

Научная статья

УДК 338.47; DOI: 10.61260/2074-1626-2026-1-58-66

О ЗНАЧЕНИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ, НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И УГРОЗЫ

✉ Шеншин Виктор Михайлович.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, Санкт-Петербург, Россия

✉ vitya-shen@mail.ru

Аннотация. Северный морской путь представляет собой уникальный транспортный коридор, позволяющий сократить расстояние, преодолеваемое при прохождении судами с Востока на Запад. Северный морской путь крайне необходим для развития России и ее существования, это часть национального кода. Он «сшивает» страну, делает ее единой, обеспечивает вывоз экспортно-ориентированных грузов и северный завоз грузов первой необходимости. Северный морской путь – это не просто транспортная артерия, а интеграционный проект, объединяющий усилия в области экономики, инфраструктуры и технологий. Вопрос его развития как логистической магистрали находится на первом плане. Оказывая конкуренцию Суэцкому каналу, Северный морской путь превращается в территорию, где сталкиваются интересы России и западных стран, поэтому Российской Федерацией принимаются меры по сохранению и приумножению своего суверенитета.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, национальная безопасность, суверенитет, МЧС России, федеральные органы исполнительной власти, аварийно-спасательная инфраструктура

Для цитирования: Шеншин В.М. О значении Северного морского пути для безопасности России: перспективы развития, новые вызовы и угрозы // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. 2026. № 1 (70). С. 58–66. DOI: 10.61260/2074-1626-2026-1-58-66

Scientific article

THE IMPORTANCE OF THE NORTHERN SEA ROUTE FOR RUSSIA'S SECURITY: DEVELOPMENT PROSPECTS, NEW CHALLENGES AND THREATS

✉ Shenshin Viktor M.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, Saint-Petersburg, Russia

✉ vitya-shen@mail.ru

Abstract. The Northern Sea Route is a unique transport corridor that reduces the distance traveled by ships passing from East to West. The Northern Sea Route is extremely necessary for the development of Russia and its existence, it is part of the national code. The Northern Sea Route «stitches together» the country, makes it unified, ensures the export of export-oriented goods and the northern delivery of essential goods. The Northern Sea Route is not just a transport artery, but an integration project combining efforts in the field of economics, infrastructure and technology. The issue of its development as a logistics highway is in the foreground. By competing with the Suez Canal, the Northern Sea Route is turning into a territory where the interests of Russia and Western countries collide, so the Russian Federation is taking measures to preserve and enhance its sovereignty.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, national security, sovereignty, EMERCOM of Russia, federal executive authorities, emergency rescue infrastructure

For citation: Shenshin V.M. The importance of the Northern Sea Route for russia's security: development prospects, new challenges and threats // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychajnye situacii = Right. Safety. Emergency situations. 2026. № 1 (70). P. 58–66. DOI: 10.61260/2074-1626-2026-1-58-66

Значение Северного морского пути растет на фоне попыток Запада изолировать российскую экономику от международных транспортно-логистических цепочек. Сегодня северный маршрут превратился в одну из ключевых транспортных магистралей, обеспечивающих прямой выход в глобальную мировую экономику. Высокий потенциал грузоперевозок по внутренним водным путям должен интенсифицировать логистику по модели «река – море». Ожидаемый результат – улучшение транспортной связности арктических территорий.

В 2025 г. исполнилось 500 лет с момента начала освоения Россией Северного морского пути (Севморпуть, СМП). Пять веков назад русский дипломат Дмитрий Герасимов составил первые карты СМП и выдвинул на тот момент лишь теоретические идеи использования этой водной артерии.

История освоения Севморпути – это свидетельство стойкости и преданности своему делу многих поколений первопроходцев, моряков, исследователей. Будучи крупнейшей арктической державой, Россия стремится сохранить и приумножить их наследие. Она задает стандарты ответственного управления Арктикой и ее устойчивого социально-экономического развития, демонстрирует пример бережного отношения к природному богатству региона, этнокультурному наследию коренных народов¹.

СМП является достаточно старым проектом. Его начали осваивать еще в Советском Союзе, причем довольно успешно, однако идея создания транспортного коридора через Северный Ледовитый океан была затратной и с финансовой точки зрения, и с точки зрения людских ресурсов. Сегодня СМП вновь стал актуальным из-за необходимости поиска новых торговых маршрутов по причине кризиса на Ближнем Востоке, который затруднил проход через Суэцкий канал.

В условиях нарастающей геополитической турбулентности СМП становится привлекательной альтернативой традиционным межконтинентальным маршрутам, выгодно отличаясь от них меньшей протяженностью, более высоким уровнем безопасности и сопутствующими экономическими выгодами.

Севморпуть – национальное достояние России, а Арктика – неотделимая ее часть. «Юбилейная дата может стать хорошим поводом в очередной раз обратить внимание на то, что Арктика неотделима от России. СМП развивается исключительно усилиями Российской Федерации и является национальным достоянием. Во все времена Россия рассматривала северные земли и омывающие их моря в качестве своей составной части, подкрепив это право национальными законодательными актами и международными договорами.

Сегодня федеральные и региональные власти совместно с представителями науки, образования и бизнеса уделяют особое внимание реализации дополнительных мер по совершенствованию использования СМП. Положено начало формированию единого экономического и транспортно-логистического пространства, в результате чего территории Северо-Запада и Дальнего Востока России будут более связаны.

Развитие Большого Северного морского пути входит в нацпроект «Эффективная транспортная система». Президент Российской Федерации поставил задачу трансформировать СМП в глобальный Трансарктический транспортный коридор – комплексную систему морских, железнодорожных и автомобильных маршрутов, соединяющих Европу и Дальний Восток [1, 2].

В связи с этим России предстоит не только прокладывать надежные и безопасные морские маршруты в Арктике и выходить на круглогодичную работу Трансарктического коридора. Впереди большая работа и «на берегу», эти вопросы уже находятся в повестке Минтранса России.

Дефицит судов ледового класса – довольно известная проблема СМП. Помимо строительства самих судов, требуется продолжать работу и по развитию портовой инфраструктуры. Сегодня в распоряжении России 43 ледокола, включая 8 атомоходов,

¹ Из брифинга официального представителя МИД России М.В. Захаровой от 9 октября 2025 г.

12 аварийно-спасательных судов. К 2030 г. будет построено еще 14. Строятся 9 танкеров ледового класса, развивается космический комплекс системы обеспечения связи и дистанционного зондирования ледовой обстановки. Параллельно модернизируется портовая инфраструктура.

Россия уверенно опережает своих геополитических противников в «ледокольной гонке» – эти во всех смыслах высокотехнологичные корабли выступают ключевыми инструментами борьбы за влияние в арктическом регионе. В 2024 г. российский Военно-морской флот получил патрульный корабль ледового класса «Иван Папанин».

«Иван Папанин» – первенец проекта 23550 под шифром «Ермак». Такие корабли способны преодолевать лед толщиной 1,7 м, имеют неограниченную мореходность, оснащены современным вооружением для выполнения практически любых задач в Арктической зоне. В частности, на борту ледокола возможно размещение восьми крылатых ракет «Калибр-К».

Всего планируется построить четыре боевых ледокола. В контексте попыток США обеспечить круглогодичное присутствие военно-морских сил на Севере и призывов ограничить «монополию» России на судоходство по СМП появление таких уникальных кораблей позволит гарантировано защитить интересы России в Арктической зоне.

Для конкурентоспособной логистики международного транзита на СМП необходимо обеспечить регулярность перевозок. Сегодня это возможно лишь в западной части маршрута. В восточной же ледовая обстановка сложнее, и там кораблям почти всегда требуется сопровождение ледоколов. По сути, круглогодичная навигация возможна только с судами класса Arc7, которые попросту не представлены на рынке фрахтования и будут доступны лишь после строительства флота под проекты «Арктик СПГ-2».

Казалось бы, Россия располагает крупнейшим ледокольным флотом в мире. Однако действующие суда могут прокладывать каналы шириной лишь 33–34 м, тогда как крупным танкерам класса Panamax и Snesmax требуется 40–50 м. Кроме того, большинство портов СМП требует масштабной модернизации – дноуглубления, строительства новых причальных сооружений, обновления навигационного оборудования.

Освоение Арктики и СМП выступает драйвером развития инноваций. Например, в столь важной в последние годы сфере беспилотной авиации. Холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех» адаптирует свои беспилотные вертолеты БАС-200 для работы с палуб ледоколов в Северном Ледовитом океане. Они могут транспортировать груз, вести ледовую и геологическую разведку, задействоваться в спасательных миссиях.

«Ростелеком» и дочерняя структура «Росатома» – АО «Атомэнергопром» заключили соглашение о взаимодействии в сфере цифрового развития отдаленных и труднодоступных субъектов Российской Федерации. Такое сотрудничество заключается в совместном развитии информационно-телекоммуникационной инфраструктуры на ключевых объектах СМП – индустриальных зон, вахтовых поселков, а также малых атомных электростанций, которыми планируется массово обеспечивать Арктику.

Вся эта инфраструктура, в свою очередь, станет частью единого глобального проекта по полному охвату СМП коммуникационными системами. Другая «дочка» «Росатома» заключила соглашение с компанией, которая примет участие в формировании арктической спутниковой группировки.

Вопросы связи в Арктике – одни из важнейших, однако соответствующую инфраструктуру приходится выстраивать едва ли не «с нуля». Поэтому наблюдается концентрация усилий в данном направлении. Требуется добиться бесперебойного функционирования, потому что таких случаев, как локдауны на Чукотке, неоднократно лишавшейся интернета из-за повреждений оптоволоконных кабелей, на СМП быть не должно.

Отдельное внимание уделяется подготовке кадров для Арктики. Ведущие транспортные вузы страны: РУТ (МИИТ), ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и МГУ имени адмирала Г.И. Невельского реализуют опережающие образовательные программы.

В планах открытие на базе ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова инженерной школы «Академия «Арктика», а также создание научно-экспертного центра по арктическим технологиям. До 2030 г. для транспортных вузов будет построено одно учебное судно, поставлено 38 тренажеров.

Особое внимание сегодня уделяется 15 портам опорной сети, включая глубоководный порт Мурманск, открывающий прямой путь в Мировой океан. Развитие портов поможет достичь плановых показателей по ежегодному грузопотоку на СМП – более 100 млн т к 2030 г. Сейчас этот показатель приближается к 40 млн т.

В федеральном бюджете на 2026–2028 гг. на развитие СМП заложено 138 млрд руб. Распределение средств по годам выглядит следующим образом:

2026 г. – 59,6 млрд руб.;

2027 г. – 56,5 млрд руб.;

2028 г. – 21,8 млрд руб.

Основные направления расходов:

- развитие инфраструктуры портов СМП – более 27,4 млрд руб.;
- навигационно-гидрографическое обеспечение – 3,7 млрд руб.;
- поддержка регулярных арктических перевозок – 1,3 млрд руб.;
- строительство судна атомно-технологического обслуживания – 9,9 млрд руб.;
- серийные атомные ледоколы проекта 22220 – 28 млрд руб.;
- головной ледокол проекта «Лидер» – 53 млрд руб.;
- гидрографическое судно ледового класса Arc7 – 1,5 млрд руб.

Севморпуть уверенно наращивает международный транзит: с начала летне-осенней навигации по арктическому маршруту прошло 14 рейсов, которые перевезли 276 тыс. т грузов, соответствующие цифры представлены Росатомом. По сравнению с 2024 г. показатель вырос на 56 %, и это еще не предел.

Интерес к транзиту по СМП растет: крупные партнеры из Азиатско-Тихоокеанского региона уже всерьез рассматривают маршрут в качестве альтернативного для доставки грузов в Европу.

Новый маршрут на 40 % быстрее традиционного пути из г. Токио в г. Лондон через Суэцкий канал. Разница в протяженности логистических трасс колоссальная – 13 тыс. км через Арктику и 24 тыс. км через Суэц. Использование СМП позволяет грузоотправителям не только доставлять грузы в Европу быстрее, но и экономить топливо, что означает меньший выброс углекислого газа (сейчас данный фактор важен для иностранных перевозчиков из-за давления экологов).

Позитивный фактор – резкое увеличение арктических рейсов, которые перевозят контейнеризированные грузы. Такие перевозки максимально диверсифицированы и стабильны, а также обеспечивают полную загрузку обратных рейсов.

При этом для дальнейшего наращивания транзитных грузоперевозок России предстоит значительно усилить инфраструктурную составляющую СМП, что позволит международным партнерам снизить стоимость страховки, которая сейчас существенно выше по сравнению с плаванием через Суэцкий канал.

Кроме того, в контексте инфраструктурного усиления планируется решить вопрос с короткой навигацией – сейчас она длится фактически всего 4 месяца в году. Запуск круглогодичного движения по СМП значительно усилит потенциал трассы.

Интерес к взаимодействию с Российской Федерацией по вопросам развития СМП и Арктики в целом неуклонно растет, особенно со стороны внерегиональных партнеров.

Севморпуть интересует, прежде всего, две страны – Россию и Китай: первая должна стать транспортным хабом и предоставлять транзит, а вторая за счет освоения СМП сможет активизировать торговые связи с западными странами и укрепить партнерство с Россией.

Сегодня следует сказать, что совместный российско-китайский проект заработал. Китай запустил маршрут «Полярный шелковый путь», то есть тот самый СМП, и первый контейнеровоз достиг восточного побережья Великобритании. Запуск Севморпути, несмотря на сугубо экономический характер транспортного коридора, мешает интересам США.

Председатель Правительства Российской Федерации М. Мишустин заявил, что «России и Китаю нужно совместно использовать возможности Северного морского пути в рамках выстраивания надежных логистических коридоров». Для этого требуется «повышать возможности по предоставлению услуг по ледокольной проводке судов», а также «укреплять сотрудничество в области строительства и технологий полярных судов».

Контуры сотрудничества очерчены – это подталкивание бизнеса обеих стран к освоению Севморпути, которое планируется осуществлять «рыночными методами». Конкретный интерес Китая очевиден – это сотрудничество в нефтегазовой сфере, в частности, в проектах по производству сжиженного природного газа (СПГ) и добыче угля.

Таким образом, китайцам, фактически, предложена сделка: Китай помогает России технологиями (а, возможно, и специалистами) для строительства ледового флота, а взамен получает энергоносители. Схема старая и проверенная.

Ранее проработку логистики из Азии в Европу через СМП подтвердило совместное предприятие «Росатома» и арабской логистической компании DP World, которая является одним из крупнейших операторов морских терминалов в мире.

«Росатом» и DP World осенью 2023 г. создали совместное предприятие «Международная контейнерная логистика». По планам пилотные перевозки обеспечат ежегодные объемы в размере до 800 тыс. TEU. Работа по проработке маршрута активизировалась после прямого предложения Президента Российской Федерации зарубежным логистическим компаниям наладить перевозки по Севморпути.

Иностранное участие в СМП – давно не теория. Китайские перевозчики, индийские грузы, корейские и японские суда в проектах «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ» – все это уже часть истории маршрута. Но если раньше речь шла о точечных кейсах и эпизодическом участии, то сегодня акценты смещаются: СМП становится не просто географическим коридором, а инфраструктурной системой с едиными правилами доступа.

На этом фоне Россия продолжает предлагать партнерам не просто «идти по Севморпути», а встраиваться в его логику. Один из свежих примеров – диалог с Южной Кореей. Торгпред Российской Федерации в Сеуле А. Сапетко обозначил механизм, который начал работать: достаточно направить заявку в «Росатом», и она будет встроена в график судоходства в течение двух недель. При необходимости – с сопровождением, вплоть до перевода документов.

Число иностранных судов, подавших заявки на проход по маршруту в навигационный период 2025 г. (1 июля – 30 ноября), выросло на 50 %, подано 196 заявок, включая суда под иностранными флагами, что является промежуточным рекордом.

Речь идет не просто о разовых транзитах. На СМП начинает формироваться устойчивый международный трафик. В 2024 г. по маршруту было перевезено 38 млн т грузов, против 35 млн т в 2023 г.

Костяк логистики по-прежнему составляют суда, вывозящие СПГ с арктических проектов «Новатэка». Но в поле зрения все чаще появляются и западные, и восточные игроки, ищущие альтернативу Суэцкому каналу.

Растущий интерес к СМП означает: Россия постепенно превращает арктическое побережье в стратегический коридор для мировой торговли. Это не просто логистика, это инфраструктурный фундамент новой геоэкономики.

Параллельно звучат сигналы и в сторону Индии. Спецпредставитель «Росатома» В. Панов в эфире NDTV подчеркнул, что СМП может стать не только торговым каналом, но и основой для совместных судостроительных проектов. Речь уже не о транзите, а о полноценном индустриальном участии, с возможностью углубить партнерство в Арктике через производство, а не только логистику.

Суть в том, что Россия больше не просто «открывает маршрут», а выстраивает его как платформу для долгосрочного и осмысленного участия. При этом ключевое – не национальность партнера, а готовность работать в рамках общей архитектуры: с координацией, инфраструктурой и вложением в будущее маршрута.

СМП, представляющий серьезную конкуренцию Суэцкому каналу, ожидаемо стал объектом поползновений недругов России. Наибольшее противодействие со стороны основных геополитических конкурентов России вызывает нынешний порядок прохода по Севморпути. Для захода судов других стран нужно запрашивать разрешение у российской стороны. Именно эту норму сейчас пытаются оспорить лоббисты, заинтересованные в ослаблении суверенитета Российской Федерации над этим обширным районом крайнего Севера.

Действующий порядок судоходства в российской Арктике – это не какая-то прихоть, а полностью легитимная мера, направленная на обеспечение безопасности и сохранение уязвимой арктической экосистемы.

Норма базируется на конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Государства вводят особые правила в регионах с суровыми климатическими условиями и повышенной опасностью, где аварии и загрязнение морской воды несут угрозу экологии. Такое положение дел провоцирует противодействие со стороны контрагентов, не являющихся участниками конвенции ООН по морскому праву и не ратифицировавших договор.

Часть СМП проходит в территориальных и внутренних водах России. Туда военные корабли НАТО могут заходить, только если запросят разрешение по дипломатическим каналам за 90 дней. Зато плавсредства альянса все чаще демонстративно появляются в той части СМП, которая относится к исключительной экономической морской зоне России. И эта деятельность НАТО в рамках «свободы судоходства» часто носит откровенно провокационный характер. Поэтому, с учетом таких вызовов, сейчас стоит вопрос об ужесточении порядка плавания в акватории СМП и для военных кораблей.

Следовательно, сохранение и усиление разрешительного порядка плавания в акватории СМП – это не вопрос дискуссии, а законный и обоснованный инструмент защиты интересов России в условиях обострения международной конкуренции в Арктике.

Стоит констатировать тот факт, что в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 января 2024 г. № 97 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1487» заявление о получении разрешения на плавание судна в акватории Севморпути можно будет подавать через единый портал государственных услуг.

Согласно изменению, внесенному в Правила плавания в акватории Северного морского пути, заявление может подаваться с использованием ИТС общего пользования, в том числе сети «Интернет», включая использование официального сайта уполномоченного органа и личного кабинета заявителя в ФГИС «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)».

Уточнен перечень документов, прилагаемых к заявлению, сокращен срок размещения информации о принятом уполномоченным органом решении, установлены основания и порядок принятия решения о внесении изменений в ранее выданное разрешение. Уточнены требования, предъявляемые к осуществлению ледовой лопманской проводки судов.

Президент Российской Федерации заявил, что объемы перевозок по СМП могут резко увеличиться благодаря изменению климата и расширению периода навигации. По словам главы государства, СМП – это конкурентное преимущество России, так как маршрут проходит по ее территориальным водам и экономической зоне.

Глава государства подчеркнул: «Было бы просто глупо не развивать этот путь, поскольку в его использовании заинтересованы многие страны мира». Время доставки грузов между Атлантикой и Тихим океаном сокращается в разы, что делает СМП ключевой логистической артерией для Азиатско-Тихоокеанского региона.

Президент отметил и аспект национальной безопасности: российские атомные подлодки, скрывающиеся подо льдами Арктики, – стратегическое преимущество страны [3].

Развитие спасательной инфраструктуры на Севморпути потребует дополнительного финансирования. Ежегодное увеличение объема грузоперевозок по СМП влечет за собой повышение риска техногенных аварий. В этой связи необходимо оперативное развитие аварийно-спасательной инфраструктуры и размещение подразделений МЧС России, Федерального медико-биологического агентства (ФМБА) и ФГБУ «Морская спасательная служба» («Морспасслужба»).

Министр МЧС России А. Куренков отметил рост рисков техногенных аварий с увеличением промышленного освоения Арктики, что требует улучшения готовности спасательных подразделений. В настоящее время на СМП работают арктические центры МЧС России в регионах от Архангельска до Чукотки, а с 2025 г. запланировано размещение специалистов ФМБА и «Морспасслужбы». Пока они функционируют преимущественно в западной части маршрута. В планы входит создание четырех новых аварийно-спасательных центров и семи авиационно-спасательных звеньев.

Повышение безопасности Севморпути в Восточной Арктике на ближайшие годы стало центральной задачей для властей. Губернатор Мурманской обл. А. Чибис подчеркнул необходимость незамедлительных действий и финансирования, чтобы обеспечить безопасность в арктическом транспортном коридоре и поддержать профильный национальный проект. Он призвал пересмотреть сроки по созданию в Арктической зоне Российской Федерации аварийно-спасательной инфраструктуры, ускорив этот процесс на несколько лет. Такая позиция уже нашла понимание у главы МЧС России [4].

Потребность в безопасности на СМП вызвана не только увеличением траффика и продлением сроков навигации, но и возможными провокациями со стороны внешних противников. Скорость реагирования в таком случае, как и при возникновении любого ЧС, должна быть мгновенной. Для этого требуется развертывание дополнительных арктических центров МЧС России на Севморпути.

В настоящее время реагирование происходит только с материка, а это удаление спасателей на несколько тысяч километров. При этом потенциальные финансовые потери, например, от разлива нефти на СМП, превысят 100 млрд руб. уже спустя сутки. Данная сумма увеличится до 143 млрд руб. спустя 72 ч после катастрофы. Соответственно, создание аварийно-спасательной инфраструктуры становится критически важным.

Поэтому А. Чибис призвал не откладывать до 2030 г. строительство аварийно-спасательных центров в п. Сабетте, п. Диксоне и пгт Тикси. С предложением ускорить строительство спасцентра в Тикси выступил и глава Якутии А. Николаев. Проектно-сметная документация объекта может быть готова к 2026 г.

Таким образом, сегодня Россия вновь обрела стратегическое мышление, суверенную волю и курс на укрепление своего арктического присутствия. СМП, проходящий вдоль северных берегов России, – самый короткий водный маршрут между Европой и Азией.

В XXI в. СМП стал геополитическим и экономическим приоритетом России, возможной альтернативой Суэцкому каналу и ключевым элементом «логистического суверенитета».

Грузопоток по СМП только за последние 10 лет увеличился в 9,5 раз – с 3,9 млн т до более чем 37,9 млн т.

Создана и развивается система арктических портов: г. Мурманск, п. Сабетта, г. Дудинка, г. Певек и др., строятся новые логистические центры и терминалы.

В Певеке работает единственная в мире плавучая атомная электростанция «Академик Ломоносов».

За последние шесть лет число атомных ледоколов увеличилось вдвое, теперь на СМП работает восемь ледоколов, в том числе четыре новейших: «Арктика», «Сибирь», «Урал» и «Якутия».

Россия инвестирует в спутниковую навигацию, метеообеспечение, аварийно-спасательную инфраструктуру – СМП становится надёжной и высокотехнологичной трассой XXI в.

Севморпуть – это путь в будущее. Это ось новой логистики, новая география торговли и новый уровень суверенного развития. Россия открывает Арктику миру на своих условиях и с опорой на свои силы.

Вооруженный конфликт между Израилем и Ираном существенно сократил транзит судов через ключевой для мировой торговли Ормузский пролив, логисты экстренно сменили маршруты доставки из Азии в Европу, а страховые компании подняли ставки для перевозчиков. Так, в территориальных водах Омана удвоилось количество транзитных морских судов, стоящих на якоре. В Красном море сразу 85 танкеров для маскировки отключили транспондеры автоматической идентификационной системы.

За безопасность приходится платить – срок доставки удлиняется минимум на две недели, одновременно существенно повышается стоимость фрахта. В этом контексте возросла значимость нового логистического каркаса, основу которого составляет Севморпуть.

СМП на сегодня предлагает абсолютно безопасный коридор между Европой и Азией, при этом сроки доставки сокращаются. Например, перевозка грузов из Шанхая в Роттердам через арктический маршрут занимает 35 дней против 48 дней через Суэцкий канал.

Показательно, что транзит по СМП, упавший в 2022 г. по геополитическим причинам, к настоящему времени восстановился. Интерес к маршруту проявляют не только перевозчики из Китая, которые уже успешно «обкатали» северную трассу, но и компании из Индии и Европы [5, 6].

В пользу российской трассы также масштабные инвестиции – Москва расширяет парадигму развития СМП, перестраивая портовую инфраструктуру и спуская с верфей новейшие ледоколы. В результате Севморпуть трансформируется в Трансарктический транспортный коридор.

Безопасность СМП (напрямую зависящая от военного присутствия России в Арктике), экономические выгоды и масштабные инвестиции в его инфраструктуру – ключевые факторы ускоренной интеграции маршрута в глобальные логистические цепочки.

Очевидно, что значимость Севморпути будет расти пропорционально напряженности на Ближнем Востоке. При этом не исключен сценарий с попытками дестабилизации обстановки на маршруте – достаточно вспомнить инцидент с попыткой подрыва танкера Koala.

В этом контексте России может потребоваться демонстративное «проецирование» военной силы на акваторию Севморпути. В эпоху глобальных конфликтов маршрут должен оставаться стратегическим «козырем» в реализации национальных интересов.

Список источников

1. Новикова Д.Д., Кукушкин А.А., Мнацакян Э.К. Роль России в развитии международных транспортных коридоров в современных международных условиях // *Экономическое развитие России*. 2026. Т. 33. № 2. С. 48–50. EDN QJWBFW.
2. Козлов А.П. Арктика как пространство для сотрудничества и конкуренции в условиях глобальной трансформации // *Журнал правовых и экономических исследований*. 2026. № 1. С. 91–97. DOI: 10.26163/GIEF.2026.42.82.011. EDN SDQRXO
3. Владимир Путин: объем перевозок по СМП может увеличиться в разы из-за потепления климата. URL: <https://portnews.ru/news/380920/?ysclid=mhln461elt193434257> (дата обращения: 05.11.2025).
4. Андрей Чибис: развитие Арктики – стратегическая задача национального масштаба. URL: <https://gov-murman.ru/info/news/551249/?ysclid=mhlnq06npd449384834> (дата обращения: 29.10.2025).
5. Ступаков Н.В. Российский Северный морской путь и китайская идея «Полярного шелкового пути»: перспективы сопряжения геополитических мегапроектов // *Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право*. 2024. № 2. С. 19–33. EDN ZLLIOR.
6. Третьякова Г.В., Анфертьева А.А., Василевская А.А. Стратегическое значение Арктического региона для Российской Федерации // *Экономика строительства*. 2026. № 2. С. 313–315. EDN XFMVNO.

References

1. Novikova D.D., Kukushkin A.A., Mnacakanyan E.K. Rol' Rossii v razvitii mezhdunarodnykh transportnykh koridorov v sovremennykh mezhdunarodnykh usloviyah // *Ekonomicheskoe razvitie Rossii*. 2026. T. 33. № 2. S. 48–50. EDN QJWBFW.
2. Kozlov A.P. Arktika kak prostranstvo dlya sotrudnichestva i konkurencii v usloviyah global'noj transformacii // *ZHurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovanij*. 2026. № 1. S. 91–97. DOI: 10.26163/GIEF.2026.42.82.011. EDN SDQRXO

3. Vladimir Putin: ob"em perevozok po SMP mozhet uvelichit'sya v razy iz-za potepeniya klimata. URL: <https://portnews.ru/news/380920/?ysclid=mhln461elt193434257> (data obrashcheniya: 05.11.2025).

4. Andrej Chibis: razvitiye Arktiki – strategicheskaya zadacha nacional'nogo masshtaba. URL: <https://gov-murman.ru/info/news/551249/?ysclid=mhlnq06npd449384834> (data obrashcheniya: 29.10.2025).

5. Stupakov N.V. Rossijskij Severnyj morskoy put' i kitajskaya ideya «Polyarnogo shelkovogo puti»: perspektivy sopryazheniya geopoliticheskikh megaproektov // Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo evrazijskikh gosudarstv: politika, ekonomika, pravo. 2024. № 2. S. 19–33. EDN ZLLIOR.

6. Tret'yakova G.V., Anfert'eva A.A., Vasilevskaya A.A. Strategicheskoe znachenie Arkticheskogo regiona dlya Rossijskoj Federacii // Ekonomika stroitel'stva. 2026. № 2. S. 313–315. EDN XFMVNQ.

Информация о статье:

Поступила в редакцию: 01.11.2025

Принята к публикации: 15.02.2026

The information about article:

Article was received by the editorial office: 01.11.2025

Accepted for publication: 15.02.2026

Информация об авторах:

Шеншин Виктор Михайлович, доцент кафедры экологии и обеспечения безопасности жизнедеятельности Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), кандидат юридических наук, доцент, e-mail: vitya-shen@mail.ru, SPIN-код: 8769-9940

Information about the authors:

Shenshin Viktor M., associate professor of the department of ecology and life safety of the Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovskyave., 149), candidate of law, associate professor, e-mail: vitya-shen@mail.ru, SPIN: 8769-9940