View the original article



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".

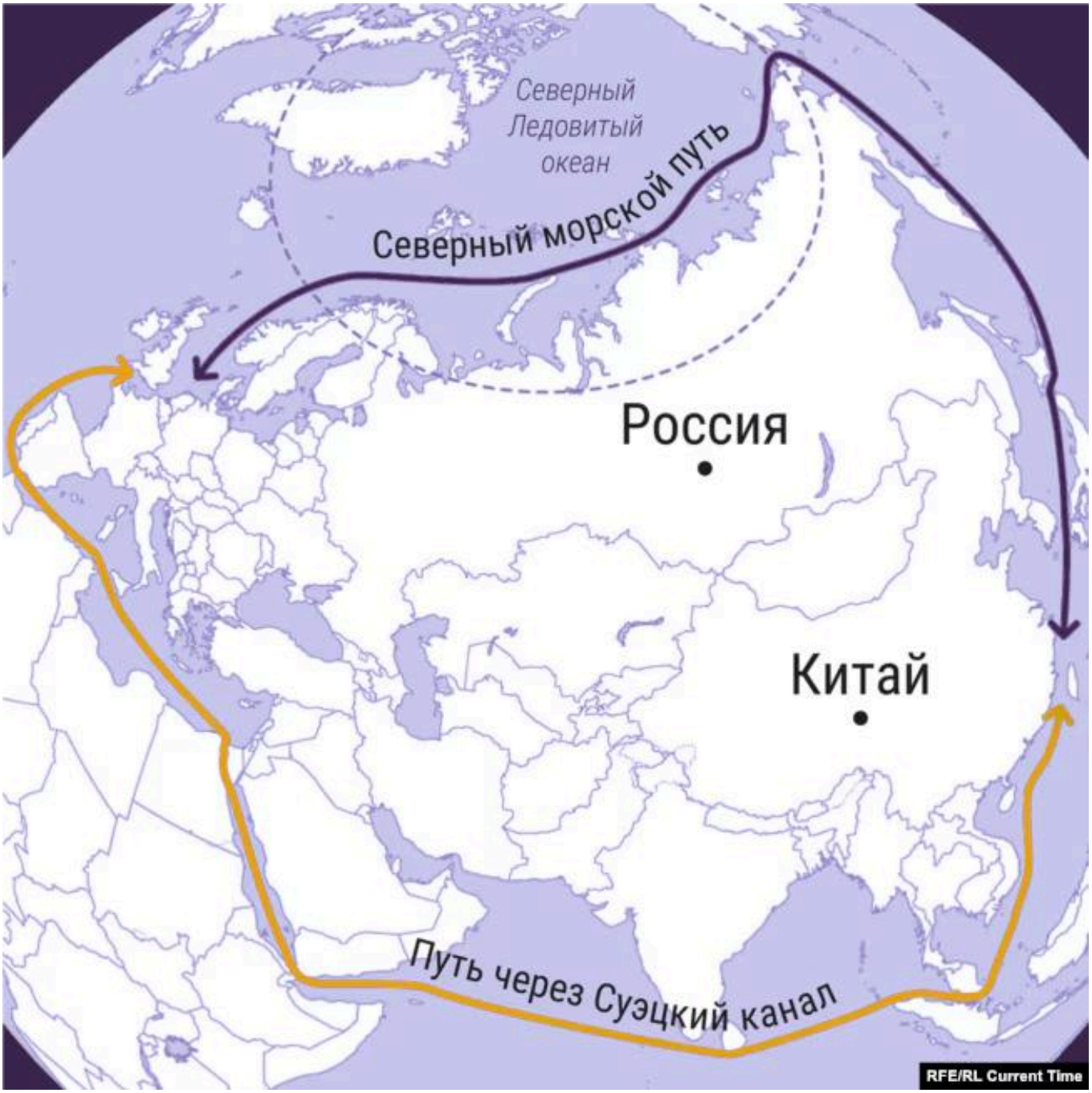
В официальных документах Китая военное присутствие в Арктике не рассматривается: основной акцент сделан на научных исследованиях, экономическом сотрудничестве, доступе к транспортным маршрутам и освоении ресурсов.

"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.



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.



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.

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

"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.



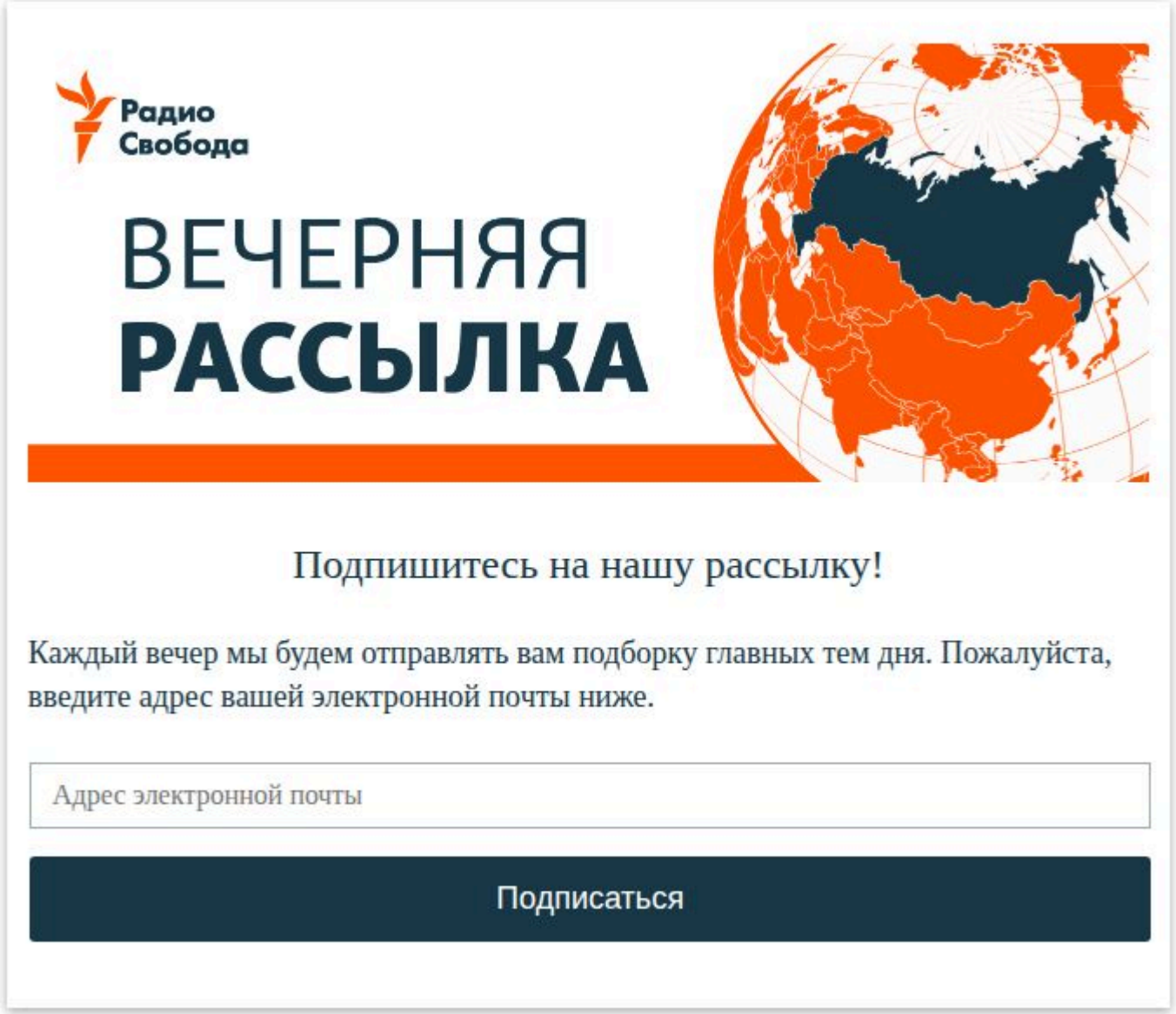
Белый медведь на территории архипелага Новая Земля

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.



Выбор Свободы | Политика | Мир | Атлас Мира | Китайский путь