

23.00.04 ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ОТНОШЕНИЙ, ГЛОБАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ /  
23.00.04 POLITICAL PROBLEMS OF INTERNATIONAL RELATIONS,  
GLOBAL AND REGIONAL DEVELOPMENT



Серия «Политология. Религиоведение»  
2020. Т. 33. С. 50–57  
Онлайн-доступ к журналу:  
<http://izvestiapolit.isu.ru/ru>

---

ИЗВЕСТИЯ  
Иркутского  
государственного  
университета

---

УДК 323

DOI <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2020.33.50>

## Северный морской путь в геополитических планах Китая и позиция России

В. В. Синиченко

*Академия управления МВД России, г. Москва, Российская Федерация*

В. В. Ракитский

*Восточно-Сибирский институт МВД России, г. Иркутск, Российская Федерация*

**Аннотация.** Основной темой исследования являются вопросы стратегий Китая и России в отношении Арктики. Раскрываются позиции данных стран, определяющие необходимость их сотрудничества в развитии Северного морского пути и освоении природных ископаемых в Заполярье. Излагаются точки зрения отдельных заинтересованных в освоении Арктики государств на развитие и правовой статус этого региона, включая отстаивание национального суверенитета над арктическим пространством либо его интернационализацию.

**Ключевые слова:** Арктика, Северный морской путь, природные ископаемые, Ледовый шелковый путь, доставка товаров между Азией и Европой, разграничение арктических зон.

**Для цитирования:** Синиченко В. В., Ракитский В. В. Северный морской путь в геополитических планах Китая и позиция России // Известия Иркутского государственного университета. Серия Политология. Религиоведение. 2020. Т. 33. С. 50–57. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2020.33.50>

Вопросы стратегии Китая в отношении Арктики стали в последнее время объектом исследования не только в России, но и за рубежом.

В этом направлении политологического анализа мы можем отметить статьи Любови Матияк [11] и Рабия Калфаоглу [8]. Общий вывод, к которому пришли вышеназванные исследователи, состояли в том, что значение Арктики для Китая растёт, во-первых, из-за необходимости добывать природные ресурсы для растущей китайской экономики, во-вторых, из-за логистических планов использовать Северный морской путь для доставки товаров в Европу.

В статье отечественного исследователя В. Добрынина [3], опубликованной в газете «Известия» 14 сентября 2018 г., говорится, что интерес к Арктике имеет в Китае и туристическую составляющую. Так, китайские ту-

ристы бронируют на год вперед экстремальные туры – они стремятся увидеть полярные льды своими глазами: свыше 80 % туристов, отмечает В. Добрынин, на российских круизных ледоколах – представители Китая. Кроме того, по мнению автора, «у России из-за западных экономических санкций нет иного выбора, кроме как принять китайский капитал для создания и развития инфраструктур, необходимых для использования ресурсов» [3].

Отметим, что некоторые китайские компании также участвовали в добыче полезных ископаемых в Канаде и принадлежащей Дании Гренландии, но справедливости ради надо сказать, что здесь они встретили серьезное противодействие. Дания отклонила в 2016 г. предложение китайской стороны об аренде заброшенной военно-морской базы в Гренландии. Исландия запретила продажу Китайской Народной Республике участка площадью 300 кв. км на северо-востоке страны. Наконец, Норвегия отказалась продать китайской компании «Нубо» участок площадью 217 кв. км на острове Шпицберген.

Дания, Норвегия и Исландия, находясь в зависимости от США, не решились на отчуждение земельных участков в пользу Китая в любых формах сервитута. О том, насколько обеспокоена была китайским проникновением в Арктику Северная Америка, говорит тот факт, что президент США в июле 2019 г. предложил взять Гренландию в аренду и платить за это 600 млн долларов США в год Дании, владеющей островом. Сумма была высчитана, исходя из ежегодных трат Копенгагена на содержание Гренландии, имеющей статус автономии. Аренда предполагалась бессрочной<sup>1</sup>.

Причем интерес США к Гренландии был вызван не только появлением Китая в регионе в качестве активного политического и экономического игрока, но и природными богатствами края.

Так, большой интерес вызывает статья Ведрана Обучины, опубликованная 23 октября 2018 г. в журнале *Advance*. Согласно результатам американских геологических исследований, которые приводит В. Обучина, Арктика скрывает до 30 % неразведанных мировых запасов газа и 13 % неразведанных запасов угля. В будущем российские претензии на арктические области, лежащие за континентом, по мнению политолога, возрастут, так как нефтегазовые ресурсы России на материке будут постепенно истощаться. Поэтому, полагает В. Обучина, Россия пытается распространить свой суверенитет на морской шельф Арктики, в частности на хребет Ломоносова – подводное мелководье, которое проходит от Западной Сибири через Северный полюс между Новосибирскими островами и Гренландией до канадского острова Элсмир. Если бы планы России удались и хребет Ломоносова был бы признан продолжением береговой линии, Россия получила бы доступ к месторождениям, в которых, по оценкам, сокрыто до 5 млрд т нефти и газа [12].

В статье главного научного сотрудника Института экономики РАН, профессора, доктора экономических наук Б. А. Хейфеца [14] также отмечается, что недра арктического шельфа скрывают огромные запасы углеводородов – около 106 млрд т нефтяного эквивалента, в том числе 69,5 трлн куб.

---

<sup>1</sup> Не будет звездно-полосатой: Трампу не отдадут Гренландию [Электронный ресурс] // Газета.RU. 21.08.2019. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/08/21/12592249.shtml> (дата обращения: 08.04.2020).

м природного газа. Китай же планирует увеличить долю газа в балансе своего энергопотребления с 10 в 2020-м до 15 % в 2030 г., или до 630 млрд куб. м в 2030 г.<sup>2</sup> Поэтому китайские инвесторы активно спонсируют российские компании, добывающие углеводороды в Арктике. Так, китайским инвесторам принадлежит 29,9 % в расположенном за полярным кругом ОАО «Ямал СПГ» (9,9 % – у Фонда Шелкового пути и 20 % – у китайской CNPC) [16].

Россия в рамках совместного с Китаем проекта строит для навигации в Арктике ледоколы арктического класса на судовой верфи «Звезда» в Приморье. Ледоколы должны обеспечить экспорт газа в 16,5 млн т из Арктики на азиатские рынки [4].

В отличие от В. Облучины и Б. Хейфеца, сосредоточившихся на экономическом потенциале Арктики, Марк Лантень делает упор на геополитический фактор [10]. Арктика представляет собой наиболее короткий по длине дистанции путь, связывающий Европу, США, Россию и Китай. Овладение здесь ключевыми точками, строительство военных баз позволяет навязывать политическую волю потенциальному противнику.

В статье Олега Александрова [1] также говорится о политических факторах закрепления держав в Арктике. Именно поэтому, отмечает автор, Китай добился статуса наблюдателя в Арктическом совете, а также развернул научно-исследовательскую деятельность на территории Исландии, Гренландии и на архипелаге Шпицберген, Пекин пытается через экономические проекты приобрести участки земли в регионе [Там же].

Именно из-за политического значения Арктики, отмечает Олег Александров, нельзя говорить, что интересы Москвы и Пекина в Арктике совпадают. Москва рассматривает Северный морской путь как свое национальное достояние, как зону, находящуюся под ее суверенитетом. Поэтому Россия мало заинтересована в развитии зарубежного мореплавания по Северному морскому пути и строит свой ледокольный флот, чтобы осуществлять грузоперевозки в этом регионе. Отсюда стремление России контролировать проводку судов по трассе Севморпути. Российское правительство создает на Севере большое число военных объектов для контроля над этим участком страны. Если Россия рассматривает Северный морской путь как национальную транспортную магистраль, то Китай выступает против эксклюзивного права России на Северный морской путь. Китай, признавая право России на предоставление платных лоцманских услуг пользователям Севморпути, выступает за интернационализацию этой транспортной коммуникации и допуск сюда китайских ледоколов [1].

Таким образом, несмотря на тесное сотрудничество России и Китая в деле добычи природных ископаемых в Арктике, оценка международного статуса Северного морского пути по-разному трактуются Москвой и Пекином.

Об этом же говорится в работе Сунь Сюэнь [13]: хотя США считают своими противниками как Россию, так и Китай, в Арктике между Москвой и Пекином не сложилось единого мнения на правовой режим.

---

<sup>2</sup> The State Council Information Office of the People's Republic of China // China's Arctic Policy. 2018. January [Electronic resource]. URL: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (mode of access: 08.04.2020).

Видя возросший интерес Китая к региону и предполагая, что у этого интереса, помимо экономических, есть и военно-политические предпосылки, США стали смотреть на Арктику как на зону своей национальной безопасности – ближний форпост, куда стремятся проникнуть китайцы. Поэтому государственный секретарь США Майк Помпео на заседании Арктического совета на уровне министров, состоявшемся в мае 2019 г. в Рованиеми (Финляндия), обозначил других игроков в Арктике как военные угрозы безопасности США [10].

В ежегодном докладе Министерства обороны США о военной деятельности Китая за 2019 г. в качестве угроз национальной безопасности США указываются развертывание китайских подводных лодок в регионе, строительство Россией военных баз на севере страны. Поэтому США обеспокоены действиями не только России в Арктике, но и Китая в Гренландии, в частности в добывающей отрасли, и попытались противодействовать их потенциальным инвестициям в инфраструктуру острова. Исходя из вышесказанного, США настаивают на создании международной администрации Северного морского пути, которая будет неподконтрольна России и займется вопросами судоходства и технического обслуживания на этом транспортном маршруте. США требуют ремилитаризации региона [10].

Китай выступает за то, чтобы все заинтересованные страны получили свободный доступ в арктические воды в соответствии с международными правовыми нормами. Таким образом, де-юре Китай, несмотря на политическую конфронтацию с США, поддерживает проект международного свободного плавания в Арктике, что противоречит политическим планам России [13].

Однако, невзирая на политические противоречия Пекина и Москвы в вопросе правового статуса Арктики, Россия и Китай единодушны в стратегии экономического освоения региона. В этом плане хотелось бы выделить статью В. Л. Ерохина [5], в которой говорится, что внимание Китая к Арктике стремительно возросло с включением арктических коридоров в инициативу «Один пояс – один путь».

Отметим, что наблюдаемое в последнее время таяние арктических льдов способствовало поиску и изучению маршрутов, альтернативных работающим сейчас [9]. Поэтому китайское правительство подготовило проект морского маршрута вдоль российского Заполярья (рис.).

В июне 2017 г. в рамках инициативы «Один пояс – один путь» был предусмотрен новый экономический коридор, ведущий из Китая в Европу через Северный Ледовитый океан. Он был назван «Ледовый шелковый путь» (Ice Silk Road), или «Полярный шелковый путь» (Polar Silk Road) [2].

Если для перехода из Европы в Китай по Северному морскому пути нужно 25 дней и 625 т мазута, то при использовании традиционного пути через Суэцкий канал – 35 дней и 875 т мазута. Таким образом, Ледовый шелковый путь поможет сэкономить как время, так и транспортные расходы [6].

По мнению экспертов, использование Северного морского перехода даст экономию в каждом рейсе до 500 тыс. долларов по сравнению с переходом по южным морям и океанам [17].



Рис. Маршруты Северного морского пути и Южного морского пути через Суэцкий канал<sup>3</sup>

Отметим, что торговый оборот Китая с Европейским союзом в 2017 г. составил 572 млрд евро, около 60 % которого осуществлялось морскими перевозками. Поэтому Полярный шелковый путь представляется весьма перспективной транспортной коммуникацией, способной улучшить логистику доставки товаров из Китая в Европу и обратно.

По мнению западных аналитиков, перевозки по Севморпути могут занять 10 % от рынка импорта контейнерных грузов из Азии и 5 % от рынка всего международного транзита из Азии в Европу. Эксперты западных транспортных компаний предполагают, что общий объем контейнерных перевозок по Севморпути может составить в 2025 г. 455 тыс. контейнеров в год [15; 16].

Итак, Китай как крупнейшая в мире экспортная держава проявил интерес к транспортировке грузов вдоль Ледового (Полярного) шелкового пути.

В целом же мы можем отметить, что Китай в 2018–2020 гг. значительно усилил свои позиции в Арктике за счет инвестиций в добычу полезных ископаемых и создание транспортной инфраструктуры для арктических морских переходов вдоль берегов как России, так и Канады, США и Дании (Гренландии). Основные инвестиции Китай осуществляет в прибрежную к Северному Ледовитому океану зону России.

Вместе с тем пространства Арктики стали предметом территориальных споров как арктических, так и неарктических стран. Концепции интернационализации арктических территорий, которую активно отстаивают США, противостоит позиция национального суверенитета на морской шельф Арктики, которую занимает Россия.

Китаю, конечно, выгодно сотрудничество с Россией и другими прибрежными государствами, поскольку у него нет прямых прав на освоение ресурсов шельфа. В то же время китайский эксперт Сунь Сюэнь указывает на расхождение взглядов Китая и России: Китай настаивает на интернационализации Арктики и арктических морских путей, ограничении зоны суверенитета приарктических стран прибрежной территорией, а не морским шельфом.

<sup>3</sup> Портер С. Почему Запад «набросился» на Северный морской путь. 18 апр. 2018 [Электронный ресурс]. URL: <https://topcor.ru/980-est-li-perspektivy-u-severno-go-morskogo-puti.html/> (дата обращения: 08.04.2020).

## Список литературы

1. *Александров О.* Перспективы стратегического альянса России и Китая в Арктике [Электронный ресурс]. URL: <https://clck.ru/MwBsP> (дата обращения: 08.04.2020).
2. *Гао Т., Ерохин В. Л.* «Один пояс, один путь» и Северный морской путь: перспективы и риски участия для Китая // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сб. науч. тр. по материалам Междунар. науч.-практ. конф. Москва, 11 сент. 2017 г. / ХИУ ; Харбин, КНР : Изд-во ЦИР ХИУ, 2017. С. 304–312.
3. *Добрынин В.* Дракон в Арктике: почему Китай стремится в Заполярье. Интерес Поднебесной к северным территориям становится тотальным [Электронный ресурс] // Известия. 14 сент. 2018. URL: <https://iz.ru/788765/vladimir-dobrynin/dragon-v-arktike-rochemu-kitai-stremitsia-v-zapoliare> (дата обращения: 08.04.2020).
4. *Ерохин В. Л.* Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. 2017. № 6 (14). С. 22–44.
5. *Ерохин В. Л.* Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора // Маркетинг и логистика. 2018. № 1 (15). С. 12–29.
6. *Жуков М.* Возрождение Северного морского пути – главная забота российских полярников [Электронный ресурс]. URL: <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html> (дата обращения: 20.11.2017).
7. *Иванов В.* Зачем Китай рвется в Арктику [Электронный ресурс] // Независимая газета. 2018. 27 мая. URL: [http://nvo.ng.ru/nvo/2018-05-27/100\\_arctic.html](http://nvo.ng.ru/nvo/2018-05-27/100_arctic.html) (дата обращения: 08.04.2020).
8. *Калфаоглу Р.* Китайско-российское сотрудничество в Арктике: перспективы развития [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kitaysko-rossiyskoe-sotrudnichestvo-v-arktike-perspektivu-razvitiya> (дата обращения: 08.04.2020).
9. *Коньшев В., Сергунин А.* Арктический регион: тенденции 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://russiancouncil.ru/2018/arctic.html#arctic> (дата обращения: 08.04.2020).
10. *Лантень М.* Меняющаяся система безопасности Арктики [Электронный ресурс] // Вестник НАТО. 2019. 28 июня. URL: <https://clck.ru/MwBuV> (дата обращения: 08.04.2020).
11. *Матияк Л. А.* Арктические морские пути в свете энергетической стратегии Китайской Народной Республики [Электронный ресурс]. URL: <https://clck.ru/MwBuy> (дата обращения: 08.04.2020).
12. *Обучина В.* Мир энергетики и льда: Северный морской путь, и как климатические изменения работают на Россию [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/politic/20181023/243522715.html> (дата обращения: 08.04.2020).
13. *Словзнь С.* Противоречия в понимании арктических вопросов Россией и Китаем – действительно ли они существуют? [Электронный ресурс]. URL: <http://russiancouncil.ru/blogs/sunxiuwen/34193/> (дата обращения: 08.04.2020).
14. *Хейфец Б.* Северный морской путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» [Электронный ресурс]. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047> (дата обращения: 08.04.2020).
15. *Bennett M.* China Plans Arctic Belt and Road Initiatives [Electronic resource]. 2017. URL: <http://www.maritime-executive.com/editorials/china-plans-arctic-belt-and-road-initiatives>. Screen title. (date of access: 01.02.2018).
16. *Bennett M.* With the Polar Silk Road, China's Belt and Road Initiative moves into the Arctic [Electronic resource]. Akureyri: Northern Research Forum. 2017. URL: <https://www.cryopolitics.com/2017/06/27/chinas-belt-and-road-initiative-moves-into-the-arctic/> (date of access: 06.02.2018).
17. One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order [Electronic resource] / E. Wong, L. Kin-Chi, S. Tsui, W. Tiejun. 2017. URL: <https://monthlyreview.org/2017/01/01/one-belt-one-road/> (date of access: 05.02.2018).

## Northern Sea Route in the Geopolitical Plans of China and Russia's Position

V. V. Sinichenko

*Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs, Moscow, Russian Federation*

V. V. Rakitskii

*East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Irkutsk, Russian Federation*

**Abstract.** The main topic of the study is the strategies of China and Russia in relation to the Arctic. The article presents the positions of these countries determining the need for their cooperation in the development of the Northern Sea Route and the development of natural resources in the Arctic. The article also provides points of view of the states interested in the development of the Arctic on the development and legal status of this region, including upholding their national sovereignty over the Arctic space or its internationalization.

**Keywords:** Arctic, Northern Sea Route, natural resources, Ice Silk Road, delivery of goods between Asia and Europe, delimitation of the Arctic zones.

**For citation:** Sinichenko V.V., Rakitskii V.V. Northern Sea Route in the Geopolitical Plans of China and Russia's Position. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Political Science and Religion Studies*, 2020, vol. 33, pp. 50-57. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2020.33.50> (in Russian)

### References

1. Aleksandrov O. *Perspektivy strategicheskogo al'jansa Rossii i Kitaja v Arktike* [Prospects for a strategic alliance between Russia and China in the Arctic]. Available at: <https://clck.ru/MwBsP> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)
2. Gao T., Erohin V.L. "Odin pojas, odin put" i Severnyj morskoy put: perspektivy i riski uchastija dlja Kitaj ["One belt, one way" and the Northern Sea Route: prospects and risks of participation for China]. *Cooperation between China and Russia in the framework of the "One belt, one way" initiative. Collection of scientific papers on the materials of the International scientific-practical conference Moscow 11 September 2017*. Harbin, CHN, Harbin Univ. of Engin., 2017, pp. 304-312. (in English)
3. Dobrynin V. Drakon v Arktike: pochemu Kitaj stremitsja v Zapoljar'e. Interes Podnebesnoj k severnym territorijam stanovitsja totalnym. Izvestija 14 sentjabrja 2018 goda [Dragon in the Arctic: why China is striving for the Arctic. China's interest in the northern territories is becoming total]. *Izvestia. 14 September 2018*. Available at: <https://iz.ru/788765/vladimir-dobrynin/dragon-v-arktike-pochemu-kitaj-stremitsja-v-zapoliare> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)
4. Erohin V.L. Severnyj morskoy put i arkticheskie transportnye koridory: problemy ispolzovanija i prognozy kommercializacii gruzoperevozok [Northern Sea Route and Arctic transport corridors: problems of use and forecasts of commercialization of freight transportation]. *Marketing and logistics. Scientific and practical journal*, 2017, no. 6(14), pp. 22-44. (in Russian)
5. Erohin V.L. Severnyj morskoy put kak infrastrukturalnaja osnova rossijsko-kitajskogo Arkticheskogo sinego jekonomicheskogo koridora [The Northern Sea Route as the infrastructural basis of the Russian-Chinese Arctic Blue Economic Corridor]. *Marketing and logistics. Scientific and practical journal*, 2018, no. 1(15), pp. 12-29. (in Russian)
6. Zhukov M. *Vozrozhdenie Severnogo morskogo puti – glavnaja zabota rossijskih poljarnikov* [The revival of the Northern Sea Route is the main concern of Russian polar explorers]. Available at: <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html> (date of access: 20.11.2017). (in Russian)
7. Ivanov V. Zachem Kitaj rvetsja v Arktiku [Why China is tearing into the Arctic]. *Nezavisimaya Gazeta. 27 May 2018*. Available at: [http://nvo.ng.ru/nvo/2018-05-27/100\\_arctic.html](http://nvo.ng.ru/nvo/2018-05-27/100_arctic.html) (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

8. Kalfaoglu R. *Kitajsko-rossijskoe sotrudnichestvo v Arktike: perspektivy razvitiya* [Chinese-Russian cooperation in the Arctic: development prospects]. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/kitaysko-rossiyskoe-sotrudnichestvo-v-arktike-perspektivy-razvitiya> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

9. Konyshov V., Sergunin A. *Arkticheskij region: tendencii 2018 goda* [Arctic region: 2018 trends]. Available at: <http://russiancouncil.ru/2018/arctic.html#arctic> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

10. Lanten' M. Menjajushhajasja sistema bezopasnosti Arktiki [The changing security system of the Arctic]. *Vestnik NATO. 28 ijunja 2019 NATO Bulletin. 28 June 2019*. Available at: <https://www.nato.int/docu/review/ru/articles/2019/06/28/menyayushchayasya-sistema-bezopasnosti-arktiki/index.html> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

11. Matijak L.A. *Arkticheskie morskije puti v svete jenergeticheskoy strategii Kitajskoj Narodnoj Respubliki* [Arctic sea routes in the light of the energy strategy of the People's Republic of China]. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/arkticheskie-morskije-puti-v-svete-energeticheskoy-strategii-kitajskoj-narodnoj-respubliki> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

12. Obuchina V. *Mir jenergetiki i l'da: Severnyj morskij put', i kak klimaticheskie izmenenija rabotajut na Rossiju* [The world of energy and ice: the Northern Sea Route, and how climate change works for Russia]. Available at: <https://inosmi.ru/politic/20181023/243522715.html> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

13. Sjuvjen' S. *Protivorechija v ponimanii arkticheskikh voprosov Rossiej i Kitaem – dejstvitelno li oni sushhestvujut?* [Contradictions in the understanding of Arctic issues by Russia and China – do they really exist?]. Available at: <http://russiancouncil.ru/blogs/sunxiuwen/34193/> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

14. Hejfec B. *Severnyj morskij put – novyj tranzitnyj marshrut “Odnogo pojasa – odnogo puti”* [Northern Sea Route – a new transit route of “One Belt – One Way”]. Available at: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047> (date of access: 08.04.2020). (in Russian)

15. Bennett M. *China Plans Arctic Belt and Road Initiatives. 2017*. Available at: <http://www.maritime-executive.com/editorials/china-plans-arctic-belt-and-road-initiatives> (date of access: 01.02.2018).

16. Bennett M. *With the Polar Silk Road, China's Belt and Road Initiative moves into the Arctic. 2017. Akureyri: Northern Research Forum*. Available at: <https://cryopolitics.com/2017/06/27/chinas-belt-and-road-initiative-moves-into-the-arctic/> (date of access: 06.02.2018).

17. Wong E., Kin-Chi L., Tsui S. & Tiejun W. *One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order. 2017*. Available at: <https://monthlyreview.org/2017/01/01/one-belt-one-road/> (date of access: 05.02.2018).

**Синиченко Владимир Викторович**

доктор исторических наук, профессор,  
главный научный сотрудник, отдел  
стратегических проблем управления  
Академия управления МВД России  
Российская Федерация, 125171, г. Москва,  
ул. Зои и Александра Космодемьянских, 8  
e-mail: v.v.sinichenko@bk.ru

**Sinichenko Vladimir Viktorovich**

Doctor of Sciences (History), Professor, Chief  
Researcher of the Department of Strategic  
Problems Management  
Academy of Management of the Ministry of  
Internal Affairs  
8, Zoya and Alexandr Kosmodemyansk st.,  
Moscow, 125171, Russian Federation  
e-mail: v.v.sinichenko@bk.ru

**Ракитский Владислав Владимирович**

преподаватель, кафедра специальной  
подготовки  
Восточно-Сибирский институт МВД России  
Российская Федерация, 664074,  
г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110  
e-mail: rakitskiy777@mail.ru

**Rakitskii Vladislav Vladimirovich**

Lecturer, Department of Special Training  
East Siberian Institute of the Ministry  
of Internal Affairs of the Russian Federation  
110, Lermontov st., Irkutsk, 664074,  
Russian Federation  
e-mail: rakitskiy777@mail.ru

Дата поступления: 09.04.2020

Received: April, 09, 2020