

# ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ / ECONOMIC GROWTH: PROBLEMS AND PROSPECTS

Оригинальные статьи / Original articles

DOI 10.24182/2073-6258-2022-21-2-9-13



## Пространство Северного морского пути как международный транспортный путь

А. М. Новожилов

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

**Аннотация:** Проблема освоения арктических территорий сегодня становится всё более актуальной, Арктика рассматривается как регион сосредоточения большого количества природных ресурсов и уникальное транспортное пространство. Северный морской путь имеет крайне высокий экономический потенциал при его использовании в качестве международного транзитного транспортного коридора из Атлантического океана в Тихий океан и обратно. Северный морской путь становится надёжной, эффективной транспортной магистралью для решения задач национальных проектов, элементом глобальной логистической системы 21-го века.

**Ключевые слова:** Арктика; транспортный коридор; Северный морской путь; государство; экономика; национальные проекты; логистика; перевозки; международное сотрудничество; коммерческий сервис; экологическая безопасность.

## The space of the Northern Sea Route as an international transport route

A. M. Novozhilov

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

**Abstract:** The problem of the development of the Arctic territories is becoming more and more urgent today, the Arctic is considered as a region of concentration of a large amount of natural resources and a unique transport space. The Northern Sea Route has an extremely high economic potential when used as an international transit transport corridor from the Atlantic Ocean to the Pacific Ocean and vice versa. The Northern Sea Route is becoming a reliable, efficient transport route for solving the problems of national projects, an element of the global logistics system of the 21st century.

**Keywords:** Arctic; transport corridor; Northern Sea Route; state; economy; national projects; logistics; transportation; the international cooperation; commercial service; environmental Safety.

Проблема освоения арктических территорий привлекает к себе всё больше внимания различных государств, при этом проблемы Арктики обсуждаются не только государствами, которые территориально являются арктическими, но и государствами, территория которых лежит достаточно далеко от арктических широт.

Внимание к арктическим территориям вызвано, прежде всего, тем, что в Арктике сосредоточены огромные запасы природных ресурсов, как разведанных, так и потенциально разведанных.

Важным источником природных ресурсов России является морской шельф и российский сектор Арктики за двухсотмильной экономической зоной России.

Начинается активное освоение углеводородных месторождений мирового значения на шельфе Северного Ледовитого океана. Перед Россией стоит задача в сжатые сроки провести хозяй-

ственное закрепление этих запасов<sup>1</sup>. Кроме того, российская Арктика может рассматриваться, и рассматривается заинтересованными государствами, такими, как Китай, Япония, Южная Корея, государства Европы, как перспективный международный транспортный коридор.

Здесь, прежде всего, можно говорить о Северном морском пути, который проходит по морям бассейнов двух океанов: Северного Ледовитого (Баренцево море, Карское море, Море Лаптевых, Восточносибирское море, Чукотское море) и Тихого (Берингово море).

Северный морской путь является альтернативой движению через Суэцкий канал, он на сорок процентов короче этого маршрута и позволяет сократить длительность перевозок в среднем на 13 дней<sup>2</sup>. Учитывая перспективность транснациональных транзитных перевозок грузов зарубежных фрахтователей по маршруту Северного морского пути между Европой, Азиатско-Тихоокеанских регионом и западным побережьем Северной Америки, СМП располагает потенциалом для своего превращения не только в евроазиатский, но и межконтинентальный транспортный коридор. Заинтересованность иностранных предпринимательских кругов и судоходных компаний в участии в эксплуатации СМП объясняется его экономическим преимуществом в сравнении с южным маршрутом евроазиатских и тихоокеанских перевозок: 6600 морских миль от Гамбурга до Иокогамы вместо 11400 миль через Суэцкий канал<sup>3</sup>.

Здесь следует упомянуть и про сухопутный маршрут, который пролегает от Санкт-Петербурга до Владивостока по территории России по Транссибирской магистрали, Великому сибирскому пути. Путь по Транссибирской железнодорожной магистрали составляет 9847 километров, что меньше трассы Северного морского пути, но на данный момент железная дорога не может обеспечить такой объём грузопотока, какой потенциально может обеспечить морской транспорт на этом направлении, к тому же потенциальные объёмы перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали в какой то мере ограничивается ценой перевозки по этой магистрали, которая в 2-3 раза выше морского фрахта<sup>4</sup>.

Если рассматривать международный аспект, в 2013 году в Китае была сформулирована концепция «Морского Шелкового пути XXI века»<sup>5</sup>, который связывает порты Австралии, Индонезии, Сингапура, Малайзии. Это межконтинентальный и меж цивилизационный мост, с помощью которого Китай усилит своё не только торговое влияние, но и политическое, а также может снизить уровень напряжённости в государствах и регионах с нестабильной обстановкой<sup>6</sup>. Доставка грузов будет ощущаться гораздо быстрее, уменьшатся транспортные расходы, в дальнейшем и другие маршруты в азиатско-тихоокеанском регионе можно будет ориентировать на трассу Северного морского пути. Морской Шёлковый путь XXI века в перспективе также может быть объединён с Северным морским путём и создаст новые возможности для перевозок.

В связи с не всегда безопасной ситуацией на транспортных маршрутах в районе Суэцкого канала также представляется, что Северный морской путь будет гораздо более предпочтительным с точки зрения транспортной безопасности<sup>7</sup>.

В современных условиях Северный морской путь уже является не локальной транспортной магистралью, а большим северным морским путём, новым глобальным маршрутом России.

<sup>1</sup> Троненкова О.М. Национальные интересы России в дальневосточном регионе. Научно-аналитический журнал обозреватель — Observer. 2014. № 7. С. 70—77.

<sup>2</sup> Цит. по <https://xn--8sbmfxaqb7dzafb4g.xn--p1ai/otkuda-nachinaetsya-gde-proxodit-severnoj-morskoj-put/>.

<sup>3</sup> Семченков А.С., Несолена А.К. Северный морской путь как инструмент снижения угроз национальной безопасности России: Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология. Культура. 2019. № 1 (72) С. 79—87.

<sup>4</sup> Семченков А.С. Транспорт и транзитный потенциал в национальной стратегии России: Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология. Культура, 2021. № 2 (85) С. 79—89.

<sup>5</sup> Комиссина И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая: Проблемы национальной стратегии. 2017. № 1 (40).

<sup>6</sup> Кротков В.О. Современная транспортная политика Китая: вызовы и возможности. Постсоветский материк. 2021. № 2 (30). С. 4—12.

<sup>7</sup> Федякин А.В. Приоритеты и императивы транспортного развития в современной российской политике. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология. Культура, 2020. № 1 (78) С. 34—46.

Кроме международных перевозок Северный морской путь также сделает гораздо более эффективным обеспечение портов Арктики и крупных рек Сибири, облегчит завоз топлива, оборудования, продовольствия, вывоз природных ресурсов.

Для нашей страны развитие инфраструктуры транспорта Северного морского пути в своём потенциале обеспечит целое направление роста экономики, будет сформировано новое транспортное пространство, которое может функционировать на основе принципов конкуренции, безопасности, предельной открытости, надёжности, экологичности и доступности для всех участников<sup>8</sup>, будут обеспечены доступные услуги в сфере транспортной логистики, грузовых перевозок, налажены транзитные перевозки в рамках мирового транспортного пространства.

Северный морской путь становится надёжной, эффективной транспортной магистралью для решения задач национальных проектов, элементом глобальной логистической системы 21-го века, его постоянная эксплуатация позволит достичь оптимизации транспортных затрат, снижения углеродного следа.

В развитии акватории Северного морского пути очень важно развитие международного сотрудничества, объединение усилий российских государственных и частных компаний с международными компаниями, создание международных альянсов и объединений по освоению Северного морского пути.

Понятие Большого северного морского пути включает в себя пространства транспортного морского коридора, объединяющего воды от морских границ России и Норвегии на Западе в Баренцевом море до границы России с Корейской народно-демократической республикой на Востоке<sup>9</sup>. Большой северный морской путь включает в себя все внутренние воды России от Мурманска до Владивостока, целью его развития является обеспечение устойчивой круглогодичной навигации, которая технически возможна. Северный морской путь используют всё больше глобальных клиентов, условия судоходства улучшаются из года в год из-за потепления климата, а также улучшения качества ледокольного обеспечения<sup>10</sup>.

В условиях рыночной экономики конечная цель создания Северного морского транспортного коридора — максимально возможное переключение маршрутов грузов иностранных грузоотправителей в направлении восток—запад между портами стран азиатско-тихоокеанского региона и северо-западной Европы на национальный Северный морской путь Российской Федерации, увеличение экспорта транспортных услуг отечественным флотом, оптимизация транспортной логистики, освоение сложной международной транспортно-технологической системы в условиях динамично меняющейся конъюнктуры мирового фрахтового рынка и конкуренции.

В 2020 году на Северном морском пути был достигнут рекордный объем перевозок в 33,5 млн. тонн, основу грузопотока создали нефтегазовые инвестиционные проекты: нефть и нефтепродукты — 7,7 млн. тонн, СПГ и газоконденсат — 19,6 млн. тонн. Угля было перевезено 221,5 тыс. тонн, рудоконцентрата — 47,7 тыс. тонн, других грузов — более 4 млн. тонн<sup>11</sup>. Транзитные перевозки выросли до 1 миллиона 300 тысяч тонн.

Содержательно понятие Большого северного морского пути сегодня включает в себя реализацию отдельного Федерального проекта по достижению уровня грузооборота по Северному морскому пути в объёме 80 миллионов тонн к 2024 году, из планируемого грузопотока Северного морского пути, который будет составлять к 2025 году 160 миллионов тонн, порядка 30 миллионов тонн будет приходиться на контейнерные перевозки, по предварительным оценкам, возможно в прогнозе до 2030 года удвоить объёмы перевозок по Северному морскому пути, а после 2035 года выйти на грузовой поток по Северному морскому пути в 250 миллионов тонн грузов в год<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> Новожилов А.М. Транспортная политика евразийского экономического союза и единое транспортное пространство. Путеводитель предпринимателя. 2020. Т. 13, № 3. С. 130—136.

<sup>9</sup> Цит. по <https://www.interfax.ru/business/788310>.

<sup>10</sup> Музлова Г. Большой СМП: новый глобальный маршрут. Морские вести России № 13 (2021).

<sup>11</sup> Цит. по <https://tass.ru/ekonomika/13230633>.

<sup>12</sup> Цит. по <https://ria.ru/20210903/sevmorput-1748453413.html>.

Северный морской путь должен стать выгодным, быстрым, регулярным, безопасным коммерческим сервисом, с сформированным в интересах грузоотправителей логистическим пространством<sup>13</sup>.

Здесь важным условием является наличие судов высокого арктического класса, развитие арктического грузового флота, каботажных транзитных перевозок, контейнерных перевозок в евроазиатском направлении, создание новых транспортных хабов и перегрузочных портов, цифровых сервисов, обеспечение экологической безопасности и сохранение арктической природы. В 2020 году была принята стратегия развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, которая поставила задачу реабилитации акватории арктических морей, обеспечения постоянного экологического мониторинга. Всё больше судов используют Северный морской путь, который может стать одним из важнейших торговых маршрутов в мире<sup>14</sup>.

### Список литературы

1. Троненкова О.М. Национальные интересы России в дальневосточном регионе. Научно-аналитический журнал обозреватель — Observer. 2014. № 7. С. 70–77.
2. Семченков А.С., Несолёная А.К. Северный морской путь как инструмент снижения угроз национальной безопасности России: Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология. Культура. 2019. № 1 (72). С. 79–87.
3. Семченков А.С. Транспорт и транзитный потенциал в национальной стратегии России: Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология. Культура. 2021. № 2 (85) С. 79–89.
4. Комиссина И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая: Проблемы национальной стратегии. 2017. № 1 (40).
5. Кротков В.О. Современная транспортная политика Китая: вызовы и возможности. Постсоветский материк. 2021. № 2 (30). С. 4–12.
6. Федякин А.В. Приоритеты и императивы транспортного развития в современной российской политике. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология. Культура, 2020. № 1 (78) С. 34–46.
7. Новожилов А.М. Транспортная политика евразийского экономического союза и единое транспортное пространство. Путеводитель предпринимателя. 2020. Т. 13, № 3. С. 130–136.
8. Цит. по <https://www.interfax.ru/business/788310>.
9. Музлова Г. Большой СМП: новый глобальный маршрут. Морские вести России. 2021. № 13.
10. Цит. по <https://tass.ru/ekonomika/13230633>.
11. Цит. по <https://ria.ru/20210903/sevmorput-1748453413.html>.
12. Цит. по <https://www.newsvl.ru/eef/2021/09/03/202332/>.
13. Цит. по <http://kremlin.ru/acts/news/64274>.

### References

1. Tronenkova O.M. National interests of Russia in the Far Eastern region. Scientific and analytical journal columnist. Observer. 2014. No. 7. S. 70–77.
2. Semchenkov A.S., Nesolenaya A.K. Northern Sea Route as a tool to reduce threats to Russia's national security: Search: politics, social studies, art, sociology. Culture. 2019. No. 1 (72). S. 79–87.
3. Semchenkov A.S. Transport and transit potential in the national strategy of Russia: Search: politics, social studies, art, sociology. Culture. 2021. No. 2 (85) S. 79–89.
4. Commissina I.N. Marine Silk Road of the 21st century — China's global geopolitical project: Problems of national strategy. 2017. No. 1 (40).
5. Krotkov V.O. Modern transport policy of China: challenges and opportunities. Post-Soviet mainland. 2021. № 2 (30). С. 4–12.
6. Fedyaikin A.V. Priorities and imperatives of transport development in modern Russian politics. Search: politics, social studies, art, sociology. Culture. 2020. No. 1 (78) S. 34–46.
7. Novozhilov A.M. Transport policy of the Eurasian Economic Union and a single transport space. Entrepreneur's Guide. 2020. Vols. 13, No. 3. S. 130–136.

<sup>13</sup> Цит. по <https://www.newsvl.ru/eef/2021/09/03/202332/>.

<sup>14</sup> Цит. по <http://kremlin.ru/acts/news/64274>.

- 
- 
8. Cite. по <https://www.interfax.ru/business/788310/>.
  9. Muzlova G. Bolshoi NSR: a new global route. Sea News of Russia No. 13 (2021).
  10. Cite. по <https://tass.ru/ekonomika/13230633>.
  11. Cite. по <https://ria.ru/20210903/sevmorput-1748453413.html>.
  12. Cite. по <https://www.newsvl.ru/eef/2021/09/03/202332/>.
  13. Cite. по <http://kremlin.ru/acts/news/64274>.