

Северный морской путь как альтернатива Суэцкому каналу: мечты или реальность?

Мировая торговля десятилетиями строится вокруг маршрута через **Суэцкий канал** – ключевой артерии между Европой и Азией. В 2023 году через канал прошло около 26 тыс. судов, перевезено порядка 1,5 млрд тонн грузов, а доходы превысили 9 млрд долларов. **Через него проходит 12-15% мировой торговли и до 30% мирового контейнерного оборота.** Средняя пропускная способность достигает 70 судов в сутки, а навигация осуществляется круглогодично. Это не просто судоходный маршрут между Средиземным и Красным морями. Это сформированная глобальная инфраструктура, один из важнейших элементов глобальной логистической системы, через который ежегодно проходит свыше \$2 трлн в товарообороте. Однако с конца 2023 года этот жизненно важный коридор оказался в эпицентре международного кризиса, связанным с напряженной геополитикой. **К весне 2025 года зафиксировано более 250 атак на суда, а объем трафика в Аденском заливе сократился на 70% по сравнению с предыдущим годом.**

Альтернативой рассматривается Северный морской путь (СМП). Его главное преимущество – сокращение расстояния между Северной Европой и Восточной Азией на 7-10 тыс. км, что уменьшает время рейса примерно на 10-14 дней и потенциально снижает расходы на топливо на 15-20%. Что является серьезным аргументом, в условиях волатильных ставок фрахта.

Однако фактические масштабы маршрутов различаются принципиально. Если сопоставить объёмы перевозок, то разница становится наглядной: **около 1 млрд. тонн через Суэц против 36-38 млн. тонн по СМП.** Такой разрыв означает, что арктический маршрут пока занимает менее 3% от объёма южного коридора. Это не конкуренция равных систем, а сравнение зрелой глобальной магистрали и развивающегося специализированного направления.

Динамика самого СМП при этом выглядит впечатляюще. За последние 10 лет грузопоток вырос примерно с 4 млн. тонн практически до 40 млн. тонн. Рост почти в десять раз свидетельствует о формировании устойчивого экспортного коридора. По прогнозам к 2030 году объём перевозок по СМП должен достичь 150 млн тонн.

Однако важно учитывать структуру:

- СПГ – 45-50%,
- нефть и нефтепродукты – 20-25%,
- уголь – 15-20%,
- транзит и контейнеры – менее 2 млн тонн.

Это означает, что СМП пока развивается как энергетическая инфраструктура, а не как универсальный торговый маршрут. Если сопоставить сроки доставки, разница также двоякая. Через Суэц маршрут Европа-Азия занимает в среднем 30-35 дней, через СМП – 20-25 дней, но только в навигационный период. Экономия времени очевидна, однако она сопровождается повышенными требованиями к флоту. В эксплуатации находится 7 атомных ледоколов, что обеспечивает проводку, но ограничивает масштаб одновременных операций. Ледовый класс судов, дополнительные страховые коэффициенты и ледовая проводка увеличивают издержки, снижая часть выигрыша от более короткого пути.

Прогноз до 2030 года предполагает рост грузооборота СМП до 70-100 млн тонн при благоприятном инвестиционном сценарии. Даже в этом случае объёмы останутся в разы ниже текущих показателей Суэца. Это говорит о том, что СМП в ближайшие годы не станет полной альтернативой южному маршруту, но укрепит позиции как стратегический дополнительный коридор.

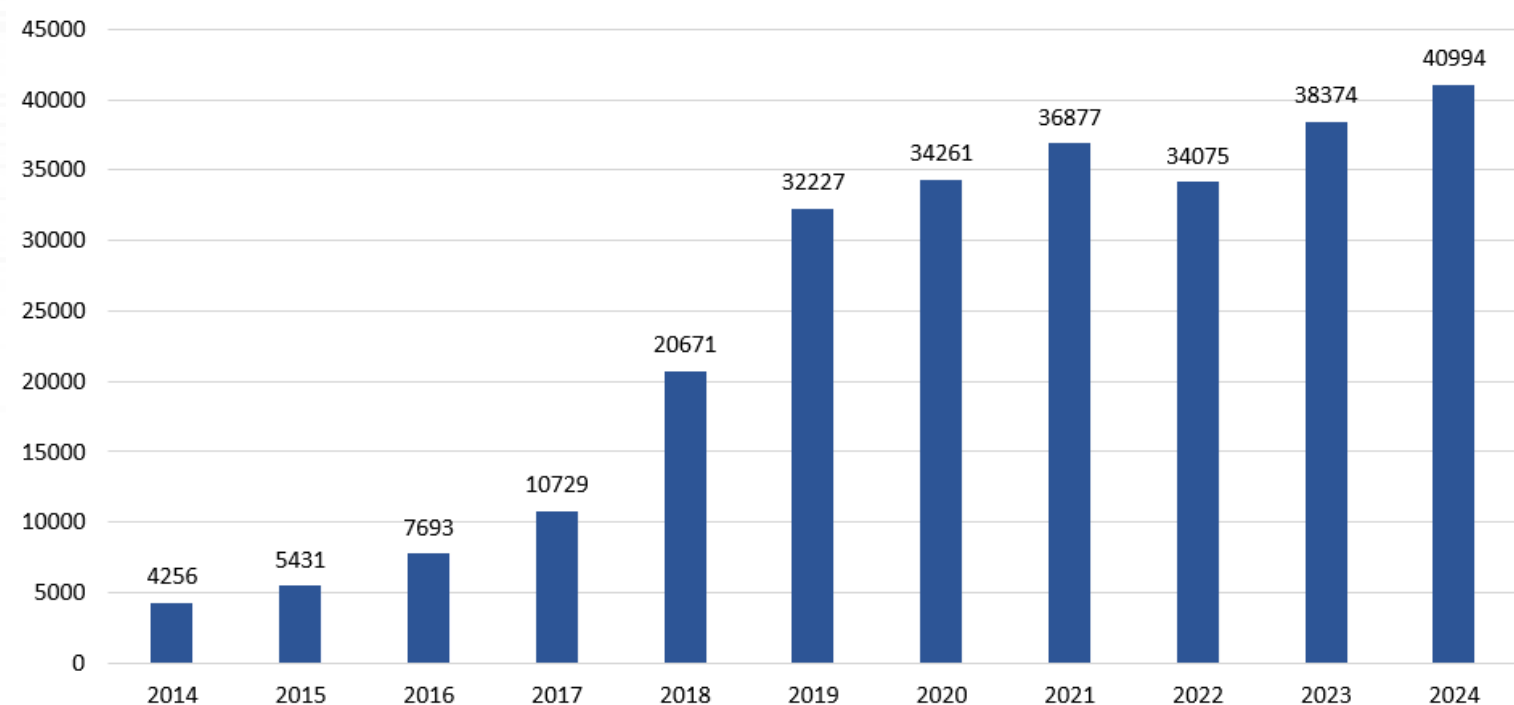
Таким образом, количественный анализ показывает двойственную картину. С одной стороны, наблюдается кратный рост и высокая скорость развития СМП. С другой – масштаб разрыва с Суэцким каналом остаётся фундаментальным. Северный морской путь – это динамично развивающаяся долгосрочная геоэкономическая стратегия, пользующаяся поддержкой государства в рамках национального проекта. Торгово-транспортный коридор имеет перспективу увеличения периода навигации, посредством таяния льдов. К середине XXI века продолжительность периода открытой воды в морях российской Арктики может увеличиться на 1,5-2 месяца, а к концу столетия – до 5,5 месяцев. Однако в обозримой перспективе он выступает скорее дополнением к глобальной системе перевозок, чем её заменой.



Объем грузопотока по Северному морскому пути за 10 лет (тыс. тонн)

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Грузопоток	4256	5431	7693	10729	20671	32227	34261	36877	34075	38374	40994

Объем грузопотока по Северному морскому пути за 10 лет (тыс. тонн)



*Не является индивидуальной инвестиционной рекомендацией.

Стоимость инвестиционных паев может увеличиваться и уменьшаться. Результаты инвестирования в прошлом не определяют доходы в будущем. Государство и АО «СОЛИД Менеджмент», не гарантирует доходность инвестиций в паевые инвестиционные фонды. Взимание надбавок (скидок) уменьшает доходность инвестиций в инвестиционные паи паевого инвестиционного фонда. Прежде чем приобрести инвестиционный пай, следует внимательно ознакомиться с Правилами доверительного управления паевым инвестиционным фондом. Не является индивидуальной инвестиционной рекомендацией