

Трансарктический транспортный коридор как фактор интеграции Евразийского экономического пространства

Зайков К. С.^{*}, Новичкова Е. А.

Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова, Архангельск, Российская Федерация

^{*} e-mail: k.zaikov@narfu.ru

ORCID: 0000-0001-6479-416X

РЕФЕРАТ

Цель. Целью статьи является анализ трансарктического транспортного коридора как системообразующего фактора интеграции евразийского экономического пространства в условиях трансформации глобальной экономики и усиления геополитической конкуренции. Особое внимание уделяется роли Северного морского пути в формировании новых транспортно-логистических связей между Европой и Азией. **Методы.** Исследование основано на комплексном междисциплинарном подходе, включающем методы неореализма, неомарксизма и геоэкономического анализа. Используются сравнительно-исторический, структурно-логистический и системный методы для оценки эволюции транспортных маршрутов и их влияния на международные экономические связи. **Результаты.** В статье показано, что трансарктический транспортный коридор обладает значительным интеграционным потенциалом за счет сокращения расстояний и времени перевозок между ключевыми экономическими центрами Евразии. Установлено, что развитие Северного морского пути способствует перераспределению торговых потоков, усилению ресурсной и транзитной роли Арктики, а также углублению экономического взаимодействия между Россией, Европейским союзом и государствами Азии, несмотря на инфраструктурные ограничения и санкционное давление. **Выводы.** Сделан вывод о том, что Трансарктический транспортный коридор может стать одним из ключевых элементов новой архитектуры евразийской интеграции при условии модернизации инфраструктуры и обеспечения устойчивой навигации. Развитие данного маршрута рассматривается как стратегический инструмент укрепления экономической связанности Евразии в условиях глобальной нестабильности.

Ключевые слова: трансарктический транспортный коридор, Северный морской путь, Евразийское экономическое пространство, евразийская интеграция, транспортная инфраструктура, международная торговля

Для цитирования: Зайков К. С., Новичкова Е. А. Трансарктический транспортный коридор как фактор интеграции Евразийского экономического пространства // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2026. Т. 20, № 2. С. 43–57. EDN: RCNEDA

The Trans-Arctic Transport Corridor as a Factor in the Integration of the Eurasian Economic Space

Konstantin S. Zaikov^{*}, Ekaterina A. Novichkova

Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russian Federation

^{*} e-mail: k.zaikov@narfu.ru

ORCID: 0000-0001-6479-416X

ABSTRACT

Aim. The purpose of this article is to analyze the Trans-Arctic Transport Corridor as a key factor in the integration of the Eurasian economic space amid global economic transformation and growing geopolitical competition. Special attention is paid to the role of the Northern Sea Route in shaping new transport and logistics links between Europe and Asia. **Methods.** The study is based on a comprehensive interdisciplinary approach combining the methods of neorealism, neo-Marxism, and geo-economic analysis. Comparative historical, structural-logistical, and systems approaches are applied to assess the evolution of major transport routes and their impact on international economic relations. **Results.** The article demonstrates that the Trans-Arctic Transport Corridor has significant integration potential due to reduced distances and transit times between major Eurasian economic centers. It is established that the development of the Northern Sea Route contributes to the redistribution of trade flows, strengthens the resource and transit role of the Arctic, and enhances economic interaction among Russia, the European Union, and Asian countries, despite existing infrastructure constraints and external pressure. **Conclusions.** The study concludes that the Trans-Arctic Transport Corridor can become a core element of a new Eurasian integration framework provided that infrastructure modernization and sustainable navigation are ensured. The development of this route is viewed as a strategic instrument for strengthening Eurasian economic connectivity under conditions of global instability.

Keywords: Trans-Arctic Transport Corridor, Northern Sea Route, Eurasian economic space, Eurasian integration, transport infrastructure, international trade

For citation: Zaikov K. S., Novichkova E. A. The Trans-Arctic Transport Corridor as a Factor in the Integration of the Eurasian Economic Space // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2026. Vol. 20, No. 2. P. 43–57. (In Russ.) EDN: RCNEDA

Введение

Трансарктический транспортный коридор (ТАТК) представляет собой комплексный инфраструктурный проект, призванный интегрировать Северный морской путь (СМП) в систему глобальных транспортных потоков между Европой и Азией, тем самым способствуя углублению экономической и политической интеграции Евразии. В контексте современных изменений мировой экономики и геополитического соперничества инициативы по развитию арктических транспортных маршрутов приобретают важное стратегическое значение.

Методология

Исследование построено на двух уровнях. На *теоретико-аналитическом* уровне использованы три подхода.

Неореализм применен для объяснения стратегического поведения России, Китая и ЕС в Арктике: контроль России над СМП через систему разрешений и ледокольную проводку интерпретируется как инструмент сдерживания, а стремление Китая к «Полярному Шелковому пути» — как попытка диверсификации транзитных рисков в обход Малаккского пролива.

Неомарксизм позволил проанализировать перераспределение добавленной стоимости: транзит по СМП сокращает логистические издержки европейских импортеров китайской продукции на 15–20%, что укрепляет позицию России как «инфраструктурного ядра» и одновременно усиливает зависимость периферийных портов (Мурманск, Петропавловск-Камчатский) от инвестиционных циклов.

Геоэкономика использована для квантификации конкурентных преимуществ.

На *методологическом* уровне применялись:

- сравнительно-исторический метод — для сопоставления эволюции транспортных артерий Евразии;

- структурно-логистический метод — для выявления узких мест (дефицит ледоколов Arc-7, ограниченная пропускная способность пролива Вилькицкого);
- системный метод — для рассмотрения ТАТК как элемента единой мультимодальной сети, интегрированной с Транссибом, БАМом и речными путями.

Определение термина «Евразийское пространство»

В научной литературе отсутствует единое определение Евразийского пространства [4; 17]. Для целей настоящего исследования выделяются три ключевых измерения, значимых для анализа Трансарктического транспортного коридора.

Географическое измерение. Евразия представляет собой единый суперконтинент площадью 53,6 млн кв. км (36% суши) без естественной границы между Европой и Азией [17, с. 19]. Именно огромные расстояния между западным и восточным флангами материка (от 8 до 12 тыс. км) создают спрос на оптимальные логистические решения. ТАТК, сокращая путь между Европой и Азией на 35–40% по сравнению с Суэцким маршрутом (см. табл. 2, с. 52), превращает географическую данность в экономическое преимущество.

Геополитическое измерение. В современных условиях Евразия — это арена столкновения интересов России, Китая и западных держав, причем некоторые исследователи отмечают, что прежняя мощь России в Евразии нивелируется быстрорастущими экономиками Китая и Индии [25, с. 31–32]. Трансарктический транспортный коридор, проходящий через акватории, находящиеся под юрисдикцией Российской Федерации (внутренние воды, территориальное море, исключительная экономическая зона) [6, с. 143–144], становится инструментом транспортного суверенитета России. Он предлагает альтернативу коммуникациям, контролируемым НАТО (Суэцкий канал, Гибралтар), и укрепляет позиции РФ как «транзитного ядра» Евразии [23, с. 150].

Экономическое измерение. Евразийское экономическое пространство понимается как интеграционное объединение, охватывающее весь материк и направленное на устойчивое экономическое развитие через межгосударственное взаимодействие, в первую очередь в рамках ЕАЭС и ЕЭП [4, с. 20–21]. ТАТК выполняет в этом пространстве три интеграционные функции.

1. Логистическую — связывает европейские и азиатские рынки кратчайшим морским путем (Роттердам — Шанхай за 18–20 суток против 35–40 суток через Суэц) [10; 20].
2. Ресурсную — обеспечивает вывоз стратегических полезных ископаемых российской Арктики (97% никеля, 99% кобальта, 76% редкоземельных металлов РФ) [5, с. 83].
3. Системообразующую — интегрирует морской сегмент СМП с континентальными железнодорожными магистралями (Транссиб, БАМ) и речными путями, формируя мультимодальный каркас Евразии [20, с. 25; 23, с. 152].

Таким образом, ТАТК является не пассивным маршрутом, а активным механизмом, превращающим географическую Евразию в экономически связанное пространство.

Историческая ретроспектива развития главных транспортных артерий мировой торговли и трансформация Северного морского пути

Евразийское экономическое пространство территориально соответствует крупнейшему материковому планетарному пространству (53,6 млн кв. км, 36% суши). Основной преградой для развития торговли здесь выступают огромные расстояния, разделяющие страны тысячами километров. Поиск оптимальных логистических коридоров всегда был исторической проблемой [4; 17].

Великий шелковый путь (ВШП) (I в. до н. э. — XV в. н. э.) протяженностью 7–12 тыс. км соединял Китай со Средиземноморьем. Его развитие стимулировалось спросом на уникальные товары (шелк, пряности) и контролем империй над караванными маршрутами. Упадок ВШП был вызван систематическими грабежами, распадом контролировавших его государств и отсутствием единой инфраструктуры [1; 7; 22].

Северный морской путь начал осваиваться в XVI–XVII вв. в ходе мангазейских походов, которые способствовали развитию северных портов и колонизации Сибири. Экспедиции В. Баренца расширили климатические знания об Арктике [16, с. 627]. Плавание С. И. Дежнева в 1648 г. доказало существование пролива между Евразией и Америкой [21, с. 36]. М. В. Ломоносов теоретически обосновал возможность прохода вдоль северных берегов Евразии [16, с. 628].

Первое успешное сквозное прохождение СМП совершила экспедиция А. Норденшельда на судне «Вега» (1878–1880 гг.), подтвердив принципиальную возможность регулярного судоходства [Там же].

В XX в. развитие маршрута продолжилось: основание Мурманского порта (1915 г.), экспедиция О. Ю. Шмидта на «Александре Сибирякове» (1932 г.), впервые прошедшая путь за одну навигацию. Это привело к созданию Главсевморпути и институциональному оформлению управления Арктикой [Там же, с. 629]. В годы Великой Отечественной войны СМП использовался для ленд-лизских поставок [Там же]. Новый этап начался со спуска на воду атомного ледокола «Ленин» (1959 г.) и обеспечения круглогодичной навигации к 1978 г.

Максимальные показатели грузооборота по СМП в советский период зафиксированы в 1987 г. — свыше 6,6 млн т. С 1991 г. путь открыт для международного судоходства, но интерес к его эксплуатации снизился. Возобновление инвестиционной активности началось в 2010-е гг. на фоне таяния арктических льдов, что удлинит навигационный период и упростило добычу полезных ископаемых [24].

Арктический регион обладает значительной долей мировых запасов стратегических металлов: здесь сосредоточено более 10% мировых запасов никеля и титана, около 19% платины, а также значительные объемы кобальта, палладия и серебра [5, с. 83]. При этом основная часть арктических минерально-сырьевых ресурсов (свыше 90% никеля, кобальта, олова и циркона) приходится на российскую зону Арктики, что делает Россию ключевым игроком в глобальной цепочке поставок этих металлов [Там же].

По данным на 2025 г. в российской Арктике сосредоточено 76% разведанных запасов редкоземельных металлов РФ, а также 95–100% добычи ниобия, тантала, циркония, галлия и рубидия — элементов, критически важных для оборонной и высокотехнологичной промышленности. Дополнительно на долю российской Арктики приходится 97% запасов никеля и кобальта страны, 48% меди, а также более половины запасов серебра, что подтверждает статус региона как национальной ресурсной кладовой. Северный морской путь выступает единственной экономически эффективной транспортной артерией для вывоза этих ресурсов на мировые рынки, напрямую связывая арктические месторождения с потребителями в Европе и Азии без необходимости использования альтернативных сухопутных или южных морских маршрутов.

Наличие природных ресурсов в сочетании с инфраструктурой СМП сделало арктические проекты России привлекательными для иностранных инвесторов (Total, Linde, Mitsui, CNPC и др.), а также для неарктических государств — наблюдателей Арктического совета (Китай, Франция, Германия, Индия, Япония, Корея и др.) [24, с. 5]. Однако специфика СМП связана с климатическими условиями и правом России осуществлять контроль за навигацией: в соответствии со ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания РФ, акватория СМП включает внутренние воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ [6, с. 143–144].

Военная доктрина РФ 2014 г. закрепила Арктику как регион защиты национальных интересов в мирное время. В 2010-е гг. Россия нарастила военное присутствие, но уровень тяжелых вооружений остался значительно ниже советского (это демонстрируют коэффициенты [24, с. 6]: подводные лодки — 0,17, авиация — 0,25 от уровня 1980-х гг.), что свидетельствует об оборонительном характере присутствия [Там же, с. 5–6].

В условиях санкционного давления после 2022 г. сотрудничество с западными компаниями было свернуто, что ознаменовало «поворот на Восток» — переориентацию на Китай и Индию. Тем не менее даже в 2025 г. страны ЕС продолжают импортировать российский СПГ (около 4 млрд куб. м за январь — февраль 2025 г.) из-за погодных условий и сокращения атомной генерации [18, с. 186].

Инфраструктурные вызовы остаются существенными. Средний возраст атомных ледоколов достигает 28 лет, коэффициент их технической готовности не превышает 0,78 [20, с. 13]. Спутниковое покрытие

восточного сектора Арктики — не более 40%, задержка передачи данных — до четырех часов [15, с. 93]. Судам без ледового класса разрешено плавание с 1 июля по 15 ноября; для круглогодичной навигации требуются ледоколы Arc 4–9 и Icebreaker 6–7. Для достижения высоких объемов грузоперевозок необходимо увеличение численности современных ледокольных судов [Там же].

Несмотря на санкционные и инфраструктурные проблемы, в 2023 г. зафиксирован рекордный объем грузоперевозок по СМП (показано на рис. 1) — 31,5 млн т, включая транзит (свыше 2,1 млн т). Совокупный объем в 2024 г. достиг 37,9 млн т (см. табл. 2, с. 52). Таким образом, СМП продолжает развиваться как международный транзитный коридор, а его интеграционный потенциал для Евразии остается высоким [10; 20].



Рис. 1. Количество разрешений, полученных на проход по СМП, 2015–2025 гг., шт.

Fig. 1. Number of Permits Granted for Transit through the Northern Sea Route (NSR), 2015–2025 (units)

Источник: Реестр разрешений на плавание судов в акватории Севморпути

[Электронный ресурс] // Главсевморпуть. Росатом. URL: <https://clck.ru/3RRcfb> (дата обращения: 23.12.2025)

Однако к существующим вызовам развития Северного морского пути также добавляется конкуренция со стороны традиционных морских коридоров, а также геополитическая нестабильность и санкционное давление, оказываемое на Россию со стороны государств Запада.

Антироссийские санкции вводятся с 2014 г. и прошли три этапа (табл. 1, с. 48). На первом этапе (2014–2017 гг.) ограничения носили в основном персональный и секторальный характер, продемонстрировав технологическую и инвестиционную зависимость российских арктических проектов от западных партнеров. На втором этапе (2017–2022 гг.) санкции затронули крупные компании и банки, что привело к снижению инвестиционной активности. Третий этап (с 2022 г.) характеризуется полномасштабным санкционным давлением: разрыв отношений с большинством западных компаний, прекращение или замораживание совместных проектов, отказ от поставок критического оборудования [18, с. 186].

Уход западных компаний после 2022 г. был масштабным, но неравномерным. Норвежская Equinor и сингапурский трейдер Trafigura полностью вышли из проектов; British Petroleum заявила о выходе, но фактически сохранила участие; французская TotalEnergies продолжает работу в проекте «Ямал СПГ», заморозив участие в «Арктик СПГ-2»; немецкая Wintershall Dea утратила контроль над активами. Азиатские партнеры, напротив, в основном сохранили или усилили присутствие. Китайские CNPC и Silk Road Fund продолжают участвовать в «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2»; индийские компании (Oil India, Indian Oil, Bharat Petroresources) расширяют сотрудничество, включая инфраструктурные проекты вдоль СМП. Японские Mitsui и JOGMEC заморозили участие, но не вышли полностью [3, с. 15].

Этапы введения антироссийских санкций
Table 1. Phases of the Implementation of Anti-Russian Sanctions

Этап	Период	Формат санкций	Арктическая специфика
1	2014–2017 гг.	Персональные санкции, секторальные ограничения	Проявление технологической и инвестиционной уязвимости
2	2017–2022 гг.	Санкции против физических и юридических лиц, в том числе крупных компаний и банков	Осложнения в отношениях с иностранными компаниями, снижение инвестиционной активности
3	2022 г. — по наст. время	Полномасштабное санкционное давление	Прекращение реализации проектов, резкий отток инвестиций, разрыв отношений с зарубежными компаниями, снижение объема грузоперевозок

Источник: составлено по [18, с. 186; 26, с. 9]

Ключевым технологическим ограничением стал дефицит судов ледового класса Arc-7 для перевозки СПГ. Российский заказ на 15 газозовов на судостроительном комплексе «Звезда» находится в стадии строительства (суда «Алексей Косыгин», «Петр Столыпин» близки к завершению). Однако из-за ухода южнокорейской верфи DSME (ныне Hanwha) и французской GTT (мембранные системы хранения СПГ) строительство нескольких судов («Петр Капица», «Лев Ландау», «Жорес Алферов») было остановлено; Hanwha завершила их за свой счет и ищет альтернативных покупателей [26, с. 9]. Это привело к сдвигу сроков запуска «Арктик СПГ-2» на 2–3 года, но не остановило полностью транзит по СМП.

Несмотря на санкции, в 2023–2024 гг. объем перевозок по СМП достиг рекордных значений (31,5 млн т в 2023 г., 37,9 млн т в 2024 г.), а международный транзит превысил 2,1 млн т. Россия переориентировала экспорт энергоносителей на азиатские рынки, частично заместив западные технологии и инвестиции китайскими и индийскими. Даже Европа, декларируя отказ от российского газа, в отдельные месяцы 2025 г. импортировала до 4 млрд куб. м СПГ из РФ — из-за погодных условий и сокращения собственной генерации. Таким образом, санкционное давление замедлило, но не блокировало развитие СМП как международного транзитного коридора.

Несмотря на текущий разрыв отношений между ЕС и Россией, Европа получает значительную выгоду при использовании Северного морского пути, так как основным экспортером для нее является Китай. Коэффициент торгово-экономической связанности (КТЭС) ЕС и Китая устойчив на протяжении периода 2014–2025 гг. и находится в диапазоне 0,02–0,023, что означает, что объем двусторонней торговли составляет примерно 2% от суммарного ВВП двух экономик — довольно высокий показатель, учитывая их экономические мощности (представлено на рис. 2). Евросоюзу важно сохранить торгово-экономические отношения с Китаем, особенно на фоне обострения конфликта с США из-за Гренландии, на который президент США Д. Трамп отреагировал обещанием ввести дополнительные торговые барьеры¹.

В период 2014–2018 гг. КТЭС России и ЕС колебался в пределах 0,010–0,013, показывая умеренную торгово-экономическую взаимосвязь, которая была особенно сильна в энергетической отрасли — ЕС на протяжении более чем десяти лет был главным импортером российского газа. После 2019 г. показатель начал снижаться, а после 2022 г. резко упал, что отражает структурные изменения в экономических отношениях и торговой политике. В целом на данном хронологическом отрезке он снизился более чем в четыре раза, что напрямую связано с постепенным усилением санкционного давления на Россию со стороны стран Запада и закрытием многих совместных экономических проектов и инициатив.

Тем не менее сотрудничество осуществляется в ограниченном масштабе, особенно в условиях возникновения форс-мажорных ситуаций. Несмотря на декларированное намерение Европейского союза полностью прекратить импорт российских энергетических ресурсов к 2027 г., фактическая динамика закупок свидетельствует о значительном расхождении между стратегическими установками и текущей практикой.

¹ США за девять месяцев нарастили экспорт СПГ на 22% [Электронный ресурс] // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/25710485> (дата обращения: 20.01.2026).

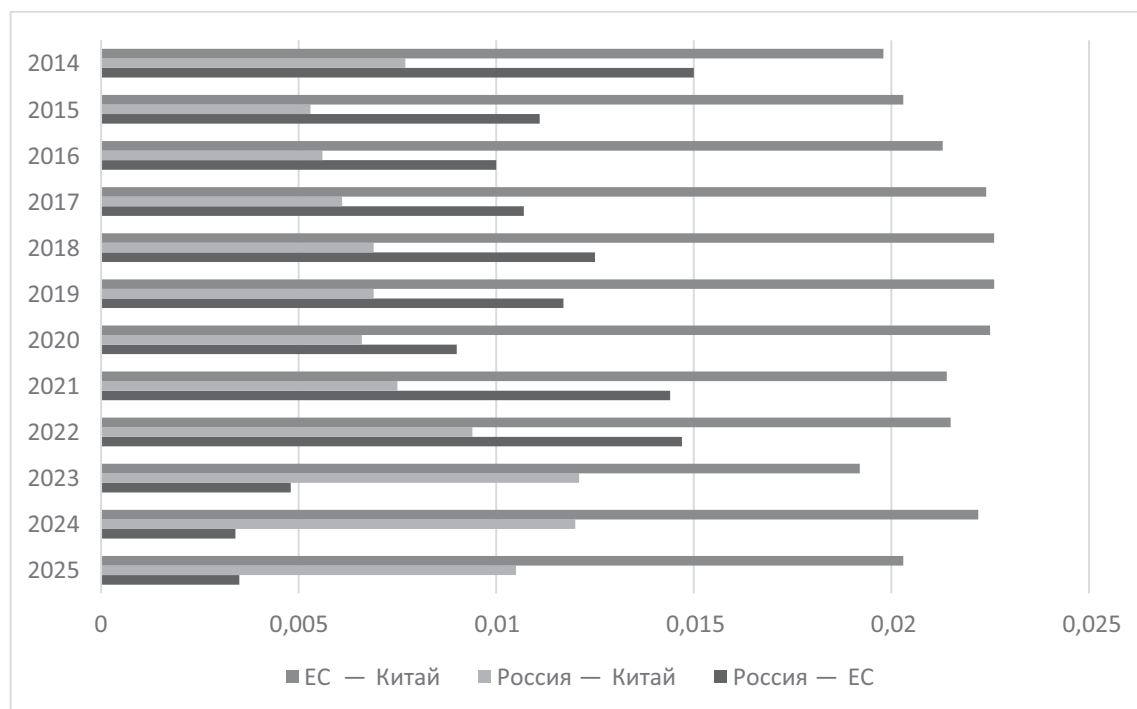


Рис. 2. Коэффициент торгово-экономической связанности ЕС — России, России — Китая, ЕС — Китая, 2014–2025 гг.

Fig. 2. Trade and Economic Relatedness Coefficient between the EU and Russia, Russia and China, and the EU and China, 2014–2025

Источник: рассчитано авторами по данным: World Economic Outlook (October 2025)

[Электронный ресурс] // International Monetary Fund. URL: <https://www.imf.org/external/datamapper/datasets/WEO> (дата обращения: 23.12.2025)

Согласно аналитическим данным исследовательского центра Bruegel, в январе и феврале 2025 г. страны ЕС импортировали около 4 млрд куб. м сжиженного природного газа из Российской Федерации¹. Аналогичная ситуация повторилась в начале текущего года: Европейский союз вновь импортировал российский СПГ вследствие погодных условий и сокращения атомной генерации во Франции².

Можно сделать вывод, что торгово-экономические отношения между ЕС и Россией сохраняются, несмотря на кризисное состояние, а развитые исторические и инфраструктурные связи дают благоприятный прогноз на возобновление полномасштабного сотрудничества, в особенности на фоне Гренландского кризиса и потери США как экспортера СПГ. Кроме того, кратчайший транспортный коридор, связывающий Европу с Китаем, — СМП — входит в зону исключительных интересов РФ, так что необходимость в использовании данной артерии для международного транзита говорит о потенциальной нормализации отношений ЕС и России, что станет новым структурным витком евразийской интеграции на фоне параллельной интенсификации отношений России и Китая.

КТЭС Китая и России (показано на рис. 2) с 2014 по 2023 г. увеличился почти в 1,6 раза, отражая укрепление торгово-экономической взаимосвязи между странами. На фоне секторальных ограничений и антироссийских санкций, а также изменений в макроэкономическом контексте возникает необходимость переосмысления подхода к международному сотрудничеству в энергетической сфере. В этих условиях Россия стремится выстраивать новые форматы взаимодействия с ключевыми партнерами

¹ Russia boost LNG supplies to Europe by 5% in 2M 2025 — analytical center [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.com/economy/1923585> (дата обращения: 18.01.2026).

² Европа забирает весь ямальский СПГ: поставки «Газпрома» также вышли на максимум [Электронный ресурс] // EurAsia Daily. URL: <https://clck.ru/3RSLhs> (дата обращения: 20.01.2026).

в Азии, в первую очередь с Китаем. В экспертном сообществе неоднозначно оценивались перспективы присутствия Китая в Арктике в качестве стратегического партнера России; часть исследователей указывала на потенциальную «китайскую угрозу», связывая ее с различиями в интерпретации международно-правовых документов, регулирующих арктическую проблематику, включая Договор о Шпицбергене 1920 г. и Конвенцию ООН по морскому праву [13, с. 25]. Китайская концепция Арктики как «общего наследия человечества» предполагает интернационализацию Северного морского пути, что вступает в противоречие с официальной позицией Российской Федерации, рассматривающей СМП как национальную транспортную артерию, проходящую в водах под ее суверенитетом и юрисдикцией [Там же]. В то же время ряд экспертов подчеркивают значительный потенциал российско-китайского сотрудничества в Арктике, прежде всего в энергетической сфере. Участие китайских компаний в качестве партнеров и инвесторов способствует привлечению капитала, передаче технологий и диверсификации финансовых рисков при реализации крупных арктических проектов [Там же].

Три центра экономической силы на Евразийском материке — Россия, ЕС и Китай — формируют новую институциональную структуру региона в контексте интеграционных процессов. Несмотря на кризисы в отношениях и столкновение национальных интересов, в том числе в Арктике, сотрудничество углубляется и становится все более важным для поддержания стабильного экономического развития государств, укрепляя их взаимозависимость. Тем не менее такая система формирует серьезную угрозу для экономического и политического суверенитета страны, так как ставит ее в прямую зависимость от иностранных экономик. ЕС находился в зависимости от нефтегазовых ресурсов России и с отказом от них был вынужден пойти на менее выгодные соглашения о поставках СПГ с США; на данном этапе, учитывая конфликт интересов между Европой и Америкой по Гренландии, Евросоюз вновь вынужденно возвращается к необходимости поставок СПГ из России. Россия же испытывает дефицит в технологических областях, поэтому после свертывания многих проектов и введения новых пакетов санкций была вынуждена переориентировать экономику на сотрудничество с государствами Востока. Хотя такая инициатива обсуждалась давно, события 2022 г. заставили совершить резкий скачок вместо плавного перехода. Учитывая сказанное выше, важно отметить потребность в соблюдении баланса между сохранением стратегической самостоятельности России и выстраиванием архитектуры международного сотрудничества [12, с. 121–122]. КНР подходит к данному вопросу более прагматично и лучше сохраняет экономическую стабильность в современных геополитических реалиях. Китай не ограничивается сотрудничеством в Арктике с Россией — государство активно проявляло интерес к строительству газопровода на Аляске и выражает желание присоединиться к проекту и на сегодняшний день¹. Более того, в 2010-е гг. КНР стремилась укрепить позиции в Арктике через сотрудничество со странами Скандинавии: Швецией и Норвегией. Китай реализует многокомпонентную экономическую стратегию, ориентированную на углубление экономического сотрудничества через торговлю, инвестиции, инфраструктуру и участие в арктических проектах, одновременно адаптируя свои подходы к политическим условиям региона и взаимодействию с Россией до 2030 г. [14, с. 435–436]. Важно также отметить слабое влияние на китайскую экономику со стороны США через введение торговых тарифов: 125%, что вместе с базовой пошлиной 20% составило 145%. Однако недавнее исследование Кильского института показало, что экспортеры не почувствовали обременения, так как на них пришлось только 4% дополнительных расходов, а оставшиеся 96% легли на американцев, при том что объемы торговли значительно сократились, в отличие от экспортных цен². При этом КНР также сталкивается с существенными экономическими вызовами, среди которых особенно выделяются инволюция, избыточные производственные мощности и угроза окончательного погружения экономики в дефляционное состояние³. Несмотря на большой потенциал евразийской интеграции, вследствие геополитической нестабильности в регионе и нарушения традиционных

¹ Минфин США: Китай выразил интерес к участию в проекте газопровода на Аляске [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8162316> (дата обращения: 21.12.2025).

² Eigentor: Amerikaner bezahlen fast vollständig für Trumps Zölle [Электронный ресурс] // Kiel Institut. URL: <https://www.kielinstitut.de/de/publikationen/aktuelles/eigentor-amerikaner-bezahlen-fast-vollstaendig-fuer-trumps-zoelle/> (дата обращения: 21.01.2026).

³ Проблемы Китая заставили экономистов вспомнить об инволюции [Электронный ресурс] // Финанс. URL: <https://clck.ru/3RSNsR> (дата обращения: 21.01.2026).

цепочек грузопотоков торговая взаимосвязанность неравномерна. Расчет индекса интенсивности двусторонних товаропотоков (рис. 3) показывает, что после 2022 г. торговая ориентация России претерпела структурный сдвиг в сторону Китая при одновременном резком снижении торговой интенсивности с Европейским союзом. В то же время торговые связи Китая и ЕС сохраняют устойчивый характер и превышают среднемировой уровень, что свидетельствует о сохраняющейся взаимной экономической значимости сторон.

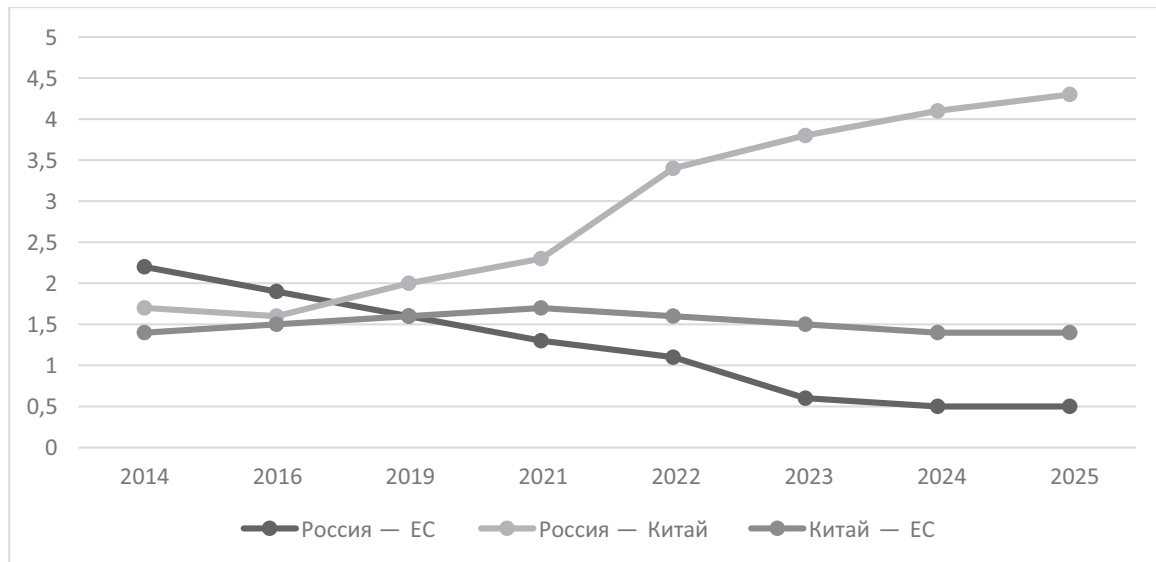


Рис. 3. Индекс интенсивности двусторонних товаропотоков ЕС — России, России — Китая, ЕС — Китая, 2014–2025 гг.

Fig. 3. Trade Intensity Index between the EU and Russia, Russia and China, and the EU and China, 2014–2025

Источник: составлено по данным: World Economic Outlook (October 2025)

[Электронный ресурс] // International Monetary Fund. URL: <https://www.imf.org/external/datamapper/datasets/WEO> (дата обращения: 23.12.2025)

Хотя Россия на данный момент ограничивается в торгово-экономическом развитии санкционным давлением и не поддерживает активное сотрудничество с Европой, ЕС и КНР стабильно совершают поставки; большая часть из них приходится на морское судоходство через Суэцкий канал, однако сохраняющиеся тенденции к удорожанию торговли через данный регион, геополитическая нестабильность и атаки кораблей хуситами в Красном море¹ уменьшают привлекательность торгового пути, так что некоторые судна стали ходить через мыс Доброй Надежды, обгибая южную часть Африки². Это вновь поднимает вопрос об эффективности использования СМП как главной магистрали между Европой и Азией. Тем не менее открытым остается вопрос высокой стоимости технического оснащения необходимой инфраструктуры и самих грузоперевозок, так как для круглогодичной навигации требуются ледоколы классов Arc 4–9 и Icebreaker 6–7. Эта проблема также формирует и новые возможности, в особенности для поиска альтернативных транспортных узлов других видов с целью замены отдельных участков логистических цепочек и, как следствие, интеграции с другими транспортными коридорами.

Перспективы интеграции Северного морского пути в глобальную логистику обусловлены его уникальными географическими преимуществами, как уже было указано выше. Ключевым фактором становится синхронизация развития СМП с инициативами Китая в рамках проекта «Один пояс — один путь» и модернизацией Транссибирской магистрали. Взаимодействие с Индией и государствами АСЕАН

¹ Обгибая Африку: почему морская торговля европейцев с Китаем вернулась к маршрутам 18 века? [Электронный ресурс] // Вокруг Света. URL: <https://clck.ru/3RSZLi> (дата обращения: 21.01.2026).

² Там же.

открывает дополнительные возможности для диверсификации грузопотоков [20, с. 25]. При этом сохраняется необходимость обеспечения сбалансированности ориентации на азиатские рынки и поддержания сотрудничества с европейскими партнерами, прежде всего в области экологических стандартов и цифровизации транспортных процессов.

Таблица 2

Грузооборот транспортных артерий Евразии (млн т)
Table 2. Cargo Turnover of Eurasian Transport Corridors (million tonnes)

Год	Суэцкий канал*	СМП**	Транссиб***
2014	963	3,98	109
2015	999	5,39	113
2016	–	7,27	117
2017	1000	10,7	120
2018	1140	19,7	128
2019	1207	31,5	132
2020	1169	32,98	144
2021	1275	34,87	149
2022	1410	34,12	–
2023	1568	36,25	–
2024	524	37,9	–

Источник: составлено авторами по данным: * Suez Canal Traffic Statistics [Электронный ресурс] // Suez Canal Authority. URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>; ** NSR transit statistics [Электронный ресурс] // Centre for high north logistics. URL: <https://chnl.no/> (дата обращения 21.01.2026); *** [2]

Успех СМП как элемента глобальной логистической системы будет зависеть от способности Российской Федерации преодолеть инфраструктурные ограничения, адаптироваться к новым финансовым реалиям (включая расчеты в юанях и формирование синдикатов азиатских страховых организаций) и предложить международному сообществу модель арктического сотрудничества, сочетающую экономические интересы с экологической ответственностью [20, с. 25].

Несмотря на финансирование модернизации структуры Северного морского пути как важного инфраструктурного и геополитического объекта России, вопрос о высокой стоимости, необходимости технологического оснащения и поэтапном выстраивании системы, которое может занять несколько десятилетий, остается открытым. Кроме того, несмотря на таяние арктических льдов и потенциальную возможность увеличения навигационного периода, СМП все еще остается нестабильной магистралью вследствие экстремальных погодных условий. Требование строительства ледокольных судов для перевозки грузов, исключительный интерес России в акватории Севморпути в контексте международного права и общего обострения разногласий между державами в Арктике, характеризующегося в том числе возрастанием роли неарктических держав — в первую очередь Китая, который активно продвигает собственные инициативы для интеграции с СМП (как Полярный Шелковый путь), — также делают регион нестабильным для наращивания международных перевозок и международного транзита. По этим же причинам интеграционная функция для Евразийского региона не может реализовываться в полной мере, несмотря на высокий потенциал и заинтересованность в использовании Северного морского пути как арктических, так и неарктических держав. Однако недавний проект России сможет как решить краткосрочные проблемы, так и заложить фундамент для долгосрочного сотрудничества.

Проект Трансарктического транспортного коридора и его перспективы

Инициатива создания Трансарктического транспортного коридора (ТАТК) была детально обсуждена в рамках VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» (2025 г.).

Президент РФ В. В. Путин поставил задачу превратить СМП в «ключевой участок Трансарктического транспортного коридора, который пройдет от Санкт-Петербурга через Мурманск до Владивостока. Он призван соединить мировые промышленные, сельскохозяйственные, энергетические центры и потребительские рынки более коротким, безопасным, экономически выгодным маршрутом» [9, с. 177].

В отличие от сухопутного Экономического пояса Шелкового пути (протяженность 7–12 тыс. км, высокая стоимость перевозок) ТАТК предлагает морской гибридный маршрут с сокращением расстояния на 35–40% по сравнению с Суэцким каналом, но сталкивается с необходимостью круглогодичной ледокольной проводки.

Основная цель проекта — формирование экономически эффективного, безопасного и сокращенного маршрута транзитных перевозок между Европой и Азией, обеспечивающего доступ к рынкам Юго-Восточной Азии, Индии, государств Персидского залива и Африки, а также решение задач северного завоза и развития арктических регионов России [11, с. 139]. Специфика ТАТК — ориентация на круглогодичную навигацию за счет атомного ледокольного флота и модернизации портов, а также интеграция с международными коридорами (например, «Север — Юг») [Там же].

Первый этап развития предполагает гибридный формат: координацию СМП с речными сетями, железными дорогами (Транссиб, БАМ), автомобильными магистралями и авиалиниями. Это позволит компенсировать дефицит ледокольных судов, обеспечить большую провозную способность для международного транзита и снизить нагрузку на инфраструктуру СМП. Диверсификация грузовых потоков также будет способствовать углублению евразийской интеграции и укреплению геополитического суверенитета РФ как «транзитного ядра» Евразии.

Гидрографические ограничения (мелководье, узкие проливы Вилькицкого и Санникова) затрудняют проход крупнотоннажных судов с осадкой свыше 12–13 м [19, с. 35]. Экологические риски связаны с увеличением перевозок углеводородов — необходимо соблюдение требований ИМО и Полярного кодекса [8, с. 50]. Кроме того, высокая капиталоемкость инфраструктурных проектов и зависимость от мировых сырьевых рынков остаются системными ограничениями.

РФ выступает одновременно транзитным государством, пользователем и главным политическим субъектом ТАТК. Однако зависимость от иностранных технологий и инвестиций создает уязвимость. Поэтому ключевая задача — достижение технологического и инфраструктурного суверенитета (развитие собственного судостроения, цифровых навигационных систем, страховых механизмов в юанях и т. д.). Укрепление национальных секторов не означает изоляции, а направлено на обеспечение устойчивости проекта в условиях геополитической турбулентности. ТАТК также позиционируется как безопасная и экологичная альтернатива конкурирующим арктическим маршрутам (США, Канада, ЕС).

Успех ТАТК зависит от синхронизации с китайской инициативой «Один пояс — один путь», модернизации Транссиба, сотрудничества с Индией и государствами АСЕАН, а также — в долгосрочной перспективе — от восстановления кооперации с европейскими партнерами в области экологических стандартов и цифровизации [20, с. 25]. Несмотря на сохраняющиеся ограничения, ТАТК уже сегодня формируется как ключевой элемент новой архитектуры евразийской интеграции.

Заключение

Подводя итог, следует подчеркнуть, что Трансарктический транспортный коридор формируется как ключевой элемент евразийской транспортно-логистической архитектуры, способный существенно повлиять на конфигурацию межконтинентальных грузопотоков. Его интеграционный потенциал выходит за рамки национального инфраструктурного проекта: ТАТК может стать системообразующим фактором экономической связанности между государствами Евразийского экономического союза, странами Азии и Ближнего Востока. Интеграция морского сегмента СМП с континентальными железнодорожными (Транссиб, БАМ) и речными маршрутами создает предпосылки для формирования единой мультимодальной транспортной системы, повышающей конкурентоспособность евразийского пространства в глобальной транспортной архитектуре.

Вместе с тем реализация этого потенциала сдерживается совокупностью инфраструктурных, технологических и институциональных ограничений. Гидрографические особенности (мелководье, узкие проливы), экологические требования Полярного кодекса, высокая капиталоемкость специализированного флота и портовой инфраструктуры требуют согласованных решений на межгосударственном и межотраслевом уровнях. Ключевым фактором успешного развития ТАТК становится не только масштаб инвестиций, но и уровень координации транспортной политики, гармонизации нормативно-правовых режимов и внедрения цифровых механизмов управления трансграничными грузопотоками.

При выстраивании долгосрочной стратегии, основанной на развитии национального технологического производства и инфраструктуры, Россия может укрепить свои позиции как ключевой интегратор арктического и континентального транспортного пространства. Трансарктический транспортный коридор следует рассматривать как долгосрочную платформу евразийской интеграции, способствующую пространственной связанности, экономической кооперации и устойчивому развитию арктических и приарктических территорий. Его поэтапная реализация способна усилить роль Евразии как самостоятельного центра мировой транспортной системы, одновременно обеспечивая России статус системообразующего ядра этого процесса.

Список литературы

1. *Аборвалова О. Н.* Европейская торговля в эпоху средневековья // Современные исследования социальных проблем (электронный научный журнал). 2011. № 4. С. 2. EDN: OOUHCR
2. *Александрова М. Е., Кизим О. В.* Международные транспортные коридоры как фактор развития международного транзита России // E-Scio. 2021. № 9 (60). С. 124–134. EDN: EBZORB
3. *Бадылевич Р. В.* Тенденции и перспективы привлечения иностранных инвестиций в арктические мегапроекты в условиях геополитической напряженности // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 5–27. EDN: ASMQQT. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.5
4. *Боргарелло К.* Евразийское пространство: проблема определения // Постсоветский материк. 2018. № 3 (19). С. 15–24. EDN: YQIJRR
5. *Волков А. В., Бортников Н. С., Лобанов К. В.* [и др.] Месторождения стратегических металлов арктического региона // Труды Ферсмановской научной сессии ГИ КНЦ РАН. 2019. № 16. С. 80–84. EDN: OUKZFL. DOI: 10.31241/FNS.2019.16.016
6. *Гудев П. А.* Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 142–164. EDN: THZSCS. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.142
7. *Дацко А. А., Южакова Т. Л.* Этапы и факторы развития Великого Шелкового пути // Norwegian Journal of Development of the International Science. 2021. № 61. С. 47–50. EDN: ULYJYW. DOI: 10.24412/3453-9875-2021-61-47-50
8. *Журавель В. П.* Актуальные проблемы экологической безопасности в Арктике // Арктическое обозрение. 2017. № 3. С. 50–54. EDN: KVKOWG
9. *Журавель В. П.* К итогам VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» — 2025 // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 169–189. EDN: HFVGGG. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.59.169
10. *Журавель В. П.* Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2023. № 2. С. 125–135. EDN: HYFJPB. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135
11. *Журавель В. П., Гриняев С. Н.* Трансарктический транспортный коридор: политико-экономический и стратегический потенциал для России // Арктика и Север. 2025. № 60. С. 135–151. EDN: COYHXC. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.60.135
12. *Журавель В. П., Тимошенко Д. С.* Российская Арктика в период санкционного давления и геополитической нестабильности // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 105–124. EDN: KEVGUA. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.105

13. *Зайков К. С., Спиридонов А. А., Фадеев А. М.* Сотрудничество России и Китая в Арктике в энергетической сфере: стратегический взгляд // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 22–37. EDN: RCCVXK. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.54.22
14. *Захарьев Я. О.* Экономическая стратегия КНР в Скандинавии (Часть 2) // Экономические отношения. 2018. Т. 8, № 3. С. 419–436. EDN: YLHDZR. DOI: 10.18334/eo.8.3.38708
15. *Зефиоров В. И., Тимошилова П. С.* Морская логистика Северного морского пути // Вестник Академии знаний. 2023. № 2–55. С. 91–94. EDN: IUWJKM
16. *Калиненко Н. Л.* Великий Северный морской путь // Образование и право. 2024. № 5. С. 627–630. EDN: HGUOYB. DOI: 10.24412/2076-1503-2024-5-627-630
17. *Лагутина М. Л., Темнышев М. Л.* Эволюция понятия «Евразия» в современном гуманитарном знании // Современные евразийские исследования. 2016. № 1. С. 17–25. EDN: WYOKQX
18. *Моисеев В. В., Трут В. П., Сиваченко Л. А.* Антироссийские санкции: история и современность // Вестник ВолГУ. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2024. № 2. С. 183–192. EDN: RBTLVI. DOI: 10.15688/jvolsu4.2024.2.16
19. *Неронов Н. Н., Медведкин Е. В.* Гидрография в Арктическом регионе // Арктика: экология и экономика. 2011. № 3–3. С. 28–35. EDN: PXCZIB
20. *Саламатов В. Ю., Метелева Е. А., Проскурин А. В.* Интеграция Северного морского пути с международными транспортными коридорами // Российский внешнеэкономический вестник. 2025. № 7. С. 7–27. EDN: STSODU. DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-7-27
21. *Серикова У. С.* История освоения Арктики // История и педагогика естествознания. 2016. № 4. С. 35–40. EDN: ZADRBV
22. *Тезджан М.* Торговля с Востоком в эллинистический и римский периоды и борьба за восточно-западную торговлю на Кавказе // Кавказ и глобализация. 2012. № 4. С. 142–158. EDN: QZFXEB
23. *Beloglazova M. V.* Transport Corridors as a Geopolitical Instrument // Russia in Global Affairs. 2026. No. 24-1. P. 149–152. EDN: BJHUU. DOI: 10.31278/1810-6374-2026-24-1-149-152
24. *Didenko N. I., Cherenkov V. I.* Economic and geopolitical aspects of developing the Northern Sea Route // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science : Part 3. History and Modernity. Saint Petersburg, 18–19.04.2018. P. 012012. EDN: YBNLRZ. DOI: 10.1088/1755-1315/180/1/012012
25. *Gleason A.* Eurasia: What is it? Is it? // Journal of Eurasian Studies. 2010. No. 1. P. 26–32. DOI: 10.1016/j.euras.2009.11.002
26. *Urbasos I. A.* Western sanctions on icebreakers stall Russia’s Arctic LNG expansion [Electronic resource]. Madrid: Elcano Royal Institute, 2024. (ARI 88/2024). URL: <https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2024/06/ari88-2024-urbasos-western-sanctions-on-icebreakers-stall-russias-arctic-lng-expansion.pdf> (accessed: 21.01.2026).

Об авторах:

Зайков Константин Сергеевич, доктор исторических наук, доцент, заведующий кафедрой регионоведения, международных отношений и политологии, Высшая школа социально-гуманитарных наук и международной коммуникации, Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова (Архангельск, Российская Федерация);
e-mail: k.zaikov@narfu.ru; ORCID: 0000-0001-6479-416X

Новичкова Екатерина Андреевна, магистрант, Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова (Архангельск, Российская Федерация);
e-mail: novichkovaekaterina1917@gmail.com; ORCID: 0009-0006-9079-364X

References

1. *Aborvalova, O. N.* European Trade in the Middle Ages // Russian Journal of Education and Psychology. 2011. No. 4. P. 2. (In Russ.) EDN: OOUHCR

2. Aleksandrova, M. E., Kizim, O. V. International Transport Corridors as a Factor in the Development of Russia's International Transit // *E-Scio*. 2021. No. 9–60. P. 124–134. (In Russ.) EDN: EBZORB
3. Badylevich, R. V. Trends and Prospects for Attracting Foreign Investment in Arctic Megaprojects under Geopolitical Tension // *Arctic and North*. 2023. No. 51. P. 5–27. (In Russ.) EDN: ASMKQT. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.5
4. Borgarello, K. Eurasian Space: The Problem of Definition // *Post-Soviet Continent*, 2018. No. 3–19. P. 15–24. (In Russ.) EDN: YQJRR
5. Volkov, A. V., Bortnikov, N. S., Lobanov, K. V., Galyamov, A. L., Chicherov, M. V. Deposits of Strategic Metals in the Arctic Region // *Proceedings of the Fersman Scientific Session of GI KNC RAS*. 2019. No. 16. P. 80–84. (In Russ.) EDN: OUKZFL. DOI: 10.31241/FNS.2019.16.016
6. Gudev, P. A. Northern Sea Route: Problems of Legitimizing National Status within International Law: Part I // *Arctic and North*. 2020. No. 40. P. 142–164. (In Russ.) EDN: THZSCS. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.142
7. Datsko, A. A., Yuzhakova, T. L. Stages and Factors of Development of the Great Silk Road // *Norwegian Journal of Development of the International Science*. 2021. No. 61. P. 47–50. (In Russ.) EDN: ULYJYW. DOI: 10.24412/3453-9875-2021-61-47-50
8. Zhuravel, V. P. Current Problems of Environmental Safety in the Arctic // *Arctic Review*. 2017. No. 3. P. 50–54. (In Russ.) EDN: KVKOWG
9. Zhuravel, V. P. Results of the VI International Arctic Forum “Arctic — Territory of Dialogue” — 2025 // *Arctic and North*. 2025. No. 59. P. 169–189. (In Russ.) EDN: HFVGGB. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.59.169
10. Zhuravel, V. P. Northern Sea Route: Assessments and Forecasts // *Scientific-Analytical Bulletin of IE RAS*. 2023. No. 2. P. 125–135. (In Russ.) EDN: HYFJPB. DOI: 10.15211/vestnikieran2023125135
11. Zhuravel, V. P., Grinyaev, S. N. Trans-Arctic Transport Corridor: Political, Economic, and Strategic Potential for Russia // *Arctic and North*. 2025. No. 60. P. 135–151. (In Russ.) EDN: COYHXC. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.60.135
12. Zhuravel, V. P., Timoshenko, D. S. Russian Arctic under Sanctions Pressure and Geopolitical Instability // *Arctic and North*. 2022. No. 49. P. 105–124. (In Russ.) EDN: KEVGUA. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.105
13. Zaikov, K. S., Spiridonov, A. A., Fadeev, A. M. Cooperation between Russia and China in the Arctic Energy Sector: A Strategic Perspective // *Arctic and North*. 2024. No. 54. P. 22–37. (In Russ.) EDN: RCCVXK. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.54.22
14. Zakharyev, Ya. O. Economic Strategy of China in Scandinavia (Part 2) // *Economic Relations*. 2018. Vol. 8, No. 3. P. 419–436. (In Russ.) EDN: YLHDZR. DOI: 10.18334/eo.8.3.38708
15. Zefirov, V. I., Timoshilova, P. S. Maritime logistics of the Northern Sea Route // *Bulletin of the Academy of Knowledge*. 2023. No. 2–55. P. 91–94. (In Russ.) EDN: IUWJKM
16. Kalinenko, N. L. The Great Northern Sea Route // *Education and Law*. 2024. No. 5. P. 627–630. (In Russ.) EDN: HGUOYB. DOI: 10.24412/2076-1503-2024-5-627-630
17. Lagutina, M. L., Temnyshev, M. L. Evolution of the Concept of “Eurasia” in Contemporary Humanitarian Knowledge // *Contemporary Eurasian Studies*. 2016. No. 1. P. 17–25. (In Russ.) EDN: WYOKQX
18. Moiseev, V. V., Trut, V. P., Sivachenko, L. A. Anti-Russian Sanctions: History and Modernity // *Volgograd State University Bulletin. Series 4: History. Regional Studies. International Relations*. 2024. No. 2. P. 183–192. (In Russ.) EDN: RBTLVI. DOI: 10.15688/jvolsu4.2024.2.16
19. Neronov, N. N., Medvedkin, E. V. Hydrography in the Arctic Region // *Arctic: Ecology and Economy*. 2011. No. 3–3. P. 28–35. (In Russ.) EDN: PXCZIB
20. Salamatov, V. Yu., Meteleva, E. A., Proskurin, A. V. Integration of the Northern Sea Route with International Transport Corridors // *Russian Foreign Economic Bulletin*. 2025. No. 7. P. 7–27. (In Russ.) EDN: STSOUD. DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-7-27
21. Serikova, U. S. History of Arctic Exploration // *History and Pedagogy of Natural Sciences*. 2016. No. 4. P. 35–40. (In Russ.) EDN: ZADRBN

22. Tezjan, M. Trade with the East in the Hellenistic and Roman Periods and the Struggle for East-West trade in the Caucasus // *Caucasus and Globalization*. 2012. No. 4. P. 142–158. (In Russ.) EDN: QZFXEB
23. Beloglazova, M. V. Transport Corridors as a Geopolitical Instrument // *Russia in Global Affairs*. 2026. No. 24–1. P. 149–152. EDN: BJHUU. DOI: 10.31278/1810-6374-2026-24-1-149-152
24. Didenko, N. I., Cherenkov, V. I. Economic and Geopolitical Aspects of Developing the Northern Sea Route // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science : Part 3. History and Modernity*. Saint Petersburg, 18–19.04.2018. P. 012012. EDN: YBNLRZ. DOI: 10.1088/1755-1315/180/1/012012
25. Gleason, A. Eurasia: What is it? Is it? // *Journal of Eurasian Studies*. 2010. No. 1. P. 26–32. DOI: 10.1016/j.euras.2009.11.002
26. Urbasos, I. A. Western Sanctions on Icebreakers stall Russia’s Arctic LNG Expansion [Electronic resource]. Madrid : Elcano Royal Institute, 2024. (ARI 88/2024). URL: <https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2024/06/ari88-2024-urbasos-western-sanctions-on-icebreakers-stall-russias-arctic-lng-expansion.pdf> (accessed: 21.01.2026).

About the authors:

Konstantin S. Zaikov, Doctor of Science (History), Associate Professor, Head of the Department of Regional Studies, International Relations and Political Science, Higher School of Social Sciences, Humanities and International Communication, Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov (Arkhangelsk, Russian Federation);
e-mail: k.zaikov@narfu.ru; ORCID: 0000-0001-6479-416X

Ekaterina A. Novichkova, Master Student, Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov (Arkhangelsk, Russian Federation);
e-mail: novichkovaekaterina1917@gmail.com; ORCID: 0009-0006-9079-364X

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

© Зайков К. С., Новичкова Е. А., 2026