

УДК 32

DOI: 10.34670/AR.2026.86.40.015

## **Российско-китайское сотрудничество в освоении Северного-морского пути: статус, вызовы и перспективы**

**Сенаторова Полина Александровна**

Аспирант,  
Институт Китая и современной Азии Российской академии наук,  
117997, Российская Федерация, Москва, Нахимовский просп., 32;  
e-mail: polinamoshta@gmail.com

### **Аннотация**

В статье рассматривается текущее состояние, ключевые проблемы и перспективы развития российско-китайского сотрудничества в Арктике с фокусом на совместное освоение Северного морского пути (СМП). Проанализированы правовые и инфраструктурные аспекты взаимодействия двух государств, рассмотрены исторические предпосылки арктического партнёрства, эволюция арктической стратегии Китая, крупные совместные энергетические проекты, динамика и структура грузооборота по СМП. Особое внимание уделено влиянию внешних факторов, включая западные санкции, расширение НАТО в Арктике, а также экологические и климатические риски. Делается вывод о том, что, несмотря на прочное стратегическое партнёрство, сотрудничество сталкивается с рядом системных вызовов, требующих концептуального согласования интересов, масштабных инвестиций в ледокольный флот и береговую инфраструктуру для обеспечения устойчивого развития Арктического региона и превращения СМП в глобальную транзитную артерию.

### **Для цитирования в научных исследованиях**

Сенаторова П.А. Российско-китайское сотрудничество в освоении Северного морского пути: статус, вызовы и перспективы // Теории и проблемы политических исследований. 2026. Том 15. № 3А. С. 92-102. DOI: 10.34670/AR.2026.86.40.015

### **Ключевые слова**

Северный морской путь, российско-китайские отношения, Арктика, энергетическое сотрудничество, Полярный шёлковый путь, транзитный потенциал, санкционное давление.

---

## Введение

В условиях трансформации системы международных отношений, непредсказуемости региональных военных конфликтов и изменения доступности традиционных транспортных коридоров Арктический регион приобретает беспрецедентное стратегическое значение. В дополнение к этому глобальное изменение климата, сопровождающееся таянием арктических льдов, открывает принципиально новые возможности для круглогодичного коммерческого судоходства и масштабной добычи углеводородных и минеральных ресурсов на арктическом шельфе [Лексин, Порфирьев, 2021].

Эти объективные процессы привлекают пристальное внимание не только традиционных арктических государств, но и влиятельных игроков за пределами Арктики, стремящихся закрепить своё политическое и экономическое присутствие в макрорегионе. В этом контексте всестороннее сотрудничество между Российской Федерацией (РФ) и Китайской Народной Республикой (КНР) в освоении Северного морского пути (СМП) становится одним из системообразующих элементов двустороннего всеобъемлющего стратегического партнёрства, вступающего в новую эпоху [Совместное заявление РФ и КНР, 2024].

Для Российской Федерации опережающее комплексное развитие СМП выступает в качестве безусловного национального приоритета, закреплённого в Стратегии развития Арктической зоны РФ (АЗРФ) до 2035 года [Стратегия развития Арктической зоны РФ, 2020]. Данная задача направлена на ускорение социально-экономического роста северных и дальневосточных территорий, обеспечение бесперебойного, независимого от геополитической конъюнктуры экспорта энергоресурсов, а также на радикальную диверсификацию международных транспортных коридоров в условиях беспрецедентного санкционного давления со стороны стран коллективного Запада. СМП рассматривается Россией не просто как международная транзитная артерия, но как основа нового суверенного геополитического вектора, способного связать воедино европейскую и азиатскую части страны, обеспечив надёжный выход на перспективные, динамично растущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

В свою очередь, КНР, официально позиционирующая себя в настоящее время как «околоарктическое государство», рассматривает СМП как важнейший, стратегически значимый компонент своей глобальной инициативы «Полярный шёлковый путь», которая концептуально и практически интегрирована в глобальный проект «Один пояс, один путь» [Белая книга «Арктическая политика Китая», 2018]. Для Пекина развитие северных транспортных маршрутов – это не только прагматичная возможность существенно (до 30-40 %) сократить сроки и стоимость доставки экспортных грузов в Северную и Западную Европу по сравнению с традиционными южными маршрутами через Суэцкий канал и Малаккский пролив, но и критически важный долгосрочный инструмент обеспечения национальной энергетической и продовольственной безопасности [Галимуллин, Кашин, Крамаренко, 2024].

Цель данной статьи – провести комплексный анализ текущего статуса, выявить ключевые системные вызовы и спрогнозировать среднесрочные и долгосрочные перспективы развития российско-китайского сотрудничества в совместном освоении СМП в контексте современных трансформаций системы международных отношений и глобальной экономики.

### Эволюция арктической стратегии Китая и концептуальные основы сотрудничества

Интерес КНР к Арктическому региону формировался постепенно, проходя эволюцию от сугубо научного любопытства к прагматичному геоэкономическому планированию. Начиная с

локальных научных исследований в 1990-х годах и участия в международных арктических экспедициях, Китай планомерно наращивал своё присутствие. Важной исторической вехой стало приобретение ледокола, переоборудованного в научно-исследовательское судно «Сюэлун» («Снежный дракон»), и получение в 2013 году статуса постоянного наблюдателя в Арктическом совете при активной дипломатической поддержке РФ [Коньшев, Кобзева, 2017].

Качественный прорыв в артикуляции китайских интересов произошёл в январе 2018 года, когда Государственный совет КНР опубликовал свою первую официальную «Белую книгу» по политике в Арктике. В этом фундаментальном документе Пекин официально провозгласил себя «государством, близким к Арктике», обосновывая это тем, что климатические изменения в регионе оказывают прямое влияние на экологическую и экономическую систему Китая [Белая книга «Арктическая политика Китая», 2018]. В документе были чётко обозначены четыре ключевые цели Пекина: научные исследования, защита экологии, использование ресурсов и активное участие в международном управлении Арктикой.

Особое внимание в «Белой книге» было уделено концепции «Полярного шёлкового пути». Эта концепция предполагает совместное с приарктическими государствами развитие арктических судоходных маршрутов для формирования новых глобальных экономических коридоров, связывающих Азию с Европой. Инициатива органично дополняет сухопутный «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века», формируя триединую систему китайского глобального транспортного позиционирования.

Российская Федерация, обладающая самым протяжённым арктическим побережьем в мире, в 2020 году утвердила обновлённую «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [Стратегия развития Арктической зоны РФ, 2020]. В этом документе СМП однозначно рассматривается как исторически сложившаяся национальная транспортная артерия России в Арктике. Россия исходит из положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, в частности из статьи 234, которая закрепляет право прибрежных государств принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны [Конвенция ООН по морскому праву, 1982].

Именно здесь кроется определённый концептуальный дуализм: если Россия делает акцент на национальном суверенитете и контроле над СМП, то Китай, как крупная торговая держава, традиционно выступает за максимальную свободу судоходства и интернационализацию арктических маршрутов. Тем не менее высокий уровень политического доверия между лидерами двух стран позволяет успешно нивелировать эти теоретические разногласия на практике через механизмы двусторонних консультаций.

Нормативное и политическое сближение двух стран получило мощный новый импульс в 2024-2025 годах. В Совместном заявлении РФ и КНР об углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, подписанном в мае 2024 года в ходе визита В.В. Путина в Пекин, особо подчёркивается обоюдная заинтересованность в сохранении Арктики как территории мира, стабильности и конструктивного сотрудничества [Совместное заявление РФ и КНР, 2024]. Стороны выразили твёрдую готовность углублять практическое взаимодействие в развитии СМП путём создания совместной арктической логистики и судостроения.

Важнейшим институциональным шагом стало учреждение в конце 2024 года специальной российско-китайской Подкомиссии по сотрудничеству по СМП Российско-Китайской

Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств. Это ознаменовало качественный переход от точечного проектного взаимодействия к системной, постоянной институциональной координации усилий двух государств в Арктике на правительственном уровне [Лексютина, 2025].

### **Энергетическое партнёрство как локомотив освоения Арктики**

Несмотря на растущий интерес к транзитным перевозкам, незыблемым фундаментом российско-китайского присутствия в Арктике остаются крупномасштабные энергетические проекты по добыче и сжижению природного газа на полуостровах Ямал и Гыдан. Финансовое и технологическое участие китайских инвесторов стало критически важным фактором для успешной реализации этих грандиозных инициатив, особенно после введения жёстких западных финансовых и технологических санкций против российского нефтегазового сектора.

Абсолютным флагманским проектом, доказавшим эффективность двустороннего партнёрства, стал завод «Ямал СПГ». В этом проекте China Китайская национальная нефтегазовая корпорация (National Petroleum Corporation, CNPC) приобрела 20% акций, а государственный Фонд Шёлкового пути (Silk Road Fund) – 9,9 % [NOVATEK and the Silk Road Fund conclude framework agreement on Yamal LNG project, 2025]. Этот проект наглядно продемонстрировал жизнеспособность модели, при которой Россия предоставляет уникальную ресурсную базу, налоговые преференции и операционный контроль, а Китай обеспечивает долгосрочное проектное финансирование (в том числе в юанях), поставляет часть необходимого оборудования и, что самое главное, выступает гарантированным ключевым рынком сбыта готовой продукции.

Грандиозный успех «Ямал СПГ» логично способствовал вхождению крупнейших китайских государственных компаний в следующий масштабный арктический проект ПАО «НОВАТЭК» – «Арктик СПГ-2». Компании CNPC и Китайская национальная шельфовая нефтяная корпорация (China National Offshore Oil Corporation, CNOOC) получили в нём по 10% [Россия ратифицировала протокол с Китаем по проекту «Арктик СПГ-2», 2026]. Однако реализация «Арктик СПГ-2» пришлось на период беспрецедентного ужесточения западных санкций. Проект столкнулся с колоссальным санкционным давлением со стороны США, включая прямые ограничения на поставку критически важного технологического оборудования, запрет на предоставление инжиниринговых услуг и блокировку строительства специализированного флота газозовов ледового класса Arc7 на южнокорейских верфях.

Несмотря на эти тяжелейшие препятствия, первая линия завода была успешно запущена. По данным международных аналитических агентств, в начале 2026 года Китай начал активно принимать партии сжиженного природного газа с проекта «Арктик СПГ-2», предположительно используя так называемый «теневой флот» танкеров [С начала года Китай получил шесть партий СПГ с проекта «Арктик СПГ-2» «Новатэка», 2026]. Этот факт неопровержимо подтверждает высокую стратегическую значимость стабильных поставок российских арктических энергоресурсов для обеспечения энергобезопасности Пекина, ради которой китайская сторона готова идти на определённые санкционные риски.

Тем не менее объективный анализ показывает, что энергетическое партнёрство в Арктике не лишено внутренних противоречий. Китайские государственные и частные инвесторы, прекрасно осознавая сужение возможностей России по привлечению западного и восточноазиатского (японского и южнокорейского) капитала, часто занимают жёсткую

переговорную позицию. Они настаивают на предоставлении значительных дополнительных налоговых льгот, особых условиях ценообразования (дисконтах) и максимальной локализации производства оборудования на китайских предприятиях. Однако в настоящий момент обоюдная стратегическая выгода перевешивает эти транзакционные издержки: Россия получает уникальную возможность монетизировать колоссальные арктические запасы углеводородов в условиях закрытия европейских рынков, а Китай надёжно диверсифицирует источники импорта сравнительно экологически чистого топлива.

Помимо СПГ-проектов, перспективным направлением выступает совместная разработка месторождений твёрдых полезных ископаемых в АЗРФ – редкоземельных металлов, никеля, меди, алмазов. Эти ресурсы критически важны для китайской высокотехнологичной промышленности, в первую очередь для производства электромобилей и компонентов «зелёной» энергетики. Однако активное инвестиционное участие Китая в этой сфере в настоящий момент сдерживается опасениями российской стороны относительно неконтролируемого роста китайского влияния на стратегические сырьевые отрасли.

### **Динамика грузооборота и реализация транзитного потенциала СМП**

Грузооборот по СМП демонстрирует уверенную, хотя и подверженную конъюнктурным колебаниям динамику в последние годы. В 2024 году был зафиксирован исторический рекордный объём перевозок – 37,89 млн тонн, из которых транзитные грузы составили около 3 млн тонн [Northern Sea Route cargo set new record in 2024, 2025]. В 2025 году, по предварительным оценкам экспертов, общий грузооборот незначительно снизился до отметки около 37,02 млн тонн. Это снижение было обусловлено объективными факторами: временным сокращением перевозок наливных и навалочных грузов в связи с ремонтом на некоторых добывающих предприятиях и сложной ледовой обстановкой [Russia's Northern Sea Route Cargo Volumes Fall for Second Straight Year, 2026].

Однако важно отметить, что именно транзитные международные перевозки между портами России и Китая продолжили свой уверенный рост. Согласно амбициозным целевым показателям, официально обозначенным Российской Федерацией, объём грузоперевозок по СМП должен в ближайшие годы достичь 80 млн тонн, а к 2030 году – выйти на уровень 150-200 млн тонн. Особые, стратегические надежды в достижении этих показателей возлагаются именно на международный транзит, в первую очередь – китайский.

Генеральный директор Госкорпорации «Росатом» А.Е. Лихачёв в октябре 2025 года в ходе заседания профильной Подкомиссии Российско-Китайской Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств заявил, что к 2030 году транзитный грузопоток по СМП между Россией и Китаем планируется кратно увеличить – до 20 млн тонн в год [Россия и Китай нарастят грузопоток по СМП до 20 млн т к 2030 году, 2025].

Основной акцент делается на контейнерные транзитные рейсы – 2025 году был осуществлен первый в истории контейнерный транзит из Китая в Европу (порт Нинбо – порт Феликстоу), занявший всего 20 дней.

Важнейшим практическим шагом в направлении реализации этих планов стало создание в 2025 году стратегического совместного предприятия между логистическим интегратором Госкорпорации «Росатом» и крупной китайской логистической компанией NewNew Shipping Line. Главной целью этого СП заявлено совместное проектирование, финансирование и

строительство серии современных арктических контейнеровозов высокого ледового класса для круглогодичной работы на СМП [Россия и Китай нарастят грузопоток по СМП до 20 млн т к 2030 году, 2025].

Тем не менее необходимо объективно признать, что полноценное, масштабное превращение СМП в глобальный, конкурентоспособный международный транзитный коридор, способный оттянуть значительную часть трафика с Суэцкого канала, объективно сдерживается рядом серьёзных инфраструктурных ограничений. Для достижения заявленных целей требуются колоссальные, многомиллиардные инвестиции в строительство глубоководных портовых терминалов на обоих концах маршрута, создание сплошного радиолокационного поля, систем спутниковой связи и высокоточной метеорологической навигации, а также обеспечение безусловной безопасности судоходства и аварийно-спасательной готовности на всей протяжённости СМП.

Ещё одной важной задачей является гармонизация тарифной политики и создание прозрачной, предсказуемой нормативной базы для иностранных перевозчиков. В настоящее время правила плавания в акватории СМП, утверждённые Постановлением Правительства РФ № 1487 от 18 сентября 2020 года, требуют обязательного получения разрешения от ФГБУ «Главсевморпуть» и ледокольной проводки в значительной части акватории, что иногда воспринимается зарубежными грузоотправителями как избыточное регулирование [Постановление Правительства РФ № 1487, 2020].

### **Системные вызовы: ледокольный флот, геополитика и экология**

Успешное, бесперебойное и экономически рентабельное развитие Северного морского пути абсолютно невозможно без мощного, современного ледокольного обеспечения. В настоящее время Российская Федерация реализует самую масштабную в мире государственную программу обновления атомного ледокольного флота (универсальные атомные ледоколы проекта 22220). Уже введены в строй и успешно работают во льдах новейшие ледоколы «Арктика», «Сибирь» и «Урал». На Балтийском заводе ведётся активное строительство судов «Якутия» и «Чукотка», заложены ледоколы «Ленинград» и «Сталинград» [НАНГС, 2025].

Согласно планам Министерства транспорта РФ и Госкорпорации «Росатом», к 2030 году на трассах СМП должно постоянно работать до 11 современных атомных ледоколов, способных прокладывать канал шириной до 36 метров, что критически важно для проводки крупнотоннажных танкеров и контейнеровозов. Параллельно идёт работа над сверхмощным атомным ледоколом «Лидер» (проект 10510), который обеспечит круглогодичную навигацию в восточном секторе Арктики.

КНР также активно развивает собственные инженерные компетенции в полярном судостроении. Вслед за купленным «Сюэлуном» и построенным на собственных верфях «Сюэлуном-2» Пекин планирует создание тяжёлых ледоколов, в том числе, возможно, с ядерной энергетической установкой. В среднесрочной перспективе это может существенно снизить зависимость китайских транспортных компаний от платных услуг российского Росатомфлота. Это формирует двоякую геоэкономическую ситуацию: с одной стороны, расширяются общие возможности навигации и безопасности в Арктике, с другой – возникает реальный риск усиления конкуренции в акватории СМП и попыток интернационализации управления ледокольными проводками.

Жёсткое санкционное давление со стороны США и их союзников остаётся одним из главных, труднопреодолимых препятствий для форсированного развития российско-китайского сотрудничества в Арктике. Секторальные ограничения на передачу передовых технологий добычи на арктическом шельфе, категорический отказ западных (прежде всего британских) страховых компаний от страхования судов и грузов, работающих на СМП, а также постоянный риск вторичных санкций Министерства финансов США для китайских банков и корпораций существенно усложняют, удорожают и замедляют реализацию совместных проектов.

Кроме того, стремительное вступление Финляндии и Швеции в Североатлантический альянс кардинально и необратимо изменило военно-политическую конфигурацию в Арктическом регионе. Впервые в истории семь из восьми государств Арктического совета оказались членами одного военного блока, политика которого носит для России конфронтационный характер. Это неминуемо ведёт к усилению милитаризации Арктики, росту военной активности НАТО в Баренцевом и Норвежском морях, что объективно вынуждает Россию и Китай теснее координировать свои действия не только в экономической, но и в военно-стратегической сфере для обеспечения безопасности своих арктических коммуникаций [Россия в глобальной политике, 2023].

Отдельным, исключительно важным блоком стоят глобальные климатические и экологические вызовы. Стремительное глобальное потепление, которое в Арктике происходит в 2-3 раза быстрее, чем в среднем по планете, ведёт к масштабной деградации вечной мерзлоты. Это создаёт прямую экзистенциальную угрозу для береговой инфраструктуры, фундаментов зданий, нефте- и газопроводов, а также портовых сооружений в АЗРФ, требуя огромных затрат на их термостабилизацию [EcoStandard.journal, 2024].

Таяние паковых льдов, хотя и облегчает летнюю навигацию, в тоже время увеличивает риск айсберговой опасности из-за непредсказуемого дрейфа обломков ледников и требует более сложных, спутниковых систем мониторинга ледовой обстановки. Кроме того, кратный рост интенсивности коммерческого судоходства по СМП неизбежно повышает статистическую вероятность навигационных аварий, разливов тяжёлого топлива (мазута) и шумового загрязнения хрупкой арктической экосистемы. Это диктует острую необходимость для России и Китая не только наращивать экономические показатели, но и выступать лидерами в выработке и строгом соблюдении высочайших экологических стандартов и создании совместных центров реагирования на чрезвычайные ситуации в Арктике.

## Заключение

Подводя итог, можно с уверенностью констатировать, что российско-китайское сотрудничество в освоении СМП в настоящий момент переходит от стадии политических деклараций и меморандумов к этапу практической, рутинной реализации масштабных совместных инфраструктурных и логистических проектов. В условиях беспрецедентной глобальной геополитической турбулентности, разрушения традиционных цепочек поставок и жёсткого санкционного давления коллективного Запада СМП становится не просто транспортным маршрутом, а важнейшим безальтернативным элементом обеспечения долгосрочной экономической устойчивости и суверенитета России, а также энергетической и логистической безопасности Китая.

Проведённый анализ показывает, что надёжным фундаментом двустороннего взаимодействия в Арктике выступает энергетический сектор. Однако в 2024-2025 годах

наметилась стратегически важная тенденция к диверсификации сотрудничества в сторону развития регулярных транзитных контейнерных перевозок и создания совместной портовой логистики. Институционализация партнёрства, нашедшая своё высшее выражение в создании профильной Подкомиссии Российско-Китайской Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств, свидетельствует о долгосрочном, стратегическом характере намерений Москвы и Пекина в совместном развитии СМП.

Вместе с тем развитие СМП сталкивается с комплексом серьёзных системных вызовов. Сохраняющиеся различия в концептуальных подходах к международно-правовому статусу маршрута (национальная транспортная артерия РФ против международного транзитного коридора в рамках китайской инициативы «Полярного шёлкового пути») требуют постоянной дипломатической настройки и взаимных компромиссов. Острый инфраструктурный дефицит на арктическом побережье, нехватка крупнотоннажных судов ледового класса, технологические санкции Запада и нарастающие климатические риски диктуют абсолютную необходимость привлечения многомиллиардных инвестиций и активного технологического обмена между двумя странами.

Перспективы реального превращения СМП в глобальную транзитную артерию, сопоставимую по значимости с южными морскими маршрутами, напрямую зависят от способности Москвы и Пекина выработать взаимоприемлемую и эффективную модель совместного управления проектами. Эта модель должна гармонично сочетать безусловное уважение суверенных прав и интересов национальной безопасности России в Арктике с обеспечением прозрачных, предсказуемых и экономически привлекательных условий для китайских и иных дружественных иностранных грузоотправителей. Только при условии такого комплексного, стратегически выверенного подхода к решению инфраструктурных, правовых, финансовых и экологических проблем СМП сможет в полной мере реализовать свой колоссальный геоэкономический потенциал в XXI веке и стать одной из опор формирующегося многополярного мирового порядка.

## Библиография

1. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Государственная арктическая политика России // Федерализм. 2021. № 1. С. 15-43.
2. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении отношений всеобъемлющего партнёрства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, в контексте 75-летия установления дипломатических отношений между двумя странами (Пекин, 16 мая 2024 года). URL: <http://kremlin.ru/supplement/6132> (дата обращения: 01.05.2026).
3. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: утв. Указом Президента РФ от 26.10.2020 № 645. URL: [http://www.scrf.gov.ru/security/economic/Arctic\\_strategy/](http://www.scrf.gov.ru/security/economic/Arctic_strategy/) (дата обращения: 01.05.2026).
4. 中国的北极政策 (Белая книга «Арктическая политика Китая») // Информационное бюро Государственного совета КНР. 2018. URL: [https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content\\_5260891.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content_5260891.htm) (дата обращения: 01.05.2026).
5. Галимуллин Э.З., Кашин В.Б., Крамаренко А. С. «Снежный дракон»: политика Китая в Арктике в условиях новых вызовов // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2024. Т. 24, № 3. С. 358–370.
6. Конышев В.Н., Кобзева М.А. Политика Китая в Арктике: традиции и современность // Сравнительная политика. 2017. № 1. С. 77-92.
7. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 01.05.2026).
8. Лексютин Я.В. Поворот на Восток в арктической политике России // Россия и АТР. 2025. № 2. С. 186–204.

9. NOVATEK and the Silk Road Fund conclude framework agreement on Yamal LNG project. URL: [https://www.novatek.ru/en/press/releases/?id\\_4=984](https://www.novatek.ru/en/press/releases/?id_4=984) (дата обращения: 01.05.2026).
10. Россия ратифицировала протокол с Китаем по проекту «Арктик СПГ-2» // ТАСС. 20 февраля 2026 г. URL: <https://tass.ru/ekonomika/26516373> (дата обращения: 01.05.2026).
11. Bloomberg: с начала года Китай получил шесть партий СПГ с проекта «Арктик СПГ-2» «Новатэка» // Т-Банк Инвестиции. 24 февраля 2026 г.
12. World Nuclear News. Northern Sea Route cargo set new record in 2024. URL: <https://world-nuclear-news.org/articles/northern-sea-route-cargo-set-new-record-in-2024> (дата обращения: 01.05.2026).
13. Russia's Northern Sea Route Cargo Volumes Fall for Second Straight Year // The Moscow Times. 09.02.2026. URL: <https://www.themoscowtimes.com/2026/02/09/russias-northern-sea-route-cargo-volumes-fall-for-second-straight-year-a91895> (дата обращения: 01.05.2026).
14. Россия и Китай нарастят грузопоток по СМП до 20 млн т к 2030 году // Известия. 14.10.2025. URL: <https://iz.ru/1972401/2025-10-14/rossiia-i-kitai-narastiat-gruzopotok-po-smp-do-20-mln-t-k-2030-godu> (дата обращения: 01.05.2026).
15. Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути». URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_362718/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362718/) (дата обращения: 01.05.2026).
16. К 2030 году на Севморпути будет 11 новых атомных ледоколов // НАНГС. 01.12.2025. URL: <https://nangs.org/news/economics/infra/transport/k-2030-godu-na-sevmorputi-budet-11-novykh-atomnykh-ledokolov> (дата обращения: 01.05.2026).
17. Вступление Швеции и Финляндии в НАТО: арктический ракурс // Россия в глобальной политике. 11.07.2023. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/shvecziya-finlyandiya-nato/> (дата обращения: 01.05.2026).
18. Экологическая безопасность в условиях вечной мерзлоты // EcoStandard.journal. 04.07.2024. URL: <https://journal.ecostandard.ru/eco/kontekst/ekologicheskaya-bezopasnost-v-usloviyakh-vechnoy-merzloty/> (дата обращения: 01.05.2026).

## **Russian-Chinese Cooperation in the Development of the Northern Sea Route: Status, Challenges and Prospects**

**Polina A. Senatorova**

Postgraduate Student,  
Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences,  
117997, 32, Nakhimovsky ave., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: polinamoshta@gmail.com

### **Abstract**

The article examines the current state, key problems, and prospects for the development of Russian-Chinese cooperation in the Arctic with a focus on the joint development of the Northern Sea Route (NSR). The legal and infrastructural aspects of cooperation between the two states are analyzed, the historical prerequisites of Arctic partnership, the evolution of China's Arctic strategy, major joint energy projects, and the dynamics and structure of cargo turnover along the NSR are examined. Particular attention is paid to the influence of external factors, including Western sanctions, NATO expansion in the Arctic, as well as environmental and climatic risks. It is concluded that, despite a strong strategic partnership, cooperation faces a number of systemic challenges requiring conceptual alignment of interests, large-scale investments in the icebreaker

---

fleet and coastal infrastructure to ensure the sustainable development of the Arctic region and the transformation of the NSR into a global transit artery.

### For citation

Senatorova P.A. (2026) Rossiysko-kitayskoye sotrudnichestvo v osvoenii Severnogo morskogo puti: status, vyzovy i perspektivy [Russian-Chinese Cooperation in the Development of the Northern Sea Route: Status, Challenges and Prospects]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 15 (3A), pp. 92-102. DOI: 10.34670/AR.2026.86.40.015

### Keywords

Northern Sea Route, Russian-Chinese relations, Arctic, energy cooperation, Polar Silk Road, transit potential, sanctions pressure.

## References

1. Leksin V.N., Porfiryev B.N. (2021). Gosudarstvennaya arkticheskaya politika Rossii [State Arctic Policy of Russia]. *Federalizm*, 1, 15-43.
2. Joint Statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on Deepening Comprehensive Partnership and Strategic Interaction Entering a New Era in the Context of the 75th Anniversary of Diplomatic Relations between the Two Countries (Beijing, 16 May 2024). Available at: <http://kremlin.ru/supplement/6132> (Accessed: 01 May 2026).
3. Strategiya razvitiya Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii i obespecheniya natsional'noy bezopasnosti na period do 2035 goda [Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period up to 2035] (Approved by Decree of the President of the Russian Federation No. 645 of 26 October 2020). Available at: [http://www.scrf.gov.ru/security/economic/Arctic\\_strategy/](http://www.scrf.gov.ru/security/economic/Arctic_strategy/) (Accessed: 01 May 2026).
4. Belaya kniga «Arkticheskaya politika Kitaya» [White Paper "China's Arctic Policy"] (2018). Informatsionnoye byuro Gosudarstvennogo soveta KNR [Information Office of the State Council of the People's Republic of China]. Available at: [https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content\\_5260891.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2018-01/26/content_5260891.htm) (Accessed: 01 May 2026).
5. Galimullin E.Z., Kashin V.B., Kramarenko A.S. (2024). «Snezhnyy drakon»: politika Kitaya v Arktike v usloviyakh novykh vyzovov ["Snow Dragon": China's Policy in the Arctic in the Context of New Challenges]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Mezhdunarodnyye otnosheniya*, 24(3), 358-370.
6. Konyshchev V.N., Kobzeva M.A. (2017). Politika Kitaya v Arktike: traditsii i sovremennost' [China's Policy in the Arctic: Traditions and Modernity]. *Sravnitel'naya politika*, 1, 77-92.
7. United Nations Convention on the Law of the Sea (10 December 1982). Available at: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (Accessed: 01 May 2026).
8. Leksyutina Ya.V. (2025). Povорот na Vostok v arkticheskoy politike Rossii [Pivot to the East in Russia's Arctic Policy]. *Rossiya i ATR*, 2, 186-204.
9. NOVATEK and the Silk Road Fund conclude framework agreement on Yamal LNG project. Available at: [https://www.novatek.ru/en/press/releases/?id\\_4=984](https://www.novatek.ru/en/press/releases/?id_4=984) (Accessed: 01 May 2026).
10. Rossiya ratifitsirovala protokol s Kitayem po projektu «Arktik SPG-2» [Russia ratifies protocol with China on Arctic LNG 2 project]. (2026, February 20). *TASS*. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/26516373> (Accessed: 01 May 2026).
11. Bloomberg: s nachala goda Kitay poluchil shest' partiy SPG s proyekta «Arktik SPG-2» «Novateka» [Bloomberg: Since the beginning of the year, China has received six LNG cargoes from Novatek's Arctic LNG 2 project]. (2026, February 24). *T-Bank Investitsii*.
12. World Nuclear News. (2024). Northern Sea Route cargo set new record in 2024. Available at: <https://world-nuclear-news.org/articles/northern-sea-route-cargo-set-new-record-in-2024> (Accessed: 01 May 2026).
13. Russia's Northern Sea Route Cargo Volumes Fall for Second Straight Year. (2026, February 9). *The Moscow Times*. Available at: <https://www.themoscowtimes.com/2026/02/09/russias-northern-sea-route-cargo-volumes-fall-for-second-straight-year-a91895> (Accessed: 01 May 2026).
14. Rossiya i Kitay narastyat gruzopotok po SMP do 20 mln t k 2030 godu [Russia and China to increase cargo traffic along the Northern Sea Route to 20 million tons by 2030]. (2025, October 14). *Izvestiya*. Available at: <https://iz.ru/1972401/2025-10-14/rossiya-i-kitai-narastyat-gruzopotok-po-smp-do-20-mln-t-k-2030-godu> (Accessed: 01 May 2026).

- 
15. Postanovleniye Pravitel'stva RF ot 18.09.2020 № 1487 «Ob utverzhenii Pravil plavaniya v akvatorii Severnogo morskogo puti» [Decree of the Government of the Russian Federation No. 1487 of 18 September 2020 "On Approval of the Navigation Rules in the Water Area of the Northern Sea Route"]. Available at: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_362718/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362718/) (Accessed:01 May 2026).
  16. K 2030 godu na Sevmorputi budet 11 novykh atomnykh ledokolov [By 2030, there will be 11 new nuclear icebreakers on the Northern Sea Route]. (2025, December 1). *NANGS*. Available at: <https://nangs.org/news/economics/infra/transport/k-2030-godu-na-sevmorputi-budet-11-novykh-atomnykh-ledokolov> (Accessed:01 May 2026).
  17. Vstupleniye Shvetsii i Finlyandii v NATO: arkticheskiy rakurs [Accession of Sweden and Finland to NATO: Arctic perspective]. (2023, July 11). *Rossiya v global'noy politike*. Available at: <https://globalaffairs.ru/articles/shvecziya-finlyandiya-nato/> (Accessed:01 May 2026).
  18. Ekologicheskaya bezopasnost' v usloviyakh vechnoy merzloty [Environmental safety in permafrost conditions]. (2024, July 4). *EcoStandard.journal*. Available at: <https://journal.ecostandard.ru/eco/kontekst/ekologicheskaya-bezopasnost-v-usloviyakh-vechnoy-merzloty/> (Accessed:01 May 2026).