

УДК 339.9

**РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ  
«ПОЯС И ПУТЬ»: ДВИЖУЩИЕ СИЛЫ, ТЕНДЕНЦИИ И ОТВЕТНЫЕ  
МЕРЫ КИТАЯ****Ван Цзыфэй,**

магистрант

экономический факультет

Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы

wangzifei0906@gmail.com

**Волгина Наталья Анатольевна,**

Доктор экономических наук, профессор

Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы

nat\_volgina@yahoo.com

**Аннотация**

В статье анализируется включение Северного морского пути в стратегическую конфигурацию инициативы «Пояс и путь» и его роль в трансформации международной торговли. Рассматриваются конкретные экономические и институциональные факторы, определяющие интерес Китая к арктическому направлению, включая инвестиционные потоки, энергетические проекты и логистическую оптимизацию. Особое внимание уделяется динамике китайских прямых иностранных инвестиций и их концентрации в инфраструктурных и ресурсных сегментах. Показано, что формирование «Полярного шелкового пути» связано с долгосрочной стратегией диверсификации маршрутов и снижением транзитных рисков. Выявлены устойчивые формы российско-китайского взаимодействия в Арктике, включая участие в СПГ-проектах и развитии транспортной инфраструктуры.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, Арктика, «Пояс и путь», Полярный шелковый путь, прямые иностранные инвестиции, Китай, международная торговля

**DEVELOPMENT OF THE ARCTIC SEA ROUTE AS PART OF THE «BELT  
AND ROAD» INITIATIVE: DRIVING FORCES, TRENDS, AND CHINA'S  
RESPONSES****Wang Zifei,**

Master's student

Faculty of Economics

Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba

wangzifei0906@gmail.com

**Volgina Natalia Anatolyevna,**

Doctor of Economic Sciences, Professor

Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba

nat\_volgina@yahoo.com

---

## ABSTRACT

---

The article analyzes the inclusion of the Northern Sea Route in the strategic configuration of the "Belt and Road" initiative and its role in transforming international trade. It examines the specific economic and institutional factors that determine China's interest in the Arctic region, including investment flows, energy projects, and logistics optimization. Special attention is paid to the dynamics of Chinese foreign direct investment and its concentration in the infrastructure and resource segments. It is shown that the formation of the Polar Silk Road is associated with a long-term strategy of diversifying routes and reducing transit risks. Sustainable forms of Russian-Chinese cooperation in the Arctic have been identified, including participation in LNG projects and the development of transport infrastructure.

---

**Keywords:** Northern Sea Route, Arctic, Belt and Road Initiative, Polar Silk Road, foreign direct investment, China, international trade

---

Введение. Растущая зависимость от Северного морского пути обусловлена не спекулятивными геополитическими устремлениями, а вполне реальными экономическими преимуществами. В частности, более короткий маршрут между азиатскими и европейскими портами значительно сокращает время в пути и повышает эффективность логистики. Так, арктический маршрут становится жизнеспособной альтернативой традиционным морским путям.

Арктический регион играет важнейшую геополитическую роль благодаря обширным запасам нефти и газа, а также стратегическому положению с военной и транспортной точек зрения [8].

Китай, обладая статусом одного из крупнейших участников мировой торговли, укрепил свое присутствие в Арктике через включение северных маршрутов в структуру инициативы «Пояс и путь». Принятая в 2018 году Белая книга закрепила за КНР позицию «околоарктического государства» и обозначила курс на участие в освоении транспортных и ресурсных возможностей региона [5]. Изначально подход Китая был преимущественно экономическим и заключался в развитии торговли, инвестиций и совместных инфраструктурных проектов [4]. Исторически вовлечение Китая в арктическую проблематику прошло два этапа: от исследовательского интереса в конце XX века к практической реализации проектов в XXI веке, включая создание научной базы, развитие ледокольного флота и заключение двусторонних соглашений. Теперь рост инвестиций и совместные предприятия стали важнейшими стратегиями для выхода на рынок региона.

Северный морской путь представляет собой стратегически важный транспортный коридор, обеспечивающий кратчайшее морское сообщение между Европой и Азией. На карте представлен Северный морской путь (СМП), проходящий вдоль арктического побережья России. Маршрут обеспечивает сокращение расстояния и времени доставки грузов между Европой и Азией на 30–40% по сравнению с традиционным путем через Суэцкий канал, что повышает эффективность международных грузоперевозок и снижает совокупные логистические издержки [11].

Результаты исследования. Интерес Китая к Северному морскому пути обусловлен глобальными инвестиционными потоками. Согласно Статистическому бюллетеню о внешних прямых инвестициях Китая за 2024 год, опубликованному Министерством коммерции Китая, на конец 2024 года Китай занимает третье место в мире по объему накопленных исходящих прямых иностранных инвестиций, что свидетельствует об укреплении его статуса как ведущей инвестиционной державы. Глобальная конкурентоспособность и уровень интернационализации китайских компаний существенно возросли, они активно участвуют в глобальном распределении ресурсов и формировании производственных цепочек, создавая надежную финансовую и ресурсную базу для реализации инициативы «Пояс и путь» и развития Северного морского пути. По состоянию на 2024 год страна аккумулирует около 6,32% мировых накопленных исходящих прямых иностранных инвестиций, стабильно занимая третью позицию в мире.

Таблица 1. Динамика китайских прямых иностранных инвестиций в государства Арктического совета (2016–2024)

единица измерения: млрд. долларов США

Государства Арктики	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Исландия	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Дания	1,26	0,15	0,30	0,60	0,63	0,16	0,48	0,12	0,08
Российская Федерация	12,93	15,48	7,25	-3,79	5,70	-10,72	2,34	6,29	42,74
Финляндия	0,37	0,23	1,41	0,34	0,41	0,65	0,48	0,89	0,13
Норвегия	-8,51	-5,49	-0,42	-7,44	-1,87	0,01	0,01	0,10	0,16
Швеция	1,28	12,90	10,64	19,16	19,30	12,81	18,51	7,44	11,99
Канада	28,72	3,21	15,64	4,73	2,10	9,31	1,47	3,54	-2,68
США	169,81	64,25	74,77	38,07	60,19	55,84	72,92	69,13	66,32
Итого ПИИ в арктические страны	214,37	96,22	110,02	62,90	88,33	78,78	96,21	87,51	121,42
Общий объем исходящих ПИИ Китая в мире	1961,50	1582,90	1430,40	1369,10	1537,10	1788,20	1631,20	1772,90	1922,00
Доля инвестиций в Арктику в общем объеме ПИИ Китая	10,93%	6,08%	7,69%	4,59%	5,75%	4,40%	5,90%	4,94%	6,32%

Источник: Официальные данные 2024 годового бюллетеня по статистике внешних прямых инвестиций Китая, опубликованные Министерством коммерции Китайской Народной Республики [12].

Примечание: В расчетах используются общенациональные объемы прямых инвестиций Китая в США и Канаду, поскольку официальная статистика не предусматривает отдельного выделения инвестиций в арктические территории данных государств.

Существенным является и перераспределение инвестиционных приоритетов. После 2017 года китайское правительство целенаправленно ограничило вложения в спекулятивные сектора (недвижимость, развлечения), одновременно стимулируя инвестиции в проекты, связанные с инициативой «Пояс и путь» [2]. Важным аспектом является участие Китая в капиталоемких энергетических проектах в Арктике. Примером выступают проекты «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», реализованные с использованием механизмов проектного финансирования, включая привлечение международных консорциумов и распределение рисков между участниками [7]. На сегодняшний день Китай является главным российским энергетическим, инфраструктурным и технологическим партнёром в Арктике [6]. Китайские инвестиции в проекты представляют не только необходимые ресурсы, но и надежное энергетическое партнерство, снижающее зависимость от традиционных маршрутов, таких как Малаккский пролив.

Параллельно развивается российско-китайское взаимодействие в инфраструктурной сфере. Россия переориентировала свои экономические связи на азиатский континент, что заметно укрепило позиции Китая как ключевого инвестиционного партнера в Арктическом и Дальневосточном регионах [3]. Проекты по интеграции транспортных систем, в частности Северного морского пути и связанной с ним инфраструктуры, создают прочную основу для увеличения объемов торговли.

Системный характер китайского участия проявляется в сочетании инвестиционной, энергетической и логистической составляющих [1]. Нарастание экономических связей с арктическими государствами рассматривается как более рациональная стратегия по сравнению с военно-политическим присутствием, поскольку обеспечивает устойчивые экономические дивиденды и расширяет зону влияния через механизмы взаимозависимости.

Роль Китая в становлении Северного морского пути заключается в реализации практических инициатив, включая значительные инвестиции и развитие инфраструктуры, в первую очередь в рамках энергетических и логистических проектов. Наиболее показательные примеры – участие китайских компаний в проектах «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», где задействованы механизмы долевого финансирования, долгосрочных контрактов и распределения рисков [7]. Стратегический курс Китая направлен на обеспечение доступа к ресурсам, становление инфраструктуры экологически чистых транспортных систем и минимизацию жесткого государственного регулирования. В отличие от стандартных моделей экономического развития, китайский подход делает акцент на взаимозависимости, а не на доминировании. Экономическая логика китайского интереса к СМП во многом определяется его высокой транспортной эффективностью и стратегической значимостью для диверсификации морских маршрутов. Китайская экономика, сильно зависящая от внешней торговли, заинтересована в снижении рисков перегрузки и политической нестабильности традиционных транспортных узлов, а также в оптимизации глобальных логистических цепочек.

Китай активно инвестирует в Арктику благодаря своему статусу одного из крупнейших экспортеров капитала, стабильно входя в число мировых лидеров по объему исходящих прямых иностранных инвестиций [2]. В 2024 году китайские предприятия участвовали в 53 инвестиционных проектах с общим объемом инвестиций 13,2 млрд долл. Значительная часть инвестиционных средств направляется на проекты, связанные с инициативой «Пояс и путь». Другими словами, Арктика становится естественным компонентом более широкой внешнеэкономической стратегии. Инвестиции смещаются от спекулятивных видов деятельности и услуг в сторону инфраструктуры, энергетики и транспортных сетей, что подчеркивает их долгосрочную значимость.

Китайское сотрудничество с Россией играет ключевую роль в развитии Северного морского пути. За последние 10 лет китайско-российское сотрудничество в Арктике значительно расширилось [10].

Россия, обладая значительными географическими и ресурсными преимуществами в Арктике, активно развивает проекты с Китаем в энергетике, транспорте и инвестициях [3]. Реализация проектов на Ямале и Гыданском полуострове, а также развитие территорий опережающего развития на Дальнем Востоке формируют основу для интеграции СМП в более широкую систему евразийских экономических связей [9].

Институциональное оформление китайского присутствия в Арктике также носит системный характер. Публикация в 2018 году «Белой книги по арктической политике» зафиксировала основные направления деятельности КНР в регионе: развитие судоходства, участие в освоении природных ресурсов, научные исследования и экологическое сотрудничество [5]. Концепция «околоарктического государства» помогает Китаю легитимизировать участие в региональных процессах, позиционируя себя как заинтересованного участника. С 2013 года Китай участвует в Арктическом совете как наблюдатель, что расширяет его возможности для научного и политического взаимодействия.

Заключение. Развитие Северного морского пути в рамках инициативы «Пояс и путь» отражает переход Арктики в разряд значимых элементов мировой торгово-логистической системы. Участие Китая в делах Арктики, обусловленное значительными инвестициями в инфраструктуру и энергетические инициативы, а также его институциональным присутствием, формирует устойчивую основу для экономического сотрудничества с арктическими странами. СМП важен для КНР как способ диверсификации маршрутов и снижения издержек, а для партнеров в качестве источника финансирования и ускоренного развития регионов. В совокупности это свидетельствует о формировании новой конфигурации международных связей, в которой Арктика выступает не периферией, а одним из узлов глобальной экономики.

Таким образом, развитие Северного морского пути в рамках инициативы «Пояс и путь» определяется сочетанием инвестиционных, инфраструктурных и институциональных факторов. Китай выступает не только как источник капитала, но и как активный участник формирования новой транспортно-экономической конфигурации Арктики. Китайская стратегия сосредоточена на экономических аспектах: расширении торговли, доступе к ресурсам и улучшении логистики. Северный морской путь рассматривается как ключевой элемент будущей международной торговли.

#### Список литературы:

1. Акимов, Р. Х. Арктика с китайской спецификой / Р. Х. Акимов // Арктика и Север. – 2023. – № 50. – С. 89-108.
2. Болаев, А. В. Роль Китая в глобальных потоках исходящих прямых иностранных инвестиций в контексте реализации стратегической инициативы «Один пояс и один путь» / А. В. Болаев, Э. И. Мантаева // Экономика, предпринимательство и право. – 2024. – Т. 14, № 8. – С. 4793-4808.
3. Григорьев, Н. А. Российско-китайское сотрудничество в Арктике / Н. А. Григорьев // Арктика XXI век. – 2024. – № 4(38). – С. 110-121.
4. Забелла, А. А. Цели и интересы Китая в Арктике / А. А. Забелла // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. – 2019. – № 4. – С. 166-175.

5. Куан, Ц. Новая политика Китая по Арктике / Ц. Куан, К. Оу // *Мировая экономика и международные отношения*. – 2019. – Т. 63, № 7. – С. 84-91.
6. Красноперова, А. Б. Китайская модель освоения Арктики с позиций энергетической справедливости / А. Б. Красноперова // *Экономические отношения*. – 2024. – Т. 14, № 4. – С. 799-814.
7. Никитин, Е. Н. Проектное финансирование как инструмент российско-китайского энергетического сотрудничества в Арктике (на примере СПГ-проектов) / Е. Н. Никитин, Т. А. Горбачева // *Прикладные экономические исследования*. – 2026. – № 2. – С. 59-66.
8. Китайско-российское сотрудничество в развитии Северного морского пути / Ч. И. Нг, Ю. Ву, В. Чжан [и др.] // *Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика*. – 2025. – Т. 20, № 1. – С. 46-74.
9. Чайников, Ю. В. Ледяной шелковый путь / Ю. В. Чайников // *Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 9: Востоковедение и африканистика*. – 2024. – № 2. – С. 14-32.
10. Черняев, М. В. Россия и Китай в Арктике: современное состояние и перспективы развития сотрудничества / М. В. Черняев, Е. А. Егорычева, Е. Ю. Сидорова // *Арктика и Север*. – 2025. – № 61. – С. 173-184.
11. Mohamed A., Hendricks C., Hu X. Routing-Method Effects on Distance, Time, Fuel, and Emissions in Europe-Asia Trade: A Comparison of the Suez, Cape, and Northern Sea Route Corridors // *arXiv preprint*. – 2025. – 30 p. – URL: <https://arxiv.org/pdf/2512.01076> (дата обращения: 03.06.2026).
12. 2024 Niandu Zhongguo duiwai zhijie touzi tongji gongbao [2024 Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment] / Ministry of Commerce of the People's Republic of China, National Bureau of Statistics, State Administration of Foreign Exchange. – Beijing: China Commerce and Trade Press, 2025. – 229 p. – ISBN 978-7-5103-5905-7.

#### References:

1. Akimov, R. Kh. Arktika s kitayskoy spetsifikoy [The Arctic with Chinese Specifics] / R. Kh. Akimov // *Arktika i Sever*. – 2023. – No. 50. – Pp. 89-108.
2. Bolaev, A. V. Rol' Kitaya v global'nykh potokakh iskhodyashchikh pryamykh inostrannykh investitsiy v kontekste realizatsii strategicheskoy initsiativy «Odin poyas i odin put'» [The Role of China in Global Outward Foreign Direct Investment Flows in the Context of the Implementation of the "Belt and Road" Strategic Initiative] / A. V. Bolaev, E. I. Mantaeva // *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo*. – 2024. – Vol. 14, No. 8. – Pp. 4793-4808.
3. Grigoriev, N. A. Rossiysko-kitayskoe sotrudnichestvo v Arktike [Russian-Chinese Cooperation in the Arctic] / N. A. Grigoriev // *Arktika XXI vek*. – 2024. – No. 4(38). – Pp. 110-121.
4. Zaballa, A. A. Tseli i interesy Kitaya v Arktike [China's Goals and Interests in the Arctic] / A. A. Zaballa // *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Istoriya i politicheskie nauki*. – 2019. – No. 4. – Pp. 166-175.

5. Kuan, Ts. Novaya politika Kitaya po Arktike [China's New Arctic Policy] / Ts. Kuan, K. Ou // *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. – 2019. – Vol. 63, No. 7. – Pp. 84-91.
6. Krasnoperova, A. B. Kitayskaya model' osvoeniya Arktiki s pozitsiy energeticheskoy spravedlivosti [The Chinese Model of Arctic Development from the Perspective of Energy Justice] / A. B. Krasnoperova // *Ekonomicheskie otnosheniya*. – 2024. – Vol. 14, No. 4. – Pp. 799-814.
7. Nikitin, E. N. Proektnoe finansirovanie kak instrument rossiysko-kitayskogo energeticheskogo sotrudnichestva v Arktike (na primere SPG-proektov) [Project Financing as a Tool for Russian-Chinese Energy Cooperation in the Arctic (Case Study of LNG Projects)] / E. N. Nikitin, T. A. Gorbacheva // *Prikladnye ekonomicheskie issledovaniya*. – 2026. – No. 2. – Pp. 59-66.
8. Ng, Ch. I. Kitaysko-rossiyskoe sotrudnichestvo v razvitii Severnogo morskogo puti [Chinese-Russian Cooperation in the Development of the Northern Sea Route] / Ch. I. Ng, Yu. Wu, V. Zhang [et al.] // *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy: obrazovanie, nauka, novaya ekonomika*. – 2025. – Vol. 20, No. 1. – Pp. 46-74.
9. Chaynikov, Yu. V. Ledyanoy shelkovyy put' [The Ice Silk Road] / Yu. V. Chaynikov // *Sotsial'nye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaya i zarubezhnaya literatura. Seriya 9: Vostokovedenie i afrikanistika*. – 2024. – No. 2. – Pp. 14-32.
10. Chernyaev, M. V. Rossiya i Kitay v Arktike: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya sotrudnichestva [Russia and China in the Arctic: Current State and Prospects for Cooperation Development] / M. V. Chernyaev, E. A. Egorycheva, E. Yu. Sidorova // *Arktika i Sever*. – 2025. – No. 61. – Pp. 173-184.
11. Mohamed A., Hendricks C., Hu X. Routing-Method Effects on Distance, Time, Fuel, and Emissions in Europe-Asia Trade: A Comparison of the Suez, Cape, and Northern Sea Route Corridors // *arXiv preprint*. – 2025. – 30 p. – URL: <https://arxiv.org/pdf/2512.01076> (date of acces: 03.06.2026).
12. 2024 Niandu Zhongguo duiwai zhijie touzi tongji gongbao [2024 Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment] / Ministry of Commerce of the People's Republic of China, National Bureau of Statistics, State Administration of Foreign Exchange. – Beijing: China Commerce and Trade Press, 2025. – 229 p. – ISBN 978-7-5103-5905-7.