 © Авторы статьи / Authors of the article

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ/INTERNATIONAL RELATIONSHIPS

DOI: https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.171.77 EDN: LFYMIV

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА, ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ РИСКИ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ КИТАЯ И РОССИИ В АРКТИКЕ

Научная статья

Гу Э.[1, *], Чжао Ц.[2]

[1, 2] Северо-восточный сельскохозяйственный университет, Харбин, Китай

* Корреспондирующий автор (gurk1977[at]163.com)

Предложена: 05.08.2026; Принята: 27.08.2026; Опубликована: 17.09.2026

Аннотация

В данной статье выдвигается тезис, что Северный морской путь становится основой двустороннего стратегического сотрудничества Китая и России, и приводится последовательный ряд доказательств данного тезиса. Из-за глобального потепления происходит перестройка глобальных цепочек поставок. И после тридцатого совещания премьер-министров обеих стран в 2025 году совместное освоение Арктики вышло на центральное место партнерства и перешло на систематизированный уровень. В статье выделено четыре ключевых преимущества, на которые опирается сотрудничество: взаимодополняемость ресурсов, рынков и транспортных маршрутов; развитая многоуровневая институциональная система взаимодействия; совместное межотраслевое технологическое и промышленное развитие; геополитическая стабилизирующая функция Северного морского пути для Евразии. Также определено три блока рисков, с которыми сталкивается взаимодействие Китая и России: системные инфраструктурные недостатки российского арктического маршрута, несовершенство двусторонних координационных механизмов и всестороннее внешнее сдерживание со стороны Запада военное наращивание НАТО, санкции, информационная дискредитация. Для нейтрализации угроз и стабильной реализации арктических проектов в статье предложены шесть направлений комплексных мер по развитию инфраструктуры, экологического контроля, технологической интеграции, дипломатических консультаций, многостороннего партнерства и риск-мониторинга. Сделан вывод, что российско-китайское арктическое сотрудничество имеет устойчивую взаимовыгодную базу, а устранение внутренних и внешних барьеров позволит Северному морскому пути стать локомотивом стратегического партнерства двух держав.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, российско-китайское сотрудничество, глобальные цепочки поставок, санкционные риски, арктическая инфраструктура, геополитическое взаимодействие.

STRATEGIC ADVANTAGES, POTENTIAL RISKS AND POLICY RECOMMENDATIONS REGARDING COOPERATION BETWEEN CHINA AND RUSSIA IN THE ARCTIC

Research article

Gu E.[1, *], Zhao Q.[2]

[1, 2] Northeast Agricultural University, Harbin, China

* Corresponding author (gurk1977[at]163.com)

Suggested: 05.08.2026; Accepted: 27.08.2026; Published: 17.09.2026

Abstract

This article puts forward the thesis that the Northern Sea Route is becoming the cornerstone of bilateral strategic cooperation between China and Russia, and presents a coherent body of evidence to support this claim. Global warming is leading to a restructuring of global supply chains. Following the 30th meeting of the prime ministers of both countries in 2025, the joint development of the Arctic took centre stage in the partnership and moved to a systematic level. The paper highlights four key advantages on which this cooperation is based: the complementarity of resources, markets and transport routes; a well-developed, multi-level institutional framework for cooperation; joint cross-sectoral technological and industrial development; and the geopolitical stabilising role of the Northern Sea Route for Eurasia. Three blocks of risks facing cooperation between China and Russia are also identified: systemic infrastructural shortcomings of the Russian Arctic route; imperfections in bilateral coordination mechanisms; and comprehensive external containment by the West, including NATO's military build-up, sanctions and disinformation campaigns. To counter threats and ensure the stable implementation of Arctic projects, the work proposes six areas of complex measures relating to infrastructure development, environmental monitoring, technological integration, diplomatic consultations, multilateral partnerships and risk monitoring. It is concluded that Russian-Chinese Arctic cooperation has a solid, mutually beneficial foundation, and that the removal of internal and external barriers will allow the Northern Sea Route to become the driving force behind the strategic partnership between the two powers.

Keywords: The Arctic, the Northern Sea Route, Russian-Chinese cooperation, global supply chains, sanctions risks, Arctic infrastructure, geopolitical interaction.

Заголовок поля

В связи тем, что под влиянием глобального потепления ускоряется таяние арктических льдов, транспортная ценность и стратегическое значение Северного морского пути постоянно растут [5]. Арктика превращается из

 © Авторы статьи / Authors of the article

периферийной зоны геополитической борьбы в передовой плацдарм конкуренции и сотрудничества глобальных держав [8].

В настоящее время структура глобальных цепочек поставок претерпевает глубокие изменения, обстановка в Красном море нестабильна, а традиционные океанские маршруты сопряжены с высокой степенью неопределенности. Северный морской путь, являющийся кратчайшим морским коридором между Европой и Азией, выступает как важный инструмент углубления всеобъемлющего стратегического партнерства между Китаем и Россией, а также ключевым носителем повышения устойчивости экономической безопасности обеих стран. 4 ноября 2025 года главы правительств Китая и России провели 30-е регулярное совещание, подписали совместное коммюнике и подняли сотрудничество по Арктике и совместное освоение Северного морского пути до центрального направления двустороннего стратегического взаимодействия [1], [11]. Это означает, что сотрудничество Китая и России в Арктике вступило в систематизированную и институционализированную новую стадию [13]. В то же время сотрудничество Китая и России в Арктике сталкивается с множеством рисков и вызовов: сложности реализации проектов, экологические ограничения Арктики, стратегическое давление со стороны западных стран и другие проблемы [15].

Основные стратегические преимущества сотрудничества Китая и России в Арктике

2.1. Высокая взаимодополняемость ресурсного потенциала и интересов, прочная основа для сотрудничества

Естественная взаимодополняемость интересов Китая и России в арктических делах является базовой логикой постоянного углубления их сотрудничества [16]. Для России Северный морской путь — исторически сложившийся национальный транспортный коридор, а также основная опора для освоения арктических ресурсов и стимулирования экономического подъема Арктики и Дальнего Востока. Однако модернизация арктической инфраструктуры, обновление флота и модернизация технологий требуют огромных финансовых вложений и привлечения внешних рынков сбыта [8]. Для Китая Северный морской путь является ядром «Ледового шелкового пути». По сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал он сокращает расстояние плавания примерно на 30–40 процентов, что позволяет снизить логистические издержки и уменьшить зависимость от морских транспортных коридоров, контролируемых западными странами, реализуя диверсификацию транспортных путей [13]. Транспортная выгода является лишь одной из составляющих стратегических интересов Китая в Арктике. Во-первых, КНР нуждается в стабильном импорте арктических углеводородов и редкоземельных элементов для поддержания работы промышленного комплекса, и только Россия обладает развитой инфраструктурой их добычи на высоких широтах. Во-вторых, участие в совместных арктических проектах позволяет Китаю отрабатывать собственные полярные технологии судостроения, навигации и экологического мониторинга, формируя независимую от западных стран научно-техническую базу для работы в полярных зонах мира [15]. В-третьих, глубокое арктическое партнерство с РФ укрепляет стратегическое взаимное доверие двух государств, формирует единый блок для противодействия милитаризации Арктики со стороны США и НАТО на многосторонних площадках [8]. В-четвертых, совместное освоение Северного морского пути позволяет Китаю реализовать концепцию «Ледового шелкового пути» как важнейшую составляющую глобальной инициативы «Один пояс, один путь», расширяя географию евразийских экономических связей за счет северного транспортного коридора [16]. Все эти комплексные интересы делают для Китая выгодным своевременное реагирование на любые шаги России по активизации взаимодействия через международные институты. В то же время богатые нефтегазовые и минеральные ресурсы российской Арктики соответствуют рыночному спросу и инвестиционному потенциалу Китая. Кроме того, Китай может предоставить России поддержку в сфере строительства портов, логистической эксплуатации, цифровых технологий и других отраслях.

Такая взаимодополняющая структура «ресурсы + транспортный коридор», с одной стороны, и «финансы + рынок» — с другой способствует обеспечению безопасности национальных производственных и снабженческих цепочек, а также долгосрочному стабильному сотрудничеству Китая и России в Арктике [13].

2.2. Постоянный рост уровня институционализации сотрудничества, укрепление институциональных гарантий

Сотрудничество Китая и России в Арктике перешло от разрозненного проектного взаимодействия раннего периода к систематическому институциональному сотрудничеству, совершенствуется верхнеуровневое проектирование и координационные механизмы [13].

С 2015 года, когда на 20-м совещании премьер-министров двух стран впервые было подтверждено укрепление сотрудничества по освоению Северного морского пути, в 2017 году Китай включил Северный морской путь в рамки трех морских транспортных коридоров инициативы «Один пояс, один путь» и официально выдвинул инициативу «Ледовой шелковый путь». В 2024 году стороны создали Подкомитет по сотрудничеству по Северному морскому пути и провели его первое совещание, которое стало центральной координационной платформой для согласования государственной программы освоения Арктики России и китайской инициативы «Ледовой шелковый путь» [2]. На втором совещании подкомитета в октябре 2025 года был утвержден План действий по строительству транспортного коридора Северного морского пути и его устойчивому развитию, а в ноябре того же года совместное коммюнике по итогам совещания премьер-министров дополнительно закрепило рамки сотрудничества [1].

В отдельных секторах стороны подписали специальные документы: «Дорожную карту сотрудничества по спутниковой навигации на 2026–2030 годы», «Меморандум о взаимопонимании по подготовке специалистов для эксплуатации судов в полярных водах», «Меморандум о сотрудничестве в области сельскохозяйственных инвестиций и карантина растений» и другие. Сформирована трехуровневая институциональная система: верхнеуровневые совещания глав правительств, координация через подкомитеты и специальные соглашения, обеспечивающая гарантии для реализации совместных проектов [15].

2.3. Разнообразное технологическое и промышленное взаимодействие, достаточный внутренний импульс

 © Авторы статьи / Authors of the article

В настоящее время сотрудничество Китая и России в Арктике вышло за рамки исключительно морских перевозок и сформировало многоотраслевое комплексное технологическое и промышленное взаимодействие [13].

Сфера спутниковой навигации: углубленная интеграция систем ГЛОНАСС и Бэйдоу. В Арктике сильные геомагнитные возмущения снижают стабильность сигнала отдельной навигационной системы [4]. Объединение двух систем значительно повышает точность позиционирования судов и безопасность плавания, а также позволяет создать независимую от американской системы GPS арктическую навигационную инфраструктуру, избавившись от зависимости от западных технологий.

Сфера полярных судов и технологий: совместная разработка судов высокого ледового класса, искусственного интеллекта для арктической логистики [15]. На основе российского ядерного промышленного потенциала реализуется комплексное сотрудничество в области замкнутого топливного цикла и мирного использования атомной энергии, косвенно поддерживающее строительство атомного ледокольного флота и достижение цели круглогодичной навигации по Северному морскому пути [8].

Сфера грузоперевозок и промышленной интеграции: соглашения о сотрудничестве в сельском хозяйстве и энергетике укрепляют базу встречных грузов, решают проблему низкой экономической эффективности маршрута из-за односторонних перевозок и пустых обратных рейсов, повышают привлекательность маршрута для коммерческих предприятий [7].

Сфера подготовки кадров: совместное обучение полярных моряков и специалистов по эксплуатации в соответствии с российскими стандартами и Международным полярным кодексом, обеспечивающее человеческие ресурсы для масштабной эксплуатации маршрута [13].

2.4. Высокая геостратегическая ценность, укрепление устойчивости глобальных цепочек поставок

На фоне глубокой трансформации мирового порядка и растущей неопределенности традиционных морских маршрутов совместное освоение Китаем и Россией Северного морского пути имеет стратегическое значение, выходящее за рамки двусторонних отношений [8]. С одной стороны, Северный морской путь не подвержен рискам геополитических конфликтов, характерным для Красного моря и других традиционных маршрутов, обладает внеблоковым характером, позволяет избежать политического вмешательства третьих стран и выступает как стабильный альтернативный транспортный коридор для грузоперевозок между Европой и Азией, повышая устойчивость глобальных цепочек поставок к внешним потрясениям [13].

С другой стороны, формирование северного евразийского транспортного коридора на основе Северного морского пути способствует экономической интеграции российской Арктики, северных регионов Китая и северной Европы, создает новую зону экономического роста Евразии, смещает географический центр мировой экономики на север и нейтрализует ограничения традиционной морской торговой системы под доминированием западных стран [16].

Риски, с которыми сталкивается сотрудничество Китая и России в Арктике

3.1. Внутренние риски двустороннего взаимодействия

3.1.1. Сотрудничество основано преимущественно на декларативных соглашениях, реализация конкретных проектов сопряжена с неопределенностью

Большинство договоренностей, закрепленных в совместном коммюнике 2025 года и других действующих документах, носят плановый и декларативный характер, в них отсутствуют конкретные количественные показатели, четкие объемы инвестиций, детальные графики реализации проектов и распределение ответственности [1]. В целом сотрудничество находится на стадии формирования институциональной базы; ключевые направления — крупная инфраструктура, совместная разработка базовых технологий, целевые показатели увеличения грузопотока — требуют многократных дополнительных консультаций для детализации [13].

Кроме того, арктические проекты характеризуются длительным инвестиционным циклом, медленной окупаемостью и огромными первоначальными вложениями [8]. На фоне глобального экономического спада инвестиционная готовность компаний и фактическое привлечение капитала сопряжены с неопределенностью, что может привести к замедлению темпов развития сотрудничества [15].

3.1.2. Высокая уязвимость арктической экосистемы, растущее давление экологических требований

Арктика является регионом с самой уязвимой экосистемой в мире, способность ее восстановления крайне низкая [5]. Расширение морских перевозок, строительство портовых объектов, рост добычи энергетических ресурсов создают экологические риски: утечки нефти, разрушение мест обитания биоресурсов, увеличение выбросов углерода. Экологические аварии могут привести к необратимым разрушениям природы Арктики [6].

В настоящее время система экологического регулирования Арктики находится в стадии совершенствования. Координация Китая и России по экологическим стандартам, мерам реагирования на чрезвычайные ситуации и определению ответственности недостаточна. При этом международное внимание к экологии Арктики постоянно растет, международные нормы становятся все более строгими, что неизбежно увеличивает издержки на соблюдение нормативов при морских перевозках и освоении арктических ресурсов [14].

3.1.3. Несовершенство инфраструктуры эксплуатации, сложности организации масштабной коммерческой навигации

Для организации регулярной коммерческой эксплуатации Северного морского пути существует ряд практических ограничений: Во-первых, ограниченный период навигации. Сезон навигации в летне-осенний период составляет всего 3–4 месяца (август – октябрь). Круглогодичное плавание требует мощного атомного ледокольного флота, а стоимость ледокольного сопровождения высока, что значительно снижает экономическую привлекательность маршрута [8]. Во-вторых, недостаточная сопутствующая инфраструктура вдоль трассы: отсутствуют полноценные объекты для пополнения запасов судов, ремонта, заправки топливом, а также системы экстренного реагирования, не позволяющие обеспечить массовое движение торговых судов [3]. В-третьих, низкий объем грузопотока в восточном секторе.

 © Авторы статьи / Authors of the article

Согласно статистике грузоперевозок в Арктике за 2025 год общий объем транспортировки составил 58 миллионов тонн, при этом сезонный объем грузов, следующих через восточную часть Северного морского пути, составил всего 7 миллионов тонн (12 процентов от общего объема) [7]. В-четвертых, острый дефицит квалифицированных кадров. Плавание в полярных условиях предъявляет высокие требования к профессиональной подготовке моряков [5]. Совместная система подготовки специалистов только начала функционировать, поэтому в краткосрочной перспективе она не сможет удовлетворить потребности масштабной эксплуатации маршрута [13].

3.1.4. Расхождения в ключевых целях Китая и России, необходимость постоянного укрепления стратегического взаимного доверия

Китай и Россия имеют естественные расхождения в ключевых целях сотрудничества по Арктике, и при отсутствии эффективного регулирования они могут привести к разногласиям [14]. Россия неизменно рассматривает Северный морской путь как внутренние воды под своей юрисдикцией в соответствии со статьей 234 Конвенции ООН по морскому праву [12], ее основная цель — освоение арктических ресурсов за счет внешних финансов и технологий, укрепление собственной ведущей роли в Арктике, а также настороженное отношение к политическому и военному присутствию внешних держав в регионе. Китай, в свою очередь, участвует в арктических делах исходя из соображений экономической безопасности и диверсификации транспортных путей, акцентируя внимание на коммерческой эксплуатации маршрута, удобстве судоходства, окупаемости инвестиций и прозрачности правил плавания [13]. Стороны могут иметь разногласия по вопросам платы за проход по маршруту, нормативам регулирования, инвестиционным правам и лидерству в проектах, поэтому требуется постоянный стратегический диалог для согласования позиций [15].

3.2. Системные риски внешней среды

3.2.1. Западные страны стремятся к доминированию в Арктике и рассматривают сотрудничество Китая и России как угрозу

После вступления Финляндии и Швеции в НАТО семь из восьми арктических государств стали членами альянса. НАТО объявило Арктику ключевой зоной стратегической конкуренции, регулярно проводит крупномасштабные совместные военные учения в регионе, усиливает воздушное патрулирование, размещает военные объекты в портах и обменивается разведывательными данными [8]. Официально альянс заявляет о противодействии «милитаризации Арктики Россией» и «расширению влияния Китая», но фактически создает стратегическое окружение России в Арктике и ограничивает пространство для деятельности Китая в регионе. США последовательно обновляют национальные стратегии по Арктике. Согласно Национальной стратегии безопасности США 2025 года и Стратегии обороны 2026 года Арктика официально включена в список ключевых геополитических театров конкуренции, где главными соперниками объявлены Россия и Китай [9], [10]. Стратегические интересы США в регионе делятся на четыре группы: военное доминирование для контроля над северными морскими проходами и наблюдения за российскими арктическими базами; доступ к месторождениям редкоземельных и энергетических ресурсов Гренландии и Аляски; формирование подконтрольной системы международного арктического регулирования через ИМО и Арктический совет; ограничение расширения влияния неарктических держав, прежде всего, Китая [9]. Для реализации этих целей США выделяют почти 9 млрд долларов на строительство арктических патрульных судов береговой охраны, обновляют соглашение об обороне Гренландии с Данией и формируют трехсторонний альянс по полярным ледоколам с Канадой и Финляндией [10]. Все эти меры создают постоянное внешнее давление на российско-китайское арктическое сотрудничество и формируют общий контекст ограничений, учтенный автором при разработке политических рекомендаций [8].

С одной стороны, США укрепляют военное развертывание и потенциал полярных боевых операций на Аляске, с другой — открыто оспаривают право России на юрисдикцию над Северным морским путем, называя его «международным транспортным коридором» и выступая за проведение операций «свободы судоходства» для вмешательства в регулирование арктических перевозок с целью сломать контроль России над маршрутом [14].

3.2.2. Западные страны доминируют в формировании международных норм по Арктике, ограничивая пространство для сотрудничества Китая и России

Основным лоббистом по ужесточению положений Международного полярного кодекса выступают Соединенные Штаты Америки, которые на сессиях ИМО в 2023–2025 годах последовательно продвигали поправки, расширяющие сферу действия нормативов и повышающие технические и экологические требования к судам, эксплуатирующимся в Арктике [14]. С января 2026 года вступили в силу нормы резолюции MSC.538(107), поддержанные американской делегацией, по которым МПК распространяется на грузовые суда водоизмещением 300–499 брутто-тонн, рыбацкие корабли длиной от 24 метров и яхты свыше 300 брутто-тонн; введены дополнительные требования к навигационному оборудованию, прогнозированию ледовой обстановки и планам спасательных операций в полярных условиях [8].

США открыто заявляют, что такие строгие стандарты направлены на повышение экологической безопасности, но фактически они создают дополнительные финансовые и технические барьеры для российских и китайских судоходных компаний, ограничивая масштабы транзита по Северному морскому пути [14]. Одновременно Вашингтон координирует действия Канады, Норвегии и Финляндии в рамках Арктического совета для политизации вопросов экологического регулирования, блокируя совместные предложения России и Китая по упрощению административных процедур для коммерческих перевозок [8].

Опираясь на свое доминирующее положение в системе глобального управления, западные страны формируют нормы, повышающие барьеры для сотрудничества в Арктике и сокращающие возможности взаимодействия Китая и России. В рамках Арктического совета западные члены политизируют повестку дня, заморозили участие России в работе совета после конфликта на Украине и пытаются пересмотреть нормы управления Арктикой [8]. Одновременно они вводят ограничения для статуса наблюдателя Китая, препятствуя продвижению совместных проектов через многосторонние механизмы. В Международной морской организации (ИМО) западные страны проводят утверждение

 © Авторы статьи / Authors of the article

все более строгого Международного полярного кодекса, постоянно ужесточая экологические, технические и безопасностные стандарты для полярных судов [14]. Это значительно увеличивает издержки на соблюдение нормативов и технические барьеры для арктических перевозок, косвенно снижая экономическую привлекательность Северного морского пути и ограничивая участие китайских торговых судов и судостроительных предприятий в арктической навигации.

Западные страны создают эксклюзивные механизмы сотрудничества по Арктике — например, технологические альянсы и экологические рамки с участием США, ЕС и Канады, пытаясь исключить Китай и Россию из ядра институтов управления Арктикой и сохранить монополию на формирование норм [9].

3.2.3. Расширение цепи санкций западных стран, блокирование путей технологического сотрудничества

Комплексные санкции Запада против России распространились на арктическую сферу: введены целевые технологические блокировки для российских арктических проектов, ограничен экспорт в Россию технологий полярного судостроения, навигационного оборудования, оборудования для добычи нефти и газа, ключевых комплектующих для ледоколов [10]. Это напрямую замедляет модернизацию российской арктической инфраструктуры и обновление ледокольного флота [15]. Одновременно западные страны используют вторичные санкции для запугивания китайских компаний и финансовых институтов, препятствуя китайским инвестициям и технологическому участию в арктических проектах [8]. Ряд западных финансовых организаций отнес все проекты в Арктике с участием России к категории высокого риска, что усложняет привлечение финансирования и снижает интерес международных контрагентов к совместной работе, создавая для Китая и России риски несоблюдения нормативов [13].

3.2.4. Негативные нарративы в международных медиа, подрыв легитимности сотрудничества Китая и России

Западные медиа формируют негативное освещение сотрудничества Китая и России в Арктике, создавая искаженное общественное мнение [14]. С одной стороны, активно распространяются тезисы о «арктической экспансии Китая» и «разграблении ресурсов», нормальную коммерческую и научную деятельность Китая искажают как геополитический экспансионизм, ставят под вопрос легитимность статуса Китая как «государства, близкого к Арктике». С другой стороны, сотрудничество Китая и России в Арктике характеризуют как «антизападный военно-политический союз», раздувая угрозу для мира и стабильности региона [8]. Такие медиа-нарративы не только портят международный образ совместных проектов Китая и России, но и снижают готовность третьих стран и международных компаний участвовать в эксплуатации Северного морского пути, затрудняют интернационализацию маршрута и увеличивают внешние медиа-издержки двустороннего сотрудничества [14].

Политические рекомендации для стабильного развития сотрудничества Китая и России в Арктике

4.1. Обеспечить реализацию институциональных договоренностей, ускорить размещение конкретных проектов

Во-первых, использовать механизм Подкомитета по сотрудничеству по Северному морскому пути для трансформации декларативных соглашений в реализуемые перечни проектов [2]. Установить поэтапные количественные целевые показатели: увеличение грузопотока, модернизация портовой инфраструктуры, развитие судоходства на горизонте 3–5 лет, создать систему контроля за реализацией проектов и оценки прогресса [13]. Во-вторых, первоочередно организовать встречные грузоперевозки, опираясь на торговлю сельскохозяйственной продукцией, энергетическими и минеральными ресурсами, расширить двусторонний грузопоток по Северному морскому пути и повысить коммерческую эффективность маршрута [7]. В-третьих, создать специальный механизм инвестирования и финансирования арктического сотрудничества, разработать модель с государственным стимулированием, доминированием частных компаний и рыночным функционированием для снижения финансовой нагрузки на проекты [15].

4.2. Сделать устойчивое развитие основным направлением, создать эталон экологически безопасного сотрудничества

Во-первых, интегрировать принципы зеленого устойчивого развития во все направления арктического сотрудничества для учета международных экологических требований [6]. Согласовать экологические стандарты Китая и России, создать совместную систему экологического мониторинга морских перевозок и освоения ресурсов Арктики, разработать единые нормативы охраны природы и планы реагирования на экологические чрезвычайные ситуации [5]. Во-вторых, внедрять модели устойчивого экологического развития, продвигать технологии низкоуглеродных морских перевозок и зеленых портов, совместно разрабатывать технику полярных судов с низкими выбросами для создания образца устойчивого судоходства в Арктике [15]. В-третьих, совместно выдвигать инициативы по устойчивому развитию Арктики на многосторонних платформах, активно участвовать в формировании международных экологических норм, демонстрируя статус ответственных великих держав [8].

4.3. Усилить технологическое и кадровое взаимодействие, устранить недостатки инфраструктуры эксплуатации

Во-первых, ускорить глубокую интеграцию систем ГЛОНАСС и Бэйдоу в Арктике, построить совместную сеть мониторинга навигации для повышения надежности определения координат в экстремальных природных условиях [4]. Во-вторых, совместно реализовать научно-технические разработки судов высокого ледового класса, интеллектуальных ледокольных технологий и систем искусственного интеллекта для арктической логистики, постепенно добиться полного контроля над базовыми технологиями и избежать рисков технологической блокады со стороны Запада [13]. В-третьих, полностью реализовать Меморандум о взаимопонимании по подготовке полярных специалистов, создать комплексную систему подготовки: совместное обучение в вузах и практика на судах, ускорить подготовку моряков, менеджеров и технических специалистов, соответствующих международным стандартам [15].

4.4. Углубить стратегический диалог, регулировать внутренние разногласия по интересам

 © Авторы статьи / Authors of the article

Во-первых, полностью уважать юрисдикционные права России на Северный морской путь, четко позиционировать участие Китая как исключительно коммерческое и экономическое, устранить опасения России относительно геополитических намерений Китая [12]. Во-вторых, создать постоянный механизм консультаций по интересам, детально согласовывать вопросы платы за проход по маршруту, нормативов регулирования, инвестиционных прав и других конкретных проблем, формировать модель совместного использования выгод и распределения рисков [14]. В-третьих, углубить верхнеуровневое согласование арктических стратегий, интегрировать сотрудничество по Северному морскому пути с российской «Государственной политикой по Арктике до 2035 года» и китайской инициативой «Один пояс, один путь» для обеспечения единства стратегических векторов обеих стран [16].

4.5. Активно противостоять внешнему давлению, расширить формат многостороннего сотрудничества

Во-первых, создать платформы арктического сотрудничества в рамках БРИКС и Шанхайской организации сотрудничества, привлечь больше стран с развивающимися рынками к устойчивому освоению Арктики и расширить круг стран, разделяющих общие интересы [8]. Во-вторых, совместно выступать на площадках ООН, ИМО и других многосторонних институтов против политизации арктических дел, защищать систему управления Арктикой на основе международного права и гарантировать законное право всех государств на участие в арктических процессах [12]. В-третьих, развивать международную информационную деятельность, обеспечить прозрачность содержания и результатов совместных проектов Китая и России, подчеркивать их коммерческий, общественно полезный и экологически устойчивый характер, опровергать ложные медиа-нарративы и повысить признание сотрудничества международным сообществом [14].

Важный вопрос взаимодействия: готова ли Китай отвечать на активизацию России в рамках совместных международных институтов? Все официальные действия китайской дипломатии за 2025–2026 годы подтверждают положительный ответ. Во-первых, после создания Подкомитета по Северному морскому пути при Комиссии по регулярным совещаниям премьеров двух стран в 2024 году Китай немедленно направил группу экспертов по судоходству, экологии и подготовке кадров для совместной разработки плана действий на 2025–2030 годы, полностью поддержав российскую инициативу по систематизации координации проектов [2]. Во-вторых, в рамках Арктического совета Пекин последовательно поддерживает все предложения Москвы по противодействию политизации арктических дел США и НАТО, совместно выступает против милитаризации высоких широт в совместных заявлениях по итогам двусторонних встреч на высшем уровне в мае 2026 года [8]. В-третьих, Россия предложила интегрировать арктические транспортные проекты в повестку ШОС и БРИКС; Китай сразу поддержал эту инициативу, предложив создать рабочую группу по северным транспортным коридорам при секретариате ШОС и выделить финансирование из фондов инициативы «Один пояс, один путь» для совместных исследовательских программ по Арктике [16]. В-четвертых, для поддержки российской программы строительства ледоколов Китай увеличил объем совместного производства полярных танкеров на своих верфях, снял ряд экспортных ограничений на поставку судового оборудования в РФ, несмотря на риски вторичных санкций со стороны США [10]. Данные целенаправленные дипломатические, финансовые и промышленные шаги доказывают, что Китай имеет четкую стратегическую заинтересованность в развитии арктического партнерства и готов симметрично отвечать на любые конструктивные российские предложения по расширению совместного использования существующих межгосударственных и многосторонних механизмов [13].

4.6. Создать комплексную систему предотвращения рисков, повысить потенциал соблюдения нормативов и реагирования на чрезвычайные ситуации

Во-первых, организовать систему проверки соответствия нормам для арктических проектов китайских компаний, комплексно оценивать риски санкций, правовые и экологические угрозы, разработать планы реагирования для смягчения воздействия вторичных санкций [15]. Во-вторых, совершенствовать систему обеспечения безопасности морских перевозок в Арктике, совместно развивать потенциал экстренного спасения на море, ликвидации разливов нефти и прогнозирования ледовой обстановки для повышения эффективности устранения аварий в экстремальных условиях [5]. В-третьих, создать механизм постоянного мониторинга рисков арктического сотрудничества, отслеживать политику западных стран, геополитическую обстановку, изменения ледовой обстановки и другие факторы, своевременно корректировать стратегию взаимодействия [8].

Заключение

В рамках общего контекста китайско-российской двусторонней торговли стратегическая ценность Северного морского пути приобретает особое значение. В торговле между Китаем и Россией сформирована система мультимодальных перевозок, включающая морской, железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. В 2024 году общий двусторонний грузооборот между Китаем и Россией превысил 290 миллионов тонн, при этом на морской транспорт приходится почти половина трансграничных грузопотоков, а основными номенклатурами морской торговли являются энергоресурсы и полезные ископаемые [7]. Как новый стратегический коридор китайско-российских морских перевозок, Северный морской путь постоянно увеличивает свою долю в товарообороте двух стран: в 2025 году объём грузоперевозок между китайскими и российскими портами по Северному морскому пути составил 5,4 миллиона тонн, что составляет около 15% от общего грузооборота по этому пути за указанный год, благодаря чему Китай стал важнейшим иностранным партнёром по Северному морскому пути [7]. В первой половине 2026 года только в рамках Северного морского пути двусторонний грузооборот между Китаем и Россией превысил 5 миллионов тонн. Количество китайско-российских контейнерных рейсов по пути выросло с 7 в 2023 году до 24 в 2025 году, а в 2026 году прогнозируется превышение показателя в 30 рейсов. Объём контейнерных грузоперевозок за три года вырос в 2,6 раза, перевозки постепенно перешли от опытных плаваний к регулярной эксплуатации [13]. В соответствии с согласованными плановыми целями Китая и России к 2030 году объём двусторонних грузоперевозок

 © Авторы статьи / Authors of the article

между двумя странами по Северному морскому пути достигнет 20 миллионов тонн, что позволит дополнительно раскрыть логистический потенциал «Ледяного шёлкового пути» [1].

В целом китайско-российское арктическое сотрудничество, ядром которого является Северный морской путь, опирается на прочную базу взаимных интересов, развитое институциональное обеспечение и широкие возможности для координации усилий. Оно является не только закономерным выбором для углубления всеобъемлющего стратегического взаимодействия двух стран, но и важным опытом по переформатированию евразийской транспортной системы и повышению устойчивости глобальных цепочек поставок [15]. В перспективе китайско-российское арктическое сотрудничество станет важным драйвером развития всеобъемлющего стратегического партнёрства между Китаем и Россией в новую эпоху [16].

Финансирование

Ключевой проект экспертно-аналитического центра плана исследований в области философии и общественных наук провинции Хэйлунцзян «Исследование направлений и перспектив развития продвижения аграрного сотрудничества Хэйлунцзяна с Россией» (номер проекта: 25ZKA006).

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Сообщество рецензентов Международного научно-исследовательского журнала
DOI: https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.171.77.1

Funding

Key project of the Expert and Analytical Center of the Research Plan in the Field of Philosophy and Social Sciences of Heilongjiang Province "Research on the Directions and Prospects for the Development of Promoting Agricultural Cooperation between Heilongjiang and Russia" (project number: 25ZKA006).

Conflict of Interest

None declared.

Review

Community of Reviewers of the International Research Journal
DOI: https://doi.org/10.60797/IRJ.2026.171.77.1

Список литературы / References

1. 俄总理第三十次定期会晤联合公报（全文） / 中华人民共和国中央人民政府. — 2025 年 11 月 4 日. — URL: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202511/content_7047103.htm (访问日期: 02.06.2026).

2. 中俄总理第二十九次定期会晤联合公报（全文） / 中华人民共和国外交部. — 2024 年 8 月 22 日. — URL: https://www.fmprc.gov.cn/ziliao_674904/1179_674909/202408/t20240822_11477753.shtml (访问日期: 29.07.2026).

3. Фирсов Ю.Г. Проблемы картографического обеспечения при изучении Северного Ледовитого океана и задачи батиметрических исследований в Российской Арктике / Ю.Г. Фирсов, А.Г. Зинченко // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. — 2023. — Т. 15, № 2. — С. 226–246.

4. Наблюдательная сеть Северного УГМС в Арктике объединяет 140 станций и постов // Корабел.ру. — 07.11.2024. — URL: https://www.korabel.ru/news/comments/nablyudatelnaya_set_severnogo_ugms_v_arktike_obedinyaet_140_stanciy_i_postov.html (дата обращения: 29.07.2026).

5. Тимофеев В.И. Проблемные вопросы обеспеченности гидрометеорологической информацией Арктической зоны России при решении задач ее устойчивого развития / В.И. Тимофеев, Д.К. Щеглов // Инновации. — 2019. — № 5 (247). — С. 84–91. — DOI: 10.26310/2071-3010.2019.16.34.012.33.

6. Резолюция Всероссийской конференции с международным участием «Россия в десятилетии ООН наук об океане. Морская наука для экономики и социальной сферы страны». — Москва: РТУ МИРЭА, 2023. — С. 149.

7. Грузовая динамика Арктики: анализ грузоперевозок арктического сегмента ТТК за 2025 год // ПортНьюс. — 05.02.2026. — URL: https://portnews.ru/comments/3631 (дата обращения: 29.07.2026).

8. Конышев В.Н. Международное арктическое сотрудничество в эпоху глобальной нестабильности: проблемы и перспективы / В.Н. Конышев, М.Л. Лагутина, А.А. Сергунин // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. — 2025. — Т. 17, № 2. — С. 113–144. — DOI: 10.48015/2076-7404-2025.

9. National Security Strategy of the United States of America / The White House. — Washington, D.C.: The White House, 2025. — 29 p. — URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf (accessed: 29.07.2026).

10. 2026 National Defense Strategy / U.S. Department of War. — Washington, D.C.: U.S. Department of War, 2026. — URL: https://media.defense.gov/2026/Jan/23/2003864773/-1/-1/0/2026-NATIONAL-DEFENSE-STRATEGY.PDF (accessed: 29.07.2026).

11. 中俄总理第三十次定期会晤联合公报（全文） / 中华人民共和国外交部. — 2025 年 11 月 4 日. — URL: https://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/202511/t20251104_11746926.shtml (访问日期: 08.06.2026).

12. 联合国海洋法公约 / 中华人民共和国外交部. — 1982 年 12 月 10 日订于蒙特哥湾. — URL: https://treaty.mfa.gov.cn/tykfiles/20180718/1531876010093.pdf (访问日期: 29.07.2026).

13. 韩璐. 中俄北极航道合作:进展、挑战及推进路径 / 韩璐 // 欧亚经济. — 2026. — 第 4 期. — 第 97–113+134 页.

14. 刘涵. 北极治理中的安全化差异研究——基于中国北极活动相关叙事的分析 / 刘涵, 于朝晖 // 大连海事大学学报(社会科学版). — 2026. — 第 25 卷, 第 3 期. — 第 53–67 页.

 © Авторы статьи / Authors of the article

15. 洪农. 论中俄北极合作：战略机遇、治理挑战与可持续发展路径 / 洪农 // 当代中国与世界. — 2025. — 第 3 期. — 第 106–116 页.

16. 王苒. 俄罗斯"转向东方"战略下的中俄北方航道合作：现状、挑战与路径 / 王苒 // 辽东学院学报(社会科学版). — 2025. — 第 27 卷, 第 3 期. — 第 28–38 页.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Joint Communiqué of the 30th Regular Meeting of the Prime Ministers of China and Russia / Central People's Government of the People's Republic of China. — November 4, 2025. — URL: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202511/content_7047103.htm (accessed: 02.06.2026). [in Chinese]

2. Joint Communiqué of the 29th Regular Meeting of the Prime Ministers of China and Russia / Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. — August 22, 2024. — URL: https://www.fmprc.gov.cn/ziliao_674904/1179_674909/202408/t20240822_11477753.shtml (accessed: 29.07.2026). [in Chinese]

3. Firsov Yu.G. Problemy kartograficheskogo obespecheniya pri izuchenii Severnogo Ledovitogo okeana i zadachi batimetricheskikh issledovaniy v Rossiyskoy Arktike [Cartographic support problems in the study of the Arctic Ocean and tasks for bathymetric research in the Russian Arctic] / Yu.G. Firsov, A.G. Zinchenko // Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova [Bulletin of the Admiral S.O. Makarov State University of Maritime and Inland Water Transport]. — 2023. — Vol. 15, № 2. — P. 226–246. [in Russian]

4. Nablyudatel'naya set' Severnogo UGMS v Arktike ob"edinyaet 140 stantsiy i postov [The observational network of the Northern UGMS in the Arctic unites 140 stations and posts] // Korabel.ru. — 07.11.2024. — URL: https://www.korabel.ru/news/comments/nablyudatelnaya_set_severnogo_ugms_v_arktike_obedinyaet_140_stanciy_i_postov.html (accessed: 29.07.2026). [in Russian]

5. Timofeev V.I. Problemnye voprosy obespechennosti gidrometeorologicheskoy informatsiey Arkticheskoy zony Rossii pri reshenii zadach ee ustoychivogo razvitiya [Challenging issues of hydrometeorological information provision for the Russian Arctic Zone in addressing its sustainable-development tasks] / V.I. Timofeev, D.K. Shcheglov // Innovatsii [Innovations]. — 2019. — № 5 (247). — P. 84–91. — DOI: 10.26310/2071-3010.2019.16.34.012.33. [in Russian]

6. Rezolyutsiya Vserossiyskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem "Rossiya v desyatiletii OON nauk ob okeane. Morskaya nauka dlya ekonomiki i sotsial'noy sfery strany" [Resolution of the All-Russian Conference with International Participation "Russia within the UN Ocean Decade. Marine Science for the Country's Economy and Social Sphere"]. — Moscow: RTU MIREA, 2023. — P. 149. [in Russian]

7. Gruzovaya dinamika Arktiki: analiz gruzoperevozok arkticheskogo segmenta TTK za 2025 god [Arctic cargo dynamics: analysis of cargo traffic along the Arctic segment of the Trans-Siberian Transport Corridor for 2025] // PortNews. — 05.02.2026. — URL: https://portnews.ru/comments/3631 (accessed: 29.07.2026). [in Russian]

8. Konyshev V.N. Mezhdunarodnoe arkticheskoe sotrudnichestvo v epokhu global'noy nestabil'nosti: problemy i perspektivy [International Arctic cooperation in the era of global instability: problems and prospects] / V.N. Konyshev, M.L. Lagutina, A.A. Sergunin // Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 25: Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika [Moscow University Bulletin. Series 25: International Relations and World Politics]. — 2025. — Vol. 17, № 2. — P. 113–144. — DOI: 10.48015/2076-7404-2025. [in Russian]

9. National Security Strategy of the United States of America / The White House. — Washington, D.C.: The White House, 2025. — 29 p. — URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf (accessed: 29.07.2026).

10. 2026 National Defense Strategy / U.S. Department of War. — Washington, D.C.: U.S. Department of War, 2026. — URL: https://media.defense.gov/2026/Jan/23/2003864773/-1/-1/0/2026-NATIONAL-DEFENSE-STRATEGY.PDF (accessed: 29.07.2026).

11. Joint Communiqué of the 30th Regular Meeting of the Prime Ministers of China and Russia / Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. — November 4, 2025. — URL: https://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/202511/t20251104_11746926.shtml (accessed: 08.06.2026). [in Chinese]

12. United Nations Convention on the Law of the Sea / Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. — Concluded at Montego Bay on December 10, 1982. — URL: https://treaty.mfa.gov.cn/tykfiles/20180718/1531876010093.pdf (accessed: 29.07.2026). [in Chinese]

13. Han Lu. Zhong-E beiji hangdao hezuo: jinzhan, tiaozhan ji tuijin lujing [China-Russia cooperation on the Arctic Maritime Route: achievements, challenges and promotion paths] / Han Lu // Ouya jingji [Eurasian Economy]. — 2026. — No. 4. — P. 97–113+134. [in Chinese]

14. Liu Han. Beiji zhili zhong de anquanhua chayi yanjiu — jiyu Zhongguo beiji huodong xiangguan xushi de fenxi [Research on securitization differences in Arctic governance — an analysis based on narratives of China's activities in the Arctic] / Liu Han, Yu Zhaohui // Dalian haishi daxue xuebao (shehui kexue ban) [Journal of Dalian Maritime University (Social Sciences Edition)]. — 2026. — Vol. 25, No. 3. — P. 53–67. [in Chinese]

15. Hong Nong. Lun Zhong-E beiji hezuo: zhanlüe jiyu, zhili tiaozhan yu kechixu fazhan lujing [On Russian-Chinese cooperation in the Arctic: strategic opportunities, governance challenges and sustainable-development pathways] / Hong Nong // Dangdai Zhongguo yu shijie [Contemporary China and the World]. — 2025. — No. 3. — P. 106–116. [in Chinese]

16. Wang Ran. Eluosi "zhuanxiang dongfang" zhanlüe xia de Zhong-E beifang hangdao hezuo: xianzhuang, tiaozhan yu lujing [China-Russia cooperation on the Northern Sea Route within Russia's "Turn to the East" strategy: current status,

 © Авторы статьи / Authors of the article

challenges and prospects] / Wang Ran // Liaodong xueyuan xuebao (shehui kexue ban) [Journal of Liaodong University (Social Sciences)]. — 2025. — Vol. 27, No. 3. — P. 28–38. [in Chinese]