



Фото:RFE/RL Current Time

МИР

Партнерство или зависимость? Бизнес России и Китая в Арктике

03 октября 2026

Настоящее Время

Арктика все чаще оказывается в центре международного внимания. Лед, который десятилетиями сдерживал судоходство и ограничивал доступ к ресурсам, стремительно отступает из-за изменения климата. Вместе с ним меняется и политическая карта региона: новые маршруты и возможности для добычи превращают Арктику в пространство растущего стратегического соперничества.

В 2024 году стало заметнее военное сотрудничество России и Китая в Арктике. В июле российские и китайские стратегические бомбардировщики впервые вместе патрулировали район у Аляски. В октябре китайская береговая охрана впервые вышла в Арктику для совместного патруля с Россией.

На этом фоне **Дональд Трамп** вновь заговорил о контроле над Гренландией. В январе 2026 года он прямо связал этот вопрос с Россией и Китаем: "Если мы этого не сделаем, Гренландию захватят Россия или Китай". А уже в феврале НАТО усилило свое присутствие в Арктике. Генсек альянса **Марк Рютте** объяснил это ростом военной активности России и интереса Китая к региону.

Настоящее Время рассказывает, как меняется российско-китайское сотрудничество в регионе.

"Россия распахнула двери". Как Китай появился в Арктике

На протяжении десятилетий Россия выступала за то, чтобы ключевые решения по Арктике оставались за государствами региона и ориентировалась прежде всего на сотрудничество в рамках Арктического совета. Китай одновременно искал способы закрепиться на Севере, в том числе через участие в крупных экономических проектах.

При этом для Пекина присутствие в Арктике имело значение не только с экономической точки зрения. **Ксения Вахрушева** из Арктического проекта экологической организации Bellona связывает этот интерес в том числе со стремлением Китая участвовать в формировании нового баланса сил в регионе.

"Китай хотел бы присутствовать в Арктике, поскольку это стратегически важный регион, к которому сегодня приковано внимание мировых политиков и крупнейших держав. При этом, помимо России, практически все арктические страны входят в НАТО, поэтому вопросы безопасности и глобального влияния здесь приобретают особое значение. Китай, в свою очередь, стремится быть среди тех государств, которые играют заметную роль в обеспечении мировой безопасности", – отмечает Вахрушева.

Российско-китайское сотрудничество в Арктике начало развиваться в начале 2010-х годов вокруг проекта "Ямал СПГ". Это крупный газовый проект на Ямальском полуострове по производству и экспорту сжиженного природного газа (СПГ). Позднее он стал одной из главных площадок взаимодействия Москвы и Пекина в регионе.



Си Цзиньпин и Владимир Путин во время официального визита главы России в Пекин 20 мая 2026 года

При этом Москва не спешила допускать Китай в регион: китайским ученым отказали в проведении исследований, а участие китайских верфей в строительстве ледоколов российская сторона не поддержала.

Однако после введения западных санкций в отношении России за аннексию Крыма в 2014 году и начала боевых действий на востоке Украины Москва была вынуждена активнее искать партнерства с Китаем. Так, в 2015 году Россия продала Китаю дополнительную долю в проекте "Ямал СПГ". Это, в свою очередь, открыло Пекину новые возможности для реализации собственных арктических амбиций, отмечает норвежский политолог и профессор Института Фритьофа Нансена **Арильд Му**:

"Для Китайской национальной нефтегазовой корпорации это было выгодным коммерческим вложением. Российское правительство создало благоприятные условия: предоставило налоговые льготы и инфраструктурную поддержку, включая строительство порта. С коммерческой точки зрения участие Китая было оправдано".

В 2018 году Китай уже объявил себя "приарктическим государством" и изложил свою политику в этом регионе. Власти заявили о концепции "Шелкового полярного пути", она стала частью инициативы "Один пояс, один путь".

Китай начал активно развивать сотрудничество с арктическими странами, вкладывая средства в транспортную инфраструктуру и энергетические проекты, а также усиливая свое присутствие в международных организациях, связанных с управлением Арктикой.

В 2019 году Китай также продолжил расширять инвестиции в российские энергетические проекты и купил долю в "Арктик СПГ-2".

После полномасштабного вторжения России в Украину активность Пекина в Арктике достигла рекордного уровня – прежде всего в торговле, энергетическом сотрудничестве и использовании Северного морского пути, рассказывает Арильд Му.

"[До 2022 года] Россия стремилась, если не ограничить возможности Китая в Арктике, то по крайней мере минимизировать его влияние. Однако после начала войны и последовавшей изоляции Россия распахнула двери для Китая. Например, это следует из заявлений о совместном развитии Северного морского пути – вопрос, который до войны даже не поднимался", – объясняет он.

По данным аналитической компании Strider Intel, число китайских компаний в арктическом регионе России выросло с 10 в 2015 году до 359 к середине 2023 года.

"Важный символический сигнал". Милитаризация российской Арктики

Сотрудничество России и Китая в Арктике происходит не только в экономической сфере. В последние несколько лет стратегическое значение региона выходит на первый план.

В Арктике сегодня насчитывается более 50 военных баз и других объектов России и стран НАТО, и около половины из них находятся под российским контролем. Многие российские объекты появились еще в советское время, но с 2014 года Москва активно их восстанавливает и модернизирует, одновременно строя новые базы и аэродромы.



Российская военная база "Арктический трилистник" на острове Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа

В то же время усиливается и военная активность стран НАТО в регионе. Вступление Финляндии и Швеции в НАТО в 2023 и 2024 годах фактически разделило арктический регион на две примерно равные части: в одной доминирует Россия, в другой – страны НАТО.

На этом фоне Москва и Пекин начали активнее демонстрировать сотрудничество в военной сфере, рассказывает сооснователь НКО "Арктида", занимающейся экспертным анализом и расследованиями российской Арктики, **Илья Шуманов**.

"Пока рано говорить о полноценном военном сотрудничестве между двумя странами, однако это важный символический сигнал готовности Китая к партнерству с Россией, адресованный Западу", — говорит он.



Корабль Береговой охраны Китая в Восточно-Китайском море, 2013 год. Фото предоставлено Береговой охраной Японии

В апреле 2023 года Береговая охрана Китая подписала меморандум о взаимопонимании с Пограничной службой ФСБ России с целью укрепления сотрудничества в сфере морского правоприменения. Соглашение предусматривает совместные действия по борьбе с терроризмом, незаконной миграцией, контрабандой и нелегальным рыболовством в арктических водах.

В 2024 году Россия и Китай провели первое совместное патрулирование стратегическими бомбардировщиками вблизи побережья Аляски. В октябре того же года Россия и Китай провели первое совместное военно-морское патрулирование.

И хотя в Вашингтоне растущее сотрудничество России и Китая в Арктике все чаще рассматривают как потенциальный вызов безопасности, оценки угрозы внутри самого региона не всегда совпадают с американскими.

В исследованиях по арктической политике указывается, что США склонны рассматривать участие Китая в регионе как часть геополитического

соперничества, тогда как североевропейские страны рассматривают его скорее как экономическое сотрудничество.



Представление зенитно-ракетного комплекса "Тор-М2ДТ" (арктическая модель комплекса "Тор-М2") во время военного парада в Москве, 9 мая 2017 года.

Различия в оценке угрозы проявляются и в публичных заявлениях. Например, в январе 2026 года североевропейские дипломаты отвергли заявления президента США Дональда Трампа о растущем военном присутствии России и Китая в районе Гренландии.

В разговоре с Financial Times один из высокопоставленных дипломатов заявил, что подобные высказывания не соответствуют реальной ситуации: "Нет ни кораблей, ни подлодок".

В официальных документах Китая военное присутствие в Арктике не рассматривается: основной акцент сделан на научных исследованиях, экономическом сотрудничестве, доступе к транспортным маршрутам и освоении ресурсов.

"Интерес Китая в Арктике можно скорее описать как разведывательный, – говорит Наиль Фархатдинов, генеральный директор "Арктиды". – Он предполагает скорее эксперимент и наблюдение за ситуацией, чем выстроенную политику по масштабному наращиванию присутствия или организации крупных перевозок".

"Продавец в зависимости от покупателя". Как Китай стал почти единственным партнером на Северном морском пути

Одним из самых наглядных примеров разведывательного интереса Китая в российской Арктике является Северный морской путь (СМП).

Маршрут проходит вдоль северных и восточных границ России и позволяет заметно сократить путь между Азией и Европой – примерно на 8000 километров. Именно поэтому он привлекает все больше внимания: по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал Северный морской путь может сделать перевозки короче и быстрее.



Долгое время СМП оставался почти недоступным из-за плотного многолетнего льда. Но интерес к этому пути растет все больше по мере таяния льдов. С середины 2000-х годов лед начал отступать в летние месяцы, расширяя навигационный сезон и открывая новые возможности для арктического судоходства. В последние годы навигационный сезон увеличился до 4-5 месяцев, а к 2030-2040 годам прогнозируют, что путь может быть судоходным до полугода.

Несмотря на желание Китая осваивать СМП, еще до 2022 года его возможности были серьезно ограничены. На фоне растущего международного интереса к СМП как к самому короткому коридору между Европой и Азией Россия начала ужесточать правила доступа.

В 2018 году в России приняли закон, который ограничил иностранным судам использование маршрута – теперь только суда под российским флагом могут

перевозить нефть, газ и уголь. Вскоре последовали новые инициативы, предполагающие допуск к таким перевозкам только судов, построенных в России.

В 2022 году российское правительство направило \$29 млрд на развитие маршрута до 2035 года. План предусматривает превращение СМП в ключевой коридор для вывоза арктических ресурсов и развитие портовой инфраструктуры в регионе.

Но на фоне санкций и международной изоляции, последовавших после полномасштабного вторжения РФ в Украину в 2022 году, Москве пришлось искать сотрудничества на востоке.

В первый год полномасштабной войны против Украины число транзитов через Северный морской путь упало почти в два раза. Несмотря на это, уже в 2023 России удалось вернуть объемы грузоперевозок по Северному морскому пути на уровень 2021 года: эти показатели во многом стали результатом перенаправления грузопотоков российскими корпорациями, а не роста интереса со стороны иностранных партнеров.

Транзиты через Северный морской путь

Как менялось число транзитных перевозок по СМП в период с 2009 по 2025 годы

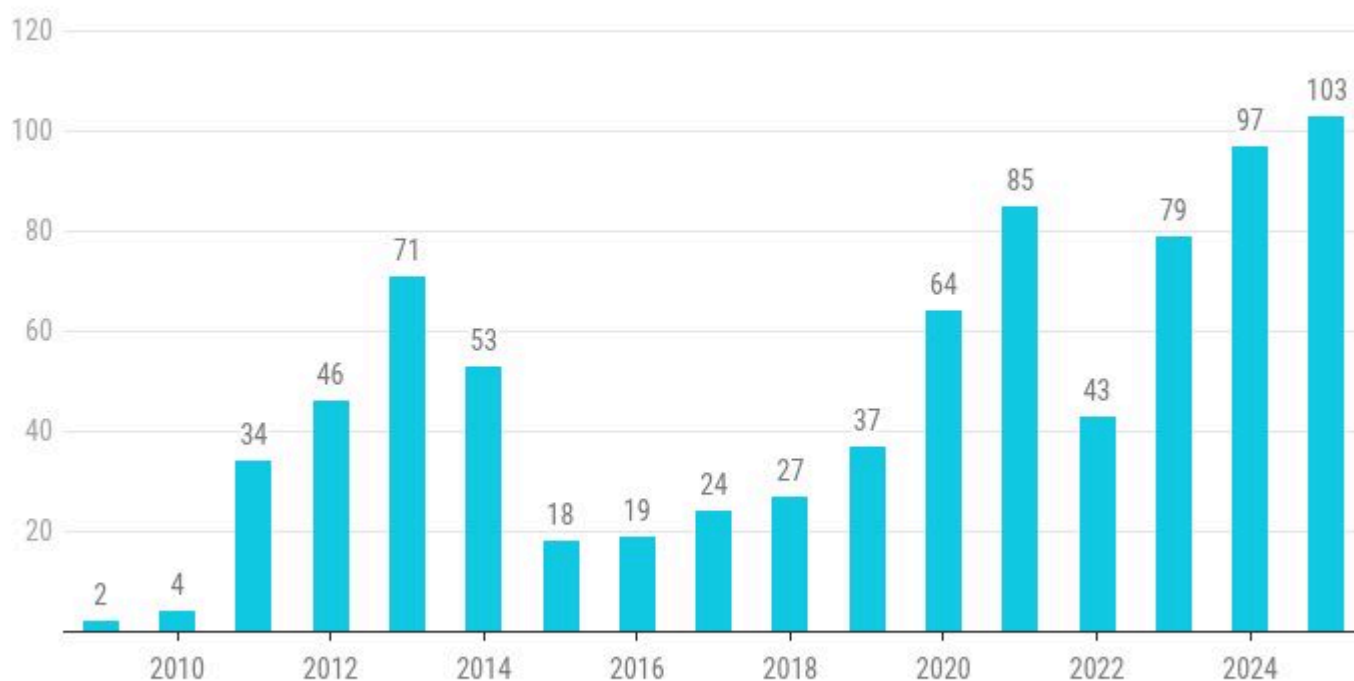


Диаграмма: Настоящее Время • Источник: Center for High North Logistics



Экспорт российского СПГ и нефти в Китай по Северному морскому пути всегда составлял основную часть грузопотока СМП. Однако в 2023 году этот показатель достиг беспрецедентного уровня – 93% всего трафика.

К 2024 году транзитный грузопоток по Северному морскому пути оказался почти полностью сосредоточен на маршрутах между Россией и Китаем: 95% груза шло из России в Китай, еще около 4% – в обратном направлении. В 2025 году эта структура в целом сохранилась, хотя появились и единичные рейсы по другим направлениям.

Экспорт российского СПГ и нефти в Китай по Северному морскому пути всегда составлял основную часть грузопотока СМП. Однако в 2023 году этот показатель достиг беспрецедентного уровня – 93% всего трафика.

Хотя участие Китая в СМП помогло России сохранить грузопоток на уровне, близком к довоенному, уход западных партнеров существенно ограничил возможности его дальнейшего расширения. В 2021 году Владимир Путин поставил цель довести грузооборот по СМП до 80 млн тонн к 2024 году; эта же цель была закреплена в "Плане развития Северного морского пути до 2035 года" и федеральном проекте "Развитие СМП".

Однако по итогам 2025 года объем перевозок составил около 37 млн тонн, немного снизившись с 37,9 млн тонн в 2024 году. Таким образом, фактический грузооборот остается более чем вдвое ниже заявленной цели в 80 млн тонн, что указывает на заметный разрыв между планами Москвы по расширению СМП и его реальными темпами развития.

для российских экономических и политических акторов".

"Важно разделять публичный интерес и реальные инвестиции"

В то же время Китай развивает собственные возможности для работы в полярных морях. Китай располагает как минимум пятью полярными исследовательскими ледоколами и регулярно отправляет их в Арктику. При этом точное число новых ледоколов, которые Китай планирует или уже строит, в открытых источниках не раскрывается.

Официально китайские ледоколы в первую очередь используются для научных исследований и полярных экспедиций. Однако граница между научной и разведывательной деятельностью в Арктике становится менее очевидной по мере распространения технологий двойного назначения на исследовательских судах, **отмечает** исследователь Арктики **Павел Девяткин**.

По данным **The New York Times**, Россия также выражала обеспокоенность возможной разведывательной активностью Китая в российском секторе Арктики.

Дополнительно Пекин развивает технологии для создания более мощных судов. В 2025 году китайская судостроительная компания **представила** концепцию многофункционального атомного ледокола длиной около 165 метров и водоизмещением почти 30 тыс. тонн. Однако пока это только проект, данных о начале строительства нет.

На данный момент атомные ледоколы сегодня есть только у России: восемь таких судов находятся в эксплуатации. Ни одна другая арктическая страна, включая США и Канаду, атомными ледоколами не располагает.

"Если Китай построит этот ледокол, Россия потеряет статус единственной страны, обладающей атомным ледокольным флотом. Это особенно важно в условиях климатических изменений, – отмечает исследователь Наиль Фархатдинов. – Освобождение Арктики ото льда не означает, что она становится свободной для навигации. Напротив, ледовая обстановка становится менее предсказуемой, что повышает потребность в более мощных и устойчивых ледокольных судах".

Интерес Китая к ледокольному флоту и СМП во многом обусловлен энергетикой. Участие в российских проектах помогает Пекину закреплять долгосрочные

"Очевидно, что в ближайшее время мы не увидим значительного роста грузопотока по СМП, поскольку нет признаков формирования новых экономических партнерств с Россией", — говорит Илья Шуманов.

Из-за санкций Россия также **столкнулась с нехваткой** современных технологий и данных, необходимых для метеорологического мониторинга, ледовой разведки и

навигации на СМП. На помощь пришли китайские компании и стали активнее участвовать в создании коммуникационной и навигационной инфраструктуры и поставке необходимых систем и данных.

Собственные решения Россия продолжает развивать, однако ограничения на доступ к передовым технологиям замедляют этот процесс. В результате зависимость от китайских технологий и данных растет, в том числе в сфере спутникового мониторинга Арктики.

Несмотря на то что российские чиновники и государственные СМИ продолжают создавать образ равноправного сотрудничества с Китаем, на практике Россия оказывается в уязвимой позиции с точки зрения влияния и контроля над маршрутом, считает Шуманов.

"Продавец находится в зависимости от покупателя. И дальнейшее снижение цены – это поражение в правах российских налогоплательщиков, потому что это будет менее выгодно для российской экономики, – заявляет Шуманов. – И когда мы говорим про зависимость от одного экономического партнера, когда мы все яйца в одну корзину складываем, мы понимаем, что Китай начинает диктовать условия для российских экономических и политических акторов".

"Важно разделять публичный интерес и реальные инвестиции"

В то же время Китай развивает собственные возможности для работы в полярных морях. Китай располагает как минимум пятью полярными исследовательскими ледоколами и регулярно отправляет их в Арктику. При этом точное число новых ледоколов, которые Китай планирует или уже строит, в открытых источниках не раскрывается.

Официально китайские ледоколы в первую очередь используются для научных исследований и полярных экспедиций. Однако граница между научной и разведывательной деятельностью в Арктике становится менее очевидной по мере распространения технологий двойного назначения на исследовательских судах, отмечает исследователь Арктики Павел Девяткин.

По данным The New York Times, Россия также выражала обеспокоенность возможной разведывательной активностью Китая в российском секторе Арктики.

Дополнительно Пекин развивает технологии для создания более мощных судов. В 2025 году китайская судостроительная компания **представила** концепцию многофункционального атомного ледокола длиной около 165 метров и водоизмещением почти 30 тыс. тонн. Однако пока это только проект, данных о начале строительства нет.

На данный момент атомные ледоколы сегодня есть только у России: восемь таких судов находятся в эксплуатации. Ни одна другая арктическая страна, включая США и Канаду, атомными ледоколами не располагает.

"Если Китай построит этот ледокол, Россия потеряет статус единственной страны, обладающей атомным ледокольным флотом. Это особенно важно в условиях климатических изменений, – отмечает исследователь Наиль Фархатдинов. – Освобождение Арктики ото льда не означает, что она становится свободной для навигации. Напротив, ледовая обстановка становится менее предсказуемой, что повышает потребность в более мощных и устойчивых ледокольных судах".

Интерес Китая к ледокольному флоту и СМП во многом обусловлен энергетикой. Участие в российских проектах помогает Пекину закреплять долгосрочные поставки и диверсифицировать источники импорта. За последнее десятилетие Китай стал одним из заметных инвесторов в российский энергетический сектор.

Масштабное участие Китая в российских арктических проектах началось в 2013 году. Тогда китайская государственная нефтегазовая компания CNPC приобрела 20% в проекте "Ямал СПГ".

В 2019 году две крупнейшие китайские государственные нефтегазовые компании – CNPC и CNOOC – купили еще по 10% в проекте "Арктик СПГ-2". Так Китай стал одним из главных иностранных участников российских энергетических проектов в Арктике. При этом речь шла не только об инвестициях. Китай также получал доступ к российским ресурсам и возможность рассчитывать на долгосрочные поставки газа.

После введения первых американских санкций против "Арктик СПГ-2" в 2023 году поставки с проекта оказались ограничены. В 2024 году Китай практически не получал СПГ с "Арктик СПГ-2", однако в августе 2025 года принял первую партию с проекта. К сентябрю в Китай поступило уже три таких груза.

"Во многом именно благодаря Китаю проект продолжает работать, – отмечает исследователь **Наиль Фархатдинов**. – При этом "Арктик СПГ-2" работает далеко не на полной мощности. Из-за санкций запуск второй и третьей линий был отложен,

а в 2025 году проект начал поставлять СПГ в Китай. На сегодняшний день Китай остается единственным известным покупателем СПГ с "Арктик СПГ-2".

При этом Китай продолжал активно закупать российский СПГ с других проектов. В январе–августе 2025 года он импортировал около 4,1 млн тонн российского СПГ, став крупнейшим покупателем российского сжиженного газа.

Хотя сотрудничество с Китаем по проекту "Арктик СПГ-2" продолжается, ряд других энергетических проектов – "Мурманский СПГ" и "Обский СПГ" – были отложены на неопределенный срок, в том числе из-за недостаточной поддержки со стороны Пекина.

"Инвестиционная политика Китая довольно осторожная, но одновременно прагматичная. Пекин не хочет ввязываться в рискованные проекты, где пока практически ничего нет и требуется масштабное участие – например, в строительстве железных дорог или освоении месторождений с нуля. Такие проекты для него слишком затратны и неопределенны. Другое дело – проекты, где инфраструктура уже создана и работает. Здесь риски значительно ниже", – говорит Наиль Фархатдинов.

Показателен и пример "Силы Сибири-2". Несмотря на многолетние переговоры и подписанный в 2025 году меморандум, Китай пока не спешит переходить к полноценной реализации проекта. Стороны продолжают согласовывать цену газа, условия поставок и распределение затрат на строительство. В 2026 году Пекин включил подготовку проекта в план развития на 2026-2030 годы, однако окончательного соглашения о строительстве и сроках его начала до сих пор нет.

"Российским властям важно показывать, что Россия в Арктике не остается одна. Поэтому любые проявления интереса со стороны Китая – участие в Восточном экономическом форуме или визит китайской делегации в Мурманск на арктическую дискуссию – для Москвы выгодны. Но такие контакты еще не означают реального экономического присутствия, – отмечает Фархатдинов. – Здесь важно разделять публичный интерес и реальные инвестиции. Китай действительно проявляет интерес к российской Арктике, но говорить о том, что он уже активно присутствует там через Россию, было бы преждевременно", – отмечает эксперт.

Титан, литий и экология

Осторожность Китая заметна и в проектах по добыче критически важных минералов. Для Пекина никель, медь, литий и редкоземельные элементы – важное

сырье для производства аккумуляторов, электромобилей и электроники.

После 2022 года эти ресурсы стали важнее и для России. Санкции ограничили доступ к западным технологиям и поставкам. России пришлось искать новые месторождения, развивать собственную переработку и замещать импорт. Для этого российские компании стали искать новых партнеров, в том числе в Китае. Но многие из запланированных проектов или были отменены, или оказались на затяжной паузе.

В начале 2023 года крупная китайская строительная компания обсуждала сотрудничество с "РусТитаном" в разработке Пижемского месторождения в Коми – одного из крупнейших в мире по запасам титана и кварцевого сырья. Проект предусматривает строительство новой железной дороги и расширение глубоководного порта для отгрузки продукции. Реализация проекта была запланирована на 2026 год, однако на данный момент работы по нему не начались.

Санкции и связанные с ними ограничения вынуждают российские компании искать новые формы сотрудничества с китайскими партнерами. Например, "Норникель" планировал перенести часть медной переработки в Китай. В 2025 году "Норникель" продолжал переговоры о создании совместного предприятия в Китае, однако в начале 2026 года первоначальный китайский партнер вышел из проекта, и компания начала искать нового.

Некоторые проекты с китайским участием столкнулись с финансовыми трудностями после того, как Китай ужесточил ограничения на трансграничные платежи с Россией. Так, китайско-российский проект по разработке крупнейшего угольного месторождения в Забайкалье – Зашуланского – лишился финансирования из-за возникшего дефицита средств.

"После 2022 года ситуация с китайскими инвестициями в российскую Арктику постепенно начала меняться. Часть проектов была фактически свернута, часть осталась на уровне амбиций, а некоторые были перенесены на более поздний срок, – говорит Наиль Фархатдинов. – При этом есть проекты, которые технологически невозможно просто остановить. Это не завод, где можно выключить свет, остановить производство и уволить людей. Например, есть месторождения, которые нельзя просто взять и законсервировать – это означало бы окончательно потерять вложенные инвестиции. Поэтому для государства и крупных корпораций, которые работают в Арктике, это остается определенным бременем и сложностью, с которыми приходится считаться".

Участие Китая сыграло ключевую роль в попытках России возобновить собственное производство лития. "Полярный литий" – совместное предприятие российских промышленных гигантов "Норникель" и "Росатом" – подписал соглашение с китайской компанией об изучении свойств руды на Колмозерском литиевом месторождении, разработке технологий ее обогащения и производства литиевой продукции.

Литий нередко называют "новой нефтью" из-за его ключевой роли в современных технологиях. При этом, несмотря на значительные запасы, собственная добыча лития в России была остановлена еще в 1997 году. После 2022 года ситуация усугубилась: крупнейшие поставщики литиевого сырья – Чили и Аргентина – прекратили экспорт в Россию.

"Очевидно, у российской стороны недостаточно финансовых ресурсов, технологий или гарантированных покупателей для освоения литиевого месторождения, раз ей приходится привлекать китайские компании к добыче этого стратегического сырья, как представители "Росатома" неоднократно его называли", – считают в норвежской экологической НКО Bellona.

Разрабатываемое Ловозерское (Колмозерское) месторождение расположено в непосредственной близости от населенных пунктов и инфраструктуры, что делает его особенно привлекательным для промышленного освоения. Но именно здесь на протяжении поколений саами занимались традиционными видами деятельности – оленеводством, рыболовством, охотой и сбором дикоросов.



Белый медведь на территории архипелага Новая Земля

Коренные народы опасаются дополнительных рисков, которые может принести российско-китайское сотрудничество. Правозащитник **Павел Суляндзига** подчеркивает, что китайские компании, как правило, не придерживаются международных стандартов защиты прав коренных народов и прав человека.

"Китайские компании почти всегда отвечают одинаково: мы соблюдаем законы этой страны. А если не соблюдаем – идите в суд. Но в странах с авторитарной системой суды редко работают в интересах местных сообществ", – объясняет он.

Экологи и представители коренных народов опасаются, что расширение добычи ресурсов в Арктике может усилить нагрузку на хрупкие тундровые экосистемы, водные источники и территории традиционного природопользования. Для коренных народов такие изменения ставят под угрозу традиционные практики – оленеводство, рыболовство и охоту.



ВЕЧЕРНЯЯ РАССЫЛКА



Подпишитесь на нашу рассылку!

Каждый вечер мы будем отправлять вам подборку главных тем дня. Пожалуйста, введите адрес вашей электронной почты ниже.

Подписаться

Выбор Свободы

Политика

Мир