

## Северный морской путь как судоходная магистраль и инвестиционный транспортный мегапроект

А. М. Новожилов

кандидат политических наук, доцент,  
Российский университет транспорта,  
Москва, Россия  
[amnovogilov@mail.ru](mailto:amnovogilov@mail.ru)

**Аннотация:** Сегодня трасса Северного Морского Пути является наименее протяжённым морским транспортным путём, который соединяет Страны Европы и страны Дальнего Востока. Одним из ключевых преимуществ перевозок по Северному морскому пути является экономия времени, например, от Мурманска до Шанхая время движения грузов по Северному морскому пути сокращается практически в два раза, чем при перевозке другими маршрутами. Северной морской путь является логистически стабильным, находится полностью в исключительной экономической зоне России, другие страны и силы не могут негативно влиять на процесс перевозок. Проблемой перевозок в пространстве Северного морского пути является необходимость ледокольного сопровождения судов в большую часть времени года, что увеличивает стоимость транзита грузов, перевозимых морским транспортом по Северному морскому пути. При этом значение Северного морского пути увеличивается: рост его перспектив связан, в том числе, с таким фактором, как Глобальное потепление. Северный морской путь становится международной магистралью. Развитие Северного морского пути обеспечивает формирование транспортной артерии, которая представляет собой глобальный транспортный коридор. Китай и другие страны заинтересованы в использовании трассы Северного морского пути, которая обеспечивает наиболее короткий и безопасный маршрут между портами Европы и Азии. Объёмы морских грузовых перевозок по трассе Северного морского пути растут, проект развития Северного морского пути называют наиболее эффективным инвестиционным транспортным мегапроектом в Российской Федерации.

**Ключевые слова:** Северный морской путь; транспорт; государство; навигация; грузы; сотрудничество.

**Для цитирования:** Новожилов А.М. Северный морской путь как судоходная магистраль и инвестиционный транспортный мегапроект. Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2024. Т. 23. № 3. С. 37–41. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2024-23-3-37-41>.

## The Northern Sea Route as a shipping route and an investment transport megaproject

A. M. Novozhilov

Cand. Sci. (Polit.), Assoc. Prof.,  
Russian University of transport,  
Moscow, Russia  
[amnovogilov@mail.ru](mailto:amnovogilov@mail.ru)

**Abstract:** Today the Northern Sea Route is the shortest maritime transport route that connects European countries and the countries of the Far East. One of the key advantages of transportation along the Northern Sea Route is saving time, for example, from Murmansk to Shanghai, the time for cargo movement along the Northern Sea Route is reduced by almost half than when transporting other routes. The Northern Sea Route is logistically stable, located entirely in the exclusive economic zone of Russia, other countries and forces cannot negatively influence the transportation process. The problem of transportation in the Northern Sea Route is the need for icebreaker support for ships during most of the year, which increases the cost of transit of goods transported by sea along the Northern Sea Route. At the same time, the importance of the Northern Sea Route is increasing: the growth of its prospects is associated, among other things, with such factors as global warming. The Northern Sea Route is becoming an international route. The development of the Northern Sea Route ensures the formation of a transport artery, which represents a global transport corridor. China and other countries are interested in using the Northern Sea Route, which provides the shortest and safest route between ports in Europe and Asia. The volume of maritime cargo transportation along the Northern Sea Route is growing; the Northern Sea Route development project is called the most effective investment transport megaproject in the Russian Federation.

**Keywords:** Northern Sea Route; transport; state; navigation; cargo; cooperation.

**For citation:** Novozhilov A.M. *The Northern Sea Route as a shipping route and an investment transport megaproject. Scientific notes of the Russian academy of entrepreneurship. 2024. T. 23. № 3. P. 37–41. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2024-23-3-37-41>.*

Сегодня Северный Морской Путь является наименее протяжённым транспортным путём, который соединяет Страны Европы и страны Дальнего Востока. Трасса Северного морского пути пролегает в водах морей бассейна Северного Ледовитого океана, включая пространства Баренцева, Карского, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря, Чукотского и Берингова морей. Значение Северного морского пути увеличивается, рост его значения связан, в том числе, с таким фактором, как Глобальное потепление, которое продолжают уже более 100 лет<sup>1</sup>. Поэтому Северный Морской Путь в политике Российской Федерации и других государств, заинтересованных в движении грузов в арктической зоне, приобретает важнейшее значение, становится направлением государственной политики.

Арктические береговая линия России составляет около 20.000 км, что составляет порядка половины протяжённости экватора. Арктическая зона обеспечивает России порядка 25% всего экспорта, около 10% ВВП, её площадь занимает порядка 28% территории нашей страны<sup>2</sup>, при этом в арктическом пространстве важнейшую роль играет именно Северный морской путь, который, с одной стороны, обеспечивает доступ к ресурсам, которые содержатся в приполярных широтах, с другой стороны обеспечивают связь бассейнов сибирских рек, которые объединяют всю территорию нашей страны.

По Северному морскому пути обеспечивается доставка продуктов и ресурсов, необходимых для жизни в арктическом регионе, трасса Северного морского пути обеспечивает всем необходимым порядка 27 регионов Российской Федерации, куда производится доставка для арктического Севера<sup>3</sup>.

В 2022 году был принят План развития Северного морского пути до 2035 года, согласно которому на трассе Северного морского пути должны быть построены новые терминалы, рассчитанные на обычные суда, продолжится развитие морских портов, создание опорных пунктов в Сабетте, Диксоне, Дудинке, Хатанге и т.д.<sup>4</sup> До 2026 года будет выделено 30 миллиардов рублей для осуществления капитального ремонта объектов инфраструктуры и строительство новых объектов<sup>5</sup>.

Одним из ключевых преимуществ перевозок по Северному морскому пути является экономия времени, например, от Мурманска до Шанхая время движения грузов по Северному морскому пути сокращается практически в два раза, чем при перевозке другими маршрутами.

Проблемой перевозок в пространстве Северного морского пути является необходимость ледокольного сопровождения судов в большую часть времени года. Ледокольное обеспечение увеличивает стоимость транзита грузов, перевозимых морским транспортом по Северному морскому пути.

Развитие Северного морского пути обеспечивает формирование транспортной артерии, которая представляет собой часть территории Российской Федерации, пространство которой может эффективно использоваться в качестве международного транспортного коридора<sup>6</sup>. Северный морской путь является логистически стабильным, находится полностью в исключительной экономической зоне России, другие страны и силы не могут негативно влиять на перевозки.

<sup>1</sup> Новожилов А.М. Пространство Северного морского пути: экология и безопасность. Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2022. Т. 21. № 1. С. 52–56.

<sup>2</sup> Цит. по <https://rg.ru/2023/12/22/gruzopotok-po-severnomu-morskomu-puti-v-etom-godu-vyrastet-do-rekordnogo-urovnia.html>.

<sup>3</sup> Якушева Д.А. Северный морской путь как важнейшая часть ледового шелкового пути: состояние и перспективы. Вестник молодежной науки. 2021. № 5(32). С. 1–5.

<sup>4</sup> Сокол В.М. Перспективы сотрудничества России и Китая в области перевозки грузов по северному морскому пути. Синергия наук. 2019. № 35. С. 11–17.

<sup>5</sup> Цит. по <https://rg.ru/2023/12/22/gruzopotok-po-severnomu-morskomu-puti-v-etom-godu-vyrastet-do-rekordnogo-urovnia.html>.

<sup>6</sup> Вериге С.А., Кудряшов А.Б. Северный морской путь как международный транспортный коридор. Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 5-1. С. 63–70.

Роль Северного морского пути в обеспечении перевозок многократно возрастает в том числе в условиях санкций, которые осуществляют недружественные для России страны, поэтому Российская Федерация постоянно увеличивает финансирование Северного морского пути, туда направляются значительные ресурсы. Общий объём финансирования развития Северного морского пути в ближайшее десятилетие составит порядка 1,8 трлн. рублей <sup>7</sup>.

Российская Федерация стремится к 2024 году обеспечить стабильную круглогодичное движение судов по Северному морскому пути в том числе с применением судов атомного ледокольного флота, в пространстве северного морского пути осуществляется строительство предприятий производителей сниженного газа, который направляется на экспорт в азиатские страны.

Наиболее развита на трассе северного морского пути перевозка нефти, ресурсная база проекта Восток-ойл превышает 6,5 млрд. т. премиальной малосеристой нефти, в проект входят 52 лицензионных участка, включая 13 месторождений нефти и газа. Осуществляются перевозки нефти и железнорудного концентрата, а также сжиженного природного газа, продукции Норникеля — медно-никелевого концентрата <sup>8</sup>. В арктическом регионе сосредоточено более двадцати процентов неразведанных мировых запасов нефти и газа <sup>9</sup>.

Большое внимание развитию трассы Северного морского пути уделяет Китай. Китай и другие азиатские страны заинтересованы в использовании трассы Северного морского пути, которая в современных условиях представляется наиболее коротким и безопасным маршрутом между европейскими странами и странами Дальнего Востока. Протяженность движения судов по Северному морскому пути на 8.000 км короче, чем при выборе пути движения судна через Суэцкий канал. При его использовании можно сократить время доставки грузов с пяти-шести недель, когда грузы идут другими путями, до сроков менее трёх недель при морской перевозке грузов Северным морским путём. Дальность морской перевозки по Северному морскому пути от портовых городов Китая, расположенных севернее порта Шанхай до портовых городов государств Северной и Западной Европы может быть сокращено на 25–55 процентов, при сравнении с путями доставки грузов из Китая морем, которые осуществляются в настоящее время по транспортным маршрутам, проходящим через Юг и Суэцкий канал, сроки перевозки грузов могут быть уменьшены на срок от трех до четырнадцати с половиной дней, ставка фрахта, в зависимости от сезона, может уменьшаться от 11,6 до 27,7% <sup>10</sup>.

Страны Азии также учитывают риски движения судов через зону Суэцкого канала, которые сформировались в условиях продолжающегося развиваться ближневосточного конфликта, когда кризис в секторе Газа может распространить нестабильность на весь ближневосточный регион и повлиять на безопасность перевозок по морским путям. Северный морской путь рассматривается как перспективное сообщение между Европой и Россией в условиях рисков, которые несёт движение из Малайзии в Суэцкий канал и в условиях кризиса в Секторе Газа.

Неарктические государства, прежде всего Китайская Народная Республика, которая является главным торговым партнером для 140 стран <sup>11</sup>, проявляют активный интерес к Северному морскому пути с целью диверсификации торговых маршрутов и использования высокого потенциала грузогенерации арктических территорий с наличием месторождений нефти, природного газа, других полезных ископаемых <sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Цит. по <https://rg.ru/2024/02/08/reg-szfo/blizhe-k-poliusu.html>.

<sup>8</sup> Цит. по <https://www.rbc.ru/business/29/03/2024/6606cd9a9a7947b91495e22e>.

<sup>9</sup> Чэн Х. Стратегия северного морского пути Китая: сотрудничество и конкуренция. Символ науки. 2016, № 4-4 (16). С. 230–235.

<sup>10</sup> Сокол В.М. Перспективы сотрудничества России и Китая в области перевозки грузов по северному морскому пути. Синергия наук. 2019. № 35. С 11–17.

<sup>11</sup> Цит. по <https://rg.ru/2024/02/08/reg-szfo/blizhe-k-poliusu.html>.

<sup>12</sup> Ерохин В.Л. Северный морской путь и суэцкий канал: сравнительный анализ экономической эффективности использования торговых маршрутов для Китая. Маркетинг и логистика. 2018. № 6(20) С. 13–26.

Китайская народная республика ежегодно в среднем выделяет порядка шестидесяти миллиардов долларов на изучение арктических территорий<sup>13</sup>, что является частью Государственной Транспортной политики Китайской Народной Республики, осуществляемой государственным советом Китая<sup>14</sup>. В октябре 2023 года китайское судно контейнеровоз прошел от порта Шанхай по морям бассейна Северного Ледовитого океана и достиг порта Балтийск в Калининградской области за полтора месяца с остановкой в порту города Архангельск<sup>15</sup>.

Внешнеполитическая деятельность в рамках расширения инициативы «Пояс и путь» на Северный регион и арктическое пространство, которое рассматривается как новое пространство для международного обмена и сотрудничества, является сегодня важной и приоритетной частью транспортной политики Китайской Народной Республики<sup>16</sup>.

В процессе развития морских грузовых перевозок по трассе Северного морского пути Россия смогла частично преодолеть последствия санкций недружественных для России государств, в порядке которых были значительно сокращены поставки в европейские страны природного газа, подающегося по трубопроводам путём увеличения поставок природного газа в жидком состоянии, производство сжиженного природного газа составит 46,7 миллионов тонн в 2024 году, 73,5 миллионов тонн в 2030 году и 120 млн. т. в 2035 году<sup>17</sup>.

Считается, что круглогодичные морские перевозки по трассе Северного морского пути достигнут эффективных объёмов к периоду зимы 2023–2024 годов, либо с зимы 2024–2025 годов<sup>18</sup>.

В 2023 году объёмы морских грузовых перевозок по трассе Северного морского пути достигли максимума в 2,1 млн. т. Как утверждают эксперты, к 2035 году при объёмах затрат Федерального бюджета Российской Федерации на дальнейшее совершенствование транспортной инфраструктуры Северного морского пути в 600 млрд. руб., в рамках коммерческого использования трассы Северного морского пути налоговые поступления в федеральный бюджет, бюджеты субъектов Российской Федерации и местные бюджеты составят 21 триллион рублей, что делает проект развития Северного морского пути наиболее эффективным инвестиционным транспортным мегапроектом в Российской Федерации<sup>19</sup>.

#### Список литературы

1. Новожилов А.М. Пространство Северного морского пути: экология и безопасность. Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2022. Т. 21. № 1. С. 52–56.
2. Якушева Д.А. Северный морской путь как важнейшая часть ледового шелкового пути: состояние и перспективы. Вестник молодежной науки. 2021. № 5(32). С. 1–5.
3. Сокол В.М. Перспективы сотрудничества России и Китая в области перевозки грузов по северному морскому пути. Синергия наук. 2019. № 35. С. 11–17.
4. Вериго С.А., Кудряшов А.Б. Северный морской путь как международный транспортный коридор. Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 5-1. С. 63–70.
5. Чэн Х. Стратегия северного морского пути Китая: сотрудничество и конкуренция. Символ науки: 2016 № 4-4 (16). С. 230–235.
6. Сокол В.М. Перспективы сотрудничества России и Китая в области перевозки грузов по северному морскому пути. Синергия наук. 2019. № 35. С. 11–17.

<sup>13</sup> Тарасов В.О. Кирбитова С.В. «Северный морской путь» vs «Ледовый шёлковый путь: общность интересов или поле конфликтов. Аллея науки. 2023. Том 1, № 9 (84) С. 471–476.

<sup>14</sup> Бхагват Д.В. Политика развития морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути). Вестник РГГУ. серия: политология. история. международные отношения. 2022. № 2. С. 75–89.

<sup>15</sup> Цит. по <https://rg.ru/2023/10/08/reg-szfo/probili-led.html>.

<sup>16</sup> Инь Ч., Ли Г., Ванг Л. Исследование участия северо-восточного Китая в совместном развитии китайско-российского Северного морского пути. Вестник хабаровского государственного университета экономики и права. 2021. № 3 (107) С. 40–44.

<sup>17</sup> <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/23/821376-spg-stanet>.

<sup>18</sup> Цит. по <https://rg.ru/2024/02/08/reg-szfo/blizhe-k-poliusu.html>.

<sup>19</sup> <https://expertsibdv.com/news/severnyy-morskoy-put-prineset-gosudarstvu-21-trln-rublej/>.

7. Ерохин В.Л. Северный морской путь и суэцкий канал: сравнительный анализ экономической эффективности использования торговых маршрутов для Китая. *Маркетинг и логистика*. 2018. № 6(20). С. 13–26.
8. Тарасов В.О. Кирбитова С.В. «Северный морской путь» vs «Ледовый шёлковый путь: общность интересов или поле конфликтов *Аллея науки*. 2023. Том 1, № 9 (84) С. 471–476.
9. Бхагват Д.В. Политика развития морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути). *Вестник РГГУ. серия: политология. история. международные отношения*. 2022. № 2 С. 75–89.
10. Инь Ч., Ли Г., Ванг Л. Исследование участия северо-восточного Китая в совместном развитии китайско-российского Северного морского пути. *Вестник хабаровского государственного университета экономики и права*. 2021. № 3 (107) С. 40–44.

#### References

1. Novozhilov A.M. The space of the Northern Sea Route: ecology and safety. *Academic notes of the Russian Academy of Entrepreneurship*. 2022. VOL. 21. № 1. S. 52–56.
2. Yakusheva D.A. Northern sea route as the most important part of the ice silk road: condition and prospects. *Youth Science Bulletin*. 2021. № 5(32). S. 1–5.
3. Sokol V.M. Prospects for cooperation between Russia and China in the field of cargo transportation along the northern sea route. *Synergy of Sciences*. 2019. № 35. FROM 11–17.
4. Verigo SA, Kudryashov AB Northern Sea Route as an international transport corridor. *Economy: yesterday, today, tomorrow*. 2023. Т. 13. № 5-1. S. 63–70.
5. Cheng H. China's Northern Sea Route Strategy: Cooperation and Competition. *Symbol of science*: 2016, № 4-4 (16), Year: S. 230–235.
6. Sokol V.M. Prospects for cooperation between Russia and China in the field of cargo transportation along the northern sea route. *Synergy of Sciences*. 2019. № 35. FROM 11–17.
7. Erokhin V.L. Northern Sea Route and Suez Canal: comparative analysis of the economic efficiency of using trade routes for China. *Marketing and logistics*. 2018. No 6 (20) S. 13–26.
8. Tarasov V.O. Kirbitova S.V. «Northern Sea Route» vs «Ice Silk Road»: Community of Interests or Conflict Field Alley of Science. 2023. Volume: 1, No 9 (84) S. 471–476.
9. Bhagwat D.V. The policy of the development of the maritime silk road: opportunities for Russia (on the example of the Northern Sea Route). *Bulletin of the Russian State Humanitarian University. series: political science. history. international relations*. 2022. No. 2 P. 75–89.
10. Yin CH, Li G, Wang L. A study of northeast China's involvement in the joint development of the Sino-Russian Northern Sea Route. *Bulletin of the Khabarovsk State University of Economics and Law*. 2021. No 3 (107). S. 40–44.