

ЧАЕВИЧ Александр Владимирович – доктор политических наук, доцент; профессор кафедры морского права и международного права Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) (127055, Россия, г. Москва, ул. Образцова, 9; chaevich_alex@mail.ru)

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРИОРИТЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В статье анализируется роль и значение Северного морского пути (СМП) как стратегического национального приоритета Российской Федерации. Арктический регион имеет приоритетное значение как в государственном, так и в мировом измерении из-за своего геополитического, военно-стратегического и ресурсного потенциала. СМП является своеобразной кровеносной системой всей территории Арктики и Крайнего Севера. Северный морской путь в международном плане является кратчайшим маршрутом между европейским странами и Дальним Востоком. При должном развитии инфраструктуры он может стать конкурирующим международным транспортным коридором. Арктика рассматривается как стратегический важный регион не только в России – большой интерес к ней проявляют и другие государства, например США и Китай. Этот регион может стать площадкой для геополитической конкуренции между государствами, а поэтому роль СМП будет иметь ключевое значение и для обеспечения национальной безопасности России.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь (СМП), национальный приоритет, геополитические противоречия, национальные интересы

В современных условиях региону Арктики уделяется большое внимание в различных аспектах как в Российской Федерации, так и в других государствах. И для этого есть объективные причины.

Арктика является одним из наиболее перспективных и слабо освоенных регионов мира. Здесь находятся последние нетронутые запасы полезных ископаемых, большая часть которых расположена на территории и шельфе России.

В Арктике имеется 13% мировых вероятных запасов нефти и 30% природного газа, запасы нефти составляют 90 млрд баррелей, или 6% мирового объема. Ресурсы природного газа составляют 1669 трлн куб. футов, или 24% мировых разведанных запасов. По мере таяния льдов перспективы их добычи становятся все более реалистичными¹.

Для решения стратегических задач России в Арктике ключевым приоритетом является формирование единой Арктической транспортной системы, которая включает в себя Северный морской путь, комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиацию, трубопроводный, железнодорожный и автомобильный транспорт, а также береговую инфраструктуру.

Северный морской путь – это ключевой элемент Арктической транспортной системы². Он является исторически сложившейся национальной

¹ Вершина айсберга: реальные перспективы экономики Арктики. Доступ: <https://dzen.ru/a/ZC1Q19HM1UpexMmI> (проверено 20.07.2025).

² Длина СМП от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения – 5,6 тыс. км. Маршрут через СМП почти в 2 раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток: так, от Санкт-Петербурга до Владивостока через Суэцкий канал – 23 тыс. 200 км, а по СМП – 14 тыс. 280 км (на 40% короче). Продолжительность навигации составляет 2–4 месяца, использование ледоколов позволяет сделать ее круглогодичной.

транспортной коммуникацией России, плавание по которой регулируется Кодексом торгового мореплавания РФ [Половинкин, Фомичев 2012: 74].

СМП как стратегический национальный приоритет России важен в разных аспектах – экономическом, военном, международном и экологическом.

Северный морской путь представляет собой основной транспортный маршрут на Севере России, связывающий отдаленные территории и зачастую являющийся для них единственным путем доставки грузов. Для Российской Федерации приоритетной задачей является улучшение северного завоза при снабжении товарами районов Крайнего Севера¹. Совершенствование СМП и перевод маршрута на круглогодичную навигацию сможет улучшить ситуацию с доставкой грузов, в т.ч. социально значимых продовольственных товаров, лекарств, медицинских изделий, топлива.

По оценкам Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, за последние 10 лет объем перевезенных грузов вырос практически в 10 раз. Создание единой развитой транспортной инфраструктуры, выстроенной вокруг портов СМП с железными дорогами и автомагистралями, позволит сформировать важный элемент «грузового каркаса» страны. Согласно прогнозам, к 2030 г. грузооборот по СМП должен достигнуть 100 млн т. Планируется, что ледокольная группировка для обеспечения проводки по СМП в 2030 и 2035 г. будет состоять из 9 атомных и 5 неатомных ледоколов².

Северный морской путь входит в состав более крупного международного Северо-Восточного транспортного коридора, который может конкурировать с ключевыми морскими маршрутами, связывающими Европу и Азию через Суэцкий канал и Малаккский пролив. Доставка грузов по СМП дает возможность снизить затраты на логистику. Транспортировка грузов по нему позволяет экономить до 30–40% времени в пути. Так, например, путь из порта Сабетта (Ямал) в Китай через СМП занимает около 19 дней, в то время как по маршруту через Суэцкий канал – 35–40 дней³. Сокращение маршрута на 15–20 дней позволяет экономить до 2000–3000 т топлива за один рейс, что в денежном выражении составляет 1,5–2,5 млн долл. США в зависимости от рыночных цен на топливо⁴.

СМП – это более безопасный морской путь, в отличие от традиционных мировых транспортных артерий, т.к. он проходит через регионы с низкой geopolитической нестабильностью.

Северный морской путь для Российской Федерации имеет важное военно-стратегическое значение. Повышая транспортную доступность российского Севера, он увеличивает мобильность и эффективность подразделений вооруженных сил. Через арктические моря предоставляется возможность открытого доступа России в Мировой океан, что обеспечивает широкий оперативный маневр для действий подводных сил флота.

В Арктике расположены объекты стратегических ядерных сил и неядерного потенциала для недопущения агрессии со стороны других государств. Потенциальные угрозы для безопасности СМП, к сожалению, нарастают.

¹ Дорога жизни для Арктики. Северный завоз: уроки и перспективы. Доступ: <https://atomvestnik.ru/2022/10/31/doroga-zhizni-dlya-arktiki/> (проверено 20.07.2025).

² В правительстве изучают три варианта прогноза перевозок по Севморпути. Доступ: interfax.ru/russia/927107 (проверено 21.07.2025).

³ В Китай по Северному морскому пути прибыл первый СПГ с проекта НОВАТЭКа. Доступ: <https://oilcapital.ru/news/2018-07-19/v-kitay-po-severnomu-morskому-puti-pribyl-berguyu-spg-s-proekta-novateka-1046595> (проверено 23.07.2025).

⁴ International Maritime Organization. *Regulations for Arctic Navigation and Environmental Considerations*. 2022.

Государства – члены НАТО, такие как Дания, Норвегия, Канада и США, наращивают свое военное присутствие в Арктике, создавая плацдарм для долгосрочного сдерживания России. Поэтому для РФ актуальной задачей является необходимость усиления группировки войск. Приоритетным направлением для Вооруженных сил РФ является создание арктических беспилотников и боевых роботов, способных действовать в условиях крайне низких температур, а также постановка на боевое дежурство нескольких боевых ледоколов. Для обеспечения обороноспособности страны также важно развитие сил и средств противолодочной, противовоздушной и противоракетной обороны в арктической зоне¹.

Северный морской путь представляет интерес и в международном плане: в его функционировании заинтересованы многие государства, не имеющие прямого доступа к региону. К примеру, Китай выразил готовность вступить в ряды «великих полярных держав» и объявил полярные регионы сферой национальных интересов. В 2018 г. была опубликована Белая книга по арктической политике, в которой ключевое место отведено созданию Ледяного Шелкового пути². Данная инициатива входит в состав стратегии «Один пояс – один путь» и предполагает развитие транспортных и логистических связей через Арктику.

Морские грузоперевозки значимы и для европейской экономики, поэтому в перспективе представляют интерес для стран Европейского союза. Заинтересованы в использовании СМП и государства, которые не имеют выхода к Северному Ледовитому океану, но находятся в непосредственной близости к Полярному кругу, как, например, Исландия, Швеция и Финляндия.

Развитие Северного морского пути непосредственно связано с обеспечением экологической безопасности в данном регионе. Развитие СМП как важного мирового транспортного маршрута приводит к увеличению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Повышенная концентрация парниковых газов приводит к глобальному потеплению, и это непосредственно оказывается на ситуации в Арктике. Для этого района актуальна проблема утилизации опасных отходов (как, например, отработанные элементы ядерных реакторов), решение которой без использования СМП крайне затруднительно [Савиццева, Ельмендеева 2024].

Однако для успешного развития Северного морского пути существует достаточно много объективных и субъективных причин и факторов, которые существенно влияют на его эффективность.

Навигация по СМП связана с особыми условиями Арктики, которые оказывают существенное влияние на ее успешное функционирование. Это прежде всего ледовая обстановка, когда в летние месяцы льды могут затруднять движение и повреждать корпус судна. Арктические температуры могут достигать -40°C и ниже, что создает угрозу для экипажа и оборудования. Холод влияет на механизмы, снижает эффективность работ машин, увеличивает риск обледенения палубы и корпуса.

Для прохода по СМП допускаются только суда, имеющие ледовый класс плавания, а их строительство обходится на 10–30% дороже, чем обычных.

¹ «Основа стратегической безопасности России»: Северный флот РФ провел учения по защите территорий в Арктике. Доступ: <https://russiatoday.ru/russia/article/1192894-arktika-minoborony-rossiya-ucheniya> (проверено 20.07.2025).

² Военные аспекты позиции России в Арктике. Доступ: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/voennye-aspekty-pozitsii-rossii-v-arktike/> (проверено 23.07.2025).

Связано это с тем, что требуется более существенная инженерия: утолщение корпуса, большая структурная поддержка руля и гребного вала, защита от нагрева для топливных баков и др. При этом суда ледового класса с усиленными корпусами потребляют больше топлива, а соответственно, и затраты на техническое обслуживание таких судов возрастают на 30–150% по сравнению с эксплуатацией обычных судов [Зеленков 2019: 137].

На пути следования по СМП еще до сих пор имеется ограниченная инфраструктура, недостаточное число портов и ремонтных баз, что затрудняет проведение ремонтных, технических работ и также является негативным фактором.

На трассе СМП широкое применение получили радиотехнические средства навигационного обеспечения: радионавигационные наземные и космические системы, а также морские радиомаяки. Однако на точность их работы, а также на функционирование магнитных компасов и радиосвязи на коротких волнах существенное влияние оказывают магнитные бури, аномальные районы магнитного склонения, что, в свою очередь, снижает безопасность перевозки грузов. Из-за высокой геомагнитной активности в полярных широтах отмечаются сбои в работе навигационных систем. Ограниченные возможности связи затрудняют передачу информации и экстренные вызовы.

Не менее актуальной проблемой для прохода по СМП является подготовка экипажа, который должен обладать высокими физическими, психологическими и профессиональными характеристиками. Особой подготовки требуют капитаны. Они должны уметь понимать состав льда и его характеристики, работать в ледовых зонах, оценивать нагрузку льда и низких температур на корпус, выполнять ледокольные операции, вести контроль устойчивости судна, не допускать повреждения груза из-за низкой температуры или ее изменения.

Существуют и экологические риски. Аварию судна в арктических водах трудно ликвидировать из-за труднодоступности района и суровых климатических условий¹.

Эти и другие факторы оказывают свое влияние на эффективность функционирования Северного морского пути. Конечно, все это необходимо учитывать при совершенствовании навигации по СМП.

В современных условиях с учетом новых требований для эксплуатации судов для Российской Федерации важно модернизировать гражданский ледокольный флот, продолжить строительство новейших типов ледоколов и современных грузовых судов, способных работать в условиях Арктики (суда типа «река–море», сухогрузы и контейнеровозы, танкеры ледового класса).

В России возраст 80% судов снабжения к 2030 г. превысит 30 лет. При условии возможности технической эксплуатации они не будут соответствовать растущим требованиям к морским судам в части защиты экологии. И до половины судов класса «река–море» также старше 30 лет. За последние 10 лет не построено ни одного судна такого типа².

Поэтому, по данным госкорпорации «Росатом», до 2030 г. необходимо построить 44 грузовых судна арктического ледового класса. Для развития грузоперевозок по СМП к 2030 г. потребуется как минимум 21 газовоз,

¹ Проект Арктической транспортной линии должен надежно проходить через СМП. Доступ: <https://morvesti.ru/themes/1700/63428/> (проверено 24.07.2025).

² Потребность в строительстве грузового флота арктического ледового класса до 2030 года составит минимум 44 судна. Доступ: <http://open.energyland.info/news/tek/atom/229671> (проверено 21.07.2025).

12 танкеров, 9 контейнеровозов, 10 балкеров и 3 универсальных судна. Все они должны иметь ледовый класс не ниже Arc5¹.

Требует качественной модернизации транспортно-логистическая инфраструктура СМП за счет строительства и реконструкции портов, портовых сооружений и аэродромов. Внедрение новых технологий, в частности искусственного интеллекта, на всех погрузочных терминалах в рамках формирования единого диспетчерского центра управления судоходством может существенным образом повысить эффективность организации перевозок грузов по данной магистрали.

Для реализации наиболее капиталоемких проектов желательно также найти надежных инвесторов, заинтересованных в совершенствовании СМП. Для этого России важно наладить сотрудничество с партнерами из БРИКС и АСЕАН, которые заинтересованы в использовании такого уникального коридора.

Требуют дальнейшего совершенствования научные исследования в Арктике, необходимо создавать сетевые комплексные научно-образовательные кластеры, которые могли бы объединить специалистов различных направлений из разных регионов мира. В подобных центрах можно было бы осуществлять непрерывные междисциплинарные исследования по заказу государства и ТНК, результаты которых сразу же применять на практике.

Таким образом, Северный морской путь играет важную роль в системе национальной безопасности России как транспортная артерия, обеспечивающая кратчайший путь по морю из европейской части страны на Дальний Восток и доступ к ресурсам Арктики и Сибири. СМП рассматривается как ключевая национальная транспортная коммуникация России в Арктике, а его развитие является одним из государственных приоритетов.

СМП, являясь национальной транспортной артерией, реализует наши национальные интересы: позволяет обеспечить дешевую логистику между российскими портами, доставку грузов в удаленные населенные пункты, вывоз сырья, в т.ч. на экспорт, и т.д. В то же время Северный морской путь является и глобальной транспортной магистралью, одним из альтернативных маршрутов передвижения грузов в рамках мирового движения. Уже сейчас этот транспортный маршрут используется для контейнерных грузов, как, например, из Архангельска в китайские порты и в обратном направлении. Однако большой потенциал СМП еще используется не в полном объеме по разным причинам.

Список литературы

Зеленков М.Ю. 2019. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения. — *Арктика: экология и экономика*. № 4(36). С. 131-138.

Половинкин В.Н., Фомичев А.Б. 2012. Перспективные направления и проблемы развития Арктической транспортной системы Российской Федерации в XXI веке. — *Арктика: экология и экономика*. № 3(7). С. 74-83.

Савинцева Я.А., Ельмендеева Л.В. 2024. Правовые аспекты охраны окружающей среды в Арктике при использовании Северного морского пути. — *АРКТИКА 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения*. № 3(19). С. 57-67.

¹ «Росатом»: необходимо построить 44 грузовых судна для Арктики до 2030 года. Доступ: <https://www.ttelegraf.ru/news/rosatom-neobhodimo-postroit-44-gruzovyh-sudna-dlya-arktiki-do-2030-goda/> (проверено 23.07.2025).

CHAEVICH Aleksandr Vladimirovich, Dr.Sci. (Pol.Sci.), Associate Professor; Professor of the Chair of Maritime Law and International Law, Institute of Law, Russian University of Transport (MIIT) (9 Obraztsova St, Moscow, Russia, 127055; chaevich_alex@mail.ru)

THE NORTHERN SEA ROUTE AS A STRATEGIC NATIONAL PRIORITY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. This article analyzes the role and significance of the Northern Sea Route (NSR) as a strategic national priority of the Russian Federation. The Arctic Region is of paramount importance in both the national and global context due to its geopolitical, military-strategic, and resource potential. The NSR serves as a vital artery for the entire Arctic and Far North. Internationally, the Northern Sea Route provides the shortest route between European countries and the Far East. With proper infrastructure development, it could become a competing international transport corridor.

The Arctic is considered a strategically important region not only by Russia, but also by other countries such as the United States and China. This region could become a platform for geopolitical competition between nations, making the Northern Sea Route crucial for Russia's national security.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route (NSR), national priority, geopolitical contradictions, national interests

КАЗАКОВ Вячеслав Евгеньевич – директор по логистике АО «Новая Мода» (123112, Россия, г. Москва, Пресненская наб., 10; me@kve.su); SPIN-код: 3381-2133

ВЛИЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ САНКЦИЙ НА ПОЛИТИЧЕСКУЮ СТРАТЕГИЮ РОССИИ: ВЫЗОВЫ И АДАПТАЦИОННЫЕ МЕРЫ В ЛЕГКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Аннотация. В статье рассматривается влияние международных санкций и geopolитической нестабильности на легкую промышленность России после 2022 г. Автор анализирует ключевые проблемы отрасли, такие как высокая импортозависимость, ограниченный доступ к технологиям, разрыв логистических цепочек и снижение экспортной активности. В работе используются данные Федеральной таможенной службы РФ для оценки внешнеторговой динамики и степени уязвимости сектора. Особое внимание уделяется государственной политике адаптации, включая развитие логистической инфраструктуры в рамках проекта «Эффективная транспортная структура» и институциональные меры в сфере регулирования внешнеэкономической деятельности. В статье также представлен международный опыт (Индия, Китай, Аргентина) по импортозамещению и укреплению национального производства. В заключении автор формулирует рекомендации по укреплению устойчивости отрасли: это технологическое импортозамещение, государственная поддержка и развитие альтернативных внешнеэкономических связей. Материал адресован специалистам в области промышленной и экономической политики.

Ключевые слова: легкая промышленность, международные санкции, внешнеэкономическая политика, логистическая адаптация, политко-экономическая стратегия, импортозамещение

Введение

В условиях усиления международного санкционного давления легкая