научный сотрудник
Института исследований международных экономических отношений,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
e-mail: reni100@yandex.ru

Авторы предлагают рассматривать международное сотрудничество в рамках Арктического пояса Шелкового пути, являющегося частью проекта «Один пояс – один путь», как новую институциональную форму экономического партнерства, основанную в первую очередь на межгосударственном взаимодействии участвующих сторон. Характерной чертой этого сотрудничества является то, что стороны не намерены проводить политику экспансии своих идеологических или политических систем и ценностных ориентиров в процессе осуществления проекта и при этом будут проявлять стремление к нахождению консенсуса для обеспечения национальных интересов сторон. На морском дне Арктики находятся 13% неразведанных мировых запасов нефти и до 30% природного газа. Сроки доставки грузов с использованием Северного морского пути будут на 6–19 дней короче и существенно менее затратными против существующего маршрута через Суэцкий канал. Ориентация на экономическое освоение Арктики является одной из основных составляющих промышленной политики России. Ее международное сотрудничество в Арктической зоне базируется на традиционной корпоративной и межгосударственной основе. В его основе лежит Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации» от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ. В Китае полагают, что участие в развитии Арктики будет стимулировать модернизацию в областях, где проект имеет стратегическое для КНР значение. В Белой книге по Арктике, опубликованной 26 января 2018 г., сформулированы основные принципы и параметры арктической политики Китая. Свой интерес к Арктике в Пекине объясняют важностью этого региона для всего человечества. На этом основании делается вывод о том, что развитием Арктики должны заниматься все государства мира независимо от их географического

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета.

положения. Сотрудничество России с Китаем в Арктике рассматривается как составная часть сопряжения инициативы формирования Большого евразийского партнерства и китайской инициативы «Один пояс – один путь» при должном учете российских экономических интересов. В качестве стержневого направления сотрудничества рассматривается обустройство Северного морского пути и налаживание по нему грузовых перевозок с тем, чтобы он стал глобальной конкурентоспособной транспортной артерией. Целесообразно рассмотреть возможность создания Российско-китайского консорциума по реализации арктических проектов.

Ключевые слова: Арктический пояс; Северный морской путь; российско-китайское сотрудничество; конкуренция в Арктике, Арктический совет.

INSTITUTIONAL ASPECTS OF COOPERATION WITHIN THE SILK ROAD ARCTIC BELT

VICTORIA V. PERSKAYA,

Doctor of Economic Sciences (PhD), professor,
Director of the Institute for Research of International Economic Relations,
Financial University under the Government of the Russian Federation,
e-mail: vprofessor7970@gmail.com;

VLADIMIR N. REMYGA,

Doctor of Economic Sciences (PhD),
Principal Research Fellow of the Institute for Research of International Economic Relations,
Financial University under the Government of the Russian Federation,
e-mail: remyga8@yandex.ru;

NIKOLAY S. REVENKO,

Candidate of Political Sciences (PhD),
Lead Research Fellow of the Institute for Research of International Economic Relations,
Financial University under the Government of the Russian Federation,
e-mail: reni100@yandex.ru

The authors propose to consider international cooperation within the Silk Road Arctic Belt, a part of the 'One Belt, One Road' initiative, as a new institutional form of economic partnership, based primarily on the multinational collaborative engagement of the parties involved. The intention of the parties not to pursue the expansion policy of their ideological or political systems and values in the project implementation process and at the same time to seek consensus to ensure their national interests is a characteristic feature of this cooperation. 13% of the world's possible oil and up to 30% of natural gas reserves are on the Arctic seabed. The delivery time of goods through the Northern Sea Route is 6–19 days shorter and considerably less expensive than the existing route via the Suez Canal. The focus on economic development of the Arctic region is one of the main features of Russia's industrial policy. Its international cooperation in the Arctic zone is based on the traditional corporative and state-by-state framework. It is based on the Federal Law 'On Industrial Policy in the Russian Federation' of December 31, 2014 No. 488-FZ. China believes that participation in the development of the Arctic region will stimulate modernization in areas where the project is of strategic importance for the PRC. The white paper, published on January 26, 2018, outlines the basic principles and parameters of China's Arctic policy. Beijing explains its interest in the Arctic by the importance of this region for all mankind. It concludes on this basis that all States of the world, regardless of their geographical location, should

engage in the development of the Arctic region. Russia's cooperation with China in the Arctic is seen as an integral part of the joint integration of the Greater Eurasian Partnership and the 'One Belt, One Road' initiatives with due regard for Russian economic interests. Development of the Northern Sea Route infrastructure and of its freight traffic to make it a globally competitive transport artery is seen as the core of cooperation. It is advisable to consider establishment of a Russia-China consortium to implement Arctic projects.

Keywords: *Arctic Belt; Northern Sea Route; Russia-China cooperation; competition in Arctic region; Arctic Council.*

JEL: *A22, B41, F02*

Постановка проблемы

Арктический пояс Шелкового пути – это одна из составляющих грандиозного многостороннего проекта «Один пояс – один путь», инициатива включения которого в повестку дня международного сотрудничества принадлежит Китаю. По заявлению Председателя КНР Си Цзиньпина, «Реализация инициативы Пояса и Пути не означает изобретение колеса. Скорее, она имеет целью дополнить разработку стратегий стран путем использования их сравнительных преимуществ» (*Xinhua, 2017b*).

По оценке экспертов, обнародование инициативы «Один пояс – один путь» (а также избрание Д. Трампа президентом США) завершает семидесятилетнее господство либерального мирового порядка при ведущей роли США и превращает Китай в эпицентр мировой системы (*Pene, 2018*).

В условиях существования американоцентричного мирового хозяйства главными акторами развития международного экономического сотрудничества выступали транснациональные и мультинациональные корпорации. При переходе мирового сообщества к многополярности китайской стороной была выдвинута идея, что такая инициатива, как проект многостороннего взаимодействия, может выступить в качестве «движителя» развития мировой экономики. Хотя при реализации инициативы «Один пояс – один путь» не предполагается создание каких-либо институтов, ее можно рассматривать как развитие институциональной теории в сфере международных экономических отношений.

Значимость данного проекта была оценена, правда весьма осторожно, и в исследовании Европейского парламента. В нем, в частности, отмечается, что со стороны КНР проявлена готовность «обмениваться с другими странами практиками развития без намерения вмешиваться во внутренние дела других стран, экспортировать свою социальную систему и модель развития», и что инициатива представляет собой «новую модель взаимовыгодного сотрудничества» (*Gleave, 2018, p. 26*).

Данный проект ориентирован на обеспечение устойчивого гармоничного сосуществования стран мирового сообщества, используя сравнительные преимущества и потенциал каждого государства для достижения экономической интеграции и взаимообусловленного развития.

Инициатива «Один пояс – один путь» – это фактически новый подход к процессу институционализации мировой экономики в современных условиях или, другими словами, – проектный подход, способный объединить усилия 68 стран, подписавших с Китаем соглашения о его реализации (*Xinhua, 2017c*).

Главная специфическая особенность данного проекта заключается в том, что его целеполагание должно согласовываться с национальными стратегиями внутреннего развития стран. Фактически же результаты, которые будут получены по его завершении, имеют целью глобальное изменение инфраструктуры мировой экономики за счет развития новой модели взаимовыгодного партнерства, которая, по мнению китайского руководства, должна прийти на смену устаревшему геополитическому маневрированию (*Xinhua, 2017b*).

Экономическое значение Арктики

Сегодня к Арктике проявляют интерес не только арктические страны, но и государства, не имеющие к ней прямого выхода, ввиду, прежде всего, наличия существенных разведанных запасов природных полезных ископаемых (Перская, 2012, с. 5). В Арктике открыто 61 месторождение нефти и газа, из которых 43 находятся в России, 11 в Канаде, 6 в Аляске и 1 в Норвегии (Lipponen, 2016, р. 4). На морском дне Арктики находятся 13% неразведанных мировых запасов нефти и до 30 % природного газа (Мануков, 2018). В Арктическом регионе России производятся более 96% металлов платиновой группы, 90% никеля и кобальта, 80% газа, 60% нефти, 60% меди (Ремыга, 2016, с. 137). В морях Северного Ледовитого океана также ведётся рыбный промысел глобального значения. Все это усиливает конкуренцию стран, в первую очередь членов Арктического совета (АС), за доминирование в Арктическом бассейне и требует регламентации деятельности зарубежных хозяйствующих субъектов (Ревенко, 2017b, с. 90).

У пяти из восьми арктических стран – членов АС (Россия, США, Канада, Дания и Норвегия) в этом бассейне есть сухопутные территории и прилегающие территориальные воды. Статус страны-наблюдателя в АС имеют 13 государств, в т.ч. Китай, что для него имеет большое политическое и экономическое значение.

Контроль Арктики имеет стратегические экономические последствия не только для арктических стран, но и для всего мира. В течение следующего десятилетия таяние полярного льда будет способствовать созданию новых судоходных путей. Предлагаемый переход через Арктику будет на 6–19 дней короче (Деловые новости, 2017) и существенно менее затратным против существующего маршрута через Суэцкий канал. Фактически этот торговый маршрут может претендовать на первостепенную значимость, что в рамках АС существенно повышает стратегическое значение России, де факто его контролирующей (рис. 1).

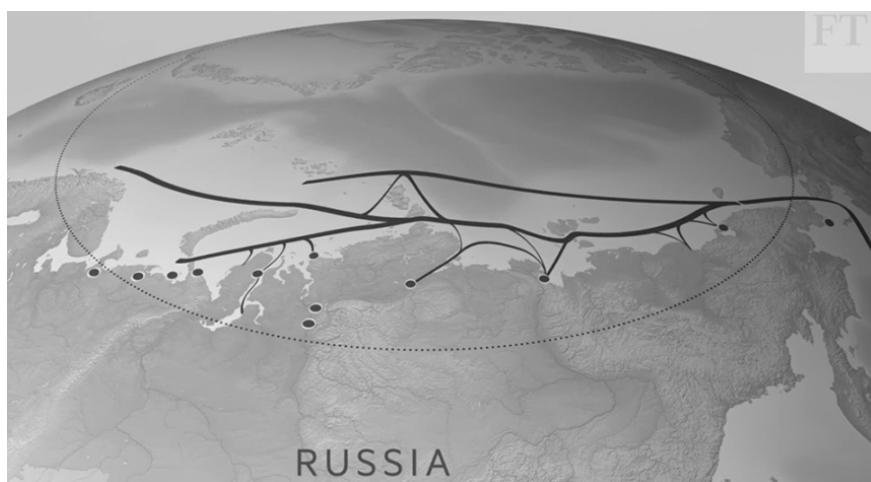


Рис. 1. Арктическая составляющая Экономического пояса шелкового пути, в развитии которой заинтересована Россия.

Источник: Eurasia News Online. Russia – Arctic development. (<https://eurasia-news-online.com/2016/10/25/russia-arctic-development/>) – Дата обращения: 29.03.2017.

Характерным при этом является тот факт, что западные партнеры по АС достаточно негативно оценивают взвешенную инвестиционную стратегию России по реализации своего участка данного пути, в качестве пользователей которого рассматриваются Республика Корея, Вьетнам, Индия, Сингапур, КНР и другие страны. Возможность приоритетного позиционирования Китая в проекте рассматривается ими как повышение международного статуса КНР в качестве мировой державы. Кроме того, налицо попытка

внести деструктивный элемент во взаимодействие по реализации проекта, подорвать единство партнеров и сформировать коалиционные группировки, которые могли бы сохранить доминирование Запада в мировой экономике. Например, на «ключевую роль» в реализации проекта в части арктического направления претендуют Латвия и Финляндия. В Хельсинки полагают, что товары из Китая, нефть и газ из арктических районов могут перевозиться судами на запад вдоль Северного морского пути в Киркенес. Далее грузы могут быть отправлены по железной дороге в государства Северной Европы и другие европейские страны.

Так называемый проект «Арктический коридор», по мнению Финляндии, очень важен, поскольку он предоставляет альтернативу для соединения Азии с Арктикой и Европой (рис. 2.)



Рис. 2. Проект Арктического коридора в интерпретации Финляндии

Источник: Tsuruoka D. (2017). Finland could serve as China's Arctic gateway for Obor. 02.07.2017. (<http://www.atimes.com/article/finland-serve-chinas-arctic-gateway-obor/> – Дата обращения: 27.03.2018).

Одновременно эксперты ЕС указывают, что географическое положение, развитая еще со времен СССР логистика и накопленный опыт делают Латвию и Финляндию естественным и логичным путем для «северных рельсов», которые могли бы удовлетворить потребности проекта «Один пояс – один путь». В дополнение к своим аэропортам и железной дороге Финляндия предлагает порт Хельсинки, а Латвия – промышленно развитый портовый город Ригу.

Кроме того, эксперты настоятельно предлагают повысить уровень конструктивности диалога Евросоюза с Китаем и постепенно снижать роль России, используя ее еще недостаточную вовлеченность², в том числе потому, что темпы развития экономики страны вряд ли обеспечат ей возможность реализовать намечаемые цели. Одновременно предлагается, чтобы Европа сохранила в рамках проекта свое глобальное место по разработке норм и правил стандартизации и управления железнодорожным

² По имеющейся у экспертов ЕС информации, из четырех проектов, в которых участвует Россия в рамках проекта «Один пояс – один путь», начат только один.

транспортом со ссылкой на Европейскую систему управления железнодорожным движением – ERTMS (Gleave, 2018, p. 18).

Одним из крупнейших для Китая источников финансирования планируемых проектов в рамках инициативы «Один пояс – Один путь» могли бы стать многолетние программы в рамках Договоренности по официальным экспортным кредитам (ДОЭК) ОЭСР³, хотя КНР и не является членом этой организации. В исследованиях ЕС особое внимание привлекает призыв к китайскому правительству поощрять доступ партнеров из Евросоюза на китайский рынок и защищать интеллектуальную собственность европейских компаний. При этом в ЕС исходят из того, что участие Китая в ДОЭК должно стать ключевой целью переговорной стратегии Евросоюза (Gleave, 2017, p. 19).

Арктический пояс Шелкового пути

Первоначальный интерес китайской стороны к Арктике был связан с исследованиями климата и экологии. В дальнейшем в Пекине пришли к выводу, что дальнейшее участие в развитии этого региона будет стимулировать модернизацию в областях, где реализация проекта имеет стратегическое для КНР значение. Это относится к судостроительному кластеру (суда ледового класса – Arc7, Arc8 и Arc9) и к обеспечению преимуществ в конкурентной борьбе с Республикой Корея и Японией за будущие контракты на поставки из России. Кроме того, целям модернизации экономики КНР будет служить сотрудничество в проведении сейсмических работ и приобретении опыта бурения в зоне Арктики (*China Arctic as a part of Silk Road Economic Belt?*, 2017, p. 16). Странами – членами ЕС продвигается идея, что только в результате взаимодействия с Европейским союзом Китай получит новые технологии, необходимые для модернизации национальной экономики.

В качестве примера такого сотрудничества можно рассматривать пилотный проект между КНР и Исландией об использовании исландских знаний и опыта в сфере геотермальной энергии, начатый в городе Сяньяне (провинция Шэньси) еще в 2006 г. Первоначально планировалось нагреть и обеспечить электроэнергией 1 млн кв. метров жилой площади, но со временем эта цифра была пересмотрена, и в 2017 г. общая площадь жилых помещений под геотермальным обслуживанием превысила 30 млн кв. метров. Ожидается, что в 2020 г. она достигнет 100 млн кв. метров, что сделает Сяньян самым экологически чистым городом в КНР.

Успешность проекта была апробирована в провинциях Шаньдун, Сычуань, Юньнань, в Тибете и Синьцзян-Уйгурском автономном районе. По состоянию на 1 января 2015 г. 85% всех жилых помещений в г. Баодине (1,6 млн кв. метров) нагревались геотермальной энергией, что позволило сэкономить 120 тыс. тонн угля. При этом расходы на отопление местных домашних хозяйств снизились до 15–18 юаней за квадратный метр вместо 24 юаней при использовании угля как основного источника выработки тепловой энергии (*China Arctic as a part of Silk Road Economic Belt?*, 2017, p. 17). Этот и другие проекты имели следствием рост китайских инвестиций в исследование Арктики (Heininen, 2017, p. 313).

26 января 2018 г. в Пекине была опубликована Белая книга по Арктике (*Xinhua, 2018a*), содержащая главные принципы и направления политики и план действий Китая в Арктическом регионе. Появление этого документа свидетельствует о том, что китайцы продолжают выстраивать стратегию развития страны на многие годы вперед.

Накануне была проведена большая подготовительная работа при координирующей роли Арктической и антарктической администрации, которая также отвечает за научные программы КНР в Арктике и Антарктике. При ее выполнении с участием большого количества различных китайских институтов и организаций был обобщен опыт, накопленный в ходе перевозок грузов по Северному морскому пути и работы различных гидрографических экспедиций.

³ Официальное название – Договоренность ОЭСР об экспортном кредитовании с официальной поддержкой.

В Пекине считают, что Арктика является важным регионом для всего человечества. Как отмечается в Белой книге, ситуация там выходит за рамки и региона и арктических стран. По этой причине развитием Арктики имеет право заниматься любое государство независимо от его географического положения. Единственное условие – неукоснительно должны соблюдаться нормы международного права, включая положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Устава ООН (Мануков, 2018).

В Белой книге отмечается, что ситуация в Арктическом регионе может иметь глобальные международные последствия, т.к. она оказывает влияние на международное сообщество и интересы всех стран за пределами Арктики. Так, она влияет на климат и экологическую обстановку Китая и, как следствие, на такие отрасли экономики, как рыболовство, сельское хозяйство и лесное хозяйство, а также на морское судоходство. Именно по этой причине КНР участвует в решении глобальных и региональных проблем, имеющих отношение к Арктике, таких как изменение климата, использование транспортных путей, геологоразведка, добыча полезных ископаемых. Все эти вопросы крайне важны для всего человечества и, безусловно, оказывают влияние как на Китай, так и на все неарктические государства.

Другой аргумент Китая состоит в том, что он географически близок к Арктике, являясь по сути околоарктической страной близкой к Полярному кругу (Xinhua, 2018a).

Вместе с тем следует подчеркнуть, что КНР расценивает инициативу «Один пояс – один путь» как важную содержательную часть двусторонних межгосударственных отношений практически со всеми государствами Евразии. Как подчеркивает в своей работе С. Г. Лузянин, «в целом общая направленность проекта концептуализована в КНР: «дунвэнь – бэйцзян – нанься – сицзинь» (东稳北强南下西进) или «стабилизироваться на востоке – укрепляться на севере – спускаться на юге – продвигаться на западе». Эта доктрина может рассматриваться как долговременная китайская стратегия транспортного выхода за пределы территории КНР (Лузянин, 2018, с. 2). При этом в качестве приоритетных задач сопряжения рассматриваются содействие созданию целого ряда зон свободной торговли, развитие инвестиций, упрощение процедур торговли и строительство трансграничных парков во многих странах.

Целый раздел Белой книги посвящен сотрудничеству с арктическими государствами, стратегия которых в регионе не всегда рациональна. Кроме того, недостаточно учитываются интересы неарктических стран и соседей. Например, США, Канада и другие арктические государства пока весьма настороженно воспринимают инициативы Китая, что оказывает влияние на решения Арктического совета.

Российские интересы в процессе реализации Арктического пояса Шелкового пути

Регионы Арктической зоны России относятся к числу ее приоритетных экономических интересов, в том числе по причине того, что они дают около 20% ВВП России и обеспечивают до 22% российского экспорта (Ревенко, 2017a, с. 100). Такими регионами, имеющими выход к Северному Ледовитому океану и Северному морскому пути, являются Республика Карелия, Архангельская и Мурманская области, Ненецкий автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Красноярский край⁴, Республика Саха, Чукотский автономный округ. Кроме того, по предложению Минэкономразвития России, в качестве нового механизма регионального развития определены 8 «опорных зон» – Архангельская, Ненецкая, Воркутинская, Ямало-Ненецкая, Таймыро-Туруханская, Северо-Якурская и Чукотская, – что подразумевает целостный подход к развитию территорий (Смирнова, 2016, с. 151–152).

Международное сотрудничество России в Арктической зоне базируется на традиционной и формирующейся институциональной основе: сложившейся законодательной базе в части промышленной и торговой политик и организационной

⁴ Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ.

системе государственных структур и хозяйствующих субъектов. В его основе лежит Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации» от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ⁵, в котором сформулированы основные принципы промышленной политики нашей страны и намечены направления взаимодействия для более эффективного использования имеющихся у России экономических ресурсов.

Основными задачами, поставленными этим законом, являются:

- создание и развитие соответствующих намеченным целям и задачам промышленной инфраструктуры и инфраструктуры поддержки промышленной деятельности;
- создание должных условий ведения деятельности в промышленной сфере по сравнению с условиями такой деятельности на иностранных территориях;
- стимулирование субъектов, осуществляющих деятельность в промышленной сфере, внедрение результатов интеллектуальной деятельности и освоение производства инновационной продукции;
- стимулирование таких субъектов эффективно и рационально использовать финансовые, материальные, природные и трудовые ресурсы, повышать производительность труда, внедрять ресурсосберегающие и импортозамещающие технологии;
- увеличение производства продукции, имеющей высокую долю добавленной стоимости, поддержка поставок такой продукции на экспорт;
- технологическое перевооружение субъектов, осуществляющих деятельность в промышленной сфере; повышение темпов модернизации основных производственных фондов;
- создание условий для предотвращения чрезвычайных техногенных ситуаций на промышленных объектах;
- технологическая независимость российской экономики⁶.

Ориентация на экономическое освоение Арктики является одной из основных составляющих промышленной политики России. В этой связи закон учитывает ее региональные аспекты. В нем, в частности, органам государственной власти субъектов Российской Федерации предоставлено право разрабатывать и реализовывать инновационные и научно-технические проекты и программы за счет средств региональных бюджетов; оказывать субъектам деятельности в промышленной сфере содействие в развитии международного и межрегионального сотрудничества; информировать этих субъектов о наличии трудовых ресурсов и о потребностях в новых рабочих местах; устанавливать дополнительные требования к промышленным паркам, промышленным кластерам и специализированным организациям таких кластеров⁷.

Соответственно российские регионы, расположенные в Арктической зоне, имеют право осуществлять международное сотрудничество для реализации актуальных для них – с учетом их природных условий, географического положения, экономических, культурных и социальных традиций – направлений промышленной политики.

Другими нормативными документами, имеющими отношение к развитию Арктической зоны России, являются Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» и Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года.

⁵ Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. N 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями от 13 июля 2015 г., 3 июля 2016 г.) (<http://base.garant.ru/70833138/> – Дата обращения: 28.02.2018).

⁶ Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. N 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями от 13 июля 2015 г., 3 июля 2016 г.) (<http://base.garant.ru/70833138/> – Дата обращения: 28.02.2018).

⁷ Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. N 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями от 13 июля 2015 г., 3 июля 2016 г.) (<http://base.garant.ru/70833138/> – Дата обращения: 28.02.2018).

Для российских арктических районов весьма актуальной задачей является создание инновационных территориальных систем, в которых используются и внутренние ресурсы, и результаты международного сотрудничества. Они создают на своей территории привлекательные для иностранных инвесторов промышленные технопарки для стимулирования выпуска новой продукции, в т.ч. в свете политики экспортозамещения. По оценкам экспертов, такое направление работы укрепляет государственно-частное партнерство, создает понятные для всех правила ведения бизнеса как на среднесрочную, так и на долгосрочную перспективу.

Как считают специалисты-практики, использование данного инструмента объединяет интересы государства и бизнеса, регионов и федерации, а также российских и зарубежных инвесторов, создавая понятные и прозрачные правила игры на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

Российско-китайское сотрудничество в Арктике

Сотрудничество России с Китаем в Арктическом регионе можно рассматривать в контексте сопряжения двух инициатив – российской о создании Большого евразийского партнерства и китайской «Один пояс – один путь». Импульс ему дало утверждение российским правительством 31 августа 2017 г. новой редакции государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», срок реализации которой продлен до 2025 г. На ее выполнение предусмотрено выделение бюджетных средств в размере более 190 млрд рублей⁸.

Наибольший интерес для КНР представляют следующие проекты, реализуемые Россией в Арктическом регионе:

- использование Северного морского пути (СМП) для перевозки грузов;
- создание вдоль СМП необходимой инфраструктуры;
- окончание строительства порта Сабетта на полуострове Ямал, в т.ч. еще одного терминала, предназначенного для обработки насыпных грузов;
- строительство железных дорог Северный широтный ход (в том числе моста через реку Обь возле Салехарда) и Бованенково-Сабетта;
- освоение совместно с Россией месторождений нефти и газа вдоль создаваемых транспортных артерий, а в перспективе – на морском шельфе;
- строительство рядом с месторождениями нефте- и газохимических предприятий для переработки сырья;
- строительство заполярного Трансиба (проект «Белкомур»), в том числе нового морского порта в г. Архангельске.

Все эти проекты системного характера, имеющие межотраслевую и экстерриториальную направленность, относятся к числу приоритетных для России (*Министерство экономического развития, 2016*).

Главным направлением сотрудничества России с Китаем, безусловно, является налаживание регулярных перевозок грузов по Северному морскому пути, о чем свидетельствует заявление В. В. Путина на открытии 14 мая 2017 г. в Пекине встречи в верхах по китайской инициативе «Один пояс – один путь». Он, в частности, сказал, что «инфраструктурные проекты... в связке с Северным морским путём способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента, а это ключ к освоению территории, оживлению экономической и инвестиционной активности» (*РИА-Новости, 2017*).

Северный морской путь – важнейшая часть экономической инфраструктуры Крайнего Севера. Помимо того, что он является удобной и безопасной артерией для доставки грузов из Европы на Дальний Восток, эта магистраль связывает несколько крупных рек северной части России, а также другие виды транспорта. Его значение

⁸ Правительство Российской Федерации (2017). Постановление от 31 августа 2017 г. № 1064. (<http://static.government.ru/media/files/GGu3GTv8bvV8gZxSEAS1R7XmzloK6ar.pdf> – Дата обращения: 03.04.2018).

неоценимо для арктических островов, Чукотки и населенных пунктов, расположенных на побережье, поскольку перевозка грузов и обеспечение проживающего там населения всем необходимым осуществляются преимущественно морским транспортом.

Исследование Арктики Китаем было начато в 1994 г. с использованием купленного у Украины крупнейшего неатомного ледокола «Xuelong» (Снежный дракон), способного раскалывать лед толщиной до полутора метров. Позднее китайцы начали создавать собственный ледокольный флот, и в 2013 г. на воду был спущен мощный ледокол, рассчитанный на работу во льдах толщиной до 4,5 метров, который оснащен подводными роботами и батискафами для исследования океанского дна.

Использование СМП для грузоперевозок сталкивается с рядом проблем, включая слабую развитость инфраструктуры и сезонность. Так, оставляет желать лучшего оснащение портов, обслуживающих СМП и грузоперевозки по важным сибирским речным артериям. Хотя для их переоснащения в соответствии с предъявляемыми требованиями необходимы значительные финансовые затраты, экономический эффект таких капиталовложений достаточно высок, в том числе с учетом того, что развитие портов Диксон, Дудинка, Игарка, Певек, Провидения и Тикси станет мощным импульсом для разработки богатых сибирских месторождений.

Особое значение – с учетом неразвитости и даже отсутствия дорожной сети во многих сибирских районах – СМП имеет для лесной промышленности. Поскольку строительство дорог и их эксплуатация требуют огромных средств, рациональнее сплавливать лес по рекам, которые, как известно, впадают в Северный Ледовитый океан.

Еще одна проблема эксплуатации СМП – т.н. обратная загрузка. Грузы по нему перевозятся в основном в направлении с Востока на Запад. Чтобы заинтересовать компании в перевозке грузов в обратном направлении, применяются льготные тарифы.

Прорывом в освоении СМП стало строительство и введение в эксплуатацию в устье реки Обь порта Сабетта, по сути сделавшего полуостров Ямал центром Арктического региона России. Грузовые суда обслуживаются в нем с октября 2013 г., а газозовы – с декабря 2017 г.

В Сабетте заработал и самый крупный в этом регионе аэропорт, оборудованный для приема Ил-76, Боинг 737 и 767, А320 и других самолетов. Если у Китая появится полярная авиация (а такие планы у него есть), то этот аэропорт может быть использован для полетов вплоть до Северного полюса.

В то же время порт Сабетта еще не связан железной дорогой с существующей железнодорожной сетью, что создает определенные проблемы с его эксплуатацией. В этой связи в планах значится строительство железнодорожной линии Бованенково-Сабетта протяженностью чуть более 170 км (генподрядчик – ООО «ВИС ТрансСтрой»). На подходе также строительство в Ямало-Ненецком автономном округе Северного широтного хода – железнодорожной магистрали протяженностью более 700 км, которая должна соединить станции Обская, Салехард, Надым, Новый Уренгой и Коротча.

Уже сейчас несколько китайских компаний вовлечены в арктические проекты. Наиболее привлекательным из них является «Ямал СПГ», в который с долей участия 20% вошла одна из крупнейших компаний КНР Китайская национальная нефтегазовая корпорация – *CNPC* и с долей 9,9% – Фонд Шелкового пути (стоимость сделки составила 1,087 млрд евро) (*Нефтегаз, 2013*). Фонд также предоставил заем на 15 лет на сумму 730 млн евро (*Ремьга, 2018, с. 71*). Как заявил президент Фонда Шелкового пути Ван Янчжи, возглавляемая им организация заинтересована в том, чтобы стать акционером «Ямал СПГ», который рассматривается как один из наиболее перспективных и конкурентоспособных СПГ-проектов (*Фролова, 2015*).

В соответствии с этим проектом, в 2017 г. начато производство на первой очереди завода по сжижению газа, строящегося на базе Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения на Ямале. Всего планируется построить четыре линии – три мощностью

5,5 млн тонн СПГ каждая и четвертая – 1 млн тонн в год (Дзядко, 2017). Частью этого проекта стало введение в эксплуатацию порта Сабетта.

Участие китайских компаний в другом проекте компании «НОВАТЭК» – «Арктик СПГ-2» стало предметом обсуждения глав правительств России и Китая в ноябре 2017 г. Ожидается, что первая линия по производству сжиженного природного газа мощностью 6 млн тонн будет введена в строй в 2023 г., а завод целиком мощностью 18 млн тонн – к 2025 г. (Мордюшенко, 2018).

Можно предположить, что вслед за инвестициями в производство СПГ китайские компании начнут принимать активное участие в других арктических проектах. Так, несколько компаний, включая крупнейшую многопрофильную «Порт Далянь», проявляют интерес к сотрудничеству с портом Сабетта и к строительству железной дороги Северный широтный ход. Они располагают уникальной высокоэффективной технологией строительства тоннелей через реки из опускных секций, которая пока не очень известна в России. Ее использование позволяет значительно снизить стоимость строительства транспортных переходов и сократить сроки их введения в эксплуатацию. С ее помощью также снижается риск образования заторов и обширных паводков во время весеннего ледохода, к минимуму сводится нагрузка на экологию.

С учетом зависимости Китая от импорта энергоносителей и сырья, еще одно важное для него направление сотрудничества – участие в добыче полезных ископаемых в Арктической зоне. В условиях недостатка собственных финансовых средств у России есть уникальная возможность для привлечения их из Китая. Ярким примером такого сотрудничества является упомянутый проект «Ямал СПГ».

Арктический флот

Регулярная перевозка грузов по Северному морскому пути невозможна без кораблей для навигации в северных широтах. Для устранения этого недостатка планируется построить 15 газозводов ледового класса. Кроме того, ведется строительство трех новых мощных атомных ледоколов: завершение строительства «Сибири» ожидается в 2018 г., «Урала» в 2020 г.

Также планируется построить линейные суда ледового класса, в частности, с китайской компанией *COSCO* ведутся переговоры о создании совместного предприятия по строительству (и, возможно, эксплуатации) лихтеровозов класса Arc7.

Предполагается, что эксплуатация таких судов существенно расширит навигацию на СМП летом и снизит расходы при круглогодичной эксплуатации этой артерии. Они могут следовать за атомными ледоколами в ледовом коридоре, самостоятельно работать на ледовых припаях в порту Сабетта и в норвежских фьордах, перевозить как навалочные, так и сыпучие грузы. Для работы на СМП сегодня нужны именно такие суда. Ожидается, что для реализации этого проекта холдинг *Union Wealth Investment Limited* профинансирует строительство 4–6 балкеров⁹.

Два балкера шестого арктического класса водоизмещением 100 тыс. тонн с опционом еще на несколько судов строит в Шанхае Китайская государственная судостроительная корпорация. Строительство идет по уникальному, разработанному специалистами компании проекту. Первый балкер будет введен в эксплуатацию в середине лета 2019 г., второй – через три месяца после первого.

Основным партнером в сфере перевозки грузов по СМП является упомянутый холдинг *Union Wealth Investment Limited* со штаб-квартирой в Гонконге, тесно взаимодействующий с ФГУП «Атомфлот», Российским государственным гидрометеорологическим университетом, ФГБУ «Администрация Северного морского пути» и другими организациями. Кроме того, холдинг имеет хорошие контакты с российскими министерствами экономического развития и транспорта, принимает участие в деятельности Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации.

⁹ Специализированные суда для перевозки грузов насыпью (навалом).

По информации, полученной в *Union Wealth Investment Limited*, холдинг в предварительном плане договорился о перевозке грузов из скандинавских, американских и канадских портов, что позволяет добиться окупаемости 6–8 специально построенных судов (стоимость каждого – 45 млн долл. США) в течение 5–7 лет.

Выступая «единым фронтом» с Китайской Народной Республикой в части развития Арктического пояса в рамках инициативы «Один пояс – один путь», предполагается, что тем самым можно было бы существенным образом укрепить влияние России в Арктическом совете и проводить более справедливую политику в Арктическом регионе. С учетом перспектив сотрудничества с Китаем в Арктике было бы целесообразно рассмотреть вопрос о создании российско-китайского консорциума или корпорации по реализации арктических проектов. Первым шагом могла бы стать разработка программы строительства и впоследствии совместной эксплуатации кораблей ледового класса. По оценке экспертов, для ее финансирования потребуются 2–3 млрд долларов США, в т.ч. 500 млн на первоначальной стадии.

Планомерному развитию сотрудничества с Китаем в Арктике содействовало бы также составление списка взаимных интересов, который мог бы стать основой и для разработки дорожной карты.

Одним из важных мероприятий могла бы стать организация в 2020 г. международной выставки «ЭКСПО Арктика 2020» с участием всех заинтересованных стран на базе уже имеющихся павильонов в Екатеринбурге, построенных к Российско-китайскому ЭКСПО (9–12 июля 2018 г.).

Сегодня вполне очевидна намеченная Китаем линия постепенного усиления своего присутствия в Арктическом регионе и извлечения из этого коммерческой выгоды. КНР предпринимает усилия не только по углублению сотрудничества с арктическими государствами, но и занимается развитием и совершенствованием собственных технологических способностей по исследованию этого региона.

Вместе с тем, как уже было отмечено, западные партнеры, преимущественно члены АС, настаивают на том, что Арктический пояс в рамках инициативы «Один пояс – один путь» на данный момент имеет для Китая низкую экономическую эффективность в силу значительных потенциальных затрат, необходимых для решения существующих у него технических проблем: строительство атомных ледоколов и судов ледового класса, совершенствование корабельных систем, обучение персонала навыкам работы в тяжелых условиях Арктики (*Liu, 2017*). Кроме того, для полноценного присутствия в регионе необходима адаптация команд судов к суровому северу, а также наличие соответствующих инфраструктуры и оборудования. Однако Китай последовательно решает эти проблемы, в т.ч. путем углубления сотрудничества с Финляндией, от которой он ожидает получить техническую помощь и экспертизу, при условии, что Россия обеспечит сопровождение торговых кораблей из Китая атомными ледоколами.

Реализация проекта Арктического пояса в рамках инициативы «Один пояс – один путь» отражает стремление Китая расширить свое присутствие в Арктическом регионе, в том числе для снижения стратегического доминирования США в различных районах мира. Сотрудничество с Россией и объединение усилий по совместному развитию Арктики, которая постепенно становится для Китая новой «точкой стратегического рывка», соответствуют его представлениям о необходимости отстаивания своих национальных интересов. Одновременно реализация данного глобального проекта в целом отвечает национальным интересам России, ее видению полицентричной организации мирового сообщества, основанной на обеспечении суверенитета, территориальной целостности и национальной идентичности наций и народов, на партнерстве, не связанном с вмешательством во внутренние дела и навязыванием ценностей и идеалов, не воспринимаемых большинством населения страны.

Выводы

- Инициатива «Один пояс – один путь» – это фактически новый проект международного сотрудничества в условиях формирования многополярного мирового сообщества.

- Участие в нем – это выражение доброй воли государств. Оно основано на межгосударственном взаимодействии, не сопряжено с экспортом на внешний контур ценностей и идеалов, присущих отдельным странам.

- Этот проект обеспечивает сохранение национального суверенитета и территориальной целостности государств-участников, но при этом не исключает конкурирования между ними, информационного противостояния и даже использования инструментов недобросовестной пропагандистской агитации как в СМИ, так и в аналитических материалах, подготавливаемых экспертными сообществами конкурирующих стран.

- Арктический пояс Шелкового пути – это проект, отвечающий национальным интересам Китая и России. Учитывая, что наши страны являются стратегическими партнерами, его реализация позволит России развить инфраструктуру в северных регионах, быстрее реструктурировать реальный сектор страны и обеспечить поступательную динамику развития национального хозяйства в долгосрочной перспективе. При этом важно не допустить принятия решений, которые наносили бы экономический ущерб России, прежде всего применительно к эксплуатации двухсотмильной экономической зоны.

- Динамика развития экономического сотрудничества России и Китая в области реализации проекта Арктического пояса Шелкового пути будет способствовать усилению конкуренции и развитию даже некоторой конфронтационной линии североамериканских и европейских членов Арктического совета, направленной на «перетягивание» КНР на свою сторону.

- Стимулом для увеличения китайских инвестиций в экономику стран АС является возможность использования Китаем технологий, которых у него недостаточно для работы в Арктической зоне. С учетом того, что сложившаяся политическая ситуация не содействует развитию сотрудничества России с другими членами АС, перед Россией стоит широкомасштабная задача ускоренного технологического прорыва, в т.ч. применительно к Арктике.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Деловые новости (2017). Северный морской путь и Суэцкий канал. 24.04.2017. (<http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnoy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html> – Дата обращения: 10.04.2018).

Дзядко Т. (2017). НОВАТЭК начал производство сжиженного газа на заводе «Ямал СПГ». 05.12.2017. (<https://www.rbc.ru/business/05/12/2017/5a266c2c9a794747585042ac> – Дата обращения: 10.04.2018).

Лузянин С. Г. (2018). Поглощение, сопряжение или конфликт? ШОС, китайский проект «Шелкового Пути» и ЕАЭС: варианты взаимодействия в Евразии. (http://www.ifes-ras.ru/images/stories/2018/report_2018_luzyanin_s_g.pdf – Дата обращения: 15.03.2018).

Мануков С. (2018). Китай в Арктике: новая холодная война? (<https://eadaily.com/ru/news/2018/02/03/kitay-v-arktike-novaya-holodnaya-voyna> – Дата обращения: 10.03.2018).

Министерство экономического развития Российской Федерации (2016). Материалы к заседанию президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по вопросу: «О перечне приоритетных проектов, реализуемых на территории Арктической зоны Российской Федерации, и мерах по обеспечению их реализации» (<https://arctic.gov.ru/FilePreview/9053275b-7821-e611-80cc-e672fe4e8e4e?nodeId=4370391e-> – Дата обращения: 07.04.2018).

Мордюшенко О. (2018). «Арктик СПГ» увеличивается в объемах. 01.02.2018. (<https://www.kommersant.ru/doc/3535329> – Дата обращения: 15.03.2018).

Нефтегаз (2013). НОВАТЭК и CNPC договорились о купле-продаже доли 20% акций Ямал-СПГ (<https://neftegaz.ru/news/view/113138-NOVATEK-i-CNPC-dogovorilis-o-kuple-prodazhe-doli-20-aktsiy-Yamal-SPG>; <https://www.gazeta.ru/business/2016/03/15/8125055.shtml> – Дата обращения: 15.03.2018).

Николаева Е. Атомный ледокол «Арктика» проекта 22220: описание, технические характеристики, спуск на воду (<http://fb.ru/article/348774/atomnyiy-ledokol-arktika-proekta-opisanie-tehnicheskie-harakteristiki-spusk-na-vodu> – Дата обращения: 12.04.2018).

Пене Д. М. (2018). За пределами Шелкового пути. 16.04.2018. (<http://www.ipg-journal.io/regiony/mir/statja/show/za-predelami-shelkovogo-puti-514/> – Дата обращения: 18.04.2018).

Перская В. и Глуховцев В. (2012). Арктика – зона переплетения стратегических интересов // *Сегодня и завтра российской экономики*, 2012, № 50, с. 5–18.

Ревенко Л. С. и Исаченко Т. М. (2017а). Влияние промышленной политики России на международное экономическое сотрудничество России на Крайнем Севере // *Горизонты экономики*, 2017, № 6(40), с. 95–101.

Ревенко Л. С. и Исаченко Т. М. (2017б). Рыбохозяйственная политика России в контексте новых вызовов: северное измерение // *Горизонты экономики*, 2017, № 6(39), с. 88–94.

Ремьга В. Н. (2018). Арктический пояс Шелкового пути // *Региональная энергетика и энергосбережение*, 2018, № 2, с. 70–71.

Ремьга В. Н. (2016). Арктический пояс Шелкового пути // *Транспорт и логистика в Арктике: сборник трудов № 19*. М.: Московский государственный университет путей сообщений, Международная академия транспорта, 2016, с. 137–139. (<http://www.itamain.com/private/st19.pdf> – Дата обращения: 22.04.2018).

РИА-Новости (2017). Путин: проекты Шелкового пути и ЕАЭС могут поменять транспортную систему. 14.05.2017 (<https://ria.ru/world/20170514/1494251728.html> – Дата обращения: 08.03.2018).

Смирнова О. О., Липина С. А., Кудряшова Е. В., Крейденко Т. Ф. и Богданова Ю. Н. (2016). Формирование опорных зон в Арктике: методология и практика // *Арктика и Север*, 2016, № 25, с. 148–157 (<https://narfu.ru/university/library/books/3024.pdf> – Дата обращения: 07.04.2018).

Фролова Ю. (2015) На Ямале станет больше китайцев. Путин налаживает отношения с партнерами по заводу в ЯНАО. 04.09.2015. (<https://ura.news/news/1052221594> – Дата обращения: 10.04.2018).

Eurasia News Online. Russia – Arctic development. (<https://eurasia-news-online.com/2016/10/25/russia-arctic-development/> – Дата обращения: 29.03.2017).

Gleave, S. D., Cosentino, B., Dunmore, D., Ellis, S., Preti, A., Ranghetti, D. and Routaboul, C. (2018). Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport. Brussels, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies ([http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOLE_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOLE_STU(2018)585907_EN.pdf) – Дата обращения: 10.03.2018).

China Arctic as a part of Silk Road Economic Belt? *China Watch*, 2017 (vol.15), №1, p. 16–20.

Heininen, L., Exner-Pirot, H. and Plouffe, J. (2017). Arctic Yearbook 2017. Akureyri, Iceland: Northern Research Forum, p. 313. (<http://www.arcticyearbook.com> – Дата обращения: 15.03.2018).

Lipponen, P. (2016). Arctic Development Opportunities. (http://www.pouyry.fi/sites/www.pouyry.fi/files/arctic_policy_april_2016_final.pdf – Дата обращения: 16.03.2018)

Liu Nengye (2017). China-Russia Trouble on the Arctic Silk Road? 21.07.2017. (<https://thediplomat.com/2017/07/china-russia-trouble-on-the-arctic-silk-road> – Дата обращения: 31.03.2018).

Tsuruoka, D. (2017). Finland could serve as China's Arctic gateway for Obor. 02.07.2017. (<http://www.atimes.com/article/finland-serve-chinas-arctic-gateway-obor/> – Дата обращения: 27.03.2018).

Xinhua (2018a) China's Arctic Policy. 26.01.2018. (http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm – Дата обращения: 16.03.2018).

Xinhua (2017b). Commentary: From notion to action, the Belt and Road serves interests of all. 15.05.2017. (http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136285705.htm – Дата обращения: 02.04.2018).

Xinhua (2017c). Xi: China to host 2nd Belt and Road forum in 2019. 15.05.2017. (http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/15/content_29356181.htm – Дата обращения: 31.03.2018).

REFERENCES

Business News (2017). Northern Sea Route and Suez Canal. 24.04.2017. (<http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnny-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html> – Access Date: 10.04.2018). (In Russian).

Dziadko, T. (2017). NOVATEK started production of liquefied gas at the Yamal LNG plant. 05.12.2017. (<https://www.rbc.ru/business/05/12/2017/5a266c2c9a794747585042ac> – Access Date: 10.04.2018). (In Russian).

Luzianin, S. G. (2018). Takeover, integration, or conflict? The SCO, Chinese project 'The Silk Road' and the EAEU: Options for Cooperation in Eurasia. (http://www.ifes-ras.ru/images/stories/2017/project_rfbr_2016-2018_luzyanin-1.pdf – Access Date: 15.03.2018). (In Russian).

Manukov, S. (2018). China in the Arctic: New Cold War? (<https://eadaily.com/ru/news/2018/02/03/kitay-v-arktike-novaya-holodnaya-voyna> – Access Date: 10.03.2018). (In Russian).

Economic Development Ministry of the Russian Federation (2016). Materials for the Meeting of the Presidium of the State Commission for the Development of the Arctic and the Maritime Board under the Government of the Russian Federation 'On the List of Priority Projects Being Implemented in the Arctic Zone of the Russian Federation and Measures to Ensure Their Implementation' (<https://arctic.gov.ru/FilePreview/9053275b-7821-e611-80cc-e672fe4e8e4e?nodeId=4370391e-> – Access Date: 07.04.2018). (In Russian).

Mordiushenko, O. (2018). 'Arctic LNG' Increases the Volume. 01.02.2018. (<https://www.kommersant.ru/doc/3535329> – Access Date: 15.03.2018). (In Russian).

Neftegaz (2013). NOVATEK and CNPC Agreed on the Sale and Purchase of 20% Yamal LNG shares. (<https://neftegaz.ru/news/view/113138-NOVATEK-i-CNPC-dogovorilis-o-kuple-prodazhe-doli-20-aktsiy-Yamal-SPG>; <https://www.gazeta.ru/business/2016/03/15/8125055.shtml> – Access Date: 15.03.2018). (In Russian).

Nikolaeva, E. Nuclear Icebreaker 'Arctic' Project 22220: Description, Technical Characteristics, Launching. (<http://fb.ru/article/348774/atomnyiy-ledokol-arktiki-proekta-opisanie-tehnicheskie-harakteristiki-spusk-na-vodu> – Access Date: 12.04.2018). (In Russian).

Pepe, D. M. (2018). Beyond the Silk Road. 16.04.2018. (<http://www.ipg-journal.io/regiony/mir/statja/show/za-predelami-shelkovogo-puti-514/> – Access Date: 18.04.2018).

Perskaya, V. and Glukhovtsev, V. (2012). The Arctic is a Zone of Intertwining Strategic Interests. *Today and Tomorrow of Russian Economy*, 2012, 50, 5–18.

Revenko, L. S. and Isachenko, T. M. (2017a). Impact of Russian Industrial Policy to International Economic Cooperation in the Far North. *Horizons of Economics*, 2017, 6 (40), 95–101. (In Russian).

Revenko, L. S. and Isachenko, T. M. (2017b). Russian Fisheries Policy in the Context of New Challenges: Northern Dimension. *Horizons of Economics*, 2017, 6 (39), 88–94. (In Russian).

Remyga, V. N. (2018). Silk Road Arctic Belt. *Regional Power Economy and Saving*, 2018, 2, 70–71.

Remyga, V. N. (2016). Silk Road Arctic Belt. Arctic Transport & Logistics, Collected Works No. 19. Moscow State University of Railway Engineering, International Transport Academy, 2016, 137–139. (<http://www.itamain.com/private/st19.pdf> – Access Date: 22.04.2018).

RIA-Novosti (2017). Putin: Silk Road Projects and the EAEU Can Change Transport System. 14.05.2017 (<https://ria.ru/world/20170514/1494251728.html> – Access Date: 08.03.2018). (In Russian).

Smirnova, O. O., Lipina, S. A., Kudriashova, E. V., Kreidenko, T. F. and Bogdanova, Y. N. (2016). Formation of Supporting Areas in the Arctic: Methodology and Practice. *Arctic and North*, 2016, 25, 148–157 (<https://narfu.ru/university/library/books/3024.pdf> – Access Date: 07.04.2018). (In Russian).

Frolova, Y. (2015). There Will Be More Chinese People in Yamal. Putin is Establishing Relations with Partners on the plant in the Yamal-Nenets Autonomous District. 04.09.2015. (<https://ura.news/news/1052221594> – Access Date: 10.04.2018). (In Russian).

Eurasia News Online. Russia – Arctic development. (<https://eurasia-news-online.com/2016/10/25/russia-arctic-development/> – Access Date: 29.03.2017).

Gleave, S. D., Cosentino, B., Dunmore, D., Ellis, S., Preti, A., Ranghetti, D. and Routaboul, C. (2018). Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport. Brussels, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies ([http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf) – Access Date: 10.03.2018).

China Arctic as a part of Silk Road Economic Belt? *China Watch*, 2017, 15(1), 16–20.

Heininen, L., Exner-Pirot, H. and Plouffe, J. (2017). Arctic Yearbook 2017. Akureyri, Iceland: Northern Research Forum, p. 313. (<http://www.arcticyearbook.com> – Access Date: 15.03.2018).

Lipponen, P. (2016). Arctic Development Opportunities. (http://www.poyry.fi/sites/www.poyry.fi/files/arctic_policy_april_2016_final.pdf - Access Date: 16.03.2018).

Liu Nengye (2017). China-Russia Trouble on the Arctic Silk Road? 21.07.2017. (<https://thediplomat.com/2017/07/china-russia-trouble-on-the-arctic-silk-road> – Access Date: 31.03.2018).

Tsuruoka, D. (2017). Finland could serve as China's Arctic gateway for Obor. 02.07.2017. (<http://www.atimes.com/article/finland-serve-chinas-arctic-gateway-obor/> – Access Date: 27.03.2018).

Xinhua (2018a) China's Arctic Policy. 26.01.2018. (http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm – Access Date: 16.03.2018).

Xinhua (2017b). Commentary: From notion to action, the Belt and Road serves interests of all. 15.05.2017. (http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136285705.htm – Access Date: 02.04.2018).

Xinhua (2017c). Xi: China to host 2nd Belt and Road forum in 2019. 15.05.2017. (http://www.chinadaily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/15/content_29356181.htm – Access Date: 31.03.2018).