

УДК 656.2

**Перспективы и ограничения в развитии международного транспортного коридора
«Северный морской путь»**

Белозерцева Наталья Петровна

Канд. экон наук, доцент

*ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет»
Россия. Владивосток*

Латкина Анастасия Александровна

Студентка

*ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет»
Россия. Владивосток*

Аннотация

В условиях санкционных ограничений Россия активно перестраивает логистические маршруты, смещаая грузопотоки на Восточное направление. Дальний Восток России обладает уникальным географическим положением, выступая связующим звеном между странами АТР и европейской частью России. В данной статье исследуется потенциал Северного морского пути (СМП) в качестве глобальной транспортной альтернативы в условиях меняющейся геополитической и экономической реальности. Теоретической основой работы выступают положения новой экономической географии, подчеркивающей системообразующую роль коммуникаций. Методология включает общен научный подход и анализ экспертных оценок.

В работе проведено детальное сравнение СМП и традиционного маршрута через Суэцкий канал, выявившее существующие преимущества арктического маршрута, подтверждением которых служит активность китайских судоходных компаний. Наряду с преимуществами, систематизированы основные вызовы: суровые климатические условия, зависимость от ледокольного флота и недостаточное развитие портовой и спасательной инфраструктуры. В качестве ключевых направлений развития рассматриваются масштабные инфраструктурные проекты России (расширение атомного ледокольного флота, модернизация портов) и цифровая интеграция транспортно-логистических платформ России и Китая («ГосЛог» и LOGINK), что в совокупности способно превратить СМП в полноценную трансконтинентальную магистраль.

Ключевые слова: северный морской путь, международные транспортные коридоры, транзитные контейнерные перевозки, цифровизация, портовая инфраструктура, ледокольный флот.

Prospects and limitations in the development of the «Northern Sea route» as an international transport corridor

Belozertseva Natalya Petrovna

Candidate of Economics, Associate Professor

Vladivostok State University

Russia. Vladivostok

Latkina Anastasia Aleksandrovna

Student

Vladivostok State University

Russia. Vladivostok

Abstract

In the context of sanctions restrictions, Russia is actively reshaping its logistics routes, shifting cargo flows to the Eastern direction. The Russian Far East has a unique geographical location, serving as a link between the countries of the Asia-Pacific region and the European part of Russia. This article explores the potential of the Northern Sea Route (NSR) as a global transportation alternative in the context of the changing geopolitical and economic reality. The theoretical framework of the study is based on the principles of new economic geography, which emphasizes the systemic role of communications. The methodology includes a general scientific approach and an analysis of expert assessments.

The paper provides a detailed comparison of the NSR and the traditional route through the Suez Canal, highlighting the existing advantages of the Arctic route, which are supported by the activity of Chinese shipping companies. Along with the advantages, the paper also identifies the main challenges, including harsh climatic conditions, dependence on icebreaking fleets, and insufficient development of port and rescue infrastructure. Russia's large-scale infrastructure projects (expansion of the nuclear icebreaker fleet and modernization of ports) and the digital integration of Russia's and China's transport and logistics platforms (GosLog and LOGINK) are considered key areas of development, which together have the potential to transform the Northern Sea Route into a full-fledged transcontinental highway.

Keywords: Northern Sea Route, international transport corridors, transit container transportation, digitalization, port infrastructure, icebreaker fleet.

Введение

В условиях глобальной перестройки логистических цепочек и смещения торговых потоков на Восток развитие Северного морского пути (СМП) приобретает ключевую актуальность для России и международной торговли. СМП перестает быть просто внутренней арктической трассой, превращаясь в стратегический трансконтинентальный коридор, связывающий Азию и Европу. Однако масштабное освоение СМП сопряжено с комплексом вызовов, включая суровые климатические условия, необходимость ледокольного сопровождения и недостаточное развитие инфраструктуры. В данной статье проведен комплексный анализ возможностей и ограничений СМП как драйвера новой логистической реальности и дается оценка определения перспектив его трансформации в полноценную глобальную артерию.

Теоретико-методологические основы исследования

В основе данной работы лежат принципы новой экономической географии, согласно которым коммуникации играют ключевую роль в формировании региональных рынков и освоении территорий как целостных систем. Теоретический фундамент исследования составили общая теория систем и теория пространственного развития. Методология исследования опирается на общенациональный подход и включает анализ экспертных оценок российских и зарубежных ученых и специалистов.

Применительно к суровым природно-климатическим условиям Арктики данная методология обоснована потенциальным экономическим эффектом. Этот эффект связан с диверсификацией транспортной системы для поставок арктических энергоресурсов на внутренний и международные рынки. Указанная перспектива обуславливает необходимость комплексного научного и управляемого изучения проблем освоения Арктики, учитывающего географическую и экономическую взаимосвязь с использованием Северного морского транспортного коридора (СМТК).

Информационную базу исследования составили законодательные и нормативные акты РФ, а также открытые публикации, посвященные перспективам и проблемам развития Арктики в контексте круглогодичного использования Северного морского пути (СМП) как альтернативного южным маршрутам транспортного коридора между Азией и Европой.

Эволюция Северного морского пути: от арктической трассы к Трансарктическому транзитному коридору

Формируемая на Дальнем Востоке России система МТК включает в себя Северный морской путь (СМП) в рамках Северного морского транзитного коридора (СМТК). По административным данным протяженность СМП считается от Карских Ворот до бухты Прорыдения, и она составляет 5 600 км. Однако исторически СМП всегда рассматривали и разрабатывали как единую транспортную коммуникацию по Северному Ледовитому океану от северных портов Мурманск и Архангельск до порта Владивосток (Рисунок 1). Поэтому сейчас в правительстве обсуждается концепция Большого Северного морского пути под названием «Северный морской транзитный коридор» или «Трансарктический транзитный коридор», который начинается в Санкт-Петербурге и заканчивается во Владивостоке. Его протяженность составит 14 280 км.



Рисунок 1 – Северный морской путь на карте

Растущая роль СМП подтверждается растущими показателями грузоперевозок (Рисунок 2). Если в 2015 году объём грузов по маршруту находился в пределах 5,39 миллионов тонн в год, то к 2020 он уверенно перешёл отметку 32 млн. тонн. В 2023 году общий грузопоток составил 36,25 млн тонн, в 2024 году объемы выросли до 37,89 миллиона т. Прогноз на 2025 составляет более 40 млн т. [1].

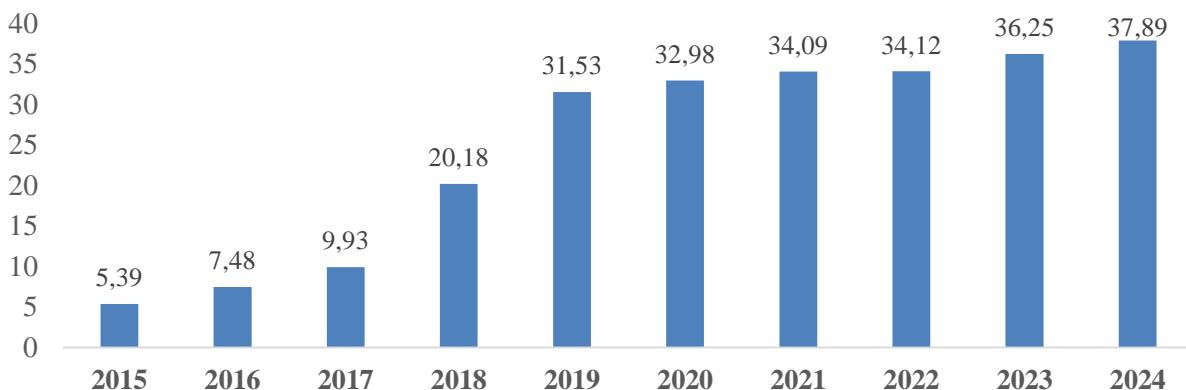


Рисунок 2 – Фактический объем грузоперевозок по Северному морскому пути в 2015-2024 гг., в млн тонн

Показанный на рисунке 2 рост грузоперевозок стал возможен благодаря увеличению доли промышленного экспорта, прежде всего энергоресурсов, и активному расширению флота судов ледового класса.

Основные направления перевозок по СМП связаны с добычей и транспортировкой природных ресурсов из арктических регионов. В 2024 году структура грузов выглядела следующим образом:

СПГ (сжиженный природный газ) — около 58% общего объема;

Нефть и нефтепродукты — свыше 20%;

Оборудование, контейнеры, строительные материалы — 12%;

Прочее: уголь, продовольствие, техника — менее 10%.

Важно отметить, что основной объем приходится на восточные порты, такие как Сабетта, Певек и Анадырь, откуда экспортные партии направляются в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Одним из факторов, обеспечивших рост грузооборота стало расширение транзитных перевозок. В 2024 году было выполнено 92 транзитных рейса — это абсолютный рекорд в истории СМП. В 2023 их было 37, а до этого — менее 30 ежегодно. Суда начали проходить по маршруту не только под российским флагом. Активно растёт участие иностранных перевозчиков. Учитывая, что путь от Европы до Китая через Арктику на 30–40% короче, чем через Индийский океан, коммерческий интерес к использованию СМП продолжает усиливаться.

Способ доставки за счёт активного использования арктического маршрута позволяет обойти транспортные задержки на Транссибирской магистрали, перенаправив часть грузов севером, сократив общее время доставки и уменьшив нагрузку на российские железные дороги на период их модернизации. Дальний Восток и северные регионы получают шанс на

устойчивое экономическое развитие за счёт транспортной связки с центральной частью страны и внешними рынками. 2030 году планируется увеличить пропускную способность СМП до 110 млн тонн, а транзит по СМП к 2025-2030 году может увеличиться до 50-70 млн тонн в год.

Результаты исследования и их обсуждение

Северный морской путь предлагает странам Азии стратегическую альтернативу традиционным маршрутам, сочетая экономическую эффективность, безопасность и сокращение времени доставки (Рисунок 3, таблица 2). Протяженность СМП между европейскими и азиатскими портами составляет в среднем 13 500 км, что на 40% короче пути через Суэцкий канал, который составляет 22-23 тыс. км. Это сокращает время транспортировки грузов на 10–14 суток.

Безопасность — ключевое преимущество СМП, он проходит по внутренним водам России, что гарантирует соблюдение единой юрисдикции, централизованное управление движением судов (включая ледокольное сопровождение) и отсутствие угроз со стороны третьих стран или пиратов. Это делает арктический маршрут не только предсказуемым, но и защищенным от геополитической нестабильности.



Рисунок 3 – Северный морской путь и Южный морской путь на карте

Экономическая выгода также очевидна. Проход через Суэцкий канал обходится судовладельцам в 300–700 тыс. долларов США за рейс в зависимости от тоннажа. На СМП отсутствуют аналогичные транзитные платежи: затраты сводятся к портовым сборам и услугам ледоколов, что в совокупности делает арктический маршрут более привлекательным.

Таблица 1 – Сравнительные характеристики Северного морского пути и Южного морского пути

Критерии	СМП	ЮМП
Время прохождения (маршрут Китай-Европа)	20-30 дней	40-50 дней
Средний расход топлива при преодолении маршрута из Китая в Европу	625 тонн	875 тонн
Период активной навигации	4-6 месяцев	круглогодично
Экономические потери из-за пиратства	-	80%, до 1 млрд. долл.
Стоимость прохода по каналу	Не имеет прямых сборов	300-700 000 долл.
Затраты на специальное сопровождение	Ледоколы – 380 000 долл.	Военное сопровождение – около 520 000 долл.

Логистический выигрыш, показанный в таблице 1 непосредственно используется в действиях китайского бизнеса (таблица 2). Ярким примером является компания Newnew Shipping, которая первой среди иностранных компаний в 2025 году открыла навигацию по Северному морскому пути. Её судно Newnew Polar Bear вместимостью 1620 TEU отправилось из Шанхая 16 июля и прибыло в Архангельск 14 августа. Судно доставило товары промышленного назначения для российских предприятий, а на обратный путь было загружено экспортной продукцией лесопромышленного комплекса. Этот успешный рейс знаменует начало работы расширенной линии Arctic Express N1, что свидетельствует о переходе от планов к практике и укрепляет транспортно-логистическое сотрудничество между Китаем и Россией в Арктике. [2]

Таблица 2 – Сравнение маршрутов грузоперевозок через Северный морской путь и Южный морской путь

Маршрут	Скорость транспортировки по СМП	Скорость транспортировки по ЮМП
Newnew Polar Bear Шанхай–Архангельск	29 дней	40-50 дней
Newnew Star Тяньцзинь–Санкт-Петербург	36 дней	

Другой контейнеровоз, принадлежащий данной компании, Newnew Star, вместимостью 3534 TEU, 20 июля отправился из Тяньцзиня и 25 августа прибыл в Санкт-Петербург.

Однако, несмотря на интерес международных игроков к СМП, у маршрута остаются существенные ограничения (таблица 3), наиболее значимые из которых – суровый арктический климат и отсутствие на трассе крупных портов.

Период полной навигации без ледокольного сопровождения длится 4-6 месяцев в году, а изменчивая ледовая обстановка вынуждает суда постоянно менять маршруты, увеличивая время и стоимость перевозок. Критически важным элементом становится ледокольное сопровождение, требующее привлечения мощных атомных ледоколов, что значительно удорожает логистику и создаёт зависимость от их расписания и доступности. Кроме того, вдоль трассы СМП большинство пунктов не способны принимать крупнотоннажные суда.

Дополнительные сложности создаёт слабое развитие спасательной инфраструктуры: подразделения, обеспечивающие безопасность морской деятельности в Арктической зоне недостаточно оснащены. В арктической зоне сосредоточены восемь аварийно-спасательных пунктов, в то время как нужно намного больше. По сравнению с западной частью СМП, где действуют арктические центры МЧС в Архангельске, Мурманске, Нарьян-Маре, Воркуте и Дудинке, в восточной части Арктики подобные подразделения еще находятся на стадии проектирования.[3]

Таблица 3 – Сравнение ограничений Северного морского пути и Южного морского пути.

Южный морской путь	Северный морской путь
1. Длительность пути 2. Пиратство 3. Высокая стоимость прохода по Суэцкому каналу + затраты на военное сопровождение 4. Угроза блокировок и заторов в Суэцком канале	1. Короткий период активной навигации 2. Отсутствие крупных портов на маршруте 3. Необходимость ледокольного сопровождения 4. Слабое развитие спасательной инфраструктуры

Следует учитывать, что СМП – это часть стратегического проекта России по освоению и развитию Арктики. Государство вкладывает значительные ресурсы в модернизацию существующих и строительство новых портов, организацию спасательной инфраструктуры, а также развитие крупнейшего в мире атомного ледокольного флота (Рисунок 4) [4].

По состоянию на 2025 год в составе ледокольного флота РФ 42 ледокола: 34 дизель-электрических и восемь атомных ледоколов (из них четыре — нового проекта 22220). Новый ледокол — «Якутия» — вошел в состав флота в марте 2025 года. Заложены еще три ледокола: «Чукотка» и «Ленинград» проекта 22220, а также атомный головной ледокол «Россия» проекта «Лидер».



Рисунок 4 - Атомный ледокольный флот России

Были предприняты меры, связанные с улучшением аварийно-спасательной инфраструктуры, запланировано двухэтапное увеличение аварийно-спасательного флота для Арктики. В портах Тикси и Диксон оформлены участки под строительство объектов, все готово для проектирования и к последующим работам. Китайская компания Newnew Shipping планирует инвестировать около 2,5 млрд долларов в расширение и модернизацию порта Архангельск, чтобы увеличить его пропускную способность до 25 млн тонн.

В перспективе новые ледоколы в совокупности с модернизацией существующих терминалов, строительством глубоководных портов и увеличением аварийно-спасательного флота обеспечат надёжное круглогодичное сообщение по всему Северному морскому пути, что превратит арктический маршрут в полноценную глобальную транспортную артерию.[5]

Перспективы развития МТК связаны также с созданием единого цифрового пространства путем интеграции национальных транспортно-логистических платформ НЦТЛП «ГосЛог» (Россия) и LOGINK (Китай). Российская платформа «ГосЛог» — единая платформа взаимодействия для всех участников логистики грузов. Она объединяет цифровые сервисы, которые обеспечивают взаимодействие между участниками логистического рынка и государственными структурами. Работы по настройке полноценного функционала платформы будут производиться с 2025 по 2030 гг.[7]

Китайская Национальная информационная платформа по транспорту и логистике (LOGINK), в свою очередь, уже приобретает глобальный характер: она объединяет логистические данные из различных источников, включая внутренние и зарубежные порты, за-

рубежные логистические сети, сотни тысяч пользователей в Китайской Народной Республике (КНР) и другие публичные базы данных, чтобы предоставить наиболее полную картину мировой логистической деятельности[8].

Интеграция платформ позволит автоматизировать документооборот, сократив количество бумажных документов до единого цифрового формата. Это ускорит таможенные процедуры на пунктах пропуска. Платформа обеспечит отслеживание грузов в реальном времени, что критически важно для мультимодальных перевозок, сочетающих морские и сухопутные маршруты. Синхронизация «ГосЛог» с LOGINK создаст единое цифровое пространство для российско-китайских перевозок. Это упростит оформление грузов для китайских экспортёров и сделает маршруты через Дальний Восток более конкурентоспособными по сравнению с альтернативными маршрутами[9].

Заключение

Международный транспортный коридор «Северный морской путь» в условиях глобальных интеграционных процессов и изменившейся геополитики может стать драйвером роста для торговли с азиатскими экономическими партнёрами. Он важен и для внутренней части России – с его помощью оживится экономика и транспортная система Дальнего Востока. Несмотря на сохраняющиеся трудности, реализуемые меры (строительство ледоколов, модернизация портов, объединение цифровых платформ) способны превратить эти проблемы в конкурентные преимущества. Успех зависит от согласованного внедрения инфраструктурных и цифровых решений, а также от глубины сотрудничества с основными партнёрами из азиатско-тихоокеанского региона. Если ещё несколько десятилетий назад Севморпуть был сезонным маршрутом для внутрироссийских перевозок, то сегодня он становится не просто логистическим решением, а важнейшей частью экономической и геополитической стратегии России.

Список источников

1. Ерохин В. Л. Динамика грузоперевозок по Северному морскому пути (2013-2023 гг.) // Маркетинг и логистика. – 2023. – 6 (50). — с. 14-23.
2. Ерохин В.Л. Международные перевозки по Северному морскому пути: роль Китая // Маркетинг и логистика – 2022. – № 1 (39). – С. 17-29
3. Журавель В. П., Назаров В. П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета. URL: <https://www.evestnik-mgou.ru/jour> (дата обращения: 12.10.2025).

4. О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации : указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 № 206 (ред.от 05.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 18 (часть 1). С. 2136.
5. Латкин А. П., Кузьмина С. В. Государственная стратегия хозяйственно-транспортного освоения российской арктической зоны: проблемы реализации среднесрочной перспективы // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2024. Т. 4. Вып. 4. С. 436–443. <https://doi.org/10.34130/2070-4992-2024-4-4-436>
6. Григорьев Н. Н. Грузопоток и судопоток в акватории Северного морского пути в 2022 году // Арктические ведомости. 2022. № 1 (33). С. 10–23.
7. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года // Совет безопасности Российской Федерации: от 12.11.2021. № 651; от 27.02. 2023. № 126.
8. Концепция международного сотрудничества в бассейне реки туманная в контексте развития инфраструктуры северного морского пути // Гаврилов В.В. НИР: грант № 25-28-20456. Российский научный фонд. 2025.
9. Крупнотоннажные перевозки по северному морскому пути: имеющийся опыт, проблемы и пути решения // Сизов А.Д., В сборнике: Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта: традиции, инновации (РИВВТ-2024). Сборник трудов межвузовской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. Санкт-Петербург, 2025. С. 102-105.

List of sources

1. Erokhin V. L. Dynamics of cargo transportation along the Northern Sea Route (2013-2023) // Marketing and Logistics. – 2023. – 6 (50). – pp. 14-23.
2. Erokhin V.L. International transportation along the Northern Sea Route: the role of China // Marketing and Logistics – 2022. – No. 1 (39). – pp. 17-29
3. Zhuravel V. P., Nazarov V. P. The Northern Sea Route: Present and Future // Bulletin of the Moscow State Regional University. URL: <https://www.evestnik-mgou.ru/jour> (accessed: 12.10.2025).
4. On the Land Territories of the Arctic Zone of the Russian Federation: Decree of the President of the Russian Federation No. 206 dated 02.05.2014 (as amended on 05.03.2020) // Collection of Laws of the Russian Federation. 2014. No. 18 (part 1). P. 2136.

5. Latkin A. P., Kuzmina S. V. State Strategy for Economic and Transport Development of the Russian Arctic Zone: Problems of Implementing a Medium-Term Perspective // Corporate Management and Innovative Development of the Northern Economy: Bulletin of the Research Center for Corporate Law, Management and Economics.
6. Grigoriev, N. N. Cargo and Ship Traffic in the Northern Sea Route in 2022 // Arctic News. 2022. No. 1 (33). pp. 10-23.
7. Strategy for the Development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring National Security for the period up to 2035 // Security Council of the Russian Federation: No. 651 dated 12.11.2021; No. 126 dated 27.02.2023.
8. Concept of International Cooperation in the Tumannaya River Basin in the context of the development of the infrastructure of the Northern Sea Route // Gavrilov V.V. Research and Development: grant No. 25-28-20456. Russian Science Foundation. 2025.
9. Large-tonnage transportation along the Northern Sea Route: existing experience, problems and solutions // Sizov A.D., In the collection: Development of the Inland Water Transport Infrastructure: Traditions, Innovations (RIVVT-2024). Collection of papers of the interuniversity scientific and practical conference of students, post-graduate students and young scientists. St. Petersburg, 2025. P. 102-105.