

УДК 656.21.

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/119/13>

ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ КОРИДОР - ПЕРСПЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ АРТЕРИЯ ДЛЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

©*Выдашенко Л. А.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, SPIN-код: 8436-5179,

Уральский государственный университет путей сообщения,

г. Екатеринбург, Россия, Vydashenko@mail.ru

©*Семенова Е. И.*, ORCID:0009-0008-9798-8292, *Уральский государственный*

университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, ghosssstt@mail.ru

THE TRANS-ARCTIC CORRIDOR IS A PROMISING TRANSPORT ARTERY FOR GLOBAL FREIGHT TRANSPORTATION.

©*Vydashenko L.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, SPIN-code: 8436-5179,

Ural State University of Railway Transport, Junctions and Freight Work,

Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru

©*Semenova E.*, ORCID:0009-0008-9798-8292, *Ural State University of Railway Transport,*

Junctions and Freight Work, Yekaterinburg, Russia, ghosssstt@mail.ru

Аннотация. По запасам природных ресурсов Российская Федерация занимает одно из лидирующих мест на планете, что безусловно повлияло на сырьевую направленность экономики нашего государства с доминированием нефтегазового сектора. Современная география добычи углеводородов в России сформировалось еще в позднем СССР, за исключением новых месторождений на востоке страны. Добыча нефти ведется в 34 регионах России, но преимущественно сконцентрирована в Западной Сибири и Урало-Поволжье. Однако постепенно нефтедобывающая промышленность перемещается на север, так как лишь в последнее время добыча углеводородов здесь стала технически и экономически обоснованной. Но в свою очередь отдаленность этих районов и суровый климат затрудняет как освоение, так и транспортировку этих ресурсов. Именно поэтому очевидно, что сегодня есть необходимость создания единой транспортной системы и совершенствования ее инфраструктуры, а развитие новых и модернизация существующих транспортных коммуникаций кроме этого поспособствуют улучшению условий проживания местного населения, решению многих социальных проблем. Таким проектом, призванным кардинально изменить транспортно-логистическую схему в стране и в мире, является Северный морской путь. Целью данной работы явилось исследования развития Северного морского пути, существующей и прогнозируемой грузовой базы для этого проекта.

Abstract. The Russian Federation ranks among the world's leaders in natural resource reserves, which has undoubtedly influenced the raw materials-based nature of our economy, with the oil and gas sector dominating. The current geography of hydrocarbon production in Russia was established in the late Soviet era, with the exception of new fields in the east of the country. Oil production occurs in 34 regions of Russia, but is primarily concentrated in Western Siberia and the Ural-Volga region. However, the oil industry is gradually shifting north, as hydrocarbon production here has only recently become technically and economically feasible. However, the remoteness of these regions and the harsh climate complicate both the development and transportation of these resources. Therefore, it is clear that today there is a need to create a unified transportation system and improve its infrastructure. The development of new and modernization of existing transportation routes will also contribute to improving living conditions for the local population and

addressing many social issues. The Northern Sea Route is such a project, designed to radically change the transport and logistics system in the country and globally. The purpose of this work was to study the development of the Northern Sea Route, as well as the existing and projected cargo base for this project.

Ключевые слова: Северный морской путь, транспорт, Арктика, Крайний север.

Keywords: Northern Sea Route, transport, Arctic, Far North.

Северный морской путь — это ключевой элемент повышения транспортной связанности самых труднодоступных территорий нашей страны. Доставка в удаленные районы грузов, критически важных для людей и организаций, — одна из главных задач развития Арктики. Дальнейшее расширение инфраструктуры на Крайнем Севере позволит организовать поставки, для которых не хватает мощности Восточного полигона железных дорог. В Арктике, в стратегически-важном и значимом регионе предстоят масштабные и системные задачи. Северный морской путь, Северный морской коридор, Севморпуть, СМП — кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. До начала XX века в западной литературе обычно именовался Северо-Восточный проход. Этот путь наряду с Северо-Западным проходом и Трансполярным морским путём связывает Европу и Азию морскими путями через Северный Ледовитый океан [1].

По терминологии российского законодательства Северный морской путь определён как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому). Административно СМП на западе ограничен западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, а на востоке, в Беринговом проливе, — параллелью 66° с.ш. и меридианом $168^{\circ}58'37''$ з.д.. Длина Севморпути от Карских Ворот до бухты Провидения — около 5600 км или приблизительно 3000 морских миль. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по нему составляет свыше 14 тыс.км (для сравнения, через Суэцкий канал — свыше 23 тыс.км). Альтернатива Северному морскому пути — транспортные артерии, проходящие через Суэцкий или Панамский каналы. Если расстояние, проходимое судами из порта Мурманска в порт Иокогамы (Япония) через Суэцкий канал составляет 12 840 морских миль, то Северным морским путём — только 5770 морских миль [1].

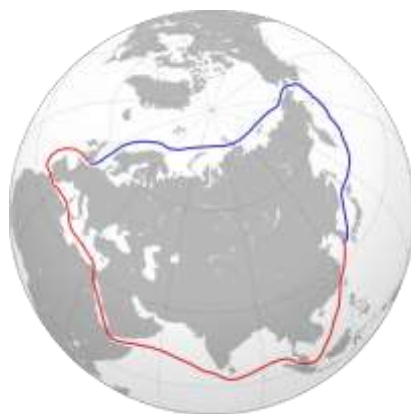


Рисунок 1. Графическое сравнение Северного морского пути (синий цвет) и южного маршрута (красный цвет)

Маршрут транспортировки грузов с Дальнего Востока в Европу с использованием Северного морского пути — более 14 тыс.км и альтернативный путь, использующий Суэцкий канал – более 23 тыс.км. Территория за Полярным кругом занимает всего лишь около 6% поверхности Земли, однако на её долю может приходиться до 20% неразведанных извлекаемых запасов нефти и природного газа [2].

Арктический регион частично включает территории восьми государств, к которым относятся: Соединённые Штаты Америки, Канада, Дания/Гренландия, Финляндия, Исландия, Норвегия, Российская Федерация и Швеция. Для реализации своих интересов в этом регионе в 1996 г. был создан Арктический совет – межправительственный форум для сотрудничества и взаимодействия по решению общих арктических вопросов [2].

Во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросу развития Арктической зоны Российской Федерации (№ Пр-868 от 22 мая 2022 г.) распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 августа 2022 г. № 2115-р утвержден План развития Северного морского пути на период до 2035 года (далее – План СМП) [3].

Принятые решения направлены на создание инфраструктурных условий для дальнейшего развития Северного морского пути и прибрежных территорий. План СМП включает 155 мероприятий, разбитых на 5 блоков: грузовая база; транспортная инфраструктура; грузовой и ледокольный флот; безопасность судоходства по СМП; управление и развитие судоходства по СМП. Общее финансирование мероприятий, предусмотренное в Плане СМП, составляет 1,79 трлн руб., из которых подтвержденные средства федерального бюджета – 619 млрд руб., собственные и заемные средства – 406 млрд руб., дополнительная потребность в государственном финансировании – 765 млрд руб.

Стратегия Российской Федерации утверждена в 2008 г. документом «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу». Впоследствии она была дополнена в 2013 г. «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» и в 2014 г. государственной программой «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». К ключевым целям и задачам российской политики в Арктике отнесены исследование ресурсной базы Арктической зоны России, охрана государственной границы страны, сохранение экологии региона, осуществление научных исследований, сотрудничество с приарктическими государствами и другие. Одна из ключевых ролей в обеспечении реализации интересов России в Арктике отводится Северному морскому пути как национальной транспортной магистрали.

На текущий момент в Арктике обнаружены крупные запасы углеводородного сырья, металлических руд, угля и прочих полезных ископаемых, значительные биологические ресурсы. В связи с этим появилась острая необходимость создания эффективно функционирующей арктической транспортной системы на базе существующих и вновь построенных транспортных магистралей. В части развития железнодорожной инфраструктуры арктических регионов, необходимо отметить ряд проектов, правильное сочетание которых в пространстве и времени должно обеспечить новое качество логистики: Белкомур, Северный широтный ход, Бованенково-Сабетта, Баренцкомур, Карскомур, Мурманский транспортный узел, глубоководный порт Архангельск, порт Индига [4]

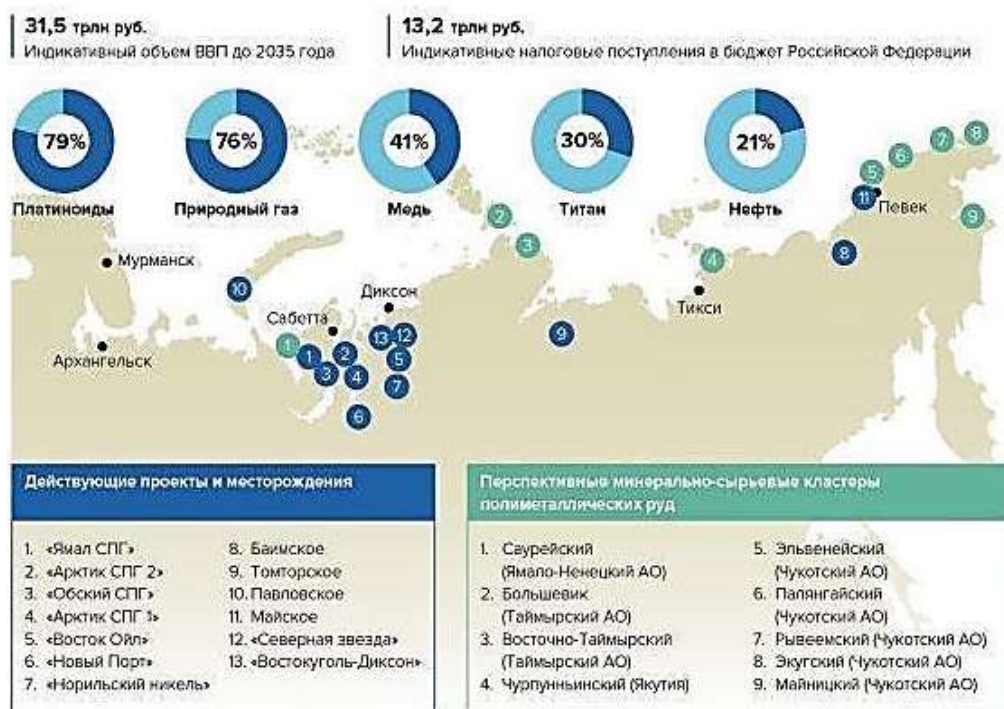


Рисунок 2. Ресурсная база Арктической зоны Российской Федерации (<https://gematit.ru/>)

Северный морской путь — это перспективная транспортная артерия для расширения логистических возможностей не только страны, но и глобального рынка перевозок и плюс к этому еще и мощнейший драйвер развития северных регионов нашей страны. К 2035 г планируется нарастить объем грузов, перевозимых по Севморпути, до 220 миллионов тонн. В соответствии с развитием СМП основные перспективные грузопотоки - грузы сырьевых проектов: ПАО «Новатэк», ПАО «Роснефть», ПАО «Газпром нефть», ООО «ГДК «Баимская», ООО «УК «ВостокУголь», ПАО «ГМК «Норильский никель» и другие. В таблице 1 показан прогнозируемый объем грузопотока СМП (<https://ntranslab.ru/>).

Объем перевезенных грузов по трассам Северного морского пути из административных данных, предоставляемых ФГКУ «Администрация Северного морского пути» показаны в Рисунке 3(<https://goo.su/3vUUmNp>).

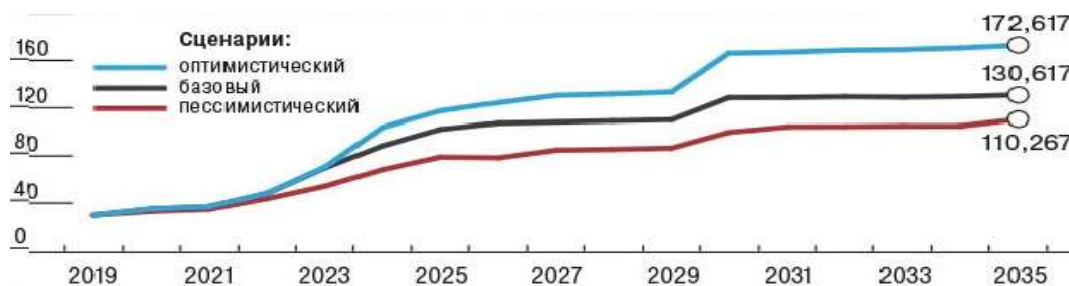


Рисунок 3. Прогнозируемый объем грузопотока по СМП в соответствии с планом развития СМП до 2035 г, млн. т (<https://www.bnkom.ru/>)

Доля транзита на маршруте к 2035 г будет занимать не более 6% (объем транзитных грузов за тот же период должен возрасти с 0,49 млн до 10 млнт, что примерно в тысячу раз меньше, чем проходит через Суэцкий канал).

Таблица
ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, тыс. т

2019	2020	2021	2022
31 531,3	32 978,9	34 867,9	34 116,9

Северный морской путь — важная составляющая транспортной системы страны. Этот маршрут наряду с такими общенациональными проектами как скоростная автомагистраль М-12 «Восток», БАМ и Транссиб, Центральный железнодорожный транспортный узел (Московские центральные диаметры), региональные аэропорты связывает в единое полотно транспортные артерии государства (<https://goo.su/pM70k>).

Эта работа продолжится по новому нацпроекту «Эффективная транспортная система», который будет далее формировать бесшовную транспортную логистику и даст дополнительные стимулы для дальнейшего развития отечественной экономики. Предполагается, что модернизация затронет и речные пути, и широкую сеть аэродромов, и опорную сеть железных дорог, куда входят БАМ и Транссиб. Дальнейшее совершенствование Северного морского пути также обозначено в числе основных приоритетов. Так, предполагается наращивание ледокольного и грузового арктического флотов, что позволит обеспечить работу самой северной морской магистрали страны без привязки к сезону. Также запланировано масштабное строительство объектов портовой инфраструктуры для увеличения грузооборота (<https://goo.su/pM70k>).

Северный морской путь (СМП) поможет снизить загруженность наземных путей, в том числе БАМа и Транссиба, и позволить грузоотправителям поднимать по железнодорожным путям и рекам свои грузы в северные порты. Там грузы будут грузиться на суда ледового класса и отправляться по СМП на рынки назначения. Кроме того, СМП — это новый глобальный транспортный коридор, особенно ввиду восточного поворота российской экономики (отчасти естественного, а отчасти вынужденного вследствие антироссийских санкций и разрыва отношений с Западом). Его развитие в качестве конкурентоспособной национальной транспортной артерии должно осуществляться с учетом возможности его более широкого международного использования для осуществления перевозок между Европой и Азией. Северный морской путь — основа экономической стабильности Севера России и важнейший элемент российской и международной транспортной системы. В этих условиях задачи развития арктического транспорта и коммуникаций должны учитывать прогноз последствий санкционного давления на Россию, а также принимаемые руководством страны меры по обустройству Севморпути. Северный морской путь представляет собой стратегически важный водный маршрут, соединяющий Европу и Азию через арктические воды. В последние годы его значение только возрастает, что связано с изменениями климата, открывающими новые горизонты для международной торговли и судоходства. Развитие Северного морского пути способствует экономическому росту России, а также расширяет возможности других стран в сфере логистики и добычи природных ресурсов. За последние 10 лет объем перевезенных грузов вырос практически в 10 раз. Создание единой развитой транспортной инфраструктуры, выстроенной вокруг портов Севморпути с железными дорогами и автомагистралями, позволит сформировать важный элемент «грузового каркаса» страны. Решение этой непростой амбициозной задачи сделает Северный морской путь привлекательным и для российских перевозчиков, и для иностранных партнеров. Этим целям будет способствовать налаживание регулярных грузоперевозок, постройка новых атомных ледоколов и модернизации соответствующей инфраструктуры.

Во время начала СВО на Россию наложили множество санкций и запретов, в том числе на «Северный поток-2» и СМП. Дональд Трамп предполагает разрешение украинского конфликта с помощью снятия санкций с Северного морского пути и началом инвестирования в развитие Арктики (<https://goo.su/EA4PL>).

Снятие ограничений с СМП поспособствует притоку западных инвестиций в Арктический регион. Таким образом, Северный морской путь представляет собой не только экономическую возможность, но и комплексный экологический и социальный вопрос, требующий внимательного и взвешенного подхода со стороны всех заинтересованных стран. Изучение и понимание всех аспектов эксплуатации этого маршрута поможет обеспечить его устойчивое развитие в будущем.

Список литературы:

1. Журавель В. П. Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2023. №2 (32). С. 125-135.
2. Синюкович Н. А. Современное состояние и перспективы деятельности на континентальном шельфе Африки // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития. 2013. №10. С. 8-13.
3. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 1 августа 2022 г №2115-р «Об утверждении Плана развития Северного морского пути на период до 2025 года».
4. Матвишин Д. А. Зарубежный и отечественный опыт экономического освоения арктических территорий // Арктика и Север. – 2017. – №. 26. – С. 24-37.

References:

1. Zhuravel', V. P. (2023). Severnyi morskoi put': otsenki i prognozy. *Nauchno-analiticheskii vestnik Instituta Evropy RAN*, (2 (32)), 125-135. (in Russian).
2. Sinyukovich, N. A. (2013). Sovremennoe sostoyanie i perspektivy deyatel'nosti na kontinental'nom shel'fe Afriki. *Ekonomika i upravlenie v XXI veke: tendentsii razvitiya*, (10), 8-13. (in Russian).
3. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 1 avgusta 2022 g №2115-r «Ob utverzhdenii Plana razvitiya Severnogo morskogo puti na period do 2025 goda». (in Russian).
4. Matviishin, D. A. (2017). Zarubezhnyi i otechestvennyi opyt ekonomicheskogo osvoeniya arkticheskikh territorii. *Arktika i Sever*, (26), 24-37. (in Russian).

Поступила в редакцию
11.09.2025 г.

Принята к публикации
18.09.2025 г.

Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А., Семенова Е. И. Трансарктический коридор - перспективная транспортная артерия для глобальных перевозок грузов // Бюллетень науки и практики. 2025. Т. 11. №10. С. 94-99. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/119/13>

Cite as (APA):

Vydashenko, L., & Semenova, E. (2025). The Trans-Arctic Corridor is a Promising Transport Artery for Global Freight Transportation. *Bulletin of Science and Practice*, 11(10), 94-99. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/119/13>