

ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ЛОГИКА РАЗВИТИЯ И ОГРАНИЧЕНИЯ

ИНТЕРВЬЮ С ДИРЕКТОРОМ КОНСУЛЬТАЦИОННОЙ КОМПАНИИ «ГЕКОН», ЧЛЕНОМ НАУЧНОГО СОВЕТА РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК ПО ИЗУЧЕНИЮ АРКТИКИ И АНТАРКТИКИ, ЧЛЕНОМ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА КОМИССИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО НАПРАВЛЕНИЮ «СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И АРКТИКА»
МИХАИЛОМ НИКОЛАЕВИЧЕМ ГРИГОРЬЕВЫМ

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Арктика, Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ), Северный морской путь (СМП), Трансарктический транспортный коридор (ТТК), транспортная система, инфраструктура, морской порт, грузопоток, ледокольный флот.

KEY WORDS

Arctic, Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF), Northern Sea Route (NSR), Trans-Arctic Transport Corridor (TATC), transport system, infrastructure, seaport, cargo traffic, icebreaker fleet.

THE TRANS-ARCTIC TRANSPORT CORRIDOR AND THE NORTHERN SEA ROUTE: DEVELOPMENT LOGIC AND CONSTRAINTS

INTERVIEW WITH MIKHAIL N. GRIGORIEV, DIRECTOR OF THE «GECON» CONSULTING COMPANY; MEMBER OF THE SCIENTIFIC COUNCIL OF THE RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES ON THE STUDY OF THE ARCTIC AND ANTARCTIC; MEMBER OF THE EXPERT COUNCIL OF THE STATE COUNCIL COMMISSION OF THE RUSSIAN FEDERATION ON THE NORTHERN SEA ROUTE AND THE ARCTIC



Для цитирования:

Григорьев М. Н. Интервью. Трансарктический транспортный коридор и Северный морской путь: логика развития и ограничения // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2026. № 2 (26). С. 4–15.

For citation:

Grigoryev M. N. Interview. Transarctic Transport Corridor and the Northern Sea Route: Development Logic and Limitations // Arctic 2035: Current Issues, Challenges, Solutions. 2026. № 2 (26). P. 4–15.

Михаил Николаевич Григорьев окончил Ленинградский горный институт, начал работу в Арктике в 1977 году. Участник 11 арктических экспедиций. Почетный разведчик недр. Занимается вопросами управления развитием Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) — проектами освоения ресурсной базы минерального сырья, транспортным обеспечением. Разработчик методов выделения и управления развитием минерально-сырьевых центров полезных ископаемых; с 2011 года подход вошел в практику разработки документов стратегического планирования федерального и регионального уровней. Инициатор и разработчик официальных прогнозов Минприроды России грузопотока по Севморпути (с 2017 года).

Интервью посвящено текущему состоянию и перспективам развития Трансарктического транспортного коридора (ТТК) — транспортной системы, связывающей Арктические регионы между собой и с остальной территорией страны и обеспечивающей внутренние и внешнеторговые перевозки, а также его составной части, Северному морскому пути (СМП).

— Михаил Николаевич, в марте 2025 года В. В. Путин, выступая на пленарном заседании международного арктического форума «Арктика — территория диалога» в Мурманске, анонсировал мультимодальный Трансарктический транспортный коридор, частью которого будет Северный морской путь. Как вы определите положение Северного морского пути в общей структуре заявленного Президентом Трансарктического транспортного коридора?

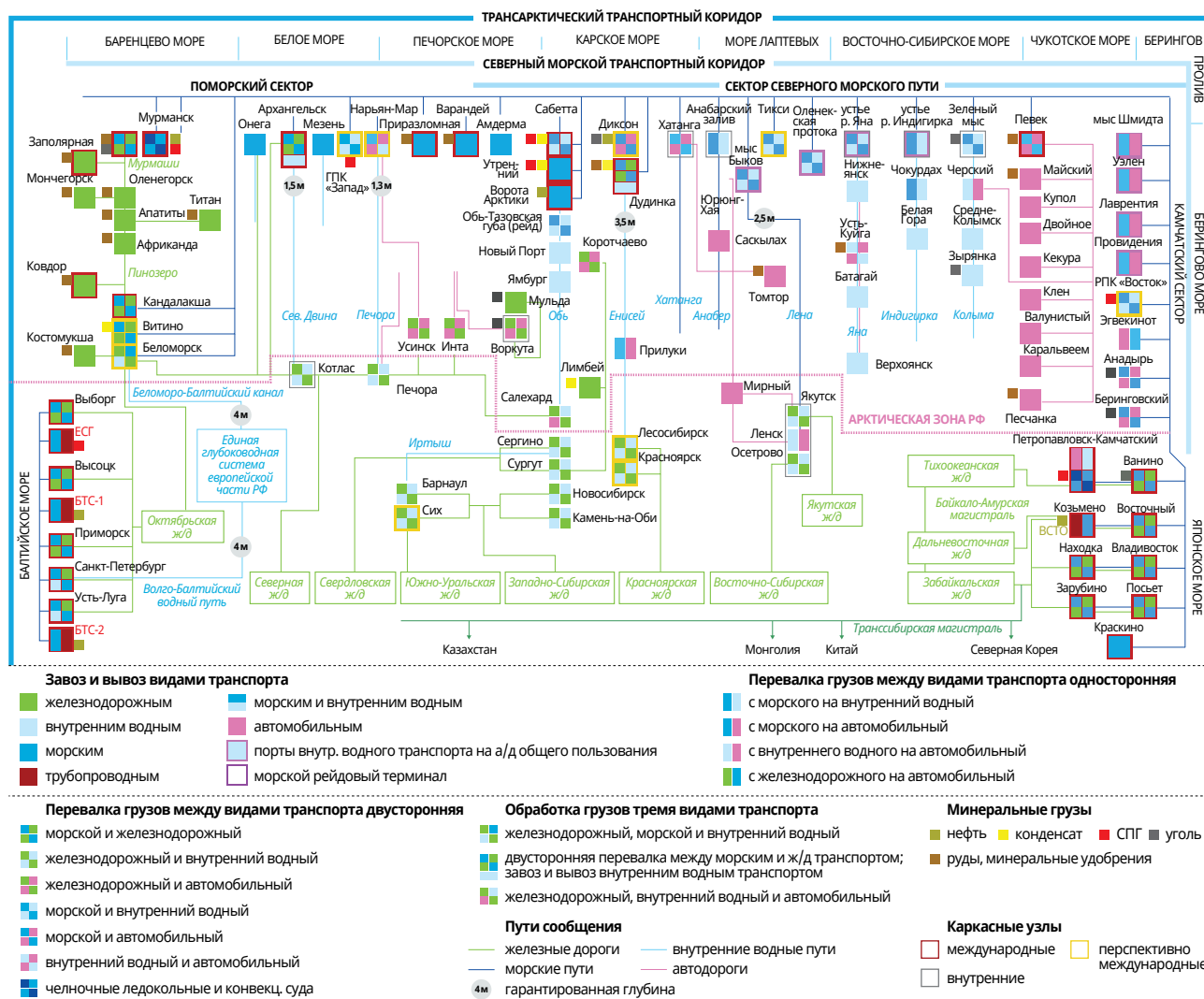
— Начиная разговор о Севморпути, разберемся с его позицией в общей транспортной системе Арктической зоны Российской Федерации. В федеральном законе от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» его акватория ограничена Новоземельскими проливами на западе и линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева на востоке.

РИС. 1. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА (ЛИНЕЙНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ) ТРАНСАРКТИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

Источники: Минтранс России, «Транснефть», «Газпром»; анализ «Текон».

Если мы посмотрим на карту, то увидим, что СМП занимает центральную часть Арктического бассейна, включающего акватории морей от Баренцева до Берингова и простирающегося от морского порта (МП) Мурманск на западе до МП Анадырь на востоке.

На Международном арктическом форуме в Мурманске в марте 2025 года Президентом была поставлена задача развития Трансарктического транспортного коридора через МП Санкт-Петербург — Мурманск — Архангельск — Владивосток, интегрирующего грузопотоки различных видов транспорта.



Выделение ТТК как самостоятельного объекта государственного управления отражает понимание необходимости системного управления грузопотоками сопряженных видов транспорта в Арктической зоне Российской Федерации.

По сути, действующая конфигурация транспортной системы ТТК начала складываться в 70-е годы прошлого века, когда была открыта круглогодичная навигация в западной части Карского моря, обеспечившая устойчивую связь Норильского промышленного района с остальной страной. В последние десятилетия развитие двух ключевых проектов, реализуемых на побережье Карского моря (освоение Новопортовского месторождения ПАО «Газпром нефть» и «Ямал СПГ» ПАО «НОВАТЭК»), завершило формирование нынешней конфигурации транспортной системы ТТК.

На наш взгляд, наиболее точным может быть такое определение: Трансарктический транспортный коридор — национальная и международная транспортная система, опирающаяся на российские морские порты, объединяющая грузовые потоки морского, железнодорожного, внутреннего водного, автомобильного и трубопроводного транспорта и обеспечивающая внутренние и внешнеторговые перевозки Российской Федерации, а также международный транзит (рис. 1).

Задачи транспортной системы ТТК — обеспечение связности Арктических регионов между собой, их связь с остальной территорией страны и обеспечение не только внутренних, но и внешнеторговых перевозок.

Самостоятельное значение имеет арктический сегмент — часть ТТК, расположенная в пределах Арктической зоны Российской Федерации и арктических акваторий, определенных Полярным кодексом с включением морских портов Баренцева и Белого морей, в первую очередь Мурманска и Архангельска. Она пространственно совпадает с Арктическим бассейном, в пределах которого располагается СМП.

СМП не является самодостаточным объектом управления развития грузопотока: в его пределах перевозится лишь 3% грузов от общего грузопотока, проходящего через его акваторию. Основные логистические схемы обращены на запад (на МП Мурманск и Архангельск), схемы восточного направления развиты в меньшей степени. Основной объем грузов перевозится круглогодично в западном направлении — с проектов освоения минеральных ресурсов из портов и терминалов Карского и Печорского морей, в том числе с перевалкой в МП Мурманск, значительный вклад вносят грузы, поставляемые по железной дороге на МП Мурманск и Архангельск.

Главная задача ТТК, ее морской составляющей — обеспечение внешнеторговых перевозок, при этом вклад западного и восточного направлений транспортировки кардинально различный. В 2025 году из общего объема перевозок грузов в 58 млн т на долю сезонных перевозок в восточном направлении через акваторию СМП пришлось 12% грузопотока, или 7 млн т. 88%, или 51 млн т, было обеспечено западным направлением (рис. 2).

— Как вы оцениваете текущее состояние освоения Северного морского пути и можно ли говорить о формировании новой фазы его развития в условиях изменяющейся арктической и геоэкономической среды?

— Видимо, необходимо определиться, какие задачи стоят перед СМП, и понять, как он их выполняет. Задачи СМП были сформулированы в 30-е годы прошлого века и остаются неизменными:

Главная задача ТТК, ее морской составляющей — обеспечение внешнеторговых перевозок

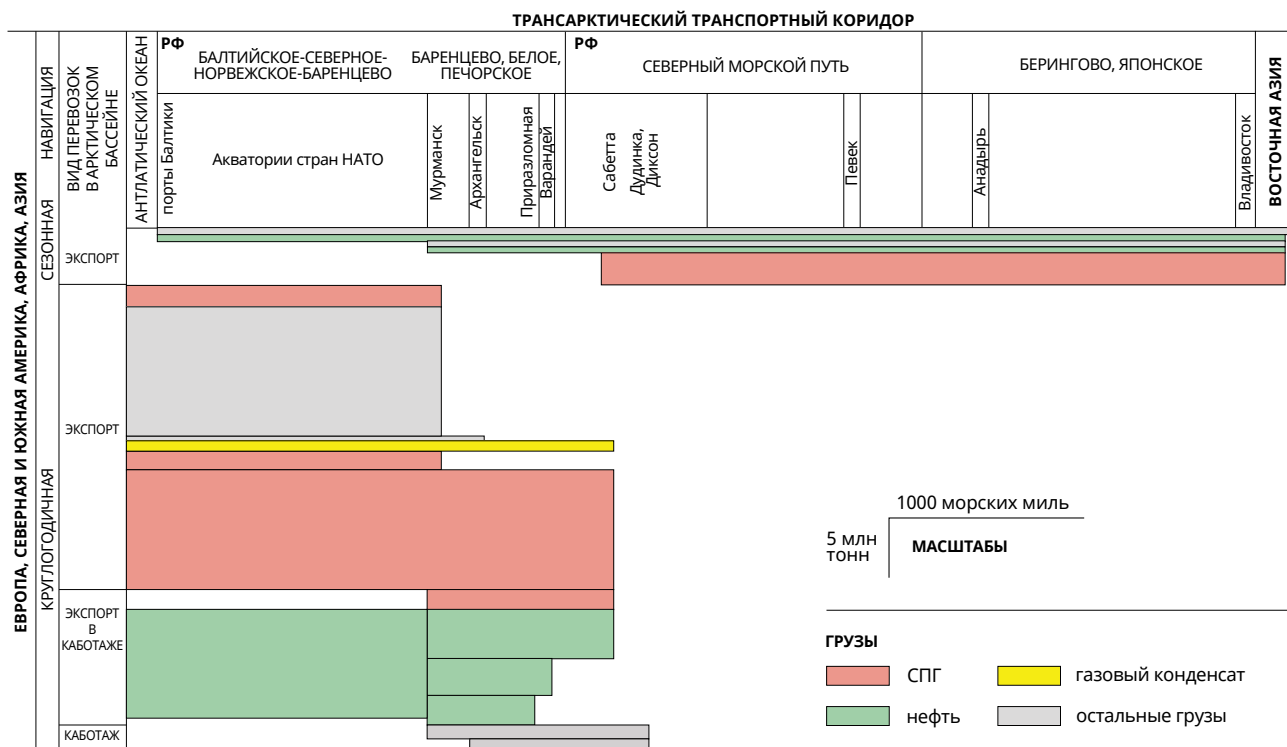


РИС. 2. СТРУКТУРА ГРУЗОПОТОКА АРКТИЧЕСКОГО СЕКТОРА ТТК В 2025 ГОДУ

Источники: Григорьев М. Н.

Грузовая динамика Арктики: анализ грузоперевозок арктического сектора ТТК за 2025 год.

URL: <https://portnews.ru/comments/3631>.

1. Обеспечение хозяйственного освоения богатств Крайнего Севера путем создания эффективно работающей транспортной системы. Сейчас это вывоз продукции горнопромышленного и нефтегазового комплексов, обеспечение завоза строительных грузов и грузов обеспечения действующих проектов освоения минеральных ресурсов.
2. Обеспечение жизнедеятельности местного населения — это то, что сейчас называется «северный завоз».
3. Обеспечение оборонной безопасности страны за счет развития межфлотских переходов надводных и подводных кораблей между Северным и Тихоокеанским флотами, обеспечение перегонки подводных лодок с Тихого океана на плановый ремонт на судостроительные мощности Северодвинска и обратно, обеспечение боевой службы обоих флотов в Арктическом бассейне, обеспечение воинских частей на побережье и островах.

СМП в первую очередь нацелен решать внутренние задачи страны в области обеспечения ее экономической, социальной и военной безопасности, и он с этим успешно справляется.

Безусловными драйверами развития СМП с позиций валовой оценки грузопотока являются проекты освоения минеральных ресурсов. Обеспечение задач круглогодичной связи Норильского промышленного района с экономикой страны стало основной причиной развития ледокольного флота — сначала дизельного, впоследствии атомного. А старт круглогодичной навигации в морском порту Дудинка в мае 1978 года положил начало круглогодичной эксплуатации западной, Карской, части СМП.

Весь рост грузопотока по СМП, который мы наблюдаем в последние 10 лет, связан с успешной реализацией двух проектов на побережье Обской губы Карского моря: в 2014 году ПАО «Газпром нефть» начало сначала сезонный, а затем круглогодичный вывоз нефти Новопортовского месторождения, с 2017 года ПАО «НОВАТЭК»

начало производство сжиженного природного газа (СПГ), что привело к росту грузо потока СПГ и связанного с ним стабилизированного газового конденсата. Оба проекта реализуют систему круглогодичного вывоза продукции. Если убрать объемы грузов этих проектов, то грузо поток СМП за десять лет практически не изменился (рис. 3).

В настоящее время идет обустройство двух проектов на Западном Таймыре: на побережье Енисейского залива это проект «Восток ойл» ПАО «НК «Роснефть»» и освоение угольного Сырадасайского месторождения ООО УК «Северная звезда». Вместе со строящимся проектом ПАО «НОВАТЭК» «Арктик СПГ 2» в Обской губе они призваны стать основным источником роста грузо потока СМП.

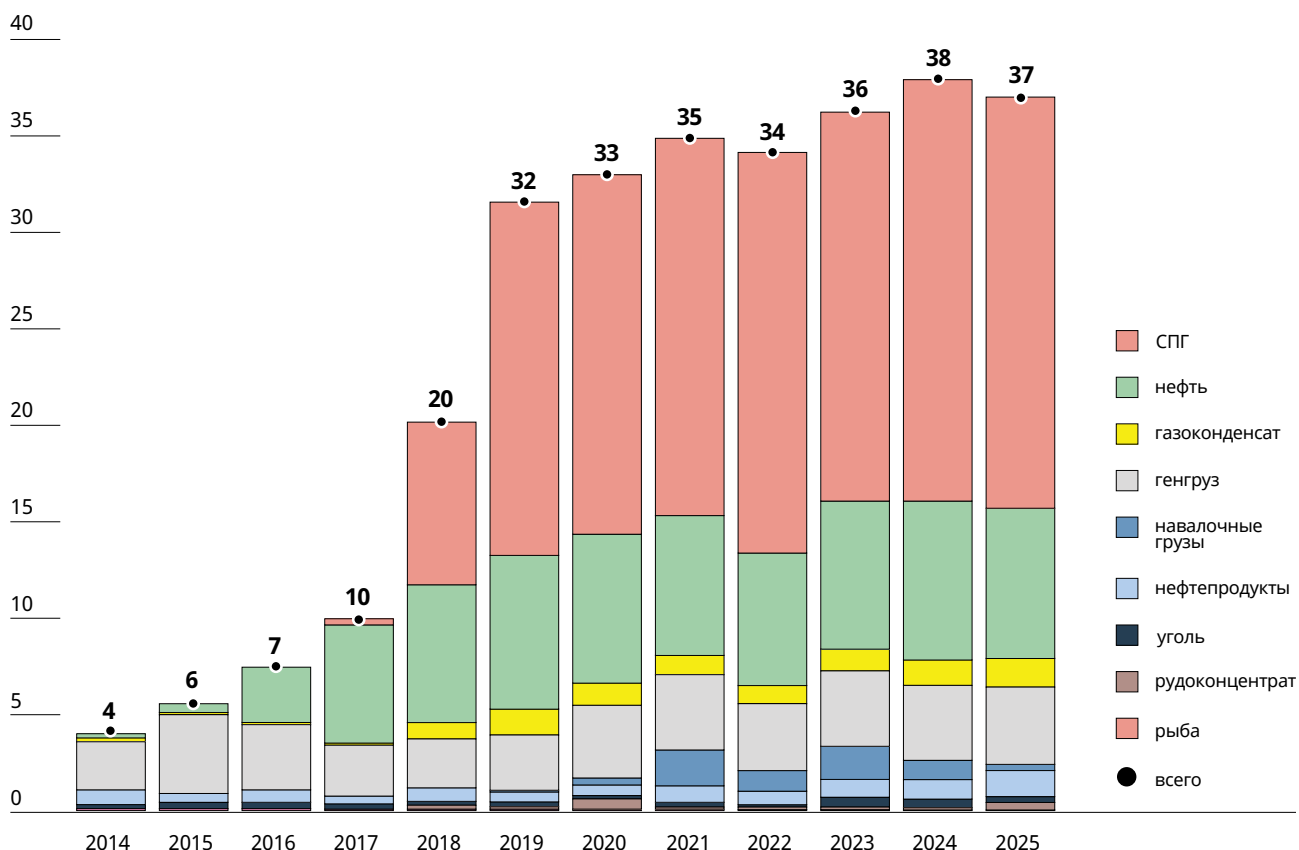
До последнего времени освоение минеральных ресурсов с использованием СМП было сосредоточено в акватории юго-западной части Карского моря. На востоке СМП, в Восточно-Сибирском море, происходят сезонные перевозки небольших объемов угля, вывоз золоторудного концентрата. Ожидаемый рост круглогодичных перевозок на востоке СМП связывается с реализацией ООО «ГДК Баимская» инвестиционного проекта по освоению меденосной Баимской площади в Чукотском автономном округе и вывозом продукции с терминала в Чаунской губе.

РИС. 3. ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫХ ВИДОВ ГРУЗОВ В 2014–2025 ГОДАХ

Источник: Григорьев М. Н.
Грузовая динамика Арктики: анализ грузоперевозок арктического сегмента ТТК за 2025 год.
URL: <https://portnews.ru/comments/3631>.

— Какие, на ваш взгляд, системные ограничения — инфраструктурные, экономические или институциональные — сегодня наиболее существенно сдерживают устойчивое развитие СМП?

— Давайте определим, что мы понимаем под развитием СМП? Рост грузо потока или эффект для бюджета страны? Как минимум есть три способа оценки его развития: валовый объем перевозимых грузов, их стоимость и общехозяйственный мультипликативный эффект от реализации инвестиционных проектов. Как считать будем?



Задачи СМП
были
сформулирова-
ны в 30-е годы
прошлого века
и остаются
неизменными

Если говорить о росте грузопотока, то он определяется деятельностью производящих компаний, и здесь они играют главную скрипку. Безусловно, необходимо учитывать два условия освоения минерально-сырьевого потенциала фронтальных районов — рентабельная ресурсная база и транспортное обеспечение. В биологии есть термин «облигатный симбиоз» — форма симбиоза, при которой в естественных условиях популяции не могут существовать друг без друга. Это тот самый случай. Нет полезных ископаемых — не нужна транспортная система, нет транспортной системы — то, как говорил Карл Генрих Маркс, нет рыночной стоимости товара.

С ресурсной базой достаточно понятно: есть несколько готовых в разной степени к освоению ресурсных объектов, есть ряд перспективных площадей, требующих геологоразведочных работ. Здесь необходим прагматичный экономический подход. Освоение этого месторождения в Арктической зоне более рентабельно для инвестора и госбюджета, чем подобного, расположенного за ее пределами?

Главное препятствие развития СМП — отсутствие флота. Много говорят об отсутствующем грузовом флоте высоких арктических классов (для СМП это обычно арктический ледовый класс Arc7). Нет достаточного количества газозавозов для «Арктик СПГ 2», нет в принципе танкеров для проекта «Восток ойл». Взаимоотношения с корейскими верфями разрушены. Но ситуация-то не тупиковая. Мы столкнулись с необходимостью восстановления, а в основном и с приобретения новых компетенций отечественного судостроения в рамках той задачи, которую Президент определил как «обеспечение технологического суверенитета». Путь начат. Это и формирование Крыловского центра, и модернизация, и строительство верфей, начало проектирования судов, создания отечественных двигателей и движителей. Да, эффект будет не завтра. Да, очевиден сдвиг проектов «вправо». Но это будет наш результат, ни от кого не зависящий. Александру III приписывают фразу про армию и флот (ее цитируют по Александру Михайловичу, приходившемуся императору зятем). Так вот в освоении Арктики наш первый союзник — российский флот, построенный на российских верфях.

Не менее важен флот вспомогательный (ледоколы, буксиры и т. п.). В этом отношении у страны достаточно компетенций, вопрос скорее экономический.

И третье, но не по значению — это технический флот, в первую очередь дноуглубительные суда. Не только земснаряды, но вся линейка судов дноуглубительного каравана — также мотозавозы, грунтоотвозные шаланды, буксиры, промерные и разъездные суда и т. п. Акватория СМП мелководна, обустройство портов и терминалов требует строительства гидротехнических сооружений и производство большого объема капитальных дночерпательных работ. Но не менее важно проведение ремонтных дноуглубительных работ — поддержание требуемых проходных глубин. Каналы заносятся, глубина падает, осадка грузовых судов уменьшается, уменьшается груз.

Если мы поймем простую вещь, что развитие Арктики, в том числе и развитие СМП, связано с реализацией эффективных инвестиционных процессов, в первую очередь связанных с добычей минеральных ресурсов, то все встает на свои места. Инвесторы готовы рисковать своими деньгами, но им важно понять, как будет реализовываться проект на всех стадиях развития — от геологоразведки до поставки сырья на рынки сбыта.

Образец для подражания — «Ямал СПГ»: продукция законтрактована уже на первых этапах, договора фрахта грузовых судов и ледоколов заключены, законодательная поддержка обеспечена. С другой стороны — проект с требующей доразведки ресурсной базой без контракта на строительство грузового флота, грозящий поставить на мировой рынок объем продукции, равный половине экспорта страны в целом.

Главное системное ограничение, сдерживающее устойчивое развитие СМП, — отсутствие системного подхода к планированию проектов, прогнозированию их развития, учитывающему всю совокупность задач Upstream-Midstream-Downstream, или добыча — транспорт — сбыт.

— Михаил Николаевич, насколько действующая модель управления и регулирования Северного морского пути соответствует задачам долгосрочного развития Арктики и требует ли она трансформации?

— Действующая модель управления СМП в настоящее время отсутствует. Нельзя называть моделью управления перечень малосвязанных между собой деклараций о необходимости роста грузопотока, основанных, как, например, в «Плане развития Северного морского пути на период до 2035 года», не на прошедших государственную экспертизу уровнях добычи профильных Роснедр, а на голословных заявлениях компаний и не подкрепленных пониманием развития логистических схем и потребностей в грузовых судах, обеспечивающем и техническом флоте.

Необходим переход на системное управление, целеполаганием которого является устойчивое экономическое развитие региона, в первую очередь через реализацию экономически целесообразных проектов, главным образом освоения природных ресурсов. При этом основным показателем должна являться бюджетная эффективность, а не абстрактный грузопоток. Нельзя ставить транспортной системе задачу достижения какого-то грузопотока к такому-то году: транспортная система обеспечивает процесс освоения минеральных ресурсов, она должна быть адекватна формируемой грузовой базе, за генерацию которой отвечают инвесторы проектов.

— Каково международное значение Северного морского пути в современных условиях и какие форматы международного взаимодействия вокруг СМП вы считаете наиболее перспективными в долгосрочной перспективе?

— СМП обеспечивает в основном вывоз продукции проектов освоения природных ресурсов. В настоящее время из значимых их всего три: горнорудный Норильск и нефтегазовые «Ямал СПГ» и Новопортовское месторождение.

В значительной степени Норильск, а нефтегазовые проекты полностью являются экспортно ориентированными. Устойчивость их развития определяется как состоянием ресурсной базы и ее освоением, так и внешнеэкономической и внешнеполитической ситуацией — рынками продукции, их емкостью и доступностью, стоимостью продукции, транспортной обеспеченностью и ценой транспортировки.

Как показывает мировой опыт, ни один проект в Арктике не реализуется одной страной самостоятельно. Международная кооперация возможна в различных формах — от участия в акционерном капитале до кредитования, поставок оборудования, предоставления услуг, в том числе в судостроении, по морской перевозке и т. п.

Наиболее яркий пример — «Ямал СПГ», который реализован в тесном международном взаимодействии. Под его успешную реализацию правительством был разработан перечень мер, вошедших в первую очередь в распоряжение правительства РФ от 11 октября 2010 года № 1713-р «Об утверждении комплексного плана по развитию производства сжиженного природного газа на полуострове Ямал».

Не забудем также о том, что ряд вопросов проекта реализован в рамках межправсоглашения России и Китая. Отрадно, что в феврале Государственная дума ратифицировала протокол о сотрудничестве с Китаем в рамках реализации проекта «Ямал СПГ»

и других совместных инициатив по производству сжиженного природного газа (СПГ) [1]. Документ был подписан в Москве и Пекине 27 декабря 2024 года.

Я полагаю, что такая модель должна быть применена к широкому перечню проектов совместного освоения природного потенциала Арктической зоны России.

— Возможно ли в среднесрочной перспективе формирование стабильного транзитного сегмента на СМП? Насколько устойчив интерес к арктическим маршрутам со стороны зарубежных стран в условиях текущей геополитической турбулентности? И каким странам, на ваш взгляд, они интересны?

— То, что сейчас некоторыми организациями, рапортующими о его неуклонном росте, называется транзитом по СМП, не является транзитом. Видимо, они слабо ориентируются в законодательстве. Что такое транзит? Транзит — международные перевозки груза, пункты назначения/отправления которого находятся за пределами России.

То, что сейчас действительно растет, — это сквозные рейсы; термин был дан в 1935 году в главном управлении СМП. Смысл заключается в том, что сквозной рейс — это рейс, когда судно проходит от западной границы до восточной СМП или наоборот. Их значимость очень велика: именно они обеспечивают наши внешнеторговые перевозки, в настоящее время сезонные поставки нефти в Восточную Азию. Но называть их при этом транзитом — это неправильно, потому что это искажает оценку общеэкономической ситуации.

ТТК обеспечивает развитие торговых связей России со странами Глобального Юга, в значительной части относящимися к дружественным странам

Транзитные перевозки в акватории СМП, прекратившиеся в 2022 году, возобновились в навигацию 2025 года: был осуществлен один рейс из Китая в Западную Европу. По СМП судном Istanbul Bridge под либерийским флагом из китайского Нингбо в английский Филлехестон было перевезено 24 951 т из 3,2 млн т грузов всех сквозных рейсов.

Анализ начавшихся с 2010 года транзитных перевозок по СМП показывает, что основной грузопоток, достигший в 2020 и 2021 годах 0,8 млн т, шел между Восточной Азией (Корея, Япония, Китай) и Северной и северной частью Западной Европы (не южнее Роттердама). Этот маршрут дает значимый выигрыш в перевозках. Юго-Восточная и Южная Азия, южная часть Западной Европы в транзитном сообщении участия практически не принимали (рис. 4).

Очевидно, что развитие транзитного грузопотока будет происходить с этими же участниками.

В ближайшей перспективе, очевидно, будет реализовано развитие перевозок китайских грузов, при понижении политической конфронтации с Сеулом — южнокорейских.

Необходимо учитывать по меньшей мере два обстоятельства:

- 1) судоходные гиганты, такие как Maersk, CMA CGM и другие, отказались от эксплуатации СМП как по экологическим, так и по экономическим причинам. Видимо, перевозки будут осуществлять компании второго и третьего эшелонов;
- 2) плавание в акватории СМП в ряде случаев разрешается ФГБУ «Главсевморпуть» с указанием необходимости ледокольной проводки судов, что зависит от сезона плавания и ледового класса судна. Ледокольные услуги в акватории СМП предоставляет ФГУП «Атомфлот», с 2023 года находящееся под санкциями США. Насколько

3,5 млн тонн

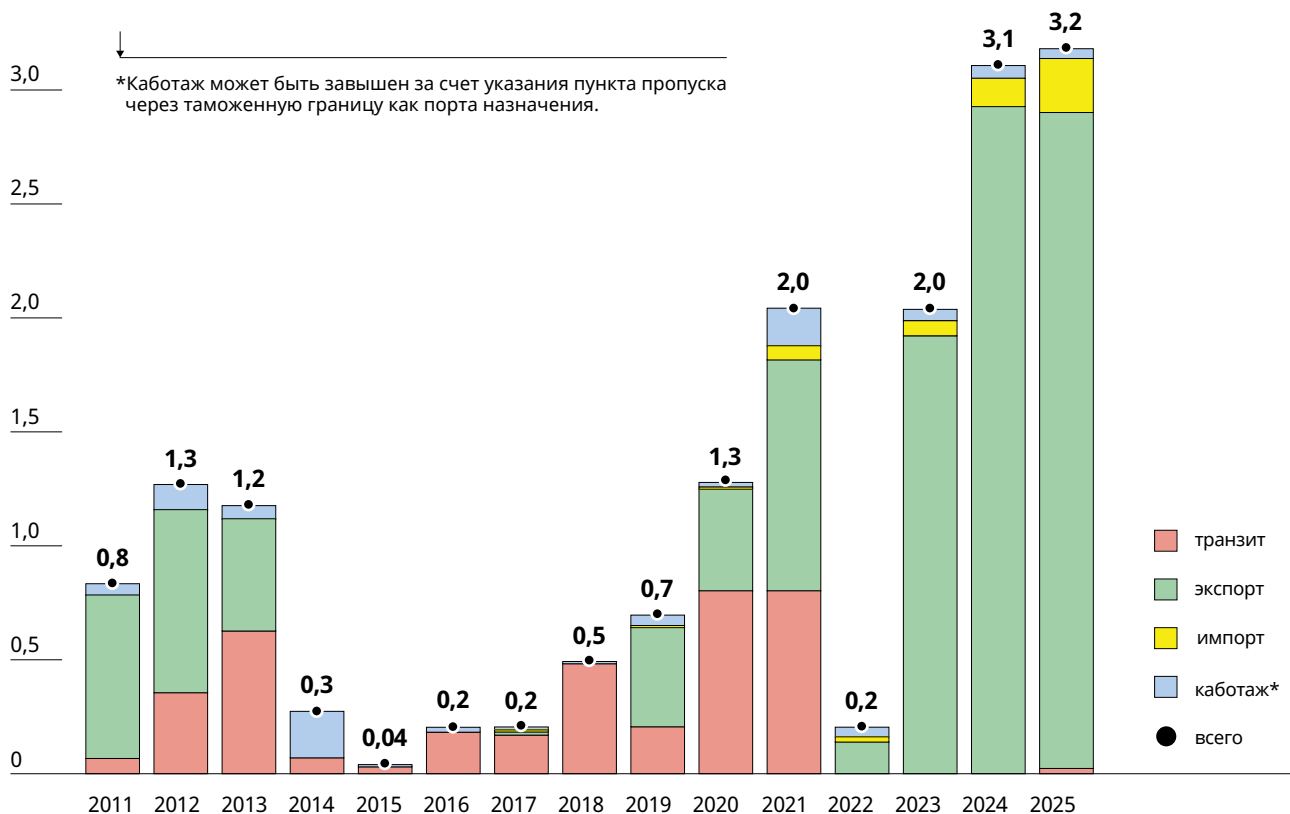


РИС. 4. СТРУКТУРА ГРУЗОПОТОКА СКВОЗНЫХ РЕЙСОВ ПО СМП ПО ВИДАМ ПЕРЕВОЗОК

Источники: Минтранс России; анализ «Гекон».

ко иностранные грузоотправители и грузоперевозчики, осуществляющие транзитные рейсы, будут заинтересованы в сотрудничестве с ним при риске вторичных санкций? Рейс судна Istanbul Bridge, прошедшего СМП без ледокольной проводки, «по чистой воде», на этот вопрос не ответил.

Стоит также учитывать, что с конца января 2026 года ФГБУ «Главсевморпуть» прекратило публикацию заявлений и разрешений на право плавания в акватории СМП, что создало сложности для иностранных судоходных компаний в понимании ситуации в его акватории и планировании рейсов судов.

И закономерный вопрос — что дает развитие транзитного грузопотока для страны? В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву свободный проход бесплатен, плата взимается только за оказанные услуги ледокольного обеспечения и ледовых лоцманов (порой, возможно, отвлекаемых от решения народнохозяйственных задач). На другой чаше весов — в частности, финансовое и организационное обеспечение обязательств Российской Федерации по выполнению «Соглашения о сотрудничестве в области авиационных и морских поисково-спасательных операций в Арктике» 2011 года, определяющего зону ее ответственности за поисково-спасательные операции в районах акватории Северного Ледовитого океана от побережья до полюса.

— Как в современных условиях следует концептуально понимать Трансарктический транспортный коридор: как расширение функционала Северного морского пути или как самостоятельный инфраструктурно-логистический проект? Как вы понимаете и представляете себе этот проект?

— Как я сказал выше, СМП является частью ТТК; нельзя часть расширять до вмещающего ее целого. ТТК — это не проект, это определение сложившейся мультимодаль-

ной транспортной системы Арктической зоны, являющейся неотъемлемой частью единой транспортной системы страны, управление которой руководство страны считает целесообразным проводить на единых началах. Говоря об управлении ТТК, в первую очередь речь идет о транспортно-логистическом управлении грузопотоками сопряженных видов транспорта.

— В какой мере формирование ТТК отражает стремление к переосмыслению роли Арктики в глобальной экономике и международных отношениях? Можно ли говорить о формировании новой арктической логистической модели мировой торговли?

— Речь идет о формировании новых подходов к управлению сложившейся транспортной системой ТТК, он и так занимает свое значимое место в международной торговле, обеспечивая внешнеторговые перевозки, главным образом круглогодично через Атлантический океан на восточное побережье Южной Америки, на западное побережье Африки, в Индийский и Тихий океаны через Суэцкий канал либо мимо мыса Доброй Надежды, а также сезонные в Восточную Азию. Эти направления перевозок уже хорошо и давно освоены как российскими, так и иностранными судоходными компаниями. ТТК обеспечивает развитие торговых связей России со странами Глобального Юга, в значительной части относящимися к дружественным странам.

— Насколько конкурентоспособны арктические маршруты по сравнению с традиционными морскими путями с точки зрения стоимости и сроков доставки?

— Выбор арктического маршрута, безусловно, экономически рационален в навигационное окно летне-осенней навигации, при минимальном развитии ледяного покрова, когда плавание в акватории СМП могут осуществлять суда не только низких ледовых классов, в том числе не арктических, но даже без ледовых классов.

Усугубление условий плавания за счет ледообразования требует привлечения судов достаточных ледовых классов, не только более дорогих в строительстве и эксплуатации, но зачастую отсутствующих на фрахтовом рынке, требуемого типа и типоразмера, роста затрат на ледокольную проводку, а также с учетом риска нарушения графика маршрута, что очень важно в первую очередь для линейных сервисов.

— Какой вы видите роль Арктики и арктических транспортных коридоров в мировой экономике через 20 лет?

— Видимо, такой же, как сейчас. При всем многообразии противоречивых долгосрочных прогнозов изменения климата, в том числе и в Арктике, думаю будет правильно основываться на позиции специалистов ФГБУ «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт». Давайте исходить из сложившейся ситуации, резких изменений не предполагается: «Прогнозные оценки состояния морского льда с использованием имеющихся методов климатического прогнозирования позволяют заключить, что к 2050 году ледовые условия на трассе Севморпути в период с августа по октябрь будут более легкими, чем в настоящее время. Но даже в самый “легкий” год акватория арктических морей будет освобождаться ото льда только в летний период — с августа по октябрь» [2].

Главная задача ТТК, обеспечивающего решение транспортных задач не только Арктической зоны, но и страны в целом, — обеспечение национальных интересов. В первую очередь это связано с поддержкой проектов освоения природных ресурсов, поставкой их продукции на внутренний и мировой рынок. Северный морской

Нормализация международных отношений предполагает возвращение сезонных транзитных перевозок грузов; грузопоток будет определяться прежде всего дифференциалом цен на азиатском и европейском рынках сбыта

путь — исторически сложившаяся НАЦИОНАЛЬНАЯ транспортная коммуникация Российской Федерации.

Нормализация международных отношений предполагает возвращение сезонных транзитных перевозок грузов; грузопоток будет определяться прежде всего дифференциалом цен на азиатском и европейском рынках сбыта.

Будет ли целесообразно создание круглогодичной системы перевозок по всей акватории СМП? Это зависит от рыночной целесообразности, а ее определяют цена продукции, емкость и расположение рынка, логистическая схема, транспортная обеспеченность, стоимость транспортировки, включая фрахт, страхование и т. п.

Общество постепенно отходит от угара «зеленой» повестки и начинает понимать, что ископаемые топлива всерьез и надолго. Это определяет важность роли ТТК как источника энергоресурсов, добываемых как на арктической суше, так и на побережье, для мирового энергообеспечения. Не менее важна его роль в перевозках удобрений и металлических руд, в том числе редкоземельных металлов «нового технологического уклада», меньших по объемам, чем нефть и газ, но не менее значимых для развития цивилизации.

Беседовала Мария Лагутина.

Литература

1. Игнатьева А. Госдума ратифицировала протокол с КНР по проекту Ямал СПГ // Neftegaz.RU, 17 февраля 2026. URL: <https://neftegaz.ru/news/gosreg/915924-gosduma-ratifitsirovala-protokol-s-knr-po-proektu-yamal-spg> (дата обращения: 01.03.2026).
2. Загорский Г. Потепление в Арктике в ближайшие годы продолжится // Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт: офиц. сайт, 23 июля 2025 г. URL: <https://www.aari.ru/press-center/news/novosti-aari/poteplenie-v-arktike-v-blizhayshie-gody-prodolzhitsya> (дата обращения: 01.03.2026).

References

1. Ignatieva A. The State Duma ratified the protocol with the PRC on the Yamal LNG project // Neftegaz.RU, February 17, 2026. URL: <https://neftegaz.ru/news/gosreg/915924-gosduma-ratifitsirovala-protokol-s-knr-po-proektu-yamal-spg> (accessed: 03.01.2026).
2. Zagorsky G. Warming in the Arctic will continue in the coming years // Arctic and Antarctic Research Institute: official. website, July 23, 2025. URL: <https://www.aari.ru/press-center/news/novosti-aari/poteplenie-v-arktike-v-blizhayshie-gody-prodolzhitsya> (accessed: 01.03.2026).