



УДК 327.51

## СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД КАК СТРУКТУРНЫЙ ЭЛЕМЕНТ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

### **Бандурка Владислав Борисович**

кандидат исторических наук  
профессор кафедры гуманитарных и естественно-научных дисциплин  
Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище  
г. Рязань  
[vlad.bandurka@yandex.ru](mailto:vlad.bandurka@yandex.ru)

### **Гумелёв Василий Юрьевич**

кандидат технических наук  
старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела  
Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище  
г. Рязань  
[gumelevvu@mail.ru](mailto:gumelevvu@mail.ru)

### **Филиппов Дмитрий Александрович**

начальник лаборатории научно-исследовательского отдела  
Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище  
г. Рязань  
[0819kov@mail.ru](mailto:0819kov@mail.ru)

### **Аннотация**

В статье рассмотрены перспективы развития Нового шелкового пути и значение строящегося Северного широтного хода в его структуре. Рассмотрено экономическое и военно-стратегическое значение Северного широтного хода для дальнейшего развития Российской Федерации и ее Арктической зоны.

**Ключевые слова:** государство Суши, сухопутные торговые пути, надежность, скрытная перевозка, Северный морской путь.

## NORTHERN LATITUDINAL PASSAGE AS A STRUCTURAL ELEMENT OF THE NEW SILK ROAD

### **Vladislav B. Bandurka**

Candidate of Historical Sciences, Professor of the Department of Humanities and Natural Sciences, Ryazan Guards Higher Airborne Command School  
Ryazan  
[vlad.bandurka@yandex.ru](mailto:vlad.bandurka@yandex.ru)

**Vasily Yu. Gumelev**

Candidate of Technical Sciences

Senior Researcher

Research Department

Ryazan Guard Higher Airborne Command School

Ryazan

[gumelevvu@mail.ru](mailto:gumelevvu@mail.ru)**Dmitry A. Filippov**

Head of Laboratory, Research Department

Ryazan Guard Higher Airborne Command School

Ryazan

0819kov@mail.ru

**ABSTRACT**

The article discusses the prospects for the development of The New Silk Road and the importance of The Northern Latitudinal Passage under construction in its structure. The economic and military-strategic importance of The Northern Latitudinal Passage for the further development of the Russian Federation and its Arctic zone is considered.

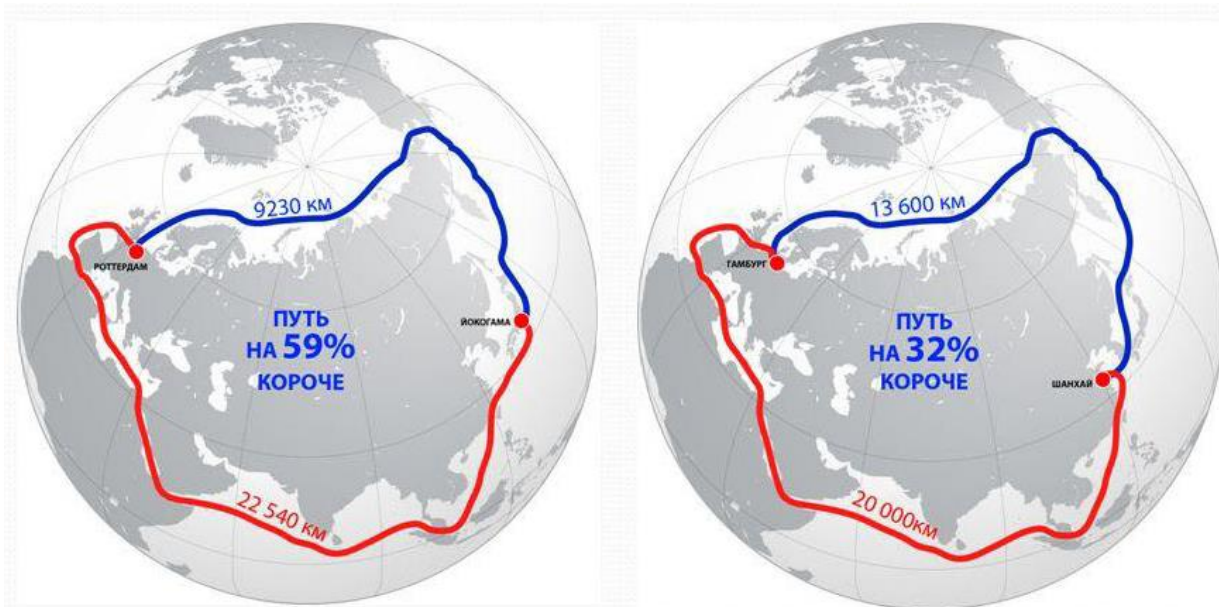
**Keywords:** Land State, land trade routes, reliability, secretive transportation, The Northern Sea Route.

В конце девятых годов прошлого века в мире сложилась такая политическая обстановка, при которой возрождение трансконтинентального евразийского трансконтинентального сухопутного пути стало крайне актуальным для Китайской Народной Республики и продолжает таковым оставаться вплоть до настоящего времени.

В ближайшие годы Китай станет государством с крупнейшей в мире экономикой. Но так исторически сложилось, что произведенные и импортируемые этой страной товары перевозятся в основном по морским торговым путям. Кроме того, ряд важнейших для нормального функционирования китайской экономики природных ресурсов, это в первую очередь углеводороды, экспортируются Китаем с использованием главным образом морского транспорта.

Китай является классическим «государством Суши». США, главный глобальный конкурент современного Китая – «государством Моря» (о делении стран на «государства Суши и Моря» мы расскажем несколько позже). Основной морской магистралью, с использованием которой Китай осуществляет свои внешнеторговые операции, является морской путь, проходящий по акватории Индийского океана через Суэцкий канал в Средиземное море и далее в Северную Европу. На рисунке 1 он обозначен красным цветом. Южный морской путь выходит из портов Китая и идет вдоль берегов Вьетнама, Таиланда, Малайзии, Сингапура и Индонезии, мимо Индии и Шри-Ланки в Красное море (с ответвлением в Персидский залив). Маршрут Северного морского пути, проходящего вдоль арктического побережья Российской Федерации, обозначен синим цветом. Данный морской маршрут в ближайшем будущем может стать крайне перспективным [1]. Напомним, что Северный морской путь – это не только лишь морской маршрут, а неразрывная совокупность морских и речных путей, состоящая из собственно морского маршрута, пролегающего вдоль арктического побережья России, а также водных путей по двенадцати судоходным российским рекам, впадающим в Северный Ледовитый океан.

Исторически сложилось так, что военно-морской флот (ВМФ) США в настоящий момент являются крупнейшими и самыми мощными в мире. Например, в их состав входят одиннадцать авианосных ударных групп (АУГ). При необходимости это позволит ВМС Соединенных Штатов при поддержке ВМС стран-сателлитов США из военного альянса НАТО ввести морскую блокаду и нанести существенный ущерб экономическому развитию Китая, взорвать политическую стабильность в этом многонациональном государстве.



*Рисунок 1. Южная морская транспортная магистраль (Южный морской путь) и Северный морской путь  
(URL: <http://realtribune.ru/news/economics/1108>)*

Такая вполне реальная, но мало радужная перспектива настоятельно вынуждает высшее политическое руководство Китайской Народной Республики задумываться о создании альтернативных торговых маршрутов, неподконтрольных Вооруженным силам США. Поэтому власти Китая вынуждены активно искать сухопутные торговые пути альтернативные морским.

Китайцы пришлось вспомнить о Великом шелковом пути и подготовить вполне реальные предложения по его возрождению. С 2008 года планы создания современных трансконтинентальных евразийских сухопутных путей начали получать свое реальное воплощение – развернулось строительство трансконтинентальной автомагистрали протяженностью 8 445 км, которая должна будет соединить Западный Китай с Западной Европой. Данная автомагистраль будет проходить по территории Китайской Народной Республики, Республики Казахстан и Российской Федерации (2 233 км).

Начало ее функционирования планируется только в 2030 году, хотя отдельные участки сдаются в эксплуатацию по мере их готовности. В Российской Федерации высокоскоростная дорога должна соединить города Санкт-Петербург, Москва и Казань.

С 2008 года начались осуществляться, согласно подписанному межгосударственному соглашению, регулярные трансконтинентальные перевозки грузов железнодорожным транспортом по территории стран (Китай, Монголия, Россия, Польша и Германия), подписавших этот взаимовыгодный договор. Путь от Пекина до Гамбурга протяженностью чуть менее десяти тысяч километров грузовые поезда проходят за десять-пятнадцать суток (вдвое-втрое быстрее, чем морским путем через Суэцкий канал). Кроме

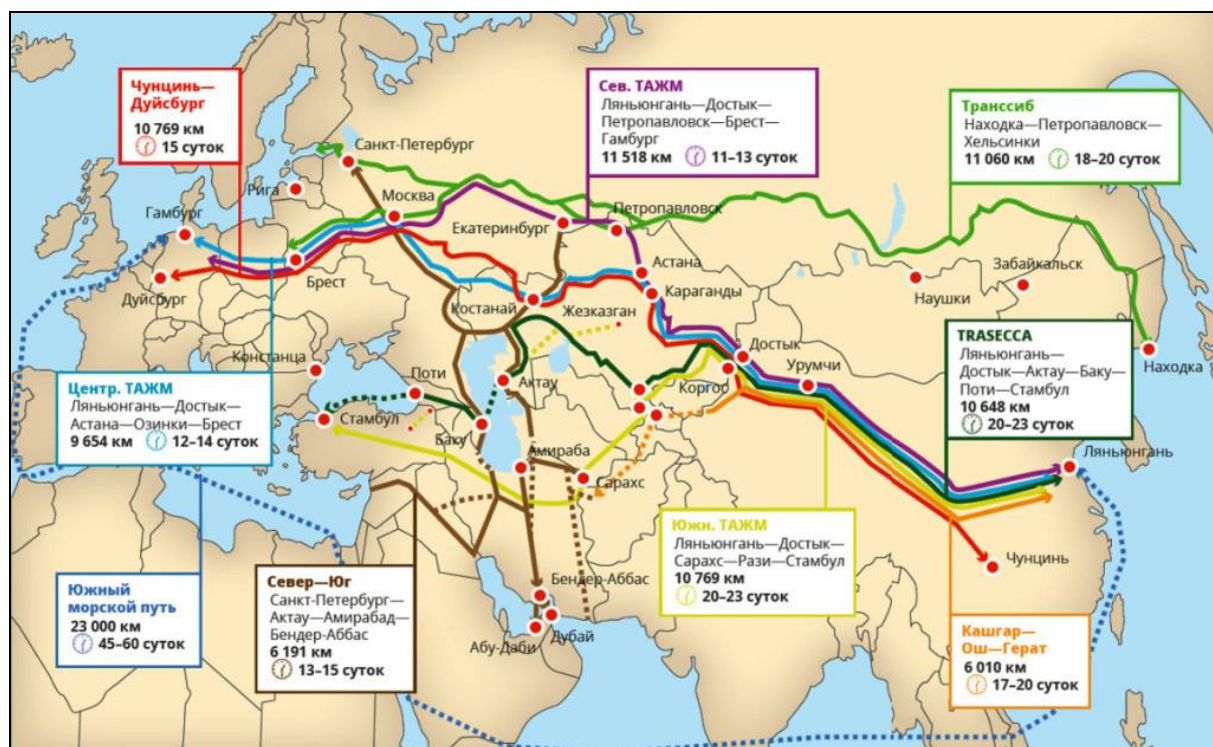
того, страхование грузов на железнодорожном транспорте из-за меньших рисков стоит значительно дешевле, чем при морских перевозках. Экономическая выгода налицо.

В следующем 2009 году начали осуществляться поставки в Китай углеводородов (природного газа) из Туркмении при помощи трубопроводного транспорта.

Таким образом, уже к началу 2010-х годов был накоплен определенный практический опыт реализации масштабных транспортно-инфраструктурных проектов на территории Средней Азии и Российской Федерации.

На фоне продолжающегося бурного развития китайской экономики и постоянно возрастающих ресурсных потребностей страны руководство КНР с учетом накопленного опыта решило перейти от реализации отдельных проектов к масштабной стратегии по развитию транспортной сети на евразийском пространстве.

В Китае рассматривались три проекта евразийских транспортных железнодорожных коридоров – китайского (Шелкового пути), монгольского (Степного пути), российского (трансевразийского коридора). В 2015 году китайцы предложили объединить эти проекты в единый мегапроект, названный Новый Шелковый путь [2,3]. Из его трех железнодорожных коридоров один, северный, должен будет проходить через территорию России и далее в Центральную и Северную Европу (рис. 2).



ТАЖМ – трансазиатская железнодорожная магистраль

Рисунок 2. Новый Шелковый путь и его транспортные коридоры [3]

Два других – центральный и южный – через Центральную и Среднюю Азию в Иран и Турцию, далее – на Ближний Восток и в Южную Европу. Протяженность главного направления «Нового шелкового пути» через Среднюю Азию составит около 6 500 км, из которых 4 000 км пройдет по китайской территории – от побережья Тихого океана до Синьцзян-Уйгурского автономного района. Затем маршрут пойдет через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Ирак, Сирию и Турцию, а оттуда в Европу – через Болгарию, Румынию и Чехию в Германию.

Впоследствии железнодорожные коридоры планируется дублировать автомобильными магистралями. Также планируется обустроить и модернизировать порты Южного и Северного морских путей (рис. 1). При этом Северный морской путь, проходящий главным образом в территориальных водах и 200-мильной исключительной экономической зоны Российской Федерации, может стать в случае обострения американо-китайских отношений надежным дублером сухопутных маршрутов Нового шелкового пути.

Далее хотелось бы несколько подробнее остановиться на стратегическом значении Нового шелкового пути. Оно становится ясным и понятным, если мы подробнее остановимся на проектируемой под названием Северный широтный ход железнодорожной магистрали, которая должна соединить две железные дороги – Северную и Свердловскую [4]. Протяженность Северного широтного хода по российским понятиям и масштабам небольшая – всего какие-то 707 км (рис. 3), хотя и по вечной мерзлоте.



а



б



в

а - Северный широтный ход и его возможное предложение; б - Схема строительства Северного широтного хода; в - Проектируемый участок железной дороги, который соединит станцию Бованенково с портом Сабетта

*Рисунок 3. Схема строительства проектируемой железнодорожной магистрали Северный широтный ход (URL: <https://rg.ru/2018/03/25/reg-urfo/kakie-nadezhdy-perspektivy-i-vozmozhnosti-otkroet-severnyj-shirotnyj-hod.html>.)*

Начать строительство железнодорожной магистрали предполагалось в 2018 году (еще 11 мая 2018 года была заложена символическая капсула в основание проектируемого моста через реку Обь на участке между городами Лабытанги и Салехард) и закончить в 2022 / 2023 годах. Магистраль свяжет северные города Салехард и Новый Уренгой и станет элементом единой Арктической транспортной системы. Предполагается (эти предположения подтверждены серьезными расчетами), что ее ввод в эксплуатации обеспечит ускоренное освоение природных ресурсов российской Арктики, в том числе шельфа арктических морей в районе полуострова Ямал. Ожидается, что Северный широтный ход даст большой экономический эффект и принесет серьезные денежные отчисления в бюджет нашей страны. В августе 2019 года были практически полностью завершены геодезические и геологические изыскания на маршруте и объектах Северного широтного хода.

Также планируется ввести в строй новый участок железной дороги, который соединит станцию Бованенково с портом Сабетта, где построен крупнейший в Российской Федерации завод по производству сжиженного природного газа (СПГ).

В настоящее время Транссибирская железнодорожная магистраль с трудом справляется с все возрастающими объемами перевозимых грузов. Она нуждается в серьезном расширении и укреплении отдельных ее участков и объектов. После модернизации Транссиба и введения в эксплуатацию Северного широтного хода востребованность обновленного пути резко поднимется. Например, непосредственно из порта Саббеты можно будет перевозить грузы по Северному морскому пути и запад и на восток.

Северный широтный ход значительно повысит надежность торговых маршрутов Северного морского пути, а также скорость доставки грузов по ним. И одновременно повысит надежность маршрутов Нового шелкового пути от недружественного воздействия на эти маршруты главного геополитического противника Китая и Российской Федерации – Соединенных Штатов Америки.

С чисто военной точки зрения Северный широтный ход будет иметь важнейшее стратегическое значение для нашей страны, например, связанное с быстрой и скрытной перевозкой вооружений и других военных грузов в Арктической зоне и на Крайнем Севере Российской Федерации. Но эти вопросы не являются темой данной публикации.

Итак, Северный широтный ход в перспективе станет важнейшим структурным элементом Северного морского пути, который, в свою очередь, по мере снижения ледовитости арктических морей в результате глобального потепления, станет базовым морским маршрутом Нового шелкового пути.

В заключение отметим, что весь ход истории показывает следующую закономерность: экономика и культура тех стран Евразии, по которым проходили трансконтинентальные торговые пути, начинала бурно развиваться [5-9]. Новый шелковый путь и Северный широтный ход, как один из его важных элементов, будут способствовать дальнейшему многовекторному развитию как России, так и других евразийских стран.

**Список литературы**

1. Гумелёв В. Ю., Елистратов В. В., Рагозин А. Н. Северный морской путь: характеристика, история освоения, перспективы развития и необходимость защиты // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2018. – № 8 (август). – URL: <http://e-koncept.ru/2018/183037.htm>. (дата обращения: 12.10.2019). – С 139–158.
2. Сайт «Военное обозрение». И. Полонский. Шелковый путь и китайская экспансия [Электронный ресурс]. – URL: <https://topwar.ru/131656-shelkovyy-put-i-kitayskaya-ekspansiya.html>.
3. Сайт журнала «Инженерная защита». А. Бондаревич. Новый шелковый путь [Электронный ресурс]. – URL: <http://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/novi-shelkovi-put/>.
4. Сайт «RussiaPost». С. Рыков. Россия начала выполнять стратегический проект «Северный широтный ход» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.russiapost.su/archives/139290>.
5. Гумелёв, В. Ю. Великий шелковый путь как историческая ось глоба-лизации: скифо-сарматская эпоха / В. Ю. Гумелёв, В. Б. Бандурка, Т. М. Юдин // Синергия наук – № 32 (февраль) – 2019. – С. 1297–1311. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4038> (дата обращения: 18.02.2019).
6. Гумелёв, В. Ю. Великий шелковый путь при тюркской гегемонии в Великой Степи / В. Ю. Гумелёв, А. В. Пархоменко // Синергия наук – № 32 (февраль) – 2019. – С. 1327–1339. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4104> (дата обращения: 25.02.2019).
7. Бандурка, В. Б. Закат Великого шелкового пути и его геополитические последствия / В. Б. Бандурка, В. Ю. Гумелёв, В. В. Елистратов // Синергия наук – № 33 (март) – 2019. – С. 1176–1185. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4176> (дата обращения: 11.03.2019).
8. Гумелёв, В. Ю. Великий чайный путь как предтеча Транссибирской железнодорожной магистрали / В. Ю. Гумелёв, В. Б. Бандурка, В. В. Елистратов // Синергия наук – № 33 (март) – 2019. С. 1186–1196. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4232> (дата обращения: 25.03.2019).
9. Бандурка, В. Б. Транссибирская железнодорожная магистраль как важнейший фактор мировой геополитики [Текст] / В. Б. Бандурка, В. Ю. Гумелёв // Оригинальные исследования (ОРИС). – 2019. – Т. 9. – Вып. 9. – С. 4–16. [Электронный ресурс]. – URL: <https://ores.su/ru/journals/oris-jrn/>. (дата обращения: 05.10.2019).

**References**

1. Gumelyov V. Yu., Elistratov V. V., Ragozin A. N. Severnyj morskoj put': harakteristika, istoriya osvoeniya, perspektivy razvitiya i neobhodimost' zashchity // Nauchno-metodicheskij elektronnyj zhurnal «Koncept». – 2018. – № 8 (avgust). – URL: <http://e-koncept.ru/2018/183037.htm>. (data ob-rashcheniya: 12.10.2019). – S 139–158.
2. Sajt «Voennoe obozrenie». I. Polonskij. SHelkovyj put' i kitajskaya ekspansiya [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://topwar.ru/131656-shelkovyy-put-i-kitayskaya-ekspansiya.html>.
3. Sajt zhurnala «Inzhenernaya zashchita». A. Bondarevich. Novyj shelkovyj put' [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/novi-shelkovi-put/>.
4. Sajt «RussiaPost». S. Rykov. Rossiya nachala vpolnyat' strategicheskij proekt «Severnyj shirotnyj hod» [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://www.russiapost.su/archives/139290>.
5. Gumelyov, V. YU. Velikij shelkovyj put' kak istoricheskaya os' globalizacii: skifo-sarmatskaya epoha / V. YU. Gumelyov, V. B. Bandurka, T. M. YUdin // Sinergiya nauk –

- № 32 (fevral') – 2019. – S. 1297–1311. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4038> (data obrashcheniya: 18.02.2019).
6. Gumelyov, V. YU. Velikij shelkovyj put' pri tyurkskoj gegemonii v Velikoj Step'i / V. YU. Gumelyov, A. V. Parhomenko // Sinergiya nauk – № 32 (fevral') – 2019. – S. 1327–1339. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4104> (data obrashcheniya: 25.02.2019).
  7. Bandurka, V. B. Zakat Velikogo shelkovogo puti i ego geopoliticheskie posledstviya / V. B. Bandurka, V. YU. Gumelyov, V. V. Elistratov // Sinergiya nauk – № 33 (mart) – 2019. – S. 1176–1185. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4176> (data obrashcheniya: 11.03.2019).
  8. Gumelyov, V. YU. Velikij chajnyj put' kak predtecha Transsibirskoj zheleznodorozhnoj magistrali / V. YU. Gumelyov, V. B. Bandurka, V. V. Eli-stratov // Sinergiya nauk – № 33 (mart) – 2019. S. 1186–1196. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4232> (data obrashcheniya: 25.03.2019).
  9. Bandurka, V. B. Transsibirskaya zheleznodorozhnaya magistral' kak vazhnejshij faktor mirovoj geopolitiki [Tekst] / V. B. Bandurka, V. YU. Gumelyov // Original'nye issledovaniya (ORIS). – 2019. – T. 9. – Vyp. 9. – S. 4–16. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://ores.su/ru/journals/oris-jrn/>. (data obrashcheniya: 05.10.2019).