

УДК 339.9

EDN: VRBZAE

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran3202598107>

## СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ – НОВЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОРИДОР ЕВРОПА – ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ

Елена Евгеньевна Сергиенко

Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия,  
e-mail: [teb567@rambler.ru](mailto:teb567@rambler.ru), ORCID: 0009-0000-1318-3262

**Ссылка для цитирования:** Сергиенко Е.Е. Северный морской путь – новый логистический коридор Европа – Восточная Азия // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2025. № 3. С. 98–107. DOI: [10.15211/vestnikieran3202598107](https://doi.org/10.15211/vestnikieran3202598107)

***Аннотация.** В статье рассматривается сотрудничество России и Китая в освоении Северного морского пути (СМП) и его значимость для глобальных торговых маршрутов в свете недавних угроз безопасности в Красном море. Цель исследования – выявить направления сотрудничества России и Китая в Арктике, проанализировать совместные действия двух стран по развитию инфраструктуры СМП, включая строительство ледоколов и создание новых логистических маршрутов. Сделан вывод о важности арктического сотрудничества для регионального экономического развития и повышения устойчивости международной торговли, а также о необходимости инвестиций и соблюдения международных стандартов для успешного освоения арктического пространства. Автор акцентирует внимание на возрастающей заинтересованности китайских компаний к совместному с Россией освоению СМП, который рассматривается как альтернатива южным морским путям. Определено, что использование СМП значительно сокращает время транспортировки грузов между Европой и Восточной Азией, а в условиях глобального потепления климата сможет значительно нарастить объёмы транспортно-логистических услуг.*

**Ключевые слова:** Арктика, Северный морской путь, Россия, Китай, США, Европа, Ледовый Шёлковый путь, транзит, партнёрство.

Статья поступила: 11.04.2025; после доработки: 27.04.2025; принята к печати: 12.05.2025.

## THE NORTHERN SEA ROUTE: A NEW EUROPE – EAST ASIA LOGISTICS CORRIDOR

Elena E. Sergienko

Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,  
e-mail: [teb567@rambler.ru](mailto:teb567@rambler.ru), ORCID: 0009-0000-1318-3262

**To cite this article:** Sergienko, E.E. (2025). The Northern sea route: a new Europe – East Asia logistics corridor. *Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN* 45(3): 98–107. (in Russian). DOI: 10.15211/vestnikieran3202598107

**Abstract.** *The article examines cooperation between Russia and China in the development of the Northern Sea Route (NSR) and its importance for global trade routes, especially in light of recent security threats in the Red Sea. The purpose of the article is to identify areas of cooperation between Russia and China in the Arctic, to provide an analysis of the joint actions of the two countries to develop the infrastructure of the NSR, including the construction of icebreakers and the creation of new logistics routes. It is concluded that Arctic cooperation is important for regional economic development and increasing the sustainability of international trade, as well as the need for investment and compliance with international standards for the successful development of the Arctic space. The growing interest of Chinese companies in joint development of the NSR with Russia, which is considered as an alternative to the southern sea routes, has been identified. It is concluded that the use of the NSR significantly reduces the time of cargo transportation between Europe and East Asia and in a global environment.*

**Key words:** *Arctic, Northern Sea Route, Russia, China, USA, Ice Silk Road, transit, partnership.*

Article received: 11.04.2025; revised: 27.04.2025; accepted: 12.05.2025.

Проблемы освоения Арктики на протяжении более чем столетия вызывали повышенный интерес отечественных и зарубежных исследователей. Огромные минерально-сырьевые ресурсы, перспективы выстраивания кратчайшего водного пути между Европой и Юго-Восточной Азией определяют значимость Арктического региона в мировой экономике. В контексте прогнозов по глобальному потеплению научное сообщество всё активнее отслеживает происходящее в Арктике, где вследствие ускоряющегося таяния льдов ожидается высвобождение широких водных пространств. Для целого ряда стран, в том числе за географическими пределами Арктики, это означает появление новой перспективной площадки для ведения различных форм экономической и транспортной деятельности. Одновременно традиционные арктические государства, в том числе Россия, стремятся сохранить в регионе свои исторически сложившиеся преимущества. В частности, актуальной темой анализа является определение возможностей привлечения инвестиций из стран-партнёров в совершенствование транспортной и производственной инфраструктур арктической зоны РФ (например, СМП и добыча углеводородов – «Арктик СПГ»).

Бойкот западными странами России в региональных институтах многостороннего сотрудничества, а также широкомасштабные антироссийские санкции, последовавшие за специальной военной операцией (СВО) России Украине, привели к тому, что можно назвать «поворотом России на Восток в Арктике». Взаимодействие России и КНР по вопросам развития этого региона становится одним из важных направлений российско-китайских отношений «всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху». У Китая сейчас есть исторический шанс стать новым приоритетным партнёром России в реализации арктических проектов. Северный морской путь – главная морская коммуникация в российской Арктике. Он проходит вдоль берегов России по морям Северного Ледовитого и частично Тихого океанов, соединяя в одну транспортную систему порты и устья судоходных рек европейской части РФ с дальневосточными. Длина этой артерии от пролива Карские Во-

рота до бухты Провидения составляет около 5,6 тыс. км. Привлекательность СМП для транзита товаров из КНР в Европу обуславливается тем, что он оказывается на 15–20 дней (или почти в два раза) короче транспортировки через Суэцкий канал. Поскольку судоходство в ледяных водах становится всё активнее в условиях изменения климата, Россия поставила целью к 2035 г. нарастить объём грузооборота по СМП до 220 млн т в год.

### Россия и Китай осваивают «Ледовый Шёлковый путь»

С декабря 2023 г. судоходство в Красном море стало крайне опасным из-за нападений хуситов на иностранные нефтяные танкеры и сухогрузы. К концу 2024 г. было атаковано по меньшей мере порядка сотни судов общей валовой вместимостью 3,2 млн т, что вызывает серьёзную обеспокоенность по поводу безопасности и удорожания транзита нефти, зерна и других товаров по этому важному глобальному торговому маршруту. Из-за проблем с безопасностью в 2024 г. грузоотправители, несмотря на дополнительные расходы, перенаправили товары на сумму около 100 млрд долл. из Красного моря другими маршрутами – в частности, вдоль африканского континента, огибая мыс Доброй Надежды. К июлю 2024 г. стоимость доставки стандартного 40-футового контейнера выросла до 5 937 долл. (для сравнения: в июне 2023 г. она составляла 1 488 долл.). Количество контейнеровозов в Красном море сократилось на 70% (Impact of Red Sea... 2024).

В этих условиях остро встал вопрос о бесперебойности цепочек поставок между Европой и Азией. Железнодорожный экспресс Китай – Европа, являющийся флагманским проектом и культовым брендом инициативы «Пояс и путь», на фоне частых геополитических рисков создаёт новую платформу экономического и торгового сотрудничества вдоль своего маршрута, а объединившись с новым Международным сухопутно-морским коридором (через Чунцин), стал пионером новой схемы перевозок между Азией и Европой (Средняя стоимость грузов ... 2024). В 2023 г. количество грузовых поездов, проследовавших по маршруту Китай – Европа (По данным компании *China State Railway Group*... 2024) возросло до 17 тыс. единиц, причём они перевезли 1,9 млн контейнеров с грузами общей стоимостью 75 млрд долл., которые включали около 50 тыс. наименований. А 15 ноября 2024 г. этот маршрут достиг важного рубежа с отправлением стотысячного поезда, что означало, что с 2011 г. – с момента запуска маршрута – было перевезено более 11 млн контейнеров на сумму более 420 млрд долл. (China-Europe train lifts trade... 2024).

В марте 2024 г. в Китае спрос на перевозку грузов по российскому железнодорожному маршруту подскочил примерно на 40%, при этом логистическая компания *RailGate Europe* сообщила об увеличении запросов на евразийские железнодорожные перевозки на 25–35%, а нидерландский железнодорожный перевозчик *Rail Bridge Cargo* отметил рост на 31% объёма грузового железнодорожного транзита через Россию по сравнению с мартом 2023 г. (Кулинцев, Сазонов 2024). По словам руководства международной компании экспресс-доставки грузов *DHL*, лидера мирового логистического рынка, «количество запросов увеличилось с начала атак на Красном море примерно на 40%, причём подавляющие объёмы грузов проходят через Россию».

Тем не менее, по признанию главы Китайской федерации логистики и закупок Кан Шучуня, «использование грузовых поездов Китай – Европа является вариантом, но они ходят реже, и при этом себестоимость транспортировки грузов железнодорожным транспортом влечёт более высокие затраты по сравнению с судами. Фундаментального решения кризиса в Красном море на данный момент не существует, поскольку доля евразийских железнодорожных перевозок составляет менее 7% объёма морских перевозок, и очень сложно увеличить эту

цифру хотя бы на один процентный пункт» (As Red Sea tensions linger... 2024).

В условиях глобального потепления коммерческая ценность арктического морского маршрута снова оказывается в центре внимания как сфера, где Китай и Россия имеют огромный потенциал и должны укреплять сотрудничество (Петровский 2024). Согласно признанию китайских специалистов, «Ледовый Шёлковый путь» способен сократить время транспортировки грузов между Европой и Восточной Азией на 8–15 дней по сравнению с южным морским путём через Красное море и Суэцкий канал.

Китайские морские компании проявляют больший интерес к СМП, нежели к другому арктическому морскому пути – Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяжённость, что и СМП, характерна более тяжёлая ледовая обстановка. Кроме того, по размеру ледокольного флота Канада уступает России в 14 раз, поэтому канадский Северо-Западный путь в обозримом будущем не станет конкурентом российскому СМП.

Президент РФ В.В. Путин, выступая в сентябре 2024 г. на Восточном экономическом форуме, заявил: «Масштабный план развития Северного морского пути развёрнут – мы строим ледоколы, развиваем спутниковую группировку, береговую инфраструктуру, сеть аварийно-спасательных центров. Чтобы “раскатать” новые логистические маршруты, два года назад по Севморпути были запущены каботажные рейсы и сегодня в этой схеме 14 портов Северо-Запада, Арктики и Дальнего Востока» (Путин рассказал о масштабном... 2024). В последнее время укрепляется российско-китайское взаимодействие в области освоения СМП. Создан совместный координационный орган в рамках Российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств и принято решение о формировании рабочих российско-китайских групп, в том числе по безопасности судоходства по СМП, арктическому судостроению и развитию навигации.

Если РФ и КНР смогут достичь конкретного соглашения о сотрудничестве в регионе в рамках китайского мегапроекта «Пояс и путь», то это даст толчок к развитию российской арктической инфраструктуры. Эксперты в Пекине полагают, что переключение части китайского морского евразийского транзита на СМП можно ожидать примерно через 5–10 лет. Через Арктику проходят три основных судоходных пути – Северо-Восточный, Северо-Западный и Центральный. По мере таяния льдов Северо-Восточный проход открывается с конца июля на четыре месяца, а Центральный путь – с конца августа на один месяц. Северо-восточный проход протяжённостью 2 936 морских миль (5 437 км) известен как самый экономичный маршрут в этом регионе. Корабли из Китая смогут ходить на запад через Берингов пролив, включая Восточно-Сибирское море и пролив Вилькицкого, прежде чем иметь возможность швартоваться в различных европейских портах. По мнению профессора Даляньского морского университета Ци Шаобиня, «как только новый проход будет открыт, он изменит рыночную структуру мировой судоходной отрасли, значительно сократив расстояние морской перевозки между рынками Китая, Европы и Северной Америки. С учётом того, что Китай остаётся крупнейшим в мире экспортёром, многие из его крупных портов, такие как Даньдун, Инкоу, Циньхуандао и Тяньцзинь, выиграют от новых маршрутов, особенно на северо-востоке страны» (Importance of diversified Eurasian trade... 2023). Если 10% объёма торговли Китая будет осуществляться через арктические маршруты, то это позволит сэкономить 683 млрд долл. и сократить время доставки между азиатскими и европейскими портами примерно на треть. В 2024 г. фиксировалось увеличение грузооборота по СМП на 11% до 40 млн т, а объёма транзитных перевозок – на 16–40% до 2,5–3 млн т (с 2,15 млн т в 2023 г.). Порядка 37 млн т общего объёма перевозок приходится на транспортировку углеводородов преимущественно в

КНР (Новак спрогнозировал... 2024).

На прошедшем в июне 2024 г. Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2024) было объявлено о намерении госкорпорации АО «Русатом Арктик» и китайской компании *Hainan Yangpu New Shipping (HYNS)* в 2027 г. запустить круглогодичные контейнерные перевозки с использованием акватории СМП. Китайская компания уже в 2023 г. впервые соединила порты Китая с портом Архангельска, осуществила семь рейсов по этому маршруту, которые перевезли около 100 тыс. т грузов. Предполагается также создание совместного российско-китайского предприятия по строительству контейнеровозов ледового класса *Arc7*, выполняющих круглогодичные рейсы (Российская и китайская компании... 2024). В 2024 г. самое крупное судно, проследовавшее через СМП, – контейнеровоз класса *Panamax Flying Fish 1* (5 тыс. контейнеров и длиной около 300 м) успешно завершил свой полярный рейс из Петербурга в Шанхай за 21 день, что позволило сократить время в пути на 15 дней по сравнению с традиционным маршрутом через Красное море и Суэцкий канал и значительно уменьшить расходы по логистике. В июле 2024 г. в рамках освоения «Ледового Шёлкового пути» из транспортно-логистического центра «Белый Раст», расположенного в Московской области, в направлении восточных портов КНР был отправлен первый «Арктический экспресс». Маршрут пролегал по железной дороге до Архангельска (1,2 тыс. км), где контейнеры были перегружены на суда, которые, преодолев расстояние в 6,6 тыс. морских миль по СМП, прибыли в порт Шанхай. Ввод в эксплуатацию этого маршрута обеспечивает сокращение времени транспортировки грузов в Китай на 45–50%, причём ежегодно он сможет перевозить более 20 тыс. контейнеров. Мультиmodalный маршрут «Арктический экспресс» позволит грузоотправителям Северо-Запада и Центральной России осуществлять часть прямых поставок товаров в Китай, используя арктическую акваторию СМП, что разгрузит инфраструктуру восточного полигона Транссиба и дальневосточных портов РФ (Первый «Арктический экспресс №1»... 2024).

Хотя арктический путь, евразийский железнодорожный грузовой маршрут Китай – Европа и другие мероприятия, направленные на улучшение транспортного сообщения, требуют значительных объёмов инвестиций, преимущества диверсификации способов переправки грузов между РФ и КНР нельзя недооценивать.

### **Оценки китайскими аналитиками перспектив сотрудничества с Россией в Арктике**

Оптимизация торговых путей жизненно важна для экономического развития стран. Сотрудничество между Китаем и Россией по СМП является именно таким начинанием, а поскольку это самый короткий морской путь, связывающий северо-восточную Азию и Западную Европу, то его развитие скажется положительно на торговле между указанными регионами.

По мере роста привлекательности арктического судоходства всё больше международных исследований и политических планов сосредоточены на этой теме. Например, в 2022 г. Россия утвердила 13-летний план развития своего Северного морского пути, который включает строительство более 50 ледоколов и судов ледового класса, создание портов, терминалов и аварийно-спасательных центров, а также развёртывание орбитальной спутниковой группировки, на что, по оценкам информационного агентства Синьхуа, необходимо будет инвестировать около 2 трлн рублей (22,38 млрд долл.). Этот обширный план отражает решимость России развивать данное направление.

С точки зрения Китая, арктический судоходный путь имеет значительные последствия

для совершенствования его будущей торговой сети. Переправка грузов с помощью морского транспорта обеспечивает около 95% внешнего товарооборота Китая. Если СМП станет жизнеспособным коммерческим проектом, он, несомненно, повысит экономическую эффективность торговли между Китаем и Россией, а также между Китаем и Европой. Кроме того, этот новый судоходный путь может стимулировать развитие Северо-Восточного Китая.

Хотя Северный морской путь может обеспечить много преимуществ, он также представляет значительные проблемы. Прежде всего, непредсказуемость времени навигации каждый год ограничивает его использование. Во-вторых, вспомогательные службы для навигации пока не соответствуют требованиям регулярного судоходства. Нет недостаточного количества спасения и оказания медицинской помощи, комплексов по борьбе с загрязнением, мощностей по дозагрузке, расположенных вдоль маршрута.

В августе 2024 г. Китай и Россия опубликовали совместное коммюнике после 29-й регулярной встречи глав правительств. В нём обе стороны заявили, что будут прилагать усилия для расширения взаимовыгодного сотрудничества в Арктическом регионе и взаимодействия в области развития судоходства, безопасности мореплавания, полярных судоходных технологий и строительства. Обе страны будут поощрять свои предприятия к активному участию в сотрудничестве по арктическим судоходным маршрутам на основе рыночных принципов и уделять особое внимание сохранению окружающей среды Арктики (R&D of next-gen icebreaker... 2024).

Возможности для китайско-российского сотрудничества в Арктическом регионе значительны в нескольких областях, поскольку там сосредоточены огромные ещё не используемые запасы нефти, природного газа и минералов, а Китай, с его растущим спросом на энергоносители, стремится обеспечить их стабильные поставки (Лабюк 2022). В этих условиях Россия, испытывающая дефицит инвестиций и технологий для крупномасштабной добычи нефти и газа в этих широтах, может получить значительную выгоду от китайских инвестиций и передачи китайских технологий.

Несмотря, однако, на потенциальные выгоды, есть вызовы и неопределённости, затрудняющие прогнозирование долгосрочного успеха китайско-российского сотрудничества в Арктике. С геополитической точки зрения Соединённые Штаты и их союзники, вероятно, будут относиться к взаимодействию Москвы и Пекина в Арктике с подозрением, что обострит стратегическую конкуренцию в регионе. Например, после начала российско-украинского конфликта в 2022 г. Финляндия и Швеция изменили свою давнюю политику военного нейтралитета, присоединившись к НАТО в апреле 2023 г. и марте 2024 г. соответственно. Кроме того, американские войска, дислоцированные на Аляске, формируют «арктическую группировку» США и проводят совместные учения с такими странами, как Норвегия, Канада, Финляндия и Швеция.

Хотя у Китая и России есть немало общих интересов в Арктике, их подходы сталкиваются с определёнными историческими и стратегическими вызовами, которые могут ограничить масштаб и глубину их сотрудничества. Среди других проблем, с которыми сталкивается партнёрство Китая и России, – строительство необходимой портовой инфраструктуры для СМП и ледокольного флота. В 2024 г. на СМП действовало 30 судов, а в стадии строительства находилось 33 судна и, по оценкам госкорпорации «Росатом», к 2030 г. потребуется 160 судов высокого ледового класса для обеспечения экспорта продукции арктических проектов. Добыча ресурсов в суровых арктических условиях, включая экстремальный холод и обширный ледовый покров – эти задачи не только очень сложны, но и очень дороги.

Китайские аналитики также отмечают, что «Россия хорошо осознаёт, что открытие арк-

тических водных путей будет способствовать развитию её арктического прибрежного региона, и она может участвовать в глобальных перевозках, связывающих Европу и Азию. Однако инфраструктура в прибрежных районах российской Арктики оставляет желать лучшего, портовая инфраструктура, построенная во времена Советского Союза, давно не ремонтировалась, а объём грузооборота по СМП значительно уступает показателю Суэцкого канала» (Амбициозные планы по наращиванию... 2021). По мнению китайских аналитиков, развитие контейнерных перевозок станет делом 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 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 требуется ледокольное сопровождение (Bloomberg 2024). Стоимость перевозимой продукции значительно увеличивают следующие факторы: необходимость использования ледовой лоцманской проводки ввиду сложной ледовой обстановки, привлечение высококвалифицированного экипажа со специальной языковой подготовкой, а также применение особого оборудования для работы в арктических условиях. Китайские специалисты полагают, что пока неясно, будет ли страхование полностью покрывать стоимость крупной аварии. По их мнению, ущерб от разлива нефти, столкновения с айсбергом или высадки с корабля может исчисляться сотнями миллионов долларов. Без накопленных за несколько лет данных о количестве жертв, аварий и др. «моделирование рисков невозможно. Кроме того, большие грузовые суда и контейнеровозы представляют собой значительную проблему – такой корабль с грузом, экипажем, топливом и балластной водой в сложных арктических условиях намного сложнее поддаётся маневрированию или буксировке, чем обычный траулер».

Таким образом, Китай должен сбалансировать интерес к СМП с более широкими последствиями своих действий в Арктике. Хотя этот маршрут обеспечивает потенциальные экономические выгоды, их следует сопоставлять с рисками вовлечения китайских предприятий в геополитическое соперничество между Россией и Западом. Следовательно, подход Китая к Северному морскому пути, вероятно, останется осторожным, сосредоточившись на возможностях, которые соответствуют его более широким стратегическим целям, избегая при этом шагов, которые могут вызвать ответные действия Запада.

Кроме того, хотя Китай и добился значительных успехов в технологиях, у него нет возможности эффективно работать в Арктике. Россия также сталкивается с технологическими ограничениями, особенно в шельфовом бурении (Лабюк 2022). Преодоление этих препятствий потребует существенных инвестиций и времени, и даже в этом случае успех этих предприятий не гарантирован. Однако это также даёт обеим странам возможность участвовать в совместных технологических инновациях, особенно в таких областях, как создание контейнеровозов ледового класса, передовые арктические навигационные системы и устойчивые методы добычи ресурсов. В Китае продолжается разработка тяжёлого ледокола и ожидается, что его строительство начнётся в 2025 г. Это означает, что с его спуском на воду страна сможет работать круглый год в полярных условиях и получит возможности входа в арктическую зону в любое время года (Субачев, Буяров 2023). Ледоколы классифицируются на три уровня в зависимости от их возможностей: тяжёлые ледоколы могут справляться со льдом толщиной до 2 м, средние – ломать лёд от 1 до 1,5 м, а лёгкие – справляться со льдом толщиной менее 1 м.

Китай разработал возможности для проектирования и строительства лёгких и средних ледоколов, однако по-прежнему наблюдается нехватка тяжёлых. В настоящее время боль-

шинство действующих полярных ледоколов в мире эксплуатируется Россией, США, Канадой, Финляндией, Швецией и Данией, а среди них Россия является единственной страной, имеющей ледокольный флот. По словам У. Гана, главного конструктора ледокола *Xuelong 2*, первого китайского полярного исследовательского ледокола, построенного в КНР, «в краткосрочной перспективе между Китаем и традиционными странами – лидерами в области производства ледоколов всё ещё будет существовать значительный разрыв, что подталкивает китайских исследователей продолжать развивать и внедрять независимые инновации» (Is global ice-breaker race imminent... 2024). Он отметил проблемы в развитии важнейших технологий для разработки тяжёлых ледоколов, таких как азимутальные винторулевые колонки, точная система навигации и позиционирования и т.п. Прогресс Китая в ледокольном строительстве привлёк внимание нескольких ведущих стран – производителей этих судов. Недавно правительства США, Канады и Финляндии объявили о «Пакте о сотрудничестве в строительстве ледоколов», инициативе по производству от 70 до 90 ледоколов для своих союзников в течение следующего десятилетия – этот шаг был предпринят в ответ на растущую конкуренцию с Китаем и Россией в арктических регионах.

Экологические проблемы также имеют большое значение для российско-китайского сотрудничества в Арктике. Разливы или аварии могут вызвать катастрофические последствия, что потенциально приведёт к международному осуждению и введению более строгих правил. Экологические проблемы также могут побудить коренные народы арктического региона и глобальные экологические организации выступить против освоения Арктики. Успех этого сотрудничества во многом будет зависеть от того, как обе страны справятся с этими сложными вызовами, соблюдая баланс между своими национальными и более широкими геополитическими интересами в Арктике.

Другая проблема лежит в правовой сфере. Арктика регулируется сложной сетью международных законов и соглашений, в первую очередь Конвенцией ООН по морскому праву. По мере того как Китай и Россия расширяют свою деятельность в регионе, они могут столкнуться с правовыми проблемами, возникающими во взаимоотношениях с арктическими странами по вопросам ресурсов и судоходных путей. Способность Китая и России ориентироваться в этих правовых рамках, одновременно защищая свои интересы, будет иметь решающее значение для долгосрочного успеха их сотрудничества (Петровский, Филиппова 2022).

\* \* \*

Успех китайско-российского сотрудничества в Арктике во многом будет зависеть от того, как обе страны справятся со сложными вызовами, одновременно находя баланс между своими национальными интересами и более широкой геополитической динамикой развития Арктического региона. Перед Россией стоит много вызовов. Все эти проблемы сдерживают арктические планы России. Успешное развитие СМП станет стратегическим шагом, который позволит в будущем разгрузить Транссибирскую магистраль и не только создать вариант транспортировки грузов на случай чрезвычайных и непредвиденных ситуаций, но и увеличить поток грузоперевозок по маршруту Китай – Европа (Азия – Европа).

### Список литературы / References

As Red Sea tensions linger, company's navigation rising ship rates, turning to China-Europe foreign train as alternative. Global Times. 07.01.2024. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1304937.shtml> (accessed 15.01.2025).

China–Europe Railway Express, a transport stabilizer amid Red Sea Crisis. People's Daily

Online. 15.03.2024. Available at: <http://en.people.cn/n3/2024/0315/c90000-20145482.html> (accessed 15.01.2025).

China–Europe train lifts trade. Freight service departs on 100,000<sup>th</sup> run, a major milestone. China Daily. 16.11.2024. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202411/16/WS673803f0a310f1265a1cdbbd.html> (accessed 15.01.2025).

China, Russia navigate in the Arctic cooperation. China Daily. 01.11.2024. Available at: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202411/01/WS67240f7da310f1265a1cac1c.html> (accessed 15.01.2025).

China's Xi'an sees increasing trips made by China-Europe freight trains. People's Daily Online. 04.09.2024. Available at: <http://en.people.cn/n3/2024/0409/c90000-20154951.html> (accessed 15.01.2025).

Impact of Red Sea tension on Persian Gulf shipping gradually diminishing as booking prices decline: Shanghai Shipping Exchange. Global Times. 30.10.2024. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202401/1305748.shtml?id=1> (accessed 15.01.2025).

Importance of diversified Eurasian trade routes puts spotlight on BRI. Global Times. 21.12.2023. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1304101.shtml> (accessed 15.01.2025).

Is global ice-breaker race imminent? Global Times. 26.07.2024. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202407/1316818.shtml> (accessed 15.01.2025).

R&D of next-gen icebreaker progresses smoothly in China. Construction to begin in 2025: chief designer. Global Times. 22.08.2024. Available at: <https://www.globaltimes.cn/page/202408/1318507.shtml> (accessed 15.01.2025).

Амбициозные планы по наращиванию грузооборота по Северному морскому пути рискуют споткнуться о суровую арктическую реальность. Деловой Петербург. 19.08.2021. [Ambitious plans to increase cargo turnover along the Northern Sea Route risk stumbling upon the harsh Arctic reality. Delovoy Peterburg. 19.08.2021. (In Russian)]. Available at: [https://www.dp.ru/a/2021/08/18/Marshrut\\_na\\_perspektivu](https://www.dp.ru/a/2021/08/18/Marshrut_na_perspektivu) (accessed 15.01.2025).

Кулинцев, Ю., Сазонов, С. (2024). Российско-китайский диалог: модель 2024 (94): 44–46. [Kulintsev, Yu., Sazonov, S. (2024) Russian–Chinese Dialogue: Model 2024 (94): 44–46. (In Russian)].

Лабюк, А. (2022). Российский Дальний Восток в арктической политике Китая // Россия и АТР 2: 129–147. [Labyuk, A. (2022). The Russian Far East and the Arctic Vector of China's Foreign Policy. Russia and the Pacific 2: 129–147. (In Russian)]. DOI: 10.24412/1026-8804-2022-2-129-147

Новак спрогнозировал рост грузооборота по Севморпути до 40 млн т. Известия. 29.03.2024. [Novak predicted an increase in cargo turnover along the Northern Sea Route to 40 million tons. Izvestiya. 29.03.2024. (In Russian)]. Available at: <https://iz.ru/1673934/2024-03-29> (accessed 15.01.2025).

Первый «Арктический экспресс №1» отправился из Подмосковья в Шанхай. РИА Новости. 05.07.2024. [The first Arctic Express No1 departed from the Moscow region to Shanghai. RIA Novosti. 05.07.2024. (In Russian)]. Available at: <https://ria.ru/20240705/ekspress-1957730479.html>. (accessed 15.01.2025).

Петровский, В. (2024) Россия, Китай и «право мирного прохода» в мировом судоходстве: международно-политические и международно-правовые аспекты // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. XXIX: 65–77. [Petrovsky, V. (2024). Russia, China and Innocent Passage in the World Navigation: International Political and Legal Aspects. China in world and regional politics history and modernity. XXIX: 65–77. (In Russian)]. DOI: 10.48647/ICCA.2024.11.67.005

Петровский, В., Филиппова, Л. (2022). Россия и Китай в Арктике. М.: «Весь Мир». [Petrovsky, V. Filippova, L. (2022). Russia and China in the Arctic. Moscow: «Ves Mir». (In Russian)].

Путин рассказал о масштабном плане развития Севморпути. РИА Новости. 09.05.2024. [Putin told about a large-scale plan for the development of the Northern Sea Route. Ria Novosti. 09.05.2024. (In Russian)]. Available at: <https://ria.ru/20240905/putin-1970728904.html>. (accessed 15.01.2025).

Российская и китайская компании подписали соглашение о круглогодичном судоходстве по СМП. Pro-Arctic. 06.06.2024. [Russian and Chinese companies have signed an agreement on year-round navigation on the NSR. Pro-Arctic. 06.06.2024. (In Russian)]. Available at: <https://pro-arctic.ru/06/06/2024/news/47706> (accessed 15.01.2025).

Россия поставила рекорд в Арктике, пока воды не стали опасными. РБК. 25.09.2024. [Russia set a record in the Arctic until the waters became dangerous. RBC. 25.09.2024. (In Russian)]. Available at: <https://www.rbc.ru/economics/25/09/2024/66f4342c9a794714c98d7c36> (accessed 15.01.2025).

Сазонов, С., Ван, Цзинвэй, Ли, Фэн (2024). Сотрудничество КНР и стран – участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики. М.: ИКСА РАН. [Sazonov, S., Wang Jingwei, Li Feng (2024). Cooperation between China and the participating countries of the Belt and Road Project in the field of transport infrastructure and energy development. Moscow: ICCARAS (In Russian)]. DOI: 10.48647//ICCA.2024.19.18.001

Субачев, С., Буяров, Д. (2023). Арктический Шёлковый путь Китая // Россия и Китай: проблемы взаимодействия: сборник Восточного центра 26: 54–56. [Subachev, S., Buyarov, D. (2023). China's Arctic Silk Road. Russia and China: problems of interaction: collection of the Eastern Center 26: 54–56. (In Russian)].