

КОЧЕТКОВ Егор Евгеньевич
кандидат политических наук,
доцент, доцент, Российский
университет транспорта,
Москва, Россия
kochetkov.work@gmail.com

KOCHETKOV Egor Evgenievich
Candidate of Political Sciences,
Associate Professor, Associate
Professor, Russian University of
Transport, Moscow, Russia
kochetkov.work@gmail.com

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-117-4-41-49

Северный морской путь в российско-китайском взаимодействии в 2023–2026 гг.: институциональные механизмы и функциональное расширение / The North- ern Sea route in Russia–China cooperation in 2023–2026: institutional mechanisms and functional expansion

Аннотация

В статье рассматривается изменение китайского коммерческого использования Северного морского пути в 2023–2026 гг. через соотношение коммерческой практики и российско-китайских институциональных механизмов. Показано, что в 2023–2024 гг. устойчивые контейнерные перевозки складывались преимущественно в двустороннем сообщении, тогда как в 2025–2026 гг. к нему добавился заявленный и начатый сезонный транзит Китай—Северная Европа. Сопоставление двух моделей выявляет различие оснований: двусторонние институты поддерживают российско-китайскую логистику, тогда как СХА развивается вне этой рамки, опираясь прежде всего на коммерческую инициативу и общий разрешительный режим СМП. Более обоснованно говорить о функциональном расширении маршрута, ограниченном коммерческими, нормативными, инфраструктурными и экологическими факторами.

Ключевые слова

Северный морской путь; Китай; российско-китайские отношения; институционализация.

Abstract

The article examines changes in Chinese commercial use of the Northern Sea Route in 2023–2026 through the interaction between commercial practices and Russia–China institutional mechanisms. In 2023–2024, recurring container shipping developed mainly within bilateral trade, while in 2025–2026 a seasonal China–Northern Europe transit service was announced and launched. Comparison of the two models reveals different foundations: bilateral institutions support Russia–China logistics, whereas CAX develops outside this framework, relying primarily on commercial initiative and the general NSR permitting regime. The developments are therefore better interpreted as functional expansion constrained by commercial, regulatory, infrastructural and environmental factors.

Keywords

Northern Sea Route; China; Russia–China relations; institutionalization.

Введение

В августе 2026 г. на Северном морском пути одновременно проявились две разные линии китайского участия. 15 августа контейнеровоз Dubai Tower вышел из Нинбо-Чжоушань, открыв первый рейс заявленного еженедельного сезонного China-Europe Arctic Express (CAH); на навигацию запланировано восемь рейсов семью судами. Отдельно 19 августа Xin Xin Hai 1 компании NewNew Shipping Line прибыл в Мурманск с 502 контейнерами автокомпонентов; к 30 августа груз был передан на железную дорогу для отправки в центральные регионы России.¹

CAH использует российскую Арктику как транзитное пространство между Китаем и Европой, тогда как мурманский рейс встроен в двустороннюю цепочку с российской портовой и железнодорожной инфраструктурой. Предметом анализа поэтому становятся функции маршрута и институты, внутри которых развивается коммерческая практика.

Российские исследования связывают развитие СМП с совпадением и расхождением интересов России и Китая [1; 2], а работы о нормативном режиме показывают пределы двусторонней координации [3; 5]. Транспортные исследования моделируют конкурентоспособность и устойчивость северного маршрута в сети Китай—Европа [6; 7]. Однако эти работы не могли сопоставить две одновременно наблюдаемые в 2026 г. модели — двустороннюю логистику NewNew и сезонный транзит CAH. В этом состоит эмпирическая лакуна статьи.

Исследовательский вопрос сформулирован так: в какой мере практика 2023–2026 гг. свидетельствует о функциональном расширении китайского использования СМП и какую роль в этом процессе играют российско-китайские институциональные механизмы?

Гипотеза состоит в том, что функциональное расширение СМП имеет разные институциональные основания. Двусторонняя институционализация снижает часть организационной неопределённости для российско-китайской логистики NewNew, тогда как транзит CAH развивается вне этой сети и зависит прежде всего от коммерческой инициативы оператора, общего разрешительного режима СМП и российской инфраструктуры. Конкурирующее объяснение связывает наблюдаемую динамику с отдельными логистическими проектами; нормативные расхождения и зависимость от российской инфраструктуры ограничивают глубину координации [3].

¹ В порт Мурманск по СМП прибыл первый контейнеровоз из Китая // PortNews. 19.08.2026. URL: <https://portnews.ru/news/395720/>; Китайские контейнеры отправились из Мурманска по железной дороге // СеверПост. 30.08.2026. URL: <https://severpost.ru/read/212438/> (дата обращения: 01.09.2026).

Методы и эмпирическая база

Используются сравнительно-институциональный и структурно-функциональный подходы: сопоставляются подкомиссия, дорожная карта, совместное предприятие и региональные соглашения, а перевозочные схемы различаются по выполняемой функции и институциональной опоре. Инфраструктурные проекты рассматриваются как политико-управленческие комплексы, где государственные решения и коммерческие интересы не совпадают автоматически [4].

Эмпирическая база включает официальные документы, материалы «Росатома», региональных властей, операторов и отраслевых источников. Данные фиксируются на 31 августа 2026 г.; САХ рассматривается как заявленный и начатый регулярный сезонный сервис, но не как уже подтверждённая серией завершённых рейсов линия.

Политическая рамка, коммерческая практика и институционализация

Политическая рамка китайского участия появилась раньше современной практики. Белая книга КНР 2018 г. связала арктические маршруты с «Полярным шелковым путём» и поощрила коммерческие пробные рейсы как подготовку к будущей регулярной эксплуатации.¹ Однако этот документ задаёт направление политики, а не доказывает государственное управление каждым рейсом.

Практический поворот произошёл в 2023–2024 гг. По данным, которые в августе 2026 г. привёл глава «Росатома» А. Лихачёв, китайские судоходные компании выполнили по СМП семь контейнерных рейсов в 2023 г., 14 — в 2024 г. и 24 — в 2025 г.² Эти показатели нельзя приписывать одной NewNew Shipping. Их также нельзя смешивать с общей транзитной статистикой СМП: по состоянию на 30 ноября 2025 г. на всей трассе было зафиксировано 103 транзитных рейса, выполненных 88 судами.³ По самой NewNew подтверждены 13 рейсов на линии Архангельск—Китай в 2024 г. и более 20 тыс. TEU.⁴ Разведение показателей важно: они описывают разные совокупности перевозок.

В июле 2024 г. был запущен «Арктический экспресс № 1»: первый состав отправился с ТЛЦ «Белый Раст» по железной дороге в

¹ China's Arctic Policy: White Paper // State Council Information Office of the PRC. 26.01.2018. URL: https://english.scio.gov.cn/2018-01/26/content_50313403_5.htm (дата обращения: 01.09.2026).

² По Севморпути пойдут первые китайские «маршрутки» // Страна Росатом. 07.08.2026. URL: <https://strana-rosatom.ru/2026/08/07/po-sevmorputi-pojdut-pervye-kitajski/> (дата обращения: 01.09.2026).

³ Основные результаты транзитной навигации по Северному морскому пути 2025 // Интер-фрейт Восток. URL: <https://inter-freight.ru/news/itogi-tranzitnoj-navigaczii-smp-2025> (дата обращения: 01.09.2026).

⁴ NewNew Shipping Line в 2024 году перевезла по СМП более 20 тыс. TEU // InfraNews. 18.03.2025. URL: <https://www.infranews.ru/logistika/67137-newnew-shipping-line-v-2024-godu-perevezla-po-smp-bolee-20-tys-teu/> (дата обращения: 01.09.2026).

Архангельск и далее морем в Китай.¹ Это был прежде всего российский экспортный мультимодальный маршрут. Уже в 2025 г. направление работало и в обратную сторону: Newnew Polar Bear доставил из Китая в Архангельск 497 контейнеров с автозапчастями, ПВХ-плёнкой и сталью, после чего судно планировалось загрузить российской лесной продукцией для возврата в Китай.² Поэтому мурманский кейс 2026 г. не создаёт мультимодальную модель с нуля, а расширяет её географию.

Одновременно сотрудничество вышло за пределы отдельных контрактов. В ноябре 2024 г. в Санкт-Петербурге состоялось первое заседание российско-китайской Подкомиссии по сотрудничеству по СМП.³ На втором заседании в Харбине 14 октября 2025 г. стороны утвердили план мероприятий по дальнейшему развитию перевозок. По сообщению «Росатома», разработка и утверждение плана ориентированы на формирование устойчивого транспортного коридора.⁴ Минтранс РФ указывал, что сотрудничество охватывает мореплавание и навигацию, создание грузовых судов арктического класса, подготовку и стажировку кадров; совместный ориентир грузопотока между Россией и Китаем по СМП — 20 млн т к 2030 г.⁵

Совместное предприятие Northern Sea Route Shipping Line было создано «Росатомом» и NewNew Shipping в юрисдикции КНР в конце 2024 г.⁶ Отдельно АО «Росатом Арктика» заказало ОСК разработку арктического контейнеровоза вместимостью 4800 TEU класса Arc7; к марту 2026 г. была завершена стадия аванпроекта.⁷ Этот проект не следует отождествлять с флотом совместного предприятия: по линии СП на первом этапе планировалось до пяти судов, первое из которых должно выйти в рейс не позднее 2027 г.⁸ NewNew отдельно объявила

¹ В Подмоскowie запустили новый логистический маршрут в Китай // Атом Медиа. 08.07.2024. URL: <https://atommedia.online/press-releases/v-podmoskove-zapustili-novyy-logist/> (дата обращения: 01.09.2026).

² В порт Архангельск из Китая прибыло первое в 2025 году судно по маршруту «Арктический экспресс № 1» // PortNews. 15.08.2025. URL: <https://portnews.ru/news/380638/> (дата обращения: 01.09.2026).

³ Глава «Росатома» Алексей Лихачев и министр транспорта КНР Лю Вэй провели первое заседание Подкомиссии по сотрудничеству по Северному морскому пути между Россией и Китаем // Атом Медиа. 26.11.2024. URL: <https://atommedia.online/press-releases/glava-rosatom-aleksey-lichachev-i-min/> (дата обращения: 01.09.2026).

⁴ РФ и КНР согласовали дорожную карту по развитию перевозок по Севморпути // Интерфакс. 14.10.2025. URL: <https://www.interfax.ru/russia/1052451> (дата обращения: 01.09.2026).

⁵ Лихачев: грузопоток по СМП между РФ и КНР вырастет до 20 млн тонн к 2030 году // Минтранс России. 14.10.2025. URL: <https://www.mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/7965> (дата обращения: 01.09.2026).

⁶ «Росатом» и китайская New New Shipping создали СП для строительства арктических контейнеровозов // Интерфакс. 18.06.2025. URL: <https://www.interfax.ru/business/1031750> (дата обращения: 01.09.2026).

⁷ ОСК разработала аванпроект контейнеровоза ледового класса вместимостью 4800 TEU для СМП // PortNews. 11.03.2026. URL: <https://portnews.ru/news/388888/> (дата обращения: 01.09.2026).

⁸ «Росатом» и китайская NewNew Shipping планируют выйти на круглогодичные

шесть судов на 4800 TEU, первые четыре — на октябрь 2026 г.; из-за расхождений в данных об их ледовом классе отождествлять эти проекты нельзя.¹

К 2026 г. институциональная рамка стала плотнее, но альтернатива Полякова сохраняется: китайское участие во многом закрепляется через логистические и инвестиционно-технологические проекты, а нормативное дистанцирование ограничивает глубину совместного режима [3]. Институционализация остаётся частичной и проектно-ориентированной.

Навигация 2026 года: две функции одного маршрута

Оператор CAX — Sea Legend Shipping Pte. Ltd., инкорпорированная в Сингапуре в 2023 г. Lloyd's List характеризовал перевозчика как China-controlled, указывал на акционера Sea World Legend Holdings Ltd, зарегистрированного на Британских Виргинских островах, и на управление компанией со стороны Transfar.² Эти данные позволяют считать CAX коммерческим китайским проектом, но не государственной линией КНР. Освещение Xinhua показывает политическую значимость события, а не структуру собственности.

На 31 августа заявлено восемь рейсов CAX семью судами в августе—октябре.³ В 2025 г. Istanbul Bridge уже достиг Феликстоу после примерно 20-дневного перехода, а Sea Legend объявила фиксированное летнее расписание на 2026 г.⁴ Новое качество 2026 г. — опубликованная повторяемая программа, а не первый китайский проход по СМП.

Почти одновременно российско-китайская модель расширилась на Мурманск. Этот рейс имел институциональную предысторию: в сентябре 2025 г. правительство Мурманской области и NewNew Shipping подписали соглашение о намерениях, предусматривающее организацию регулярных контейнерных перевозок через Мурманский порт и совместное развитие портовой инфраструктуры.⁵ Прибытие перевозки по СМП // Интерфакс. 06.06.2024. URL: <https://www.interfax.ru/business/965417> (дата обращения: 01.09.2026).

¹ Chinese liner New New Shipping to deploy six ice-class boxships on Russia's Arctic route // PortNews. 19.08.2026. URL: <https://en.portnews.ru/news/395752/> (дата обращения: 01.09.2026).

² Mysterious new Chinese carrier emerges to capitalise on risky Red Sea trades // Lloyd's List. 23.01.2024. URL: <https://www.lloydlist.com/LL1148031/Mysterious-new-Chinese-carrier-emerges-to-capitalise-on-risky-Red-Sea-trades> (дата обращения: 01.09.2026).

³ China-Europe Arctic Shipping Route Enters Regular Weekly Operation // Xinhua. 16.08.2026. URL: <https://english.news.cn/20260816/a1ce9aff4e4e76b95cbbce384883d7/c.html>; Sea Legend sets first weekly Arctic boxship service with eight-sailing programme // PortNews. 16.07.2026. URL: <https://en.portnews.ru/news/394273/> (дата обращения: 01.09.2026).

⁴ First Ship on China-Europe Arctic Route Docks in Britain // Xinhua. 14.10.2025. URL: <https://english.news.cn/europe/20251014/efa64d16d2974cdca634785fb615a903/c.html> (дата обращения: 01.09.2026).

⁵ NewNew Shipping Line (КНР) планирует организовать регулярные контейнерные перевозки через порт Мурманск в 2026 году // PortNews. 27.11.2025. URL: <https://portnews.ru>

Xin Xin Hai 1 в августе 2026 г. стало практической апробацией этой договорённости. Для обратного перехода планировалась загрузка 26,4 тыс. т калийных удобрений; на дату среза этот этап ещё не был завершён.¹

Таблица 1. Наблюдаемые признаки двух моделей использования СМП в августе 2026 г.

Индикатор	CAX / Dubai Tower	NewNew / Xin Xin Hai 1
План сезона	8 рейсов / 7 судов	1 пилотный мурманский рейс
Морской пункт	порты Северной Европы	Мурманск
Сухопутное плечо	нет	ж/д до Центральной России
Разрешение на плавание по СМП	требуется	требуется
Доп. институциональная основа	—	соглашение о намерениях с Мурманской областью (2025)
Статус 31.08.2026	первый рейс выполняется	груз передан на ж/д

Источник: составлено автором по материалам *Xinhua*, *PortNews*, «Росатома» и правительства Мурманской области; данные на 31.08.2026.

Таблица показывает не «смену» одной модели другой, а сосуществование двух функций. Европейский транзит получил расписание, тогда как двусторонняя схема расширяет портовую и сухопутную связанность. Для обоих судов действует общий разрешительный режим СМП; региональное соглашение в мурманском кейсе является дополнительной, а не альтернативной институциональной основой.

3. Пределы институционализации и конкурирующие объяснения

Коммерческое объяснение сохраняет силу: в мультимодальных перевозках Китай—Европа конкурентоспособность СМП определяется стоимостью, временем, надёжностью, безопасностью и удобством, а одной частоты рейсов недостаточно [7]. При учёте рисков других международных коридоров ценность северной опции возрастает [6], не превращая её в замену Суэцу.

Сравнение двух кейсов выявляет асимметрию, критичную для проверки гипотезы. NewNew включена в двустороннюю институциональную сеть — подкомиссию, дорожную карту, совместное

ru/news/385056/ (дата обращения: 01.09.2026).

¹ Первый контейнеровоз из Китая разгрузили в порту Мурманска за четыре дня // РЖД-Партнёр. 25.08.2026. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/pervyy-konteynerovoz-iz-kitaya-razgruzili-v-portu-murmanska-za-chetyre-dnya/>; Китайские контейнеры отправились из Мурманска по железной дороге // СеверПост. 30.08.2026. URL: <https://severpost.ru/read/212438/> (дата обращения: 01.09.2026).

предприятие и региональное соглашение. Sea Legend не является участником этих механизмов; для САХ институционально значимы прежде всего общий разрешительный режим СМП и доступ к российской инфраструктуре. Следовательно, двусторонняя институционализация объясняет углубление российско-китайской логистики, но не само возникновение транзитной функции САХ.

Ограничения сохраняются в обеих моделях. Крупнейший оператор MSC в сентябре 2025 г. вновь отказался от СМП, сославшись на безопасность навигации, экологические риски и отсутствие операционной необходимости.¹ Первый европейский транзит Istanbul Bridge также вызвал вопросы к ледовому классу, возможному использованию тяжёлого топлива и экологическим рискам.² Эти контрпримеры показывают, что ни географического выигрыша, ни межгосударственной поддержки недостаточно для широкого участия глобальных линий.

Тем самым институционализация оказывается не универсальным механизмом функционального расширения, а опорой прежде всего двусторонних проектов. САХ показывает возможность расширения функций и вне этой рамки, что дополнительно поддерживает вывод Полякова о фрагментарном, проектно-ориентированном характере взаимодействия [3].

Заключение

В 2023–2026 гг. китайское коммерческое использование СМП стало функционально разнообразнее: российско-китайские контейнерные перевозки сохраняются и расширяют географию, а рядом с ними в 2025–2026 гг. появился и был запущен сезонный транзит Китай—Северная Европа.

Сопоставление кейсов уточняет механизм этого расширения. Двусторонние институты — подкомиссия, дорожная карта, СП и региональные соглашения — поддерживают прежде всего российско-китайскую модель NewNew. САХ Sea Legend развивается вне этой сети и опирается на коммерческую инициативу, общий разрешительный режим и инфраструктуру СМП.

Научная новизна состоит в выявлении разных институциональных оснований двух одновременно развивающихся функций маршрута. Это позволяет избежать как сведения китайской активности к государственной стратегии, так и противоположного объяснения через

¹ Trade Asia to Europe – MSC Reaffirms Commitment to Avoid “Arctic” Northern Sea Route // MSC. 29.09.2025. URL: <https://www.msc.com/tr/newsroom/customer-advisories/2025/september/trade-asia-to-europe-msc-reaffirms-commitment-to-avoid-arctic-northern-sea-route> (дата обращения: 01.09.2026).

² The Istanbul Bridge’s Important Journey: A New Chapter for the Northern Sea Route // Institute for National Security Studies. 2026. URL: <https://www.inss.org.il/publication/northern-sea-route/>; International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) // IMO. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/polar-code.aspx> (дата обращения: 01.09.2026).

набор несвязанных частных рейсов.

По состоянию на 31 августа 2026 г. данных недостаточно для вывода о СМП как альтернативе Суэцкому каналу или о сложившейся регулярной европейской линии: первый рейс САХ текущего сезона ещё выполняется. Более сильный вывод будет зависеть от исполнения заявленного графика, повторяемости рейсов, устойчивости грузовой базы и ввода специализированного флота.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Кобзева М. А. Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 89–108. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89.

2. Лагутина М. Л., Овчинникова А. В. Северный морской путь в стратегии российско-китайского взаимодействия в Арктике: приоритеты развития // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2026. № 2 (26). С. 84–91. DOI: 10.24412/2949-6195-2026-2-84-91.

3. Поляков В. Д. Северный морской путь в российско-китайских отношениях: экономическое сближение и нормативное дистанцирование // Право и политика. 2025. № 12. С. 223–240. DOI: 10.7256/2454-0706.2025.12.76863.

4. Терентьев В. А. Основные концепции и модели государственной отраслевой политики // ПОИСК. 2026. № 1 (114). С. 23–33. DOI: 10.30932/2072-6015-2026-114-1-23-33.

5. Liu N., Solski J. J. The Polar Silk Road and the Future Governance of the Northern Sea Route // Leiden Journal of International Law. 2022. Vol. 35. No. 4. P. 853–866. DOI: 10.1017/S0922156522000516.

6. Yi X., Chen K., Yang Z. Optimization of China's Foreign Trade Container Liner Shipping Network Considering the Risks and Uncertainty of Transit Time of Shipping Corridors // Journal of Transport Geography. 2026. Vol. 130. Art. 104495. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104495.

7. Zhou Y., Li Z., Duan W. Exploring the Dynamic Impact of the Northern Sea Route on China-Europe Multimodal Transportation Competition in the Context of the Belt and Road Initiative // Ocean & Coastal Management. 2024. Vol. 257. Art. 107346. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2024.107346.

REFERENCES

1. Kobzeva M.A. Cooperation between Russia and China in Arctic shipping: current state and prospects [*Sotrudnichestvo Rossii i KNR v sfere arkticheskogo sudokhodstva: sostoyanie i perspektivy*] // Arctic and North. 2021. No. 43. P. 89–108. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89.

2. Lagutina M.L., Ovchinnikova A.V. The Northern Sea Route in the strategy of Russian-Chinese interaction in the Arctic: development priorities [*Severnnyy morskoy put v strategii rossiysko-kitayskogo vzaimodeystviya v Arktike: priority razvitiya*] // Arctic 2035. 2026. No. 2 (26). P. 84–91. DOI: 10.24412/2949-6195-2026-2-84-91.

3. Polyakov V.D. The Northern Sea Route in Russian-Chinese relations: economic rapprochement and normative distancing [*Severnnyy morskoy put v rossiysko-kitayskikh otnosheniyakh: ekonomicheskoe sblizhenie i normativnoe distantsirovanie*] // Law and Politics. 2025. No. 12. P. 223–240. DOI: 10.7256/2454-0706.2025.12.76863.

4. Terentyev V.A. Basic concepts and models of state sectoral policy [*Osnovnye kontseptsii i modeli gosudarstvennoy otraslevoy politiki*] // POISK. 2026. No. 1 (114). P. 23–33. DOI: 10.30932/2072-6015-2026-114-1-23-33.

5. Liu N., Solski J.J. The Polar Silk Road and the Future Governance of the Northern Sea Route // *Leiden Journal of International Law*. 2022. Vol. 35. No. 4. P. 853–866. DOI: 10.1017/S0922156522000516.

6. Yi X., Chen K., Yang Z. Optimization of China's Foreign Trade Container Liner Shipping Network Considering the Risks and Uncertainty of Transit Time of Shipping Corridors // *Journal of Transport Geography*. 2026. Vol. 130. Art. 104495. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104495.

7. Zhou Y., Li Z., Duan W. Exploring the Dynamic Impact of the Northern Sea Route on China-Europe Multimodal Transportation Competition in the Context of the Belt and Road Initiative // *Ocean & Coastal Management*. 2024. Vol. 257. Art. 107346. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2024.107346.