

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ КАК КЛЮЧЕВОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР РОССИИ: СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Оглавление

—	Введение	2
—	История развития и роль СМП в транспортной системе России	3
—	Государственная стратегия и инфраструктура	9
	Нефтегазовые проекты СМП	12
	Проекты по добыче газа	13
	Круглогодичная навигация	14
—	Текущее состояние перспективы логистики СМП	16
	Статистика грузоперевозок	16
—	Китайский взгляд на СМП	21
—	IT-экосистема Северного морского пути	25
	SWOT-анализ	25
—	Заключение	27

ВВЕДЕНИЕ

В условиях глобализации транспортных потоков возникает необходимость в развитии эффективных транспортных маршрутов, способных обеспечивать быстрое и экономичное перемещение товаров между различными регионами. Особое значение в этом процессе имеют транспортные коридоры, которые позволяют значительно сократить время и затраты на транспортировку грузов. В то же время национальные интересы России обуславливают развитие транспортных коридоров, которые бы находились в меньшей зависимости от внешних игроков и международной политической конъюнктуры.

Северный морской путь, являясь одним из таких коридоров, приобретает стратегическое значение для России, предлагая кратчайший и высокоперспективный маршрут между Европой и Азией. Важность этого маршрута также возрастает в контексте изменения климата, которое открывает новые возможности для его эксплуатации и повышения конкурентоспособности.

Развитие СМП призвано стать еще одним связующим звеном между Азией и Европой. Для России это открывает перспективы создания альтернативного транспортного коридора, упрочнения своей роли в глобальных торгово-экономических связях. Помимо прочего, развитие СМП предоставляет инвестиционный стимул, в особенности для северных регионов страны, и обеспечивает синергетический эффект в смежных отраслях.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ И РОЛЬ СМП В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ

Северный морской путь (СМП) представляет собой кратчайший морской маршрут между Европой и Восточной Азией, а также между европейской и дальневосточной частями России. Северный морской путь входит в состав Северного транспортного коридора, который пролегает от порта Мурманск до мыса Дежнёва. СМП проходит через моря Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово).

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



Источник: [Российский университет транспорта](#).

Основными портами этого транспортного коридора являются Мурманск и Архангельск, тогда как в акватории СМП расположены такие значимые порты, как Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси и Певек. Протяженность пути составляет **более 14 тысяч километров**, а преимуществом маршрута являются сроки доставки грузов – 18 дней по СМП вместо 37 через Суэцкий канал (от порта Мурманск до портов Японии). Также на пути следования грузов нет очередей, перегрузок, платы за проезд и пиратства, что увеличивает привлекательность маршрута в части надежности и безопасности. Однако СМП не обладает фиксированной навигационной трассой. Маршрут следования судов может варьироваться в зависимости от погодных условий и ледовой обстановки. Как следствие, сроки доставки также могут меняться. Инфраструктура прибрежных регионов слабо развита, отсутствуют железные дороги в северо-восточном направлении, в частности к портам Певек, Игарка, Тикси, а сами арктические порты требуют модернизации.

¹ С 1947 по 1953 гг. строился железнодорожный участок «Чум – Салехард – Коротчаево – Игарка». В 1964 году рельсы с участка «Енисейская – Игарка» были сняты для нужд Норильска.

В начале XX века для освоения Северного морского пути были организованы экспедиции, заложившие основу для его дальнейшего развития. Принятие в эксплуатацию атомных ледоколов «Ленин» (1959 г.) и «Арктика» (1975 г.) дало возможность круглогодичной навигации на участке СМП в западном секторе Арктики, что способствовало развитию промышленности на Арктическом побережье.

В советский период СМП служил важным транспортным маршрутом для снабжения промышленных зон Советского Союза, включая районы, где добывались полезные ископаемые и редкоземельные металлы, такие как Норильский промышленный узел и Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, а также другие промышленные объекты северо-востока России.

В 1990-е годы функционирование СМП претерпело значительные изменения, обусловленные экономической и политической нестабильностью в постсоветской России. В этот период объёмы перевозок на СМП резко сократились, что связано в первую очередь с сокращением государственной поддержки. Если в советское время СМП использовался для обеспечения северных территорий страны, в том числе для транспортировки грузов в Арктическую зону и для экспорта, то в 1990-е годы его деятельность ограничивалась в основном местными перевозками, а международные транзиты носили нерегулярный характер.

Северный морской путь был открыт для международного судоходства в 1991 году, вместе с публикацией [Правил плавания по трассам СМП](#). В них были учтены положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, регулирующие использование морских акваторий, покрытых льдом, и установлен уведомительный порядок доступа иностранных судов на маршруты СМП.

На пике своего функционирования в 1987 году объём перевозок через СМП составил около семи миллионов тонн. Однако в 1990-е годы этот показатель значительно снизился, и в 2000 году объём перевозок не превышал 1,6 миллиона тонн, что являлось результатом кризисных явлений в экономике и недостатка финансирования инфраструктуры. В сравнении с Суэцким каналом, который был более выгоден по ряду параметров, таких как круглогодичная доступность, устоявшаяся логистика и меньшие риски, связанные с суровыми климатическими условиями, СМП не мог конкурировать на международном рынке перевозок.

В начале 2000-х годов ситуация не претерпела значительных изменений. Хотя на государственном уровне разрабатывались концепции и стратегии развития Северного морского пути, конкретных проектов по совершенствованию инфраструктуры и привлечению инвестиций не было реализовано. В этот период иностранные компании проявляли интерес к СМП как потенциальному маршруту для транспортировки углеводородов, однако реальных шагов в сторону освоения маршрута сделано не было.

Значительный шаг в развитии СМП был сделан в 2008 году, когда были приняты Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Документ [определял](#), что использование Северного морского пути в качестве единой транспортной коммуникации страны является приоритетным национальным интересом, а его привлечение для международного судоходства – стратегическим приоритетом государственной политики.

Освоение Арктики и раскрытие потенциала СМП является национальным приоритетом развития ввиду ряда факторов. Прежде всего, СМП обеспечивает прямой доступ к международным рынкам, что особенно важно в условиях санкционного давления и, как следствие, перестройки классических логистических маршрутов.

Кроме того, СМП не рассматривается исключительно как транзитная магистраль. Его значение заключается также в обеспечении внутренних транспортных потребностей, включая поддержку крупных проектов по освоению арктических ресурсов. Маршрут играет важнейшую роль в логистической интеграции Арктики, соединяя удалённые территории с промышленными и экономическими центрами страны.

Развитие СМП, включая переход к круглогодичной навигации, стимулирует развитие северного завоза, обеспечивая устойчивое снабжение труднодоступных территорий Крайнего Севера. Ежегодно через этот маршрут доставляются продовольствие, лекарства, топливо и иные социально значимые товары, что критически важно для жизнедеятельности труднодоступных территорий страны.

В силу этих предпосылок в 2010-е годы внимание к Северному морскому пути значительно возросло, особенно в отношении его потенциала для транзитных перевозок. Важным событием стал проход балкера [«Nordic Barents»](#) под иностранным флагом в 2010 году, который перевез железорудный концентрат из Норвегии в Китай, не заходя в российские порты и без оформления разрешения на пересечение границы. Это событие стало первым прецедентом прохода иностранного судна через воды российской Арктики полным транзитом.

Несмотря на растущие объёмы грузоперевозок, техническая инфраструктура СМП требовала модернизации. В 2013 году была принята [«Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года»](#), которая поставила задачи по социально-экономическому развитию Арктики, совершенствованию транспортной инфраструктуры и расширению международного сотрудничества. В 2014 году правительство утвердило государственную программу [«Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года»](#), направленную на модернизацию СМП и развитие береговой инфраструктуры.

В 2014 году объём транзитных грузоперевозок через СМП сократился на 77%, составив 274 тыс. тонн по сравнению с 1,18 млн тонн в 2013 году. Причиной резкого падения транзитных перевозок через СМП стал ряд факторов, включая экономические санкции и растущую конкуренцию с альтернативными маршрутами (это связано с завершением строительства второго русла Суэцкого канала в 2015 году). [Снижение тарифов](#) на Суэцком канале для крупных судов в сочетании с устранением угроз пиратства у Африканского Рога сделало этот маршрут ещё более предпочтительным для транзитных перевозок.

Также значительное влияние оказали изменения в экономической конъюнктуре. Снижение цен на нефть ниже 100 долл. за баррель с учётом повышенного расхода топлива в ледовых условиях существенно уменьшило экономическую привлекательность перевозок через СМП. Кроме того, [сокращение разрыва цен](#) на углеводороды между европейским и азиатским рынками сократило прибыльность транзита через СМП. Несмотря на это, внутренние перевозки продолжали расти, в основном благодаря деятельности российских нефтегазовых компаний, таких как «Газпром», «Роснефть» и «НОВАТЭК», активно развивавших инфраструктуру и строительство ледокольного флота.

В течение 2010-х годов СМП получил формальный статус стратегически важной транспортной коммуникации России. С развитием арктической инфраструктуры СМП стал играть ключевую роль не только в обеспечении арктических регионов, но и в рамках национальной экономики, особенно в условиях переориентации внешней торговли России на страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Таблица 1.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СУДОХОДНЫХ МАРШРУТОВ СМП И СУЭЦКОГО КАНАЛА АЗИЯ — ЕВРОПА

Параметр	СМП (Дальний Восток – Северная Европа)	Суэцкий канал
Длина маршрута	• примерно 12 тыс. км	• 21 455 км
Расход топлива за один рейс без учёта ледокольного сопровождения (июль/сентябрь)	• 237 600 \$/ 250 500 \$	• 354 100 \$/ 340 800 \$
Время прохождения	• 18 дней	• 32 дня
Стоимость одного рейса (июль/сентябрь)	• 602 100 \$/ 488 900 \$	• 745 200 \$/732 900 \$
Климатические условия	<ul style="list-style-type: none"> • Необходимость ледокольного сопровождения в зимний период • Сезон навигации, когда судам не требуется ледокольное сопровождение, длится около 4 месяцев (с июля по октябрь) 	• Круглогодичная навигация
Навигационные особенности	<ul style="list-style-type: none"> • Маршрут варьируется в зависимости от ледовой обстановки • Отсутствие фиксированной трассы 	• Фиксированный маршрут
Ограничения по пропускной способности	<ul style="list-style-type: none"> • Низкая загруженность • Ограниченная мощность портов: суммарная мощность морских портов акватории СМП в 2024 году: 47,5 млн тонн • Использование крупногабаритных контейнеровозов ограничено глубиной существующих маршрутов по СМП. Гарантированная глубина – 12 метров (при средней осадке контейнеровоза в 15 метров), но в дрейфующих льдах судно существует риск отклоне- 	<ul style="list-style-type: none"> • Высокая загруженность; риск задержки судов • Пропускная способность ограничена размерами судов (Суэцмакс). Глубина Суэцкого канала позволяет проходить судам с осадкой не более 20,1 метра

	<ul style="list-style-type: none"> • Нерегулярность и сезонность движения судов по СМП 	
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> • Инфраструктура прибрежных регионов слабо развита, отсутствуют железные дороги в северо-восточном направлении, в частности, к портам Певек, Игарка, Тикси • Арктические порты требуют модернизации • Отсутствие эффективной системы метеорологических наблюдений • Нехватка поисково-спасательных ресурсов 	<ul style="list-style-type: none"> • Развитая инфраструктура
Безопасность	<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие пиратства • Риски возникновения чрезвычайных ситуаций в связи с непредсказуемостью ледовых условий 	<ul style="list-style-type: none"> • Риски пиратства в Аденском заливе и у побережья Сомали
Административные барьеры	<ul style="list-style-type: none"> • Для прохода по СМП необходимо подать заявку срок от 4 месяцев до 15 дней до начала прохода судов по акватории 	<ul style="list-style-type: none"> • Для прохода по Суэцкому каналу необходимо подать заявку за 48 часов до начала прохода судов по акватории

Источник: Составлено авторами на основе данных из открытых источников.

В качестве основной перспективы для СМП рассматривается его возможность стать альтернативой Суэцкому каналу.

Маршрут, соединяющий Дальний Восток с Северной Европой через СМП, составляет примерно 12 тысяч километров, что существенно короче по сравнению с Суэцким каналом, длина маршрута через который достигает 21 тысячи километров. Это позволяет судам, проходящим через СМП, значительно сокращать время в пути и, соответственно, расходы на топливо. Например, на рейс по СМП в сентябре расходуется около 250,5 тыс. долл., тогда как проход через Суэцкий канал требует 340,8 тыс. долл. в тот же период.

Важную роль в экономике перевозок играют пошлины на СМП и Суэцком канале. В отличие от Суэцкого канала, где пошлины являются обязательными для всех судов, использующих этот маршрут, плата за проход по СМП зависит от ледовых условий и потребности в сопровождении ледокола.

Стоит отметить, что эти преимущества реализуются лишь в период летне-осенней навигации. В зимний период на СМП требуется обязательное ледокольное сопровождение для большинства судов, что провоцирует рост стоимости маршрута. Даже несмотря на наличие ледоколов, которые помогают сопровождать суда, ледовые условия в зимний период могут создавать задержки и повышенные риски для судов и их экипажей. Ещё одним важным ограничением СМП является пропускная способность: на СМП она ограничена мощностями портов, суммарная мощность которых в 2024 году составила

47,5 млн тонн. Кроме того, геологические особенности маршрута налагают ограничения на использование крупноразмерных контейнеровозов.

Тем не менее с развитием инфраструктуры и развитием ледокольного флота, а также с учётом потенциала увеличения периода летне-осенней навигации СМП имеет потенциал стать сезонной альтернативой маршрута через Суэцкий канал.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАТЕГИЯ И ИНФРАСТРУКТУРА

Современное развитие СМП направлено на реализацию долгосрочного [плана развития Северного морского пути на период до 2035 года](#), утверждённого 1 августа 2022 года. В документе обозначены ключевые направления и цели, в том числе увеличение экспортного и транзитного грузопотока, развитие портовой инфраструктуры, расширение ледокольного и грузового флотов, создание арктической спутниковой группировки и предоставление цифровых услуг в акватории СМП.

В рамках проекта запланировано более 150 мероприятий, включая строительство терминалов для СПГ и газового конденсата «Утренний», нефтяного терминала «Бухта Север», угольного терминала «Енисей», а также береговых сооружений для обеспечения Баимского месторождения. В планах также значится создание перегрузочных комплексов СПГ в Камчатском крае и Мурманской области и порт-хаб во Владивостоке.

Согласно аналитике Ю. В. Елизарьева ², эксперта Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, развитие СМП можно разделить на четыре ключевых этапа, с учётом изменений в грузопотоках и организации судоходства.

Первый этап, с 2018 по 2024 годы, включает реализацию федерального проекта «Развитие Северного морского пути». В этот период особое внимание будет уделено ускоренному развитию добычи, переработки и транспортировки природных ресурсов из портов Карского моря (Сабетта, Дудинка, Диксон) в направлении западной границы СМП с круглогодичной навигацией. Ключевыми задачами станут усиление ледокольного флота и модернизация портовой инфраструктуры: это обеспечит круглогодичное судоходство на западной части маршрута.

Второй этап, с 2025 по 2030 годы, будет направлен на организацию круглогодичного судоходства по всей акватории СМП. Это обеспечит стабильное развитие добычи, переработки и транспортировки сырья из всех портов региона, а также развитие каботажных, импортных и транзитных перевозок. Важным элементом станет внедрение услуги «точно в срок» в Карском море и в летне-осенний период на всей акватории СМП.

Третий этап, с 2031 по 2035 годы, будет сосредоточен на создании нового международного и национального транспортного коридора широтного типа, который обеспечит круглогодичное судоходство с гарантированными сроками прохождения и наличием необходимых логистических услуг. В этот период продолжится реализация государственной политики по развитию международного транзита через СМП.

² По материалам эксперта Аналитического центра при Правительстве РФ Елизарьева Ю. В. "Стратегия комплексного развития инфраструктуры северного морского пути на период до 2035 года".

На четвертом этапе, начиная с 2036 года, предполагается создание конкурентоспособного мультимодального транспортно-логистического коридора, который обеспечит транспортировку грузов по всей акватории СМП.

Развитие СМП осуществляется [под управлением ключевых государственных и частных институтов](#). На основании закона, [подписанного](#) Президентом России в конце 2018 года, государственная корпорация «Росатом» получила статус инфраструктурного оператора СМП, что позволяет ей координировать развитие инфраструктуры, управлять ледокольным флотом и обеспечивать безопасность морского движения на Севморпути. В свою очередь, Правительство Российской Федерации утверждает правила навигации и развитие инфраструктурных объектов СМП, а Министерство транспорта обеспечивает нормативное регулирование судоходства и безопасность морского движения.

В плане [развития Северного морского пути на период до 2035 года](#) предусмотрены меры по развитию контейнерной логистики, направленные на расширение транзитных и каботажных перевозок. В этом контексте основными задачами являются создание инфраструктуры для контейнерных перевозок, развитие судоходных мощностей и улучшение транспортной логистики.

Предусмотрено создание контейнерного парка для транзитных и каботажных перевозок. Также планируется создание российского контейнерного оператора и флота из девяти контейнеровозов к 2027 году.

В 2024 – 2025 годах [план развития Северного морского пути на период до 2035 года](#) предполагает создание Западного и Восточного транспортно-логистических узлов для перевалки контейнерных грузов. Строительство железнодорожных подходов к этим узлам в северо-западной части России предполагается для повышения эффективности соединений между морским и сухопутным транспортом. К 2026 году планируется завершение строительства морского терминала по отгрузке свинцово-цинкового концентрата на архипелаге Новая Земля.

В рамках реализации проекта создания Восточного транспортно-логистического узла СМП планируется вложение 18 миллиардов рублей внебюджетных средств в период с 2024 по 2026 годы в инфраструктуру Владивостокского морского порта (ВМП, входит в транспортную группу FESCO). Сейчас годовая пропускная способность порта составляет 13,4 млн тонн грузов. Планируется, что в 2024 году объём контейнерооборота составит 850 тыс. ДФЭ, а в 2025 – 2026 годах превысит один миллион ДФЭ.

С точки зрения целевых показателей объёмов грузооборота [план развития Северного морского пути на период до 2035 года](#) предполагает следующие этапы реализации. В период с 2019 по 2024 годы основной целью является достижение объёмов грузооборота на уровне 80 млн тонн по Северному морскому пути и начало транспортировки в восточном направлении маршрута. По состоянию на ноябрь 2024 года объём грузоперевозок по СМП составил около 33,1 млн тонн с прогнозируемым показателем к концу года в 37,6 млн тонн; таким образом, ожидаемые объёмы перевозок за 2024 год отклоняются от целевых.

В сентябре 2024 года «Росатом» представил [два альтернативных сценария](#) развития СМП с учётом актуальных внешнеполитических условий. Базовый сценарий предполагает достичь показателей грузопотока в 117 млн тонн к 2031 году и 150 млн тонн к 2035-му. Согласно перспективному сценарию, к 2031 году грузопоток составит 150 млн тонн, а к 2035-му – 192 млн тонн. Первоначальный

план предполагал целевой показатель в 224,96 млн тонн к 2031 году.

До 2030 года планируется круглогодичное судоходство по всей акватории СМП. Завершающий этап, к 2035 году, предполагает увеличение грузооборота до 130–170 млн тонн.

СМП также включён в национальный проект [«Эффективная транспортная система»](#) с общим бюджетом 10 трлн рублей, о запуске которого [стало известно](#) в августе 2024 года. На федеральный проект «Развитие Большого Северного морского пути» в период с 2025 по 2027 годы планируется выделить 175,45 млрд рублей. Существенная часть этих средств будет использована для модернизации и развития морских портов вдоль СМП. В частности, на эти цели в 2026 – 2027 годах предусмотрено выделение более 19 млрд рублей.

Среди ключевых мероприятий – строительство 14 аварийно-спасательных судов, 4 атомных ледоколов, 4 ледоколов на органическом топливе и многофункционального судна атомно-технического обслуживания. В дополнение к этому будет внедрена цифровая транспортно-логистическая платформа, способствующая улучшению координации между различными видами транспорта.

По словам специального представителя ГК «Росатом» по вопросам развития Арктики Владимира Панова, важным элементом проекта развития СМП [является](#) утверждение его официального маршрута. Необходимость данной инициативы обусловлена тем, что юридический статус СМП (3000 морских миль в пределах от Новой Земли до Берингова пролива) не соответствует фактическим границам маршрута.

Согласно заявлениям специального представителя президента России по международному сотрудничеству в сфере транспорта Игоря Левитина в рамках Петербургского международного экономического форума в 2024 году, для эффективной транспортировки по СМП [необходимо наличие](#) дополнительных железнодорожных связей. На сегодняшний день существуют выходы в Мурманске, Архангельске и Владивостоке, но для повышения пропускной способности и конкурентоспособности арктического маршрута России требуется минимум еще один или два железнодорожных узла в Сибири или на Урале. Об этом также говорилось на сессии [ПМЭФ-2024 «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты»](#).

Эксперт аналитического центра при Правительстве Российской Федерации Ю. В. Елизарьев считает, что для обеспечения конкурентоспособности СМП также необходимо учитывать ряд критических предельных параметров: важно, чтобы совокупная стоимость доставки одного ДФЭ из порта Шанхай до Северной Европы не превышала 1070 долларов, а срок доставки не превышал 32-33 суток. Для портов Средиземноморья стоимость доставки должна составлять не более 1080 долларов, а срок доставки – не более 27-28 суток. Чтобы обеспечить ощутимое конкурентное преимущество, СМП должен быть на 10% дешевле и на 20% быстрее, чем альтернативные маршруты. Итак, экономическая модель развития СМП основывается на комплексном подходе к развитию инфраструктуры, модернизации флота и созданию эффективных логистических решений для увеличения грузопотока и обеспечения конкурентоспособности маршрута.

Для реализации этих задач рассматривается ряд государственных проектов и привлечение как бюджетных, так и внебюджетных средств. Ключевыми игроками в развитии СМП являются компании, занимающиеся проектами нефтегазовой отрасли. Эти компании активно развивают транспортировку углеводородов по СМП, составляющую значительную часть грузопотока маршрута.

Нефтегазовые проекты СМП

Основным фактором, определяющим грузопоток на Севморпути, является транспортировка углеводородов – сжиженного природного газа (СПГ), нефти и газового конденсата. Этот поток в основном обеспечивают два крупных проекта: «Ямал СПГ» компании «НОВАТЭК» и разработка Новопортовского месторождения компанией «Газпром нефть». Эти ключевые проекты обеспечивают большинство перевозок на маршруте, генерируя около 80% грузопотока в 2023 году.

Таблица 2.

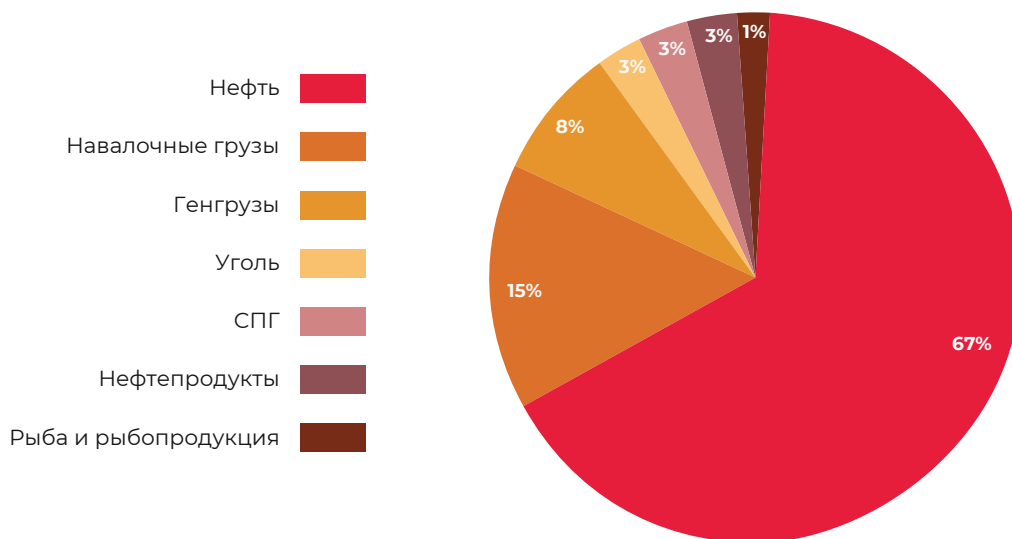
РОЛИ КЛЮЧЕВЫХ КОМПАНИЙ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

Компания	Основные проекты
«Росатом»	<ul style="list-style-type: none"> Строительство ледоколов для обеспечения навигации по СМПС 2018 года — инфраструктурный оператор СМП. Строительство контейнерного терминала «Западный транспортно-логистический узел» (ЗТЛУ) в Мурманской области Развитие цифровой платформы в Арктике Запуск круглогодичной навигации на восточном направлении СМП совместно с «НОВАТЭК»
«Северная Звезда»	<ul style="list-style-type: none"> Реализация проекта по освоению Сырадасайского месторождения угля на Таймырском полуострове Строительство терминала «Енисей» мощностью до 15 млн тонн
«НОВАТЭК»	<ul style="list-style-type: none"> Реализация проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» Имеет 28 судов для транспортировки СПГ; планируется строительство еще 30 судов для работы на СМП
«Роснефть»	<ul style="list-style-type: none"> Реализация проекта «Восток Ойл»: разработка Ичемминского и Байкаловского месторождений, строительство нефтепровода «Ванкор — Пайяха — Бухта Север» и нефтяного терминала «Порт Бухта Север», а также инфраструктуры Енисейского бассейна
«Норильский Никель»	<ul style="list-style-type: none"> Норникель активно использует Северный морской путь для транспортировки продукции и грузов, необходимых для работы Норильского дивизиона и реализации крупных проектов («Серная программа», «Чистый Норильск» и «Южный кластер»)
«Газпромнефть»	<ul style="list-style-type: none"> Реализация проекта «Новый Порт» (разработка Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения, осуществляемое дочерней компанией «Газпромнефть-Ямал») Участие в освоении Арктики и использование СМП для транспортировки нефти Поставка экологических видов топлива для арктического флота и развитие инфраструктуры бункеровки

Источник: Составлено авторами на основе данных из открытых источников.

Экспорт российских углеводородов по Севморпути в восточном направлении в навигацию 2023 года составил около 3,84 млн тонн.

СТРУКТУРА ТРАНЗИТНОГО ГРУЗОПОТОКА ПО АКВАТОРИИ СМП В 2023 ГОДУ



Источник: Консультативный центр Геккон

Проекты по добыче газа

Проект «Ямал СПГ» направлен на разработку и освоение значительной части Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения с целью производства сжиженного природного газа (СПГ) и стабильного газового конденсата для их круглогодичного экспорта на мировые рынки. Особое внимание уделено поставкам в страны АТР через Северный морской путь. Терминал проекта включает отгрузочную технологическую эстакаду с двумя причалами для СПГ и отгрузочный причал для нефтеналива, расположенные в порту Сабетта. Навигация по Севморпути обеспечивается круглогодично.

По итогам 2023 года «Ямал СПГ» произвел порядка **19,88 млн тонн** сжиженного природного газа (в сравнении с 21 млн тонн в 2022-м), значительную часть которого, более 70%, поставили на европейские рынки. В 2024 году за девять месяцев объёмы производства выросли до **25,3 млн тонн**, что на 7,1% выше аналогичного периода прошлого года. В дополнение к СПГ проект выпускает до 1,5 млн тонн газового конденсата в год, который вывозят танкерами меньшего размера (дедвейт 20–50 тыс. тонн), что формирует стабильную грузовую базу объёмом около 20 млн тонн ежегодно.

Поставки СПГ по СМП отражают изменение в мировом балансе поставок газа, с возвращением Европы на роль крупнейшего импортера. Несмотря на стабильность в объёмах поставок СПГ в Азию, «НОВАТЭК» также ориентирован на европейский рынок, где цены на газ традиционно выше.

Проект «Арктик СПГ 2» на месторождении Утреннее, расположенном на Гыданском полуострове, представляет собой следующий этап в освоении Арктики и увеличении пропускной способности СМП. Это второй крупный СПГ-проект компании «НОВАТЭК», который рассчитан на строительство трех производственных линий общей мощностью 19,8 млн тонн СПГ в год, каждая из которых будет производить до 6,6 млн тонн. Первая линия была запущена в конце 2023 года, а вторая и третья планируются к запуску в 2024 и 2026 годах соответственно.

«Арктик СПГ 2» также обеспечит дополнительное производство до **1,6 млн тонн газового конденсата**, что создаст дополнительную грузовую базу для СМП и поддержит регулярные отгрузки.

Для транспортировки СПГ и конденсата проект использует флот ледокольных танкеров класса Arc7, специально разработанных для работы в арктических условиях. Чтобы повысить эффективность оборота танкеров и сократить сроки доставки, «НОВАТЭК» создаёт два перегрузочных комплекса с пропускной способностью более **20 млн тонн** в год каждый: один в Мурманской области для европейских направлений и второй на Камчатке для азиатского рынка. Это позволит оперативно перегружать СПГ на суда меньшего класса и оптимизировать логистику.

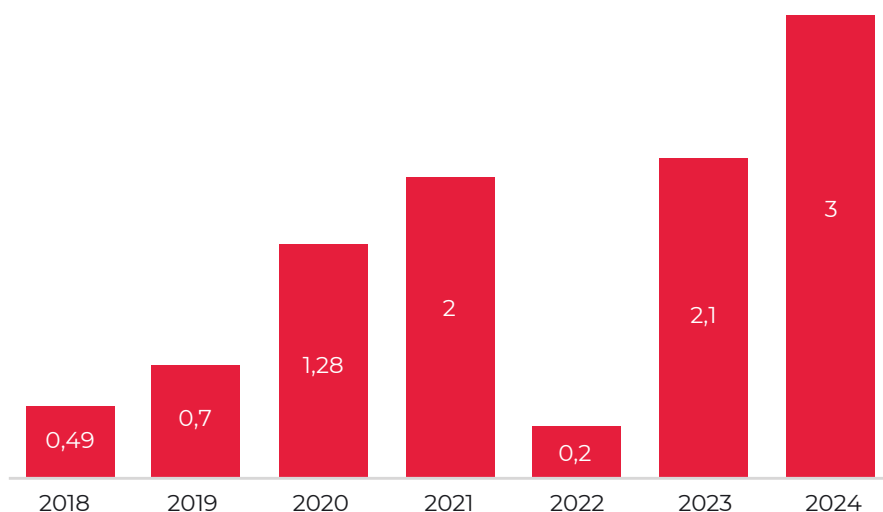
— Круглогодичная навигация

Одним из значимых этапов в развитии СМП стало открытие круглогодичной навигации, что предполагает решение множества технических и инфраструктурных задач, поскольку реализация круглогодичной навигации по Севморпути станет возможной только после создания флота судов, оснащённых арктическим ледовым классом не ниже Arc7.

Пример успешного перехода к круглогодичной навигации по СМП продемонстрировали газовозы ПАО «НОВАТЭК», которые в январе и феврале 2021 года успешно совершили зимние рейсы через восточную Арктику в Китай. Важную роль в этом процессе играет чартерная логистическая схема, при которой ледокольные суда доставляют грузы по Арктике, а затем передают их в более южные порты на суда для плавания в мягких климатических условиях. Этот метод уже применяется для транспортировки СПГ, что позволяет сделать поставки из Арктики в Азию рентабельными.

Кроме того, круглогодичная навигация открывает возможности для увеличения транзитных перевозок, о чём свидетельствует рост объёма транзитных грузов, достигший исторического рекорда в 2023 (2,129 млн тонн) и 2024 (более 3 млн тонн) годах

ОБЪЕМ ТРАНЗИТА ПО СМП (МЛН ТОНН)

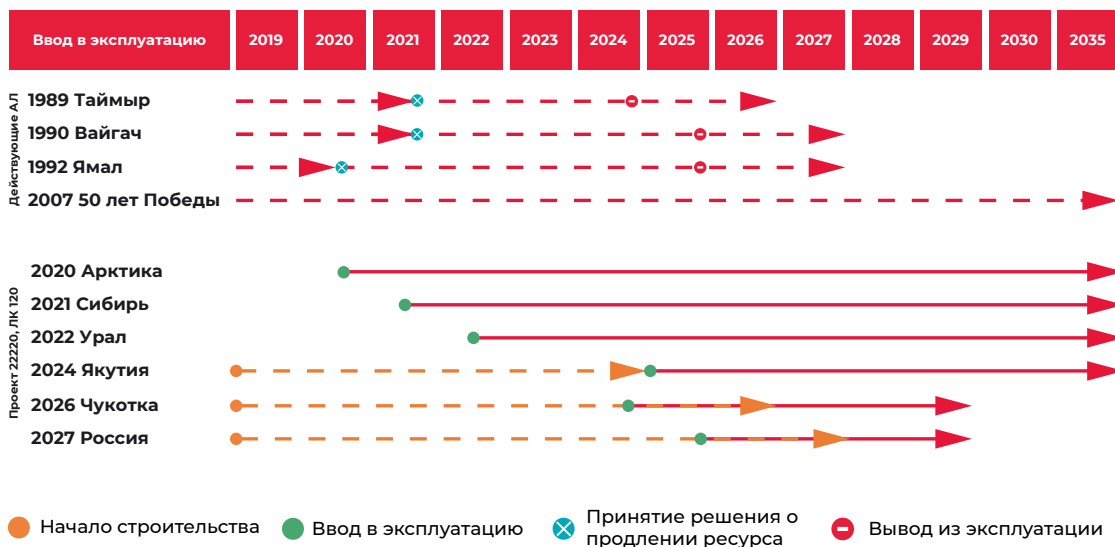


Источник: График составлен на основе сообщений пресс-службы Министерства Транспорта РФ и пресс-службы компании «Росатом»

В ближайшие годы развитие круглогодичных перевозок по СМП будет зависеть от прогресса в создании ледоколов и координации усилий России для обеспечения безопасности судоходства на этом маршруте.

В 2024 году Россия продолжила модернизацию ледокольного флота, включая строительство новых мощных атомных ледоколов, таких как «Лидер» (проект 10510), который должен стать флагманом арктического флота. Его мощность составляет 120 МВт, а стоимость проекта превышает 120 миллиардов рублей. Кроме того, активно используется уже имеющийся флот (десять ледоколов, семь из которых атомные).

ДЕЙСТВУЮЩИЙ ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ФЛОТ



Источник: Росатом

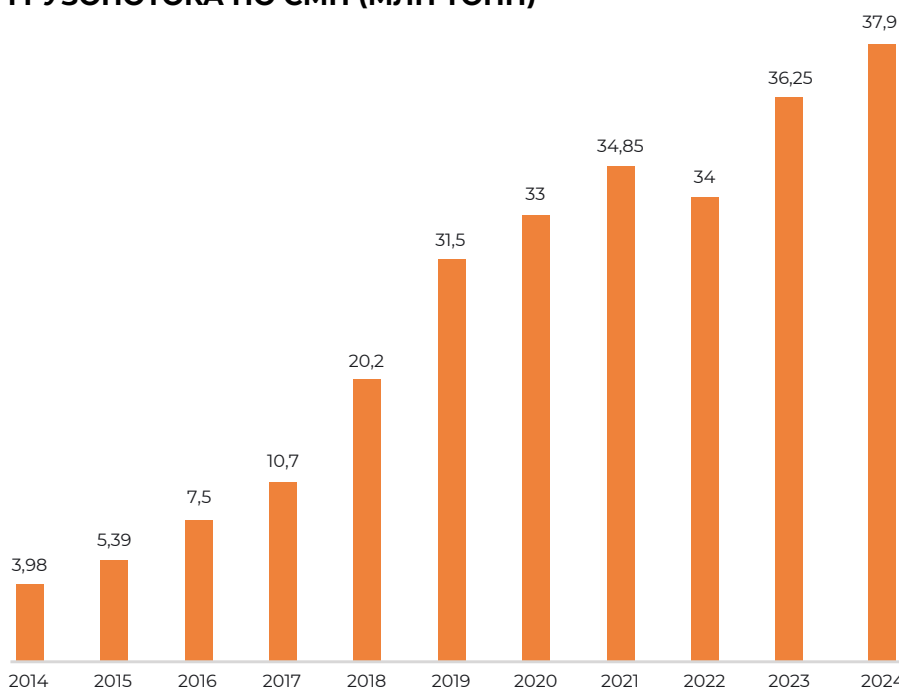
Ещё одним из приоритетных направлений для обеспечения круглогодичной навигации является Восточный сектор СМП, где в основном осуществляется транспортировка СПГ. К 2030 году планируется расширить ледокольную группировку, в том числе для работы в восточном секторе СМП, до 17 ледокольных судов. Важным элементом для круглогодичной судоходности на этом участке должны были стать газовозы нового поколения проекта «Арктик СПГ 2» арктического ледового класса Arc7. Эти суда не имеют ограничений для круглогодичного плавания в условиях Восточного Севморпути.

На современном этапе круглогодичная навигация в Восточной части Севморпути начала реализовываться с задержкой. До конца июня 2024 года рейсы в восточном направлении не проводились. Газовозы класса Arc7 **выполняли рейсы** только в западном направлении, с поставками в Европу или перевалкой в морском порту Мурманск. Данный факт показывает имеющиеся сложности с мощностями по перевозке текущих объёмов, которые могут быть окончательно разрешены только с вводом в строй российских судов арктического класса.

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЛОГИСТИКИ СМП

Статистика грузоперевозок

ОБЪЕМ ГРУЗОПОТОКА ПО СМП (МЛН ТОНН)



Источник: Расчеты авторов на основе открытых источников.

В 2024 году объем грузоперевозок по СМП достиг рекордного показателя в 37,9 млн тонн, что на 4,4% больше, чем в предыдущем году.

Согласно данным [InfraNews](#), контейнерооборот по СМП в 2024 году **продемонстрировал значительный рост**, достигнув 193,8 тыс. ДФЭ, что на 17,7% (29,08 ДФЭ) превышает показатель 2023 года (164,7 тыс. ДФЭ).

Основной объем контейнерной перевалки составил каботаж, который за год увеличился на 8,3% (почти на 14 тыс. ДФЭ), достигнув 176 тыс. ДФЭ. В то же время экспортная перевалка выросла в тринадцать раз, составив 10,5 тыс. ДФЭ, а импортная – в шесть раз, достигнув 6,9 тыс. ДФЭ.

Эти показатели обусловлены в том числе повышением интереса государства к субсидированию каботажных перевозок по СМП. Программа субсидирования регулярных грузовых перевозок по Северному морскому пути была инициирована в 2022 году; ежегодные субсидии из федерального бюджета составляют 560 млн рублей. **В общей сложности** до 2035 года правительство планирует выделить более 7,8 млрд рублей на субсидирование перевозок. Эти средства предназначены для компенсации перевозчикам недополученных доходов,

вызванных льготными тарифами, а также для покрытия расходов, связанных с заходами судов в порты.

В июле 2023 года Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин [утвердил постановление](#), согласно которому участники программы субсидирования каботажных перевозок по СМП получили возможность включать в свои маршруты порты Архангельск и Находка. Сейчас перечень портов, охваченных данной программой, включает: Большой порт Санкт-Петербург, Архангельск, Мурманск, Диксон, Тикси, Певек, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Восточный, Находка и Владивосток.

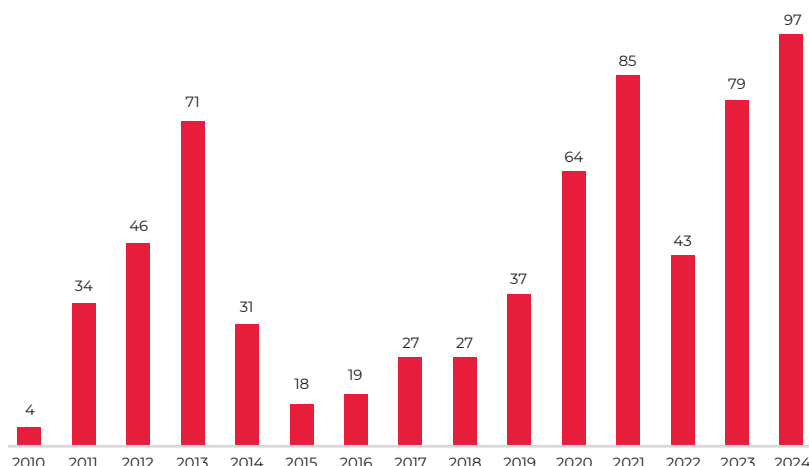
Динамика перевалки контейнерных грузов по кварталам демонстрировала значительные колебания. В первом квартале объём перевалки составил 41 тыс. ДФЭ – несколько ниже уровня 2023 года (44 тыс. ДФЭ). Во втором квартале был зафиксирован объём 37 тыс. ДФЭ, что свидетельствует о небольшом увеличении по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (34 тыс. ДФЭ в 2023 году). В третьем квартале наблюдался резкий рост до 63 тыс. ДФЭ, этот показатель значительно превышает показатели прошлых лет и обусловлен запуском китайских контейнерных сервисов и ростом объёмов перевалки в порту Архангельск. В четвёртом квартале объём перевалки составил 53 тыс. ДФЭ, также продемонстрировав положительную динамику относительно 2023 года (46 тыс. ДФЭ).

Основной вклад в этот рост внесли крупнейшие порты страны, в частности порт Архангельск, показавший прирост в 14,5 тыс. ДФЭ (+44,8%) с общей долей в контейнерообороте по СМП в 24,2%, и порт Мурманск с приростом в 8,9 тыс. ДФЭ (17,9%) с долей в контейнерообороте по СМП 30,4%; рост обеспечен в основном за счёт экспортных и каботажных перевозок. Лидером по доле контейнерооборота (33,1%) остаётся порт Дудинка, в основном обслуживающий грузопоток ГМК «Норильский никель», который, однако, не показал значительного прироста контейнерооборота (в 2024 году он составил 0,3 тыс. ДФЭ). Весь контейнерооборот порта составляют каботажные перевозки.

Порт Сабетта стал лидером по относительным показателям роста – 213,4% по сравнению с 2023 годом, при этом абсолютные показатели порта в общем контейнерообороте СМП составляют всего 3,9%. На порт Певек и Анадырь приходится 4,5% и 3,6% доли в общем контейнерообороте соответственно, и лишь 0,2% приходится на остальные арктические порты.

Таким образом, рост объёмов контейнерооборота на СМП в 2024 году произошёл не только за счёт сезонного увеличения перевалки, которое традиционно наблюдается во второй половине года с началом навигации по СМП, но и благодаря запуску новых китайских контейнерных сервисов и развитию программы субсидирования каботажных перевозок.

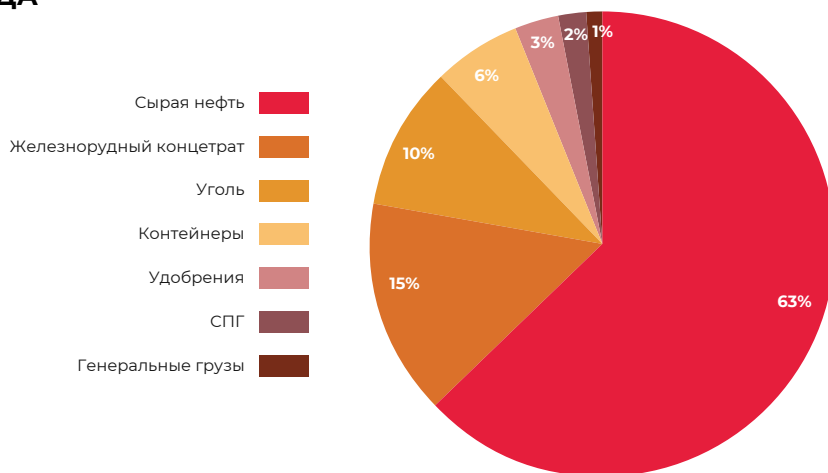
КОЛИЧЕСТВО ТРАНЗИТНЫХ РЕЙСОВ ПО СМП



Источник: Составлено авторами на основе данных Росатома и иных открытых источников

Согласно данным «Росатома», транзитные перевозки по СМП увеличились почти в полтора раза, превысив отметку в 3 млн тонн. При этом количество транзитных рейсов достигло 97, что является рекордным показателем. В 2024 году транзитные перевозки осуществлялись по трём основным направлениям: из России в Китай, из Китая в Россию, а также между западными и восточными портами внутри страны. На внутренние маршруты пришлось 36 перевозок, включая как западно-восточные, так и восточно-западные перемещения; в направлении из России в Китай выполнено 34 рейса, а из Китая в Россию – 27.

СТРУКТУРА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО СМП ПО СОСТОЯНИЮ НА НОЯБРЬ 2024 ГОДА



Источник: Расчеты авторов на основе данных Центра логистики Крайнего Севера

Важнейшим транзитным грузом по-прежнему остаётся сырая нефть, которая составила 62% всех перевозок. В 2024 году было перевезено 1,89 млн тонн нефти за 18 рейсов из Приморска, Мурманска и с платформы «Приразломная». Навалочные грузы заняли второе место по объёму транзитных перевозок на СМП, достигнув объёма 877 тысяч тонн. Основную часть составил железорудный концентрат объёмом 475 тыс. тонн (15%). Перевозки угля включали три рейса из Усть-Луги и один из Мурманска, в общей сложности 316 тыс. тонн (10%). Кроме того, из Санкт-Петербурга было выполнено два рейса с удобрениями общим объёмом 86 тыс. тонн (3%).

Большая часть грузов, составляющая 95% от общего объёма транзита, направляется из России в Китай, достигая 2,9 млн тонн. Перевозки между российскими портами составляют менее 1% от общего объёма грузопотока. Этот факт подчёркивает стратегическое значение СМП как части трансевразийских торговых маршрутов, связывающих Россию с Азией.

Таблица 3.

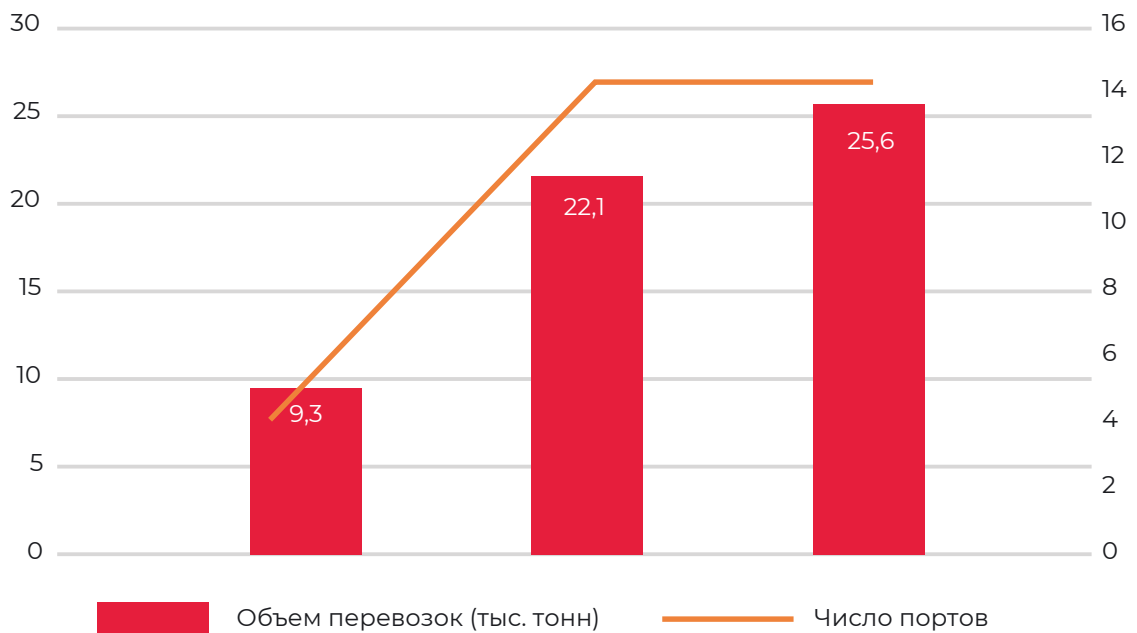
РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗОВ НА СМП ПО ВИДАМ И НАПРАВЛЕНИЯМ СЛЕДОВАНИЯ

Категория грузов	Направление рейсов	Восток	Запад	Всего (тыс. тонн)
Сырая нефть		1890	0	1890
Навалочные грузы		877	0	877
Железорудный концентрат		475	0	475
Уголь		316	0	316
Удобрения		86	0	86
Контейнеры		82	98,3	180,3
СПГ		72	0	72
Генеральные грузы		8,2	35,2	43,4
Нефтепродукты		0	2	2
Рыба и морепродукты		0,75	1	1
Балласт		0	0	0
Всего		2929,9	136,5	3066,5

Источник: [Центр логистики Крайнего Севера](#).

Контейнерные транзитные перевозки по СМП составляют небольшую долю от общего транзитного грузопотока (6%). В 2024 году было перевезено 180,3 тыс. тонн контейнерных грузов. Контейнерные рейсы в основном осуществлялись между китайскими портами и российскими портами Архангельск и Санкт-Петербург. Грузы, отправляемые из Китая в Россию, включают автозапчасти, строительное оборудование и материалы, легковые автомобили, а из России в Китай – пиломатериалы, целлюлозу, полиэтилен и картон. Интересной особенностью 2024 года стало изменение маршрута перевозки контейнеров с социально значимыми грузами: теперь грузы доставляются в Архангельск, а затем по СМП направляются в порты Магадана, Корсакова и Петропавловска-Камчатского. Это позволяет оптимизировать логистику и снизить зависимость от традиционного маршрута через Владивосток.

ДИНАМИКА КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО СМП И ЧИСЛА ПОРТОВ ДЛЯ СУДОЗАХОДА (2022-2024)



Источник: [Расчёты авторов на основе открытых источников.](#)

В течение первого года функционирования программы субсидий было выполнено два круговых рейса, тогда как в 2023 году их количество увеличилось до трех. Первый и третий рейсы осуществил атомный контейнеровоз «Севморпуть», а для выполнения второго рейса был задействован теплоход «Северный проект», [прошедший по маршруту](#): Архангельск — Певек — Владивосток — Магадан — Петропавловск-Камчатский — Певек — Архангельск.

В 2024 году программа также демонстрирует положительные результаты. В 2024 году было выполнено три субсидируемых каботажных рейса, организованных Минвостокразвития, «Росатомом» и «Атомфлотом». При помощи субсидируемых рейсов в 2024 году было перевезено **25,6 тыс. тонн** грузов, что на 15,8% больше, чем в 2023 году (22,1 тыс. тонн), и в 2,8 раза больше по сравнению с 2022 годом (9,3 тыс. тонн). Кроме того, за три года функционирования программы число портов судозахода увеличилось с 4 до 14.

КИТАЙСКИЙ ВЗГЛЯД НА СМП

Большую роль в развитии контейнерной логистики на СМП играет интерес внешних акторов. Так, Китай рассматривается как ключевой партнёр России в контексте развития СМП благодаря своему значительному опыту в строительстве инфраструктуры, включая порты, а также наличию технологий, которые могут способствовать развитию маршрута.

Особый интерес Китая к СМП закономерен в контексте участия КНР в арктическом регионе, которое начало развиваться с начала 2000-х годов. В 2013 году Китай стал постоянным наблюдателем Арктического совета, что продемонстрировало его стремление к более активному взаимодействию в этом стратегически важном регионе ³.

После введения международных санкций против России в 2014 году Китай существенно увеличил свою долю в проекте «Ямал СПГ». Китайская национальная нефтяная корпорация и Фонд Шёлкового пути **приобрели** в проекте доли в размере 20 процентов и 9,9 процента соответственно. Таким образом, общая доля китайских инвестиций в проект достигла почти 30%.

В процессе осуществления проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2» Китай оказал **значительную техническую поддержку** компании «НОВАТЭК» через контракты на поставку оборудования и предоставление различных услуг. В 2017 году Китай включил Арктику в свою инициативу «Один пояс, один путь», **представив концепцию** «голубых экономических коридоров», одним из которых стал маршрут, соединяющий Китай с Европой через Северный Ледовитый океан.

В 2018 году была опубликована Белая книга по арктической политике, в которой Китай впервые назвал себя приарктическим государством. Председатель КНР Си Цзиньпин ранее заявлял о готовности Китая вступить в ряды «великих полярных держав», что подчёркивает амбиции страны в арктическом регионе. Кроме того, Китай заявил о **планах создания** Полярного Шёлкового пути, который станет частью инициатив Китая по расширению торговых и экономических связей в арктическом регионе.

В марте 2023 года Президент Владимир Путин в ходе встречи с Председателем КНР Си Цзиньпином **заявил** о готовности России и Китая создать совместный рабочий орган по развитию Северного морского пути.

6 июня 2024 года на 27-м Петербургском международном экономическом форуме в Санкт-Петербурге китайская судоходная компания Hainan Yangpu NewNew Shipping Co. Ltd и предприятие «Росатом» подписали соглашение о сотрудничестве в организации круглогодичной контейнерной линии между портами двух стран с использованием акватории Северного морского пути. В

³ Зиннатуллин Д.А. Сравнительный анализ политики Китая и Индии в Арктике на современном этапе. Арктика XXI век. 2024;(1):78-95.

рамках соглашения компании также планируют создать совместное предприятие для проектирования и строительства ледокольных контейнеровозов.

Таблица 4.

РОЛЬ КЛЮЧЕВЫХ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ В ОРГАНИЗАЦИИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО СМП

«Рускон» (входит в ГК «Дело»)	<ul style="list-style-type: none"> Организация сезонного сервиса по доставке контейнеров из центральной России в отдаленные регионы страны
FESCO	<ul style="list-style-type: none"> Организация регулярных контейнерных перевозок по СМП, обеспечение доставки товаров народного потребления и продовольствия в дальневосточные регионы России в рамках программы северного завоза Запуск регулярной морской линии «FESCO Arctic Line» между портами Певек, Providenia и китайским портом Циндао Проектные перевозки, включая транспортировку тяжеловесных и негабаритных грузов для строящихся за рубежом атомных электростанций
Sakhalin Shipping Company (SASCO)	<ul style="list-style-type: none"> Организация мультимодальных контейнерных перевозок по СМП в порт Корсаков (Сахалин) на субсидируемых рейсах
Hainan Yangpu Newnew Shipping	<ul style="list-style-type: none"> Запуск круглогодичных перевозок по СМП Регулярные линейные контейнерные перевозки между портами Санкт-Петербург, Архангельск и базовыми портами КНР через акваторию СМП Запуск контейнерного сервиса «Арктический экспресс №1»
Safetrans Line	<ul style="list-style-type: none"> Организация рейса Flying Fish 1 через СМП. Компания планирует продолжить использовать Flying Fish 1 для работы на СМП
Белтаможсервис	<ul style="list-style-type: none"> Организация пробной поставки логистического сервиса через СМП для белорусских предприятий

Источник: Составлено авторами на основе данных из открытых источников.

В сентябре 2023 года в сотрудничестве с NewNew Shipping Line был запущен маршрут для доставки экспортно-импортных грузов «Арктический экспресс № 1», который связывает Архангельск с основными портами Китая – Шанхаем и Нинбо, после чего грузы доставляются по железной дороге в Москву и Санкт-Петербург. Общая длина маршрута составляет 1,2 тыс. км по железной дороге и 6,6 тыс. морских миль по морю.

В августе 2024 года первое судно доставило из Китая в Архангельск запчасти для автомобилей, бытовую технику и товары народного потребления в объеме [порядка 500 контейнеров](#).

Также в 2024 году компания Safetrans Line организовала рейс контейнеровоза «Flying Fish 1» вместимостью 4843 ДФЭ. Проводку судна обеспечило предприятие «Главсевморпуть», входящее в госкорпорацию «Росатом».

Маршрут контейнеровоза начался в Санкт-Петербурге и завершился в китайском порту Циндао. «Flying Fish 1» доставил 664 двадцатифутовых и 1727 сорокафутовых контейнеров. На прохождение СМП судну потребовалось около шести суток. По данным MarineTraffic, контейнеровоз прибыл в Циндао 1 октября 2024 года.

Этот рейс продемонстрировал потенциал СМП как стратегического маршрута для контейнерных перевозок между Европой и Азией. Несмотря на ограниченный период навигации для судов без ледового класса, завершающийся 15 октября, компания Safetrans Line уже рассматривает возможность повторного использования «Flying Fish 1» в следующем году.

В целом, количество рейсов китайских судоходных компаний по СМП в 2024 году удвоилось: с 7 рейсов в 2024 году до [14 в 2024](#).

Кроме того, на СМП функционирует морской контейнерный сервис «FESCO Arctic Line», который запущен в сентябре 2020 года. Сервис связывает ключевые транспортные узлы Китая и России. Линия обеспечивает транспортировку грузов по маршруту Циндао (КНР) – Чукотка (РФ), проходя через порты Певек и Провидения.

Сервис включает три основных направления:

- FAL-1: Маршрут Циндао – Тайцан – Провидения – Певек с транзитным сроком 22 дня;
- FAL-2: Маршрут Владивосток – Тайцан – Провидения – Певек с транзитным сроком 23 дня;
- FAL-3: Маршрут Владивосток – Восточный – Певек с транзитным сроком 17 дней.

Особенностью «FESCO Arctic Line» является возможность осуществления как межпортовых перевозок, так и прямых смешанных железнодорожно-водных перевозок. Сервис ориентирован на перевозку грузов в условиях сложной арктической навигации, для чего задействованы суда ледового класса «ФЕСКО Улисс» и «ФЕСКО Парис». «FESCO Arctic Line» функционирует как сезонная линия, доступная в период с июля по ноябрь.

В навигацию 2023 года морской контейнерный сервис «FESCO Arctic Line» выполнил 9 рейсов и [перевез](#) более 100 тыс. тонн грузов из китайских портов в Певек.

Кроме того, FESCO активно развивает интермодальные сервисы, расширяя взаимодействие с китайскими компаниями для роста объемов грузоперевозок.

В связи с появлением новых контейнерных сервисов при участии Китая значительно выросли показатели перевалки грузов в российских портах. В 2024 году объём перевалки грузов в [порту Архангельск увеличился](#) на 45% по сравнению с предыдущим годом, достигнув 47 тыс. ДФЭ. В порту Мурманск зафиксирован рост в 18% – до 58,9 тыс. ДФЭ.

Также в последние годы активный интерес к СМП проявила Индия. В перспективе рассматриваются такие проекты, как создание российско-индийской трансарктической контейнерной линии, расширение флота и строительство перерабатывающих мощностей вблизи СМП. Эти инициативы могут быть поддержаны государственной помощью, в том числе в рамках арктических программ.

В сентябре 2023 года было подписано соглашение о подготовке [индийских моряков](#) для работы в Арктике, а также обсуждаются совместные проекты по строительству дизельных леероколов.

Кроме того, Россия и Индия обсуждают поставки российских энергоресурсов (нефти, угля и СПГ) через СМП в порты Индии с перевалкой на Дальнем Востоке России. В рамках проекта [«Евроазиатский контейнерный транзит»](#) планируется создание пилотной контейнерной линии для международного транзита через СМП.

ИТ-ЭКОСИСТЕМА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В 2021 году было анонсировано **начало работы** над проектом стоимостью около 2,9 млрд рублей, за реализацию которого отвечает госкорпорация Росатом. Проект под названием «Единая платформа цифровых сервисов СМП» (ЕПЦС СМП) должен стать основой для цифровой экосистемы, обеспечивающей эффективное управление судоходством, навигацией и безопасностью в акватории СМП.

Цифровая платформа будет интегрировать различные сервисы, предлагая пользователям возможность получать актуальную информацию о погодных условиях, ледовой обстановке, расположении судов, а также данные для планирования маршрутов и расчёта времени в пути.

Направления работы платформы включают в себя безопасность мореплавания, гидрометеорологическое обеспечение, навигационное и гидрографическое сопровождение и экологический мониторинг. Для каждого из данных направлений предполагается создание специальных цифровых продуктов, предоставляемых пользователям в удобном виде – от картографических слоёв до аналитических отчётов и сводок.

Ключевыми компонентами системы станут бортовые измерительные комплексы и комплексы ледовой разведки на базе беспилотных авиационных систем – это позволит повысить точность информации и оперативность принятия решений. На базе этой информации будут предоставляться услуги судоходным компаниям: оформление разрешений на проход судов, диспетчеризация, мониторинг и управление флотом.

К началу 2025 года на платформе планируется реализовать 27 цифровых сервисов из планируемых 34.

SWOT-анализ

Таблица 5.

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> • Кратчайший судоходный маршрут между западной частью Евразии и Азиатско-Тихоокеанским регионом (18 дней до Японии против 32 через Суэцкий канал) • Отсутствие пиратства • При условии отсутствия необходимости ледокольного сопровождения транзит по СМП не облагается дополнительными пошлинами • Существенно меньший риск заторов и их последствий при отсутствии большого объёма перевозок 	<ul style="list-style-type: none"> • Зависимость от метеоусловий и ледовой обстановки • Инфраструктурные ограничения: Текущая система метеорологического и радионавигационного обеспечения СМП не в полной мере обеспечивает безопасность мореплавания • Ограниченная мощность портов: суммарная мощность морских портов акватории СМП в 2024 году – 47,5 млн тонн • Разрозненность и отсутствие координации между портами, находящимися вдоль СМП, затрудняет их эффективное взаимодействие

- Дефицит грузового флота ледового класса
- Высокие эксплуатационные риски:
- Нестабильные погодные условия, повышающие риски для судов, особенно при движении в высоких широтах
- необходимость привлечения высококвалифицированного персонала
- нехватка поисково-спасательных ресурсов: в условиях сурового климата и удалённости региона задержки в ликвидации последствий аварий могут привести к тяжёлым последствиям для судна, экипажа, груза и окружающей среды
- Повышение стоимости рейсов по маршруту в зимний период в связи с необходимостью ледокольного сопровождения

Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> • Высокий потенциальный спрос на короткий маршрут между Европой и Азией • Заинтересованность Китая в новом маршруте и ресурсах Крайнего Севера, углубление сотрудничества с Китаем и другими странами в рамках проектов СМП: активное участие таких компаний, как Hainan Yangpu NewNew Shipping Co. Ltd, Safetrans Line, растущие объёмы контейнерных перевозок между Россией и Китаем, расширение маршрутов и запуск новых сервисов, таких как «Арктический экспресс № 1» • Потенциальное увеличение периода навигации и интенсивности перевозок на СМП ввиду глобальных климатических изменений • Для решения проблемы дефицита ледоколов и улучшения транспортной инфраструктуры возможно привлечение судов международных партнёров • Реализация спутниковых программ, таких как «Арктика-М» и «Экспресс-РВ» • Государственная поддержка и инвестиции: программа субсидирования каботажных перевозок, план развития СМП до 2035 года, проект создания Восточного транспортно-логистического узла СМП, национальный проект «Эффективная транспортная система» (включающий в себя федеральный проект «Развитие Большого Северного морского пути»), выделение значительных бюджетных средств для модернизации портов, строительства терминалов и судов • Синергия и эффект масштаба от реализации крупных инфраструктурных проектов («Сила Сибири – 2» и другие СПГ-объекты) 	<ul style="list-style-type: none"> • Климатическое регулирование: Международная морская организация утвердила запрет на использование тяжёлого мазута в арктических водах с 1 июля 2024 года • Конкуренция с другими маршрутами • Зависимость от конъюнктуры на сырьевых рынках • Зависимость от политической воли к реализации проекта развития СМП: для эффективного функционирования СМП необходима постоянная поддержка в виде государственного регулирования и финансирования • Несбалансированность планов по обновлению ледокольного флота, а также длительные сроки строительства новых судов • Использование ледоколов и флота других стран (например, Китая, Индии) для перевозок по СМП может привести к усилению внешнего контроля и стремлению международных игроков к установлению международного регулирования СМП

Источник: Составлено авторами на основе данных из открытых источников.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ключевые тренды развития СМП на 2025 – 2026 годы предполагают дальнейшее укрепление его позиций в международной морской логистике. Рост интереса к СМП связан с развитием международной торговли, изменениями климатических условий и возможностью модернизации инфраструктуры.

В частности, ожидается, что СМП будет приобретать всё более важное значение как маршрут для транспортировки грузов между Азией и Европой, особенно на фоне геополитической нестабильности и роста затрат на традиционные маршруты (перегрузки, угрозы безопасности для судов и уязвимость к внешнеполитическим рискам маршрута через Суэцкий канал). Об этом свидетельствует растущий объём перевозок по СМП: в 2024 году он составил около 37,9 млн тонн. Согласно базовому сценарию госкорпорации «Росатом», к 2031 году грузопоток может достичь 117 млн тонн, и 150 млн тонн – согласно перспективному сценарию.

Планы развития СМП на ближайшие годы предусматривают создание контейнерного парка для транзитных и каботажных перевозок, а также создание российского контейнерного оператора. К 2030 году планируется обеспечить круглогодичное судоходство по всему маршруту. Важным элементом является создание транспортно-логистических узлов на Западе и Востоке, а также строительство железнодорожных подходов к СМП.

В условиях устойчивого роста товарооборота между Европой и Азией СМП имеет шансы стать сезонной альтернативой Суэцкому каналу. Кроме того, СМП обладает значительным потенциалом благодаря большим запасам ресурсов в регионе, включая нефть, газ и минеральные ресурсы, которые являются основой для увеличения грузопотока.

Ключевую роль в становлении СМП как стратегически важного транспортного коридора играет государственная поддержка. Правительство РФ активно использует бюджетное финансирование, привлекает крупнейшие нефтегазовые компании для реализации инфраструктурных проектов на СМП, стремясь стимулировать интерес внешних игроков к маршруту. По мере инфраструктурного развития маршрута ожидается расширение участия частного капитала, в том числе зарубежных компаний, в проектах на СМП.

Тем не менее текущие возможности СМП ограничены целым рядом факторов. Основными вызовами остаются сезонность навигации, вызванная зависимостью от погодных условий и ледовой обстановки, необходимость ледокольного сопровождения и недостаточное развитие инфраструктуры. Экологические риски и суровые климатические условия накладывают дополнительные ограничения на использование маршрута.

Для полного раскрытия потенциала СМП необходимы масштабные инвестиции в инфраструктуру, развитие ледокольного флота, внедрение инновационных технологий и комплексное решение экологических проблем. Также важным аспектом является международное сотрудничество, направленное на повышение эффективности использования маршрута.