View the original article

МИР

"Крепость Арктика". Как идет борьба за Северный морской путь

Рэй Фурлонг

25 октября 2026



Атомный ледокол "Ямал" в Карском море

В июле группа российских танкеров, в отношении которых введены международные санкции, бросила якорь примерно в 1 300 километрах к северу от Северного полярного круга. Танкеры застряли и приготовились к длительному ожиданию в замерзших водах на краю света. Помощь от двух атомных ледоколов находилась на расстоянии нескольких дней плавания.

Суда застряли в проливе Вилькицкого – узком проходе шириной 55 километров между северным побережьем Сибири и островом Большевик, расположенном на российском Северном морском пути (СМП) в Китай.

Кремль вложил значительные средства в реализацию планов по использованию этого пути: отступающий арктический морской лед открывает ранее непроходимый маршрут, который к тому же находится далеко от зоны

досягаемости атак украинских дронов или европейских военно-морских операций по перехвату судов "теневого флота".



СМОТРИ ТАКЖЕ

Путин идёт на абордаж

В этом году по СМП в рекордных объемах перевозились партии российской экспортной сырой нефти и сжиженного природного газа (СПГ). Однако, как показывает описанное выше происшествие в Арктике, не всегда всё идёт гладко.

"Это хороший пример одного из наших основных тезисов: меньшее количество льда не означает более лёгкого плавания, – сказала в интервью Радио Свобода **Ксения Вахрушева**, руководитель арктического проекта базирующейся в Литве экологической организации "Беллона". – Когда лёд тает, его отдельные части откалываются и уплывают, и иногда бывает так, что в определённых местах, особенно в узких проливах, этот лёд спрессовывается. Тогда судно без соответствующего ледового класса не может пройти".

> **“ Меньшее количество льда не означает более лёгкого плавания**

Вахрушева имела в виду классификацию, определяющую степень (если таковая имеется) способности судна преодолевать морской лёд. Недостаток подобных судов у России является одним из нескольких факторов, сдерживающих развитие Севморпути, несмотря на оптимистичные заявления президента Путина и других российских официальных лиц по поводу этого маршрута.

"Безопасный путь"

СМП "имеет решающее значение в нынешней сложной международной ситуации – это надёжный и безопасный путь к крупнейшим рынкам мира", – заявил **Владимир Путин** в сентябре, выступая на церемонии запуска флагманского проекта "Восток Ойл" на полуострове Таймыр, к югу от пролива Вилькицкого.

Путин сообщил, что в 2025 году по этому маршруту (хотя и не по всей его длине) было перевезено 37 миллионов тонн грузов, и предсказал, что к 2030 году этот показатель "почти удвоится". На самом деле ещё в 2019 году кремлевские чиновники стремились достичь поставленной Путиным цели – 80 миллионов тонн к 2024 году.

> **“Это надёжный и безопасный путь к крупнейшим рынкам мира**

Это лишь один из примеров того, как цифры раскрывают более многогранную картину развития СМП.

По состоянию на конец сентября Центр логистики Крайнего Севера (CHNL), финансируемый Норвегией, сообщил, что Россия отгрузила около 2 миллионов тонн грузов, в основном нефти, или примерно 15 миллионов баррелей, по всей протяженности Северного морского пути – в Китай и другие азиатские пункты назначения, причем в основном из порта Мурманск в Баренцевом море.



Северный морской путь

По данным агентства Reuters со ссылкой на трейдеров и данным о судоходстве, к середине октября этот показатель вырос до примерно 20 миллионов баррелей. Это уже на 50 процентов больше, чем в 2025 году. Однако в то же время этот объем по-прежнему составляет лишь около 1 процента от общего объема морского экспорта нефти из России.

"Безусловно, в этой сфере наблюдается бурный рост. Однако он происходит с относительно низкого уровня, – сказал Радио Свобода **Томас Алекса**, старший аналитик консалтинговой компании Ambrey, специализирующейся на вопросах морской безопасности. – Этот сигнал в основном адресован внутренней российской аудитории, но также Индии с Китаем. Россия пытается вновь утвердить себя в качестве надежного партнера, способного поставлять объемы, предусмотренные контрактами или прогнозами".



СМОТРИ ТАКЖЕ

Партнерство или зависимость? Бизнес России и Китая в Арктике

Алекса добавил, что, хотя Россия и спустила на воду ряд новых судов, приспособленных для плавания в Арктике, её способность строить и обслуживать суда и объекты инфраструктуры в регионе серьёзно ограничивается западными санкциями.

"Любые запасные части и строительные материалы зачастую приходится закупать через третьих лиц, чтобы обойти санкции, поскольку эти товары можно приобрести только в США, Японии, Южной Корее или Европе", – отметил эксперт, добавив, что ранее техническое обслуживание и ремонт осуществляли норвежские, датские и голландские компании.

Новая линия фронта

Хотя львиная доля грузоперевозок по северному маршруту приходится на российский экспорт энергоресурсов, другие страны также пробуют свои силы в этих холодных водах.

22 октября правительство Южной Кореи сообщило, что ее первый контейнеровоз прошел по этому маршруту. Сеул считает его кратчайшим путем в Европу, но при

этом указывает на сложные условия, включая крупные ледяные заторы в Беринговом проливе и проливе Вилькицкого.

В этом году Китай впервые запустил регулярное контейнерное сообщение в Европу по СМП, по которому было совершено несколько рейсов.



Суда в Арктике, на Северном морском пути, в первой половине XX века. Архивное фото

Кэтрин Сендак, руководитель программы "Трансатлантическая оборона и безопасность" в Центре анализа европейской политики (CEPA), заявила, что остаются серьезные вопросы относительно того, как Россия будет управлять этим маршрутом. "Россия полагает, что большая часть Арктики принадлежит ей, и считает СМП внутренним водным путем, – сказала она в интервью Радио Свобода. – Велись дискуссии о сборах, о том, какие условия российские власти будут предоставлять коммерческим судам, следующим по этому маршруту. Не думаю, что на данный момент есть удовлетворительные ответы на эти вопросы. Интересно посмотреть через год, будет ли Россия по-прежнему считать, что использование этого маршрута отвечает её интересам, но, возможно, не станет открывать его для других участников".

В отчете CEPA, опубликованном в сентябре, говорится: "Россия превращает Арктику в крепость". Официальные лица в Вашингтоне, Брюсселе и других городах использовали аналогичные формулировки. "По мере того как Россия и Китай

расширяют своё присутствие и амбиции, Арктика становится передовой линией глобальной борьбы за влияние, – заявила глава внешнеполитического ведомства Европейского союза **Кая Каллас**, представляя 21 октября новую стратегию ЕС в отношении Арктики. – Доступ к арктическим морским путям и природным ресурсам представляет стратегический интерес для ЕС".



СМОТРИ ТАКЖЕ
Гренландская мечта

В феврале НАТО запустило новую миссию Arctic Sentry с целью усиления своего присутствия в регионе. А в сентябре США объявили о планах по расширению своего военного присутствия в Гренландии в рамках соглашения, целью которого было также снижение напряженности между членами НАТО после того, как президент США Дональд Трамп предъявил претензии на этот остров.

“ Арктика становится передовой линией глобальной борьбы за влияние

Наряду с проблемами безопасности такие организации, как "Беллона", продолжают заявлять об экологических рисках, связанных с ростом судоходства в регионе, особенно со стороны старых и плохо обслуживаемых танкеров "теневого флота", подобных тем, что застряли в проливе Вилькицкого. Только один из них смог пройти, в то время как остальные в конечном итоге нашли другой маршрут, прождав ледоколы около двух недель и так и не сумев пройти через пролив.

"Разлив нефти в условиях Арктики представляет бóльшую опасность для окружающей среды, чем в любой другой части мира, поскольку естественное разложение нефти в холодную погоду происходит гораздо медленнее, чем в более тёплых регионах. Кроме того, нефть может разлиться по льду, что может усугубить последствия изменения климата, – говорит Ксения Вахрушева. – Россия не публикует никакой информации об инцидентах или авариях на Северном морском пути, а этот район настолько обширен и удален, что там нет независимых организаций или активистов, которые могли бы что-либо сообщать", – предупредила она.