China en Rusland bewegen zich stilaan naar een nieuwe Arctische as

Door Frank , 26 oktober 2026

China en Rusland bewegen zich stilaan naar een nieuwe Arctische as

Opkomende Arctische route kan de knelpuntenrisico's van Peking en Moskou verlichten en tegelijkertijd de wereldwijde scheepvaart opsplitsen in rivaliserende netwerken



Door Frank Dumon

Het recente bezoek van Nikolai Patroesjev, adviseur van de Russische president Vladimir Poetin, aan China wijst op iets belangrijkers dan weer een ronde

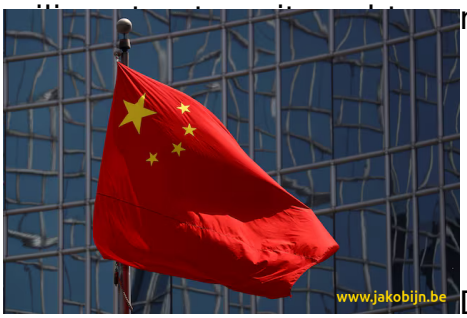
Russisch-Chinese strategische retoriek: Moskou probeert maritieme samenwerking met Peking om te zetten in infrastructuur, technologie en logistiek die geopolitieke druk kunnen doorstaan.

De voorstellen die tijdens het bezoek van 8-13 oktober werden besproken — het verbinden van China's Maritieme Zijderoute met Ruslands Trans-Arctische Transportcorridor, het ontwikkelen van Russische havens, het uitwisselen van technologie voor containerterminalautomatisering en het uitvoeren van gezamenlijk maritiem onderzoek — zijn nog grotendeels niet-uitgevoerde plannen.

Toch verdienen ze aandacht, omdat ze op het snijvlak liggen van drie trends die de wereldeconomie hervormen: de securitisering van toeleveringsketens, de opening van het Noordpoolgebied en de fragmentatie van de maritieme globalisering. Patroesjevs betoog was vooral commercieel. Rusland wil Chinese bedrijven betrekken bij de Noordelijke Zeeroute en verwante corridors, directe containerverbindingen tussen de Yangshan-haven van Shanghai en Russische havens, investeringen in terminals en Chinese digitale expertise in havenautomatisering.

Hij stelde ook samenwerking voor op het gebied van scheepsbouw, maritiem onderwijs en onderzoek. Peking beschreef maritieme samenwerking van zijn kant als een "blauwe drijvende kracht" voor de bilaterale betrekkingen. De economische logica is duidelijk. China is Ruslands grootste handelspartner, en Moskou is een steeds belangrijkere leverancier van energie en grondstoffen aan China. Gegevens van de Chinese regering toonden aan dat de wederzijdse handel in 2025 voor het derde opeenvolgende jaar de 200 miljard dollar overschreed.

Maritiem transport wordt dus een strategische uitbreiding van de relatie, in plaats van alleen een middel om vracht te vervoeren. En het Noordpoolgebied voegt een bijzonder interessante dimensie toe aan het partnerschap. Rusland registreerde in 2024 37,9 miljoen ton vrachtverkeer op de Noordelijke Zeeroute, waaronder 3,09 n recordhoogte.



De cijfers zijn klein vergeleken met de wereldwijde stromen van het Suezkanaal, en de NZR wordt gehinderd door ijs, hoge verzekeringspremies, gespecialiseerde schepen, dunne infrastructuur en een kort operationeel seizoen. Maar de geopolitieke en geo-economische betekenis van de

route wordt steeds moeilijker te negeren. Reuters meldde dat een Chinees containerschip in oktober 2025 via het Noordpoolgebied een reis van 20 dagen van China naar Groot-Brittannië maakte, vergeleken met ongeveer 40-50 dagen op traditionele routes. Dat maakt het Noordpoolgebied geen vervanging voor Suez, maar het maakt het wel een potentieel waardevol tweede netwerk.

Voor China maakt dat onderscheid uit. Peking heeft jaren besteed aan het inbouwen van redundantie in zijn handelsroutes, havens en energie-toeleveringsketens. Een sterkere noordelijke corridor zou de blootstelling aan knelpunten zoals Suez, Bab el-Mandeb en Malakka kunnen verminderen en Chinese bedrijven tegelijkertijd toegang geven tot Russische Arctische hulpbronnen en infrastructuur.

Voor Moskou zouden Chinees kapitaal, scheepvaartvraag en technologie kunnen helpen om een ambitieuze Arctische strategie om te zetten in een functionerend logistiek systeem. De geopolitieke implicaties zullen ongetwijfeld nauwlettend in Washington worden gevolgd. De Verenigde Staten beschouwen het Noordpoolgebied al als een arena van toenemende strategische competitie. In 2025 meldde de Amerikaanse kustwacht dat vijf onderzoeksschepen met Chinese banden actief waren in of nabij het Amerikaanse Noordpoolgebied, en breidde zij haar eigen patrouilles uit.

In 2024 kwam zij een gezamenlijke patrouille van de Chinese kustwacht en de Russische grenswacht tegen in de Beringzee, de noordelijkste waarneming van een dergelijke Chinese kustwachtpresentie door de dienst tot dan toe. Een Chinees-Russisch maritiem netwerk is niet ipso facto een militair bondgenootschap en Washington moet niet elk commercieel havenproject als een verkapte marinebasis beschouwen. De kritiekere vraag is cumulatieve strategische veerkracht. Gezamenlijk werk aan havens, digitale systemen, scheepsbouw, onderzoek, navigatie en logistiek zou China en Rusland in staat kunnen stellen maritieme infrastructuur te ontwikkelen met economische waarde in vredestijd en strategisch nut in een crisis.

Japan heeft nog meer reden om op te letten. Zijn veiligheidsomgeving omvat al steeds frequentere Chinees-Russische militaire activiteiten rond zijn grondgebied, wat Tokio expliciet heeft benadrukt. Een meer geïntegreerd Russisch-Chinees maritiem systeem dat zich uitstrekt van Shanghai via Vladivostok tot in het Noordpoolgebied zou het strategische beeld van Japan compliceren, vooral rond de Japanse Zee, de Koerilen en de toegangen tot de Beringstraat. Voor Taiwan is de betekenis indirect, maar wellicht groter. De maritieme druk van Peking op Taiwan omvat al marineactiviteiten, kustwachtoperaties, juridische maatregelen en andere grijze-zone-dwang. Het ministerie van Defensie van Taiwan heeft gewaarschuwd dat Chinese oefeningen steeds meer een blokkade en controle van de maritieme

toegangen tot het eiland dreigen. De bijdrage van Rusland aan een breder Chinees maritiem ecosysteem zal op zichzelf de balans in de Straat van Taiwan misschien niet doen kantelen, maar het kan China wel aanmoedigen te denken dat verstoring in het ene theater zijn bredere handels- en energiestromen niet hoeft lam te leggen.

Meer dan 80% van de wereldwijde goederenhandel wordt nog steeds over zee vervoerd. UNCTAD voorspelt een scherpe vertraging van de groei van de zeevervoerhandel door geopolitieke verstoring en de omleiding van scheepvaart als gevolg van de oorlog in Iran en de daarmee samenhangende blokkade van de Straat van Hormuz. Het Russisch-Chinese initiatief maakt daarom deel uit van een grotere wereldwijde beweging naar het beveiligen van kwetsbare toeleveringsketens. Er schuilt hierin een ironie. De twee landen beschrijven het project als een bijdrage aan goedkopere, veiligere en stabielere handel. Toch zou hetzelfde proces de fragmentatie van het wereldwijde maritieme systeem in concurrerende netwerken met verschillende technologieën, normen, financieringskanalen en veiligheidsregelingen kunnen verdiepen.



Daarom zijn de minst dramatische elementen van Patroesjevs voorstel, dat havenautomatisering, digitale scheepswerven, onderzoekssamenwerking en gemeenschappelijke technische normen omvat, ook de belangrijkste. Het zijn de bouwstenen van maritieme macht in de 21e eeuw: wie de software, gegevens, apparatuur en logistieke architectuur van havens controleert, kan de handel vormgeven zonder ooit een schot te lossen.

Het Westen moet dit niet afdoen als Russische grootspraak, noch het opblazen tot een Chinees-Russisch maritiem blok aan de horizon. Er zijn nog aanzienlijke commerciële barrières en de Arctische scheepvaart zal de Azië-Europa-routes niet op korte termijn overnemen. Maar de eerste commerciële Arctische retourreis van Zuid-Korea in 2026, die de reistijd verkortte, legde ook de onopgeloste problemen van de route bloot op het gebied van vrachtvolumes, ijsnavigatie, verzekeringen en brandstofkosten. Toch is de richting van de Arctische route duidelijk. China voorziet Rusland van kapitaal, goederen en technologie, terwijl Rusland China strategische geografie biedt. Als de twee deze sterke punten coherent weten te verbinden, zullen

ze een parallel maritiem systeem creëren dat is gebouwd voor een tijdperk waarin commerciële efficiëntie en geopolitieke veiligheid steeds minder van elkaar te onderscheiden zijn.

Bronnen

1. https://asiatimes.com/2026/10/china-russia-quietly-moving-toward-a-new-arctic-axis/
2. https://www.virtuemarine.nl/post/arktika-nuclear-icebreaker-a-marvel-of-engineering
3. https://www.world-nuclear-news.org/articles/russias-icebreaker-fleet-set-to-grow
4. https://polarjournal.net/russia-is-expanding-its-influence-in-the-arctic/
5. https://rosatomnewsletter.com/2025/10/28/arktika-turns-five/