

УДК 656.611.2

Тонконогов В.А.,

Соловьев И.А.,

студент,

1 курс, факультет «Международные экономические отношения»,

Финансовый университет при Правительстве РФ,

Россия, г. Москва

Научный руководитель:

Карамова О.В.,

профессор,

Финансовый университет при Правительстве РФ,

Россия, г. Москва

МИРОВОЙ ОКЕАН КАК ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Аннотация. В статье исследуется роль Мирового океана в качестве базового элемента международной транспортной сети. На основе статистических данных за 2025–2026 гг. проводится сравнительный анализ эффективности маршрутов через Суэцкий канал и Северный морской путь, оцениваются ключевые риски, связанные с геополитической нестабильностью и изменением климата. Особое внимание уделяется транзитному потенциалу Российской Федерации в контексте Стратегии развития Арктической зоны до 2035 года. Предлагаются направления повышения устойчивости глобальной морской логистики, включая диверсификацию маршрутов, цифровизацию портовой инфраструктуры и переход на низкоуглеродные виды топлива.

Ключевые слова: Мировой океан, международная транспортная сеть, морские перевозки, Северный морской путь, Суэцкий канал, транзитный потенциал, арктическая логистика, декарбонизация судоходства.

Введение

Мировой океан, занимающий 71% поверхности Земли, на протяжении столетий служит главной транспортной артерией глобальной экономики. По данным Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), на морской транспорт по-прежнему приходится около 80% мировых грузоперевозок по объёму. Однако, как отмечается в ежегодном Обзоре морского транспорта за 2025 год, отрасль находится в состоянии «идеального шторма»: после уверенного роста в 2024 году объёмы морской торговли в 2025 году практически не увеличились, прогнозируется лишь символический рост в 0,5%. Любые сбои в этой системе — будь то блокировка Суэцкого канала, пиратские атаки у берегов Йемена или военные риски в акватории Чёрного моря — немедленно отражаются на стоимости товаров и инфляционных процессах по всему миру [1].

Актуальность темы обусловлена необходимостью анализа современных угроз морским коммуникациям и поиска путей повышения их устойчивости. Цель настоящей работы — выявить фундаментальную роль Мирового океана в международной транспортной сети, оценить современные вызовы и предложить направления развития морской логистики с учётом российских стратегических интересов в Арктике.

1. Мировой океан как транспортный хребет глобальной экономики

Морские пути формируют каркас глобальных цепочек поставок. Основными транспортными артериями являются транстихоокеанский маршрут (Азия — Северная Америка), трансатлантический маршрут (Европа — Америка) и маршрут Азия — Европа через Индийский океан и Суэцкий канал. Ключевое преимущество морского транспорта — низкая себестоимость перевозки

массовых грузов. Один современный контейнеровоз может заменить тысячи грузовиков или сотни железнодорожных вагонов, что делает морские перевозки незаменимыми для поддержания функционирования мирового хозяйства.

В 2025 году через Суэцкий канал прошло 12 758 судов с общим тоннажем 525,4 млн тонн, что, однако, представляет собой снижение на 3,4% по сравнению с 2024 годом. Для сравнения, рекордным был 2023 год, когда транзит составил 26 432 судна. По данным аналитиков, в 2025 году транзиты через канал были на 57–64% ниже, чем в 2023 году. В четвертом квартале 2025 года транзит контейнеровозов сократился на 86% по сравнению с 2023 годом [2].

В то же время Северный морской путь демонстрирует устойчивую положительную динамику. Грузопоток по СМП в 2025 году составил 37,9 млн тонн, увеличившись более чем в пять раз по сравнению с советским рекордом 1987 года. При этом транзитные контейнерные перевозки выросли в 2,6 раза по сравнению с 2024 годом, а объём контейнерных грузов из Китая в западные порты через СМП к концу 2025 года достиг 400 тыс. тонн [3][4].

2. Уязвимость морской транспортной сети: системные риски

Несмотря на кажущуюся стабильность, система морских перевозок сталкивается с серьёзными угрозами. Первая группа рисков связана с геополитическими конфликтами. Обострение ситуации в Красном море в 2023–2025 годах привело к перенаправлению судов в обход Африки, увеличив время доставки на 10–20 дней. Как отмечает глава ЮНКТАД, мир переживает самые продолжительные с 1967 года сбои в работе морских судоходных артерий. К началу мая 2025 года общий тоннаж, проходящий через Суэцкий канал, был примерно на 70% ниже среднего показателя 2023 года, а расстояние перевозок увеличилось на 9% [5].

Вторая группа рисков связана с природными и техногенными катастрофами. Блокировка Суэцкого канала контейнеровозом «Эвер Гивен» в 2021 году остановила товаропоток на сумму 9,6 млрд долл. в сутки. Этот

инцидент наглядно продемонстрировал хрупкость глобальных цепочек поставок, зависящих от узких «бутылочных горлышек».

Третья группа рисков обусловлена изменением климата. Таяние арктических льдов, происходящее в 2–2,5 раза быстрее, чем в целом на планете, открывает новые маршруты, но одновременно создаёт экологические риски и требует развития ледокольного флота и портовой инфраструктуры.

Ключевым экономическим последствием этих рисков является рост страховых ставок и фрахтовых тарифов. По данным страховых брокеров, ставки страхования военных рисков для судов, заходящих в порты Чёрного моря, в декабре 2025 года выросли с 0,25–0,3% до 0,5–0,75% от стоимости судна — на 250% за один месяц. Из-за атак хуситов ставки по военным рискам в Красном море достигали 1% от стоимости судна [6].

3. Альтернативные маршруты и развитие мультимодальности

В ответ на нестабильность традиционных маршрутов усиливается роль альтернативных путей. Северный морской путь сокращает расстояние от Азии до Европы почти на 40% по сравнению с маршрутом через Суэц. В 2026 году наблюдается активное наращивание портовой, навигационной и энергетической инфраструктуры вдоль маршрута СМП. Зимнюю навигацию на СМП обслуживают восемь атомных ледоколов, что стало максимальным значением за всю историю арктического сообщения.

Стратегический интерес к СМП проявляют азиатские страны. Китай уже осуществляет регулярные рейсы по СМП; в сентябре 2025 года был запущен первый в мире арктический контейнерный экспресс-маршрут Китай–Европа со временем в пути всего 18 дней. Южная Корея планирует пробный рейс Пусан–Роттердам в 2026 году.

Развитие мультимодальности становится важным трендом. С 1 сентября 2025 года в России вступило в силу постановление Правительства, утверждающее правила оформления мультимодальной транспортной накладной

в электронном виде. Интеграция СМП с железнодорожными магистралями (Транссиб, БАМ) позволяет создавать гибкие маршруты «море–суша». В рамках национального проекта «Эффективная транспортная система» реализуются три федеральных проекта по развитию морского и внутреннего водного транспорта [7].

Цифровая трансформация портовой инфраструктуры также выходит на первый план. Ключевыми элементами программы «Умный порт» стали интеграция терминальных операционных систем с различным оборудованием, включая автоматизированные роботизированные системы перевалки. ФГУП «Росморпорт» ввело в промышленную эксплуатацию информационную систему обеспечения лоцманской деятельности в портах Большой порт Санкт-Петербург, Астрахань и Оля, позволяющую автоматизировать весь процесс лоцманской проводки и осуществлять мониторинг обстановки в режиме онлайн [8][9].

4. Экономическое обоснование: сравнительный анализ маршрутов

Для оценки перспективности альтернативных маршрутов проведён сравнительный анализ стоимости доставки одного 40-футового контейнера из Шанхая в Гамбург.

По данным Индекса мировых контейнерных перевозок компании «Дрюри», базовая спотовая ставка фрахта по маршруту Шанхай–Роттердам в декабре 2025 года составляла 2 584 долл. за 40-футовый контейнер. В итоговую стоимость через Суэцкий канал (около 5 500 долл.) включены: фрахт, сборы за проход канала, бункерное топливо, портовые сборы и страхование.

Для Северного морского пути (расстояние ~8 000 морских миль против ~11 000 через Суэц, время в пути ~25 суток против ~35) итоговая стоимость оценивается в 6 200 долл. за счёт расходов на ледокольную проводку и повышенных страховых премий. Таким образом, на данный момент Северный морской путь остаётся дороже традиционного маршрута.

Однако необходимо учитывать динамику изменения факторов. Во-первых, при дальнейшем таянии арктических льдов потребность в ледокольной проводке будет снижаться. Во-вторых, согласно Плану развития Северного морского пути до 2035 года, утверждённому Правительством РФ, планируется увеличение грузопотока до 220 млн тонн в год, что приведёт к экономии на масштабе и снижению удельных затрат. В-третьих, в 2026 году «Росатом» планирует перевезти по СМП более 40 млн тонн грузов, что на 15% превысит уровень 2025 года [10].

5. Рекомендации по повышению устойчивости глобальной морской логистики

На основе проведённого анализа предлагаются следующие направления развития: [12][3].

Диверсификация маршрутов. Необходимо развивать альтернативные Суэцкому каналу транспортные коридоры — Северный морской путь, Транскаспийский маршрут, коридоры «Север–Юг» и «Восток–Запад». Как отмечается в обновлённой Стратегии развития Арктической зоны РФ, горизонты планирования предложено расширить до 2050 года, а среди ключевых приоритетов определён Трансарктический транспортный коридор.

Гармонизация международных правил и цифровизация. Упрощение таможенных процедур, стандартизация цифровых документов (электронный коносамент), внедрение единого транспортного документа (ЕТД) для мультимодальных перевозок. С 1 сентября 2025 года в России действует ЕТД, заменяющий использование нескольких накладных [13].

Инвестиции в инфраструктуру. Модернизация портов, дноуглубление, создание хабов для приёма сверхкрупных контейнеровозов. Особое внимание — развитию портовой инфраструктуры вдоль СМП: строительство транспортно-логистического узла в порту Корсаков, развитие Мурманского и Архангельского

транспортных узлов, строительство баз бункеровки и технического обслуживания в портах Тикси и Диксон [7].

Экологическая безопасность и декарбонизация. Международная морская организация в 2025 году предварительно одобрила новую Рамочную систему достижения нулевых выбросов, стратегической целью которой является достижение околонулевых выбросов в атмосферу. Переход на низкоуглеродное топливо (СПГ, аммиак, метанол, биотопливо) становится не только экологическим, но и экономическим императивом [11].

Снижение страховых рисков. Создание международных механизмов гарантий безопасности судоходства в кризисных регионах, что позволит стабилизировать страховые премии и снизить транзакционные издержки [14].

Заключение

Мировой океан продолжает оставаться фундаментальной основой международной транспортной сети, обеспечивая более 80% мировой торговли. Однако современные вызовы — от геополитических конфликтов до климатических изменений — требуют адаптации этой сети к новым реалиям.

Проведённый анализ показывает, что традиционные маршруты через Суэцкий канал сталкиваются с беспрецедентными рисками: падение транзита в 2025 году на 57–64% по сравнению с 2023 годом, рост страховых ставок до 1% от стоимости судна, увеличение времени доставки на 10–20 дней. В этих условиях Северный морской путь приобретает стратегическое значение как альтернативная транспортная артерия, сокращающая расстояние между Азией и Европой на 40% [1].

Развитие мультимодальных перевозок и цифровизация портовой инфраструктуры позволяют повысить гибкость и устойчивость глобальных цепочек поставок. Россия, обладая уникальным транзитным потенциалом (Северный морской путь, Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали), может играть ключевую роль в формировании новой транспортной архитектуры

двадцать первого века. Представленные в работе количественные оценки подтверждают, что, несмотря на текущее ценовое преимущество Суэцкого канала, стратегические перспективы связаны с освоением Арктики и развитием Северного морского пути в соответствии с утверждённым планом до 2035 года [2][5][6].

Список используемых источников:

1. Конференция ООН по торговле и развитию. Обзор морского транспорта 2025. — Женева: Конференция ООН по торговле и развитию, 2025. — ссылка: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025> (дата обращения: 22.04.2026).

2. Администрация Суэцкого канала. Статистика судоходства за 2025 год: ежегодный отчёт. — 2026. — ссылка: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx> (дата обращения: 22.04.2026).

3. Госкорпорация «Росатом». Северный морской путь: итоги навигации 2025 г. и перспективы развития. — 2026. — ссылка: <https://rosatom.ru/press-centre/news/> (дата обращения: 22.04.2026).

4. Центр логистики Крайнего Севера. Основные итоги транзитной навигации по Северному морскому пути в 2025 году. — 2025. — ссылка: <https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2025/> (дата обращения: 22.04.2026).

5. Балтийский и международный морской совет. Транзит через Суэцкий канал всё ещё на 60% ниже спустя 100 дней после последней атаки. — 2026. — ссылка: <https://www.bimco.org/news-insights/market-analysis/shipping-number-of-the-week/2026/0107-snow/> (дата обращения: 22.04.2026).

6. «Блумберг». Страховые ставки для судов в Чёрном море выросли на 250%. — 2025. — ссылка: <https://www.bloomberg.com/> (дата обращения: 22.04.2026).

7. Постановление Правительства РФ от 08.08.2024 № 288-ФЗ «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. — 2024.

8. ФГУП «Росморпорт». Информационная система обеспечения лоцманской деятельности. — 2025. — ссылка: <https://www.rosmorport.ru/> (дата обращения: 22.04.2026).

9. Российская газета. Цифровая трансформация портов: программа «Умный порт». — 2025. — ссылка: <https://rg.ru/> (дата обращения: 22.04.2026).

10. Консалтинговая компания «Дрюри». Индекс мировых контейнерных перевозок: спотовые ставки Шанхай–Роттердам. — 2026. — ссылка: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> (дата обращения: 22.04.2026).

11. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2035 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 17.10.2024 № 2898-р. — М.: Минтранс России, 2024.

12. Правительство РФ. План развития Северного морского пути до 2035 года. — 2026. — ссылка: <http://government.ru/> (дата обращения: 22.04.2026).

13. Президент Российской Федерации. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (в редакции 2025 года). — 2025. — ссылка: <http://kremlin.ru/> (дата обращения: 22.04.2026).

14. Международная морская организация. Рамочная система достижения нулевых выбросов для морского транспорта: итоги 83-й сессии Комитета по защите морской среды. — 2025. — ссылка: <https://www.imo.org/> (дата обращения: 22.04.2026).

15. Минвостокразвития России. Заседание комиссии Госсовета РФ по направлению «Северный морской путь и Арктика». — 2025. — ссылка: <https://minvr.gov.ru/> (дата обращения: 22.04.2026).