

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2023.55.21.008

## Северный морской путь как международный транспортный коридор

**Вериго Сергей Александрович**

Кандидат экономических наук, доцент,  
преподаватель,  
Московский приборостроительный техникум РЭУ им. Г.В. Плеханова,  
119501, Российская Федерация, Москва, ул. Нежинская, 7;  
e-mail: sergej\_verigo@mail.ru

**Кудряшов Андрей Борисович**

Кандидат педагогических наук,  
доцент кафедры информационного и технического обеспечения  
органов внутренних дел,  
Дальневосточный юридический институт МВД России,  
680020, Российская Федерация, Хабаровск, пер. Казарменный, 15;  
e-mail: kingbarbus@mail.ru

### Аннотация

В статье рассматривается проблема использования потенциала Северного морского пути как транспортного коридора между Европой и Азией. Данный маршрут примерно на 40% короче традиционного (через Суэцкий канал) коридора между странами Европы и государствами Азиатско-Тихоокеанского региона и в перспективе может стать достаточно востребованным в международных перевозках, особенно с учетом факторов безопасности от пиратства и таяния полярных льдов. Также использование Северного морского пути достаточно актуально в условиях экономических санкций со стороны недружественных государств, поскольку позволяет обеспечить логистику перевозок между западной и восточной частями нашей страны и государствами Азиатско-Тихоокеанского региона.

### Для цитирования в научных исследованиях

Вериго С.А., Кудряшов А.Б. Северный морской путь как международный транспортный коридор // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Том 13. № 5А. С. 63-70. DOI: 10.34670/AR.2023.55.21.008

### Ключевые слова

Транспортный коридор, Арктическая зона России, ледоколы, транзит, Северный морской путь, санкции, логистика, контейнерные перевозки.

## Введение

Экономические рестрикции, введенные США и странами ЕС, серьезно ухудшили перспективы участия России в международных экономических отношениях. Особенно сильно санкции затрагивают сферу логистики и вынуждают перевозчиков пересматривать уже сложившиеся схемы и маршруты движения товаропотоков, а также переориентировать направления поставок важнейших ресурсов с Запада на Восток.

В данном аспекте одним из решений представляется использование выгодного географического положения России, особенно ее транспортного потенциала. В этом контексте важную роль будут играть морские транспортные коммуникации нашего государства, поскольку традиционные сухопутные транспортные коридоры из Европы в страны Азии испытывают санкционные запреты и ограничения. Среди отечественных морских коммуникаций достаточно перспективным выглядит маршрут по Северному морскому пути – исторически сложившейся транспортной магистрали, освоенной и обустроенной многовековыми государственными усилиями.

## Основная часть

Освоение Северного морского пути началось в глубокой древности, но наибольший вклад в его развитие и превращение в полноценную транспортную артерию внес Советский Союз.

2 июля 1918 года председателем Совета народных комиссаров РСФСР В. И. Лениным было подписано постановление Совнаркома об ассигновании 1 млн рублей на экспедицию по исследованию Северного Ледовитого океана. 10 марта 1921 года им же был подписан декрет о создании Плавучего морского научно-исследовательского института. Районом деятельности этого института стал Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями РСФСР. Начиная с 1923 г. в течение всего лишь десяти лет на побережье и островах Северного Ледовитого океана было построено 19 полярных радиометеорологических станций [Роль России в освоении Северного морского пути, www], предназначенных для постоянного наблюдения за гидрометеорологической обстановкой в Арктике и для обеспечения возможностей арктического судоходства.

Тем не менее, до 30-х годов на будущей трассе осуществлялись обособленные друг от друга плавания, решавшие локальные народно-хозяйственные задачи (Карские экспедиции на западе и Колымские рейсы на востоке).

Отправной же точкой начала регулярных плаваний по Северному морскому пути стала экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта, совершенная в 1932 году на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков», когда за одну навигацию удалось пройти всю трассу целиком [Белов, 1959].

Первое сквозное плавание в направлении с востока на запад за одну навигацию в 1934 г. было совершено на ледорезе «Федор Литке» (капитан Н.М. Николаев).

Развитие арктического судоходства способствовало началу промышленной разработки природных ресурсов региона. Открытие различных месторождений полезных ископаемых на Русском Севере окончательно закрепило за регионом место источника сырьевых ресурсов в экономике страны. Этот период отмечен всесторонним планомерным научным изучением Арктики, приоритетным изучением и освоением трассы СМП, созданием первых промышленных объектов, успешным развитием арктического мореплавания [Ельчанинов,

2019].

В целях обеспечения стратегического планирования и становления работ по освоению СМП при Главном управлении Северного морского пути (ГУ СМП) было создано межведомственное Бюро долгосрочных ледовых прогнозов. В этот период совершенствовались и создавались новые порты, строились аэродромы, метеостанции, а также объекты инфраструктуры и многое другое для обеспечения СМП. На судах ледокольного типа Арктического научно-исследовательского института и Гидрографического управления Главсевморпути в 30-х гг., вплоть до 1941 г., работали различные, в том числе специальные океанографические экспедиции. Большие работы этими отрядами были выполнены на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1935, 1937 и 1939 гг. под руководством И.А. Киреева. С созданием ледокольного флота навигация в районе СМП заметно расширилась по времени.

Из наиболее значимых плаваний по СМП после 1935 г. были проводка военных кораблей Балтийского флота на Дальний Восток (1936), проход ледокола «И. Сталин» (1939), перевозка продовольственных и промышленных товаров из Якутии и восточной части российской Арктики.

Большую роль сыграли ледоколы в проводке северных конвоев в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. В эти годы возникла необходимость снабжения развернутых в Арктике военных гарнизонов, а также доставки грузов из США и Канады, для этого были специально переоборудованы существующие порты, построены новые полярные станции и аэродромы.

Война изменила довоенную практику проведения навигации в Северном Ледовитом океане. В Баренцевом и Карском морях осуществлялись проводки по двум направлениям. Внешние, по которым проходило плавание союзных конвоев из США и Англии через северную Атлантику и Баренцево море в порты Мурманска и Архангельска, а также внутренние, обеспечивающие доставку грузов в порты и населенные пункты на побережье и островах арктических морей [Национальный атлас Арктики, 2017].

СМП как единый хозяйственный механизм вплоть до начала 70-х годов успешно развивался, способствуя жизнеобеспечению наиболее густонаселенных и экономически развитых в Сибири бассейнов Оби, Енисея, обеспечивая промышленное развитие Севера, в частности вывоз руды Норильского горнопромышленного комплекса, медно-никелевого концентрата из Дудинки, олова Чукотки и Якутии, енисейского леса и др. [Матишов, Брехунцов, Дженюк, 2013].

Создание и развитие на Крайнем Севере России крупных промышленных комплексов и индустриальных зон поставило задачу продления арктической навигации до круглогодичной и обеспечения надежности доставки грузов в любых ледовых условиях [Комарова, 2014]. Сезонная ограниченность навигации осложняет использование СМП. Доставка грузов в восточные регионы (порты Хатанга, Тикси, Певек и др.) осуществляется с запада и востока в летнее время. Успешная проводка атомным ледоколом «Сибирь» грузового судна «Капитан Мышевский» из Мурманска в Берингов пролив в мае – июне 1978 г. была началом ввода в эксплуатацию по высокоширотной трассе современных ледокольно-транспортных судов и первого атомного судна – лихтеровоза «Севморпуть» (1988 г.).

В 1990-х годах морская деятельность в Арктическом регионе резко снизилась. Хозяйственные структуры приобрели различные формы собственности (акционерные общества и др.). Значительная часть производств была свернута, арктические порты (за исключением Певека) перешли в ведение субъектов Российской Федерации; отечественные транспортные средства морально и физически устарели [Комарова, 2016]. По сути, российский Север был

заброшен и обезлюдел, закрылось большинство полярных станций. К 2009 г. по сравнению с 1980 гг. объем перевозок по Северному морскому пути снизился примерно в 5-6 раз. Лишь в 2016 г. объем перевезенных грузов по СМП превзошел показатели 1980-х гг.

Это оживление было связано с развитием добычи на Севере природных ресурсов (нефти и газа), а также вследствие глобального потепления, облегчившего использование северных маршрутов. Основными пользователями Северного морского пути в РФ сегодня являются «Норникель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф» и другие крупные добывающие компании.

В 2018 г. в РФ действовали четыре атомных ледокола и атомный лихтеровоз «Севморпуть», строятся три новых ледокола, что связано с развитием проекта по экспорту сжиженного природного газа с полуострова Ямал. В декабре 2018 г. был принят закон, наделяющий госкорпорацию «Росатом» обязанностью инфраструктурного оператора Северного морского пути. Его опорной базой в период до 2035 г. называют порт Архангельска. Помимо добычи полезных ископаемых по Северному морскому пути идет Северный завоз для 20 млн человек на Крайнем Севере.

В 1991 г. Северный морской путь был открыт для международного судоходства. Однако лишь спустя 15 лет, вследствие таяния арктических льдов, этот маршрут стал привлекать иностранные компании. Так, в 2009 г. два коммерческих судна последовали курсом между Европой и Азией через северные воды России. В 2011 г. этот путь был избран уже 34 судами (для сравнения, через Суэцкий канал в год проходит 18 000 судов).

Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (СМП) за 2022 год превысил 32 млн тонн; основу грузопотока по-прежнему составили грузы от нефтегазовых проектов: нефть и нефтепродукты (7,224 млн тонн), СПГ и газоконденсат (20,489 млн тонн). Угля было перевезено 295 тыс. тонн, рудоконцентрата – 43,5 тыс. тонн. Объем генеральных грузов составил 4,248 млн тонн.

Одним из перспективных направлений использования Северного морского пути является проект Ледового шелкового пути.

Ледовый Шелковый путь – морской путь, проходящий через северный полярный круг и объединяющий Северную Америку, Восточную Азию и Западную Европу. Ледовый шелковый путь значительно сократит транспортную линию между Северо-Восточной Азией и Западной Европой, повысит уровень экономического и торгового сотрудничества в регионе [Цзун Хэ, 2018].

Проект Ледовый шелковый путь – это проект инвестиций и освоения, включая разведку и разработку природного газа и газового конденсата, разработку природного газа, сжижение природного газа, морские перевозки и реализацию товаров.

Так, в рамках реализации этого проекта была официально сдана в эксплуатацию первая технологическая линия завода по производству сжиженного газа «Ямал СПГ» в пос. Сабетта на п-ове Ямал – самого крупного в мире арктического завода по производству сжиженного газа, расположенного за Полярным кругом.

Этот важный проект является первым сверхкрупным зарубежным проектом, реализуемым после выдвижения Китаем инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути.

8 декабря 2017 г. Президент России В.В. Путин принял участие в церемонии отгрузки 1-й партии сжиженного газа в порту Сабетта на самый крупный в мире танкер-газовоз «Кристоф де Маржери». Выступая на торжественной церемонии, он отметил, что объект содействует развитию российской газовой отрасли и является фундаментом дальнейшего

высокоэффективного развития Северного морского пути. «Ямал СПГ» поможет укрепить сотрудничество между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, особенно с Китаем. В.В. Путин отметил, что первая партия СПГ – это успех всех сторон сотрудничества. Сжиженный газ северных широт России, подчеркнул он, – одно из важных направлений развития сферы российских энергоресурсов [Ельчанинов, 2019].

Проект «Ямал СПГ» – результат китайско-российского стратегического сотрудничества. Китайский рынок нуждается в импорте природных ресурсов, а российской стороне нужен рынок сбыта.

Поэтому китайско-российское нефтегазовое сотрудничество во многом учитывает фактор взаимодополняемости. Проект поможет развитию российской отрасли энергоресурсов в отдаленных районах страны, обеспечит снабжение чистыми энергоресурсами Китай и поможет оптимизировать внутреннюю структуру энергоресурсов Китая.

Протяженность северного морского маршрута почти на треть короче, чем традиционная артерия через Суэцкий канал, а время в пути почти на 20 дней меньше. Таким образом, значительно снижается стоимость всех перевозок.

Летом 2018 г. два танкера с продукцией завода «Ямал СПГ» впервые в истории прошли Северный морской путь без ледокольного сопровождения и прибыли из арктического порта Сабетта (Ямало-Ненецкий автономный округ) в китайский порт Цзянсу Жудун.

Время плавания составило 19 дней, что на 16 дней меньше, чем по традиционному пути через Суэцкий канал и Малаккский пролив. Ледовую часть СМП суда преодолели за 9 дней, и СПГ-танкеры успешно завершили проход по СМП – «Владимир Русанов» подошел к Берингову проливу, а «Эдуард Толль» вышел в Чукотское море. Этими рейсами открыто начало регулярных поставок СПГ по Северному морскому пути.

Кроме того, Северный морской путь может и должен максимально использовать свое главное преимущество – скорость, что весьма и весьма важно для перевозок тех грузов, для которых и скорость и термоизоляция являются ключевыми требованиями. В частности, здесь можно говорить о доставках замороженного продовольствия, поскольку разница по обслуживанию термоизолированного контейнера в условиях египетской пустыни (при доставке через Суэцкий канал) и на борту судна, идущего морем Лаптевых, очень и очень существенна. И если Россия сможет взять хотя бы 60-70 млн тонн объема перевозок замороженной продукции, то грузооборот Севморпути выгодно увеличится и принесет нашей казне весьма ощутимый доход.

Во-вторых, ведущие западные перевозчики не обладают предназначенным для плаваний в высоких широтах флотом. Следовательно, Россия могла бы при имеющемся в судостроении потенциале взять на себя задачу построения арктического грузового флота, что создаст не только новые долгосрочные рабочие места в отрасли, но и усовершенствует отечественные кораблестроительные технологии и, как следствие, получение экспортных заказов на постройку судов.

Также необходимо обратить внимание на вопросы страхования перевозок: как известно, подавляющая часть морских коммуникаций страхуется западными компаниями, могущими использовать свое влияние в том числе и в политических целях. Поэтому было бы весьма желательно, чтобы российскими были не только корабли, но и владеющие и управляющие ими компании, а также страхователи. В результате СМП окажется в состоянии предлагать иностранным заказчикам комплексную услугу комфортабельной сквозной доставки из Юго-Восточной Азии в Европу или наоборот, не находясь в зависимости от иностранного страхового бизнеса.

В итоге данных мероприятий вполне можно будет ожидать постепенного роста суммарного грузооборота и снижения издержек до уровня, при котором превосходство в оптимальности именно российского северного маршрута станет безоговорочным [Как сделать Северный морской путь эффективным конкурентом Суэцу, [www](#)].

## Заключение

Таким образом, Северный морской путь приобретает важное экономическое и стратегическое для нашей страны значение.

Выгоды использования СМП для транзитных перевозок очевидны: это экономия на топливе; уменьшение продолжительности рейса при снижении расходов на оплату труда персонала и уменьшении стоимости фрахта судна; отсутствие платежей за проход судна (в отличие от Суэцкого канала); отсутствий очередей (как в случае с Суэцким каналом) и рисков нападения пиратов.

Но в то же время рост грузопотоков Северного морского пути должен обеспечиваться целым комплексом мер:

1. Оценка изменений климата и формирование системы картографических материалов для различных вариантов ледовой обстановки в Арктике в долгосрочной перспективе.

2. Разработка комплексного сценарного прогноза грузопотоков Северного морского пути на период до 2030 г. в зависимости от изменения конъюнктуры основных мировых энергетических рынков.

3. Создание режима благоприятствования для международных перевозок, в том числе с использованием механизма портовых особых экономических зон; формирование транзитного морского коридора «Европа – Азия».

4. Принятие федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в акватории Северного морского пути», которая должна включать следующие направления:

– восстановление метеорологического и гидрографического обеспечения (контроля) на всей трассе СМП;

– восстановление инфраструктуры арктических коммуникаций, в первую очередь портов: действующих (Хатанга, Диксон, Тикси, Певек и др.) и вновь создаваемых (Индигирка, Сабетта, Харасавей и др.) в соответствии с перспективным ростом грузопотоков, в том числе транзитных;

– поддержание ледокольного флота (включая новое строительство) и арктического судостроения на уровне, необходимом для обеспечения перспективных перевозок в условиях меняющейся ледовой обстановки;

– создание привлекательных для перевозчиков условий на трассе Северного морского пути (тарифного регулирования, страхования, системы мер безопасности и т.п.).

5. Нормативно-правовое обеспечение «экономики» морской коммуникации, включая принятие системного полномасштабного закона «Об обеспечении национальных приоритетов в акватории Северного морского пути».

## Библиография

1. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. Ленинград, 1959. 406 с.
2. Ельчанинов А.И. По Великому шелковому пути – Ледовому шелковому пути – дороге мира и экономического сотрудничества // Культурологический журнал. 2019. № 3(37). С. 9-10.
3. Как сделать Северный морской путь эффективным конкурентом Суэцу. URL: <https://russtrat.ru/analytics/5-aprelya->

---

2021-0010-3709.

4. Комарова Н.Г. История северного мореплавания как ресурс развития территории // Жизнь Земли. 2016. № 38(1). С. 113.
5. Комарова Н.Г. Некоторые экологические аспекты северного природопользования // Жизнь Земли. 2014. № 35-36. С. 67-76.
6. Матишов Г.Г., Брехунцов А.М., Дженюк С.Л. Исследования Карского моря на современном этапе освоения Российской Арктики // Арктика: экология и экономика. 2013. № 1 (9). С. 4-9.
7. Национальный атлас Арктики. М.: Росреестр, 2017.
8. Роль России в освоении Северного морского пути. URL: <https://pressa-tof.livejournal.com/258004.html/>
9. Цзун Хэ. Проект в рамках «Ледового шелкового пути» // Китай. 2018. № 1. С. 46-48.
10. Gunnarsson B., Moe A. Ten years of international shipping on the Northern Sea Route: Trends and challenges. – 2021.

## Northern Sea Route as an international transport corridor

**Sergei A. Verigo**

PhD in Economics, Associate Professor,  
Lecturer,  
Moscow Instrument Making College  
of the Plekhanov Russian University of Economics,  
119501, 7 Nezhinskaya str., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: [sergej\\_verigo@mail.ru](mailto:sergej_verigo@mail.ru)

**Andrei B. Kudryashov**

PhD in Pedagogy,  
Associate Professor of the Department of information and technical support  
of internal affairs bodies,  
Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,  
680020, 15 Kazarmennyi lane, Khabarovsk, Russian Federation;  
e-mail: [kingbarbus@mail.ru](mailto:kingbarbus@mail.ru)

### Abstract

The article deals with the problem of using the potential of the Northern Sea Route as a transport corridor between Europe and Asia. This route is about 40% shorter than the traditional (via the Suez Canal) corridor between the countries of Europe and the countries of the Asia-Pacific region and in the future may become quite popular in international transportation, especially taking into account security factors from piracy and melting polar ice. Also, the use of the Northern Sea Route is quite relevant in the context of economic sanctions from unfriendly states, since it allows for the logistics of transportation between the western and eastern parts of our country and the states of the Asia-Pacific region.

### For citation

Verigo S.A., Kudryashov A.B. (2023) Severnyi morskoi put' kak mezhdunarodnyi transportnyi koridor [Northern Sea Route as an international transport corridor]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (5A), pp. 63-70. DOI: 10.34670/AR.2023.55.21.008

**Keywords**

Transport corridor, Arctic zone of Russia, icebreakers, transit, Northern Sea Route, sanctions, logistics, container transportation.

**References**

1. Belov M.I. (1959) *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. T. 3* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route. Vol. 3]. Leningrad.
2. El'chaninov A.I. (2019) Po Velikomu shelkovomu puti – Ledovomu shelkovomu puti – doroge mira i ekonomicheskogo sotrudnichestva [Along the Great Silk Road – the Ice Silk Road – the road of peace and economic cooperation]. *Kul'turologicheskii zhurnal* [Cultural Journal], 3(37), pp. 9-10.
3. *Kak sdelat' Severnyi morskoi put' effektivnym konkurentom Suetsu* [How to make the Northern Sea Route an effective competitor to Suez]. Available at: <https://russtrat.ru/analytics/5-aprelya-2021-0010-3709> [Accessed 21/01/2023].
4. Komarova N.G. (2016) Istoriya severnogo moreplavaniya kak resurs razvitiya territorii [The history of northern navigation as a resource for the development of the territory]. *Zhizn' Zemli* [Life of the Earth], 38(1), p. 113.
5. Komarova N.G. (2014) Nekotorye ekologicheskie aspekty severnogo prirodopol'zovaniya [Some ecological aspects of the northern nature management]. *Zhizn' Zemli* [Life of the Earth], 35-36, pp. 67-76.
6. Matishov G.G., Brekhuntsov A.M., Dzhenyuk S.L. (2013) Issledovaniya Karskogo morya na sovremennom etape osvoeniya Rossiiskoi Arktiki [Research of the Kara Sea at the present stage of development of the Russian Arctic]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arktika: ecology and economy], 1 (9), pp. 4-9.
7. *Natsional'nyi atlas Arktiki* [National Atlas of the Arctic] (2017). Moscow: Rosreestr Publ.
8. *Rol' Rossii v osvoenii Severnogo morskogo puti* [The role of Russia in the development of the Northern Sea Route]. Available at: <https://pressa-tof.livejournal.com/258004.html> [Accessed 21/01/2023].
9. Tszun Khe. (2018) Proekt v ramkakh «Ledovogo shelkovogo puti» [Project within the framework of the "Ice Silk Road"]. *Kitai* [China], 1, pp. 46-48.
10. Gunnarsson, B., & Moe, A. (2021). Ten years of international shipping on the Northern Sea Route: Trends and challenges.