

УДК 656.073:332.146.2 (045)

DOI: 10.37890/jwt.vi87.708

Перспективные направления развития Северного морского пути для обеспечения экономической безопасности России

В.С. Чеботарев¹

ORCID: 0000-0002-2913-2360

О.Л. Морозов²

ORCID: 0000-0001-6526-2755

А.В. Дорожкин³

ORCID:0000-0003-3578-6421

В.И. Минеев¹

ORCID: 0000-0002-5079-7922

¹*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия*

²*Нижегородская академия МВД России, г. Нижний Новгород, Россия*

³*Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, г. Нижний Новгород, Россия*

Аннотация. Материалы приведённой публикации посвящены первостепенным задачам, требующим своего разрешения в связи с необходимостью выхода на новый уровень эксплуатации Северного морского пути (СМП), в разрезе повышения объёмов движения по нему кораблей ледового класса с сырьевой продукцией и товарной массой. В исследовании проанализированы имеющиеся научные статьи в электронных и печатных изданиях по данной тематике и на основе содержащейся в них информации об объективной картине мировой транспортной отрасли морских грузовых перевозок и существующих проблемных аспектах в условиях международного рыночного соперничества определены перспективные направления развития архитектуры Северного морского пути для обеспечения экономической безопасности России.

Были сделаны выводы о высоком уровне востребованности в настоящее время апгрейда менеджмента СМП, повсеместного на всём протяжении маршрута судоходства внедрения системы предупреждения о потенциальных опасностях климатической и ледовой обстановки, совершенствования эксплуатируемых и возведения новых современных мультимодальных портовых сооружений, расширения парка арктических, в том числе атомных, кораблей высокого ледового класса.

Планируемое круглогодичное использование шести морей Северного Ледовитого океана, омывающих прибрежную зону Российской Федерации, увеличение транзитных и каботажных перевозок по СМП станут важнейшим маркером экономического суверенитета нашей страны, который позволит обеспечить надёжные коммуникации территориальных субъектов, передовые позиции в мировой логистике, создать основу для дальнейшего роста новейших транспортных технологий и связанных с этим научных исследований, развивать базы отечественного Военно-Морского Флота.

При этом, развёрнутая рядом северных государств борьба за Арктику, её природные ископаемые и морские пути придаёт особый импульс ускорению освоения арктической исключительной экономической зоны Российской Федерации в целях укрепления её экономического и военного присутствия на данных территориях в рамках обеспечения национальной безопасности России.

Ключевые слова: Экономическая безопасность, Северный морской путь, арктическая зона, транспортное сообщение, логистические цепочки, ледокольный и грузовой флот, грузоперевозки, акватория, терминал, логистический комплекс, портовые сооружения.

Promising areas of development of the Northern Sea Route to ensure Russia's economic security

Vladislav S. Chebotarev¹

ORCID: 0000-0002-2913-2360

Oleg L. Morozov²

ORCID: 0000-0001-6526-2755

Artyom V. Dorozhkin³

ORCID: 0000-0003-3578-6421

Valery I. Mineev¹

ORCID: 0000-0002-5079-7922

¹*Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia*

²*Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Nizhny Novgorod, Russia*

³*National Research Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Nizhny Novgorod, Russia*

Abstract. The materials in this article are devoted to the primary tasks that need to be resolved due to the need to reach a new level of the Northern Sea Route (NSR) operation, in terms of increasing the volume of ice-class ships movement with raw materials and bulk. The study analyzes the available scientific articles in electronic and printed publications on this topic and, based on the information they contain about the objective picture of the global maritime cargo transportation industry and existing problematic aspects in the context of international market competition, identifies promising areas for the development of the Northern Sea Route architecture to ensure Russia's economic security.

Conclusions were drawn about the high level of demand for the NSR management, upgrade, the widespread introduction of a warning system about potential hazards of climatic and ice conditions throughout the shipping route, the improvement of existing and construction of new modern multimodal port facilities, and the expansion of the Arctic fleet, including nuclear, high-class ships.

The planned year-round use of the Arctic Ocean six seas bordering the coastal zone of the Russian Federation, an increase in transit and coastal transportation along the NSR will become the most important marker of our country's economic sovereignty, which will ensure reliable communications of territorial entities, leading positions in global logistics, create the basis for further growth of the latest transport technologies and related scientific research, develop bases of the Russian Navy.

At the same time, the struggle for the Arctic, its natural resources and sea routes launched by a number of northern states gives a special impetus to accelerating the development of the Arctic exclusive economic zone of the Russian Federation in order to strengthen its economic and military presence in these territories as part of ensuring Russia's national security.

Keywords: Economic security, Northern Sea Route, Arctic zone, transport links, logistics chains, icebreaker and cargo fleet, cargo transportation, water area, terminal, logistics complex, port facilities.

Введение

В современный период развития мировой цивилизации расширение экономических связей между континентами и государствами за счёт использования северных территорий приобретает особое значение. Морской маршрут российской арктической зоны становится крайне востребованной стратегической транспортной артерией для международных торговых контактов и укрепления их экспортной составляющей.

Из-за происходящего повышения климатических температур в северных морях, в том числе и в исключительной экономической зоне России, всё быстрее происходит колликация льдов. Это делает возможным и необходимым в настоящее время

совершенствование и развитие российского Северного морского пути (далее – СМП) для осуществления грузовых морских перевозок и межгосударственных торговых операций, так как роль отечественных арктических территорий как базы для добычи полезных ископаемых и безопасного и оптимального по времени транспортного коридора только возрастает.

В немалой степени этому способствуют развивающиеся технологические процессы сжижения газа и арктического кораблестроения. Независимые оценки и предварительные геологические изыскания позволяют предположить наличие на данной территории не менее одной четверти общепланетарных неразведанных до конца объёмов нефти и газа.

Время перемещения товарной массы по СМП сокращается в разы по сравнению с традиционными коммерциализированными южными маршрутами. Достаточно сказать, что расстояние от Мурманска до Шанхая по Северному Морскому Пути - 7 тыс. миль, а через Суэцкий канал - 12,5 тыс. миль.

СМП предоставляет реальную возможность минимизировать протяженность транспортировки полезных ископаемых и готовой товарной продукции через Суэцкий канал на 40% с учётом имеющихся и функционирующих российских портов вдоль всей 3000-мильной траектории пути. Это даёт возможность существенно снизить транспортные расходы при параллельном росте объёмов межгосударственного товарооборота.

Данная заполярная водная магистраль сегодня представляет собой фрагмент новой архитектуры транспортной логистики, соединяющей западную часть страны с её северными и дальневосточными территориями. Она призвана обеспечить преимущественно из западных хабов круглогодичный северный завоз и межсубъектовый каботаж товаров народного потребления, сырья, продуктов переработки, грузовой оборот которых может достичь более 300 млн тонн.

Для грузоперевозок СМП очевидно выступает самым надёжным направлением, проходящим по российским водам. Также СМП представляется вполне конкурентоспособным маршрутом для грузов, перемещаемых по железным дорогам. Несмотря на то, что навигация длится в среднем от двух до четырёх месяцев, использование ледоколов позволяет сделать её круглогодичной.

Движение судов по этому пути осуществляется вблизи северных берегов территории Российской Федерации в её исключительном экономическом пространстве, что обуславливает наличие у нашей страны безусловных контрольных функций за судоходством, навигационной и изыскательской деятельностью в соответствии со статьёй 234 Конвенции ООН по морскому праву.

По мнению экспертов Евразийской Организации Экономического Сотрудничества, в 2018 г. объёмы перевозимых грузов составили 20,1 млн тонн, к 2024 г. они возросли до 80 млн тонн, к 2030 г. возрастут до 120 млн тонн, к 2035 г. — до 160 млн тонн, в том числе объёмы транзитных перевозок достигнут 10 млн тонн в 2035 г.

Статистика последних лет показывает, что Севморпуть живёт и активно работает. Например, за последний год только «Современный коммерческий флот» (АО «Совкомфлот») отправил в порты КНР и стран Юго-Восточной Азии более 1,7 млн тонн углеводородов, а к 2030 году предполагается перевезти по северному морскому маршруту 57 миллионов тонн одних только углеводородов - около 20 миллионов тонн нефти, четыре миллиона тонн газового конденсата и 32 миллиона тонн сжиженного природного газа [1].

Увеличение транспортных расходов и срыв сроков доставки грузов по южным морским маршрутам в современной сложной геополитической обстановке ожидаемо создают неразрешимые проблемы между грузоотправителями и грузополучателями, турбулентные ситуации как в экономической деятельности отдельных государств, так

и в мировой экономике, кардинально влияют на уже сложившиеся тотальные системы маркетинга, а также энергетическую и топливную безопасность.

В этих условиях, учитывая совершенствование отечественных инфраструктурных проектов и рост востребованности дополнительных транспортных каналов перевозок, становится очевидно, что СМП является оптимальным выходом из складывающегося логистического тупика.

Методы

Методами, используемыми при написании данной научной статьи, являются, в основном, теоретические и некоторые эмпирические.

Среди теоретических применялись такие методы, как анализ, синтез, индукция, дедукция, абстрагирование.

Данные исследовательские инструменты позволили провести анализ актуальной картины мира в части осуществления странами морских перевозок стратегического сырья и готовой продукции с учётом сложившихся сложных взаимоотношений и вооружённых конфликтов между отдельными государствами, коренным образом влияющих на функционирование основных логистических маршрутов и узлов, с помощью которого был сформулирован вывод об объективной востребованности в настоящее время транспортных маршрутов, проходящих по северным морям Российской Федерации в арктической зоне. На основе имеющейся информации после соответствующей интерпретации данных, выявления закономерностей и обоснования результатов исследования были выдвинуты гипотезы и концепции перспективных направлений развития Северного морского пути для обеспечения экономической безопасности России.

Из всего многообразия эмпирических методов были выбраны наблюдение и сравнение. С помощью данного инструментария был проведен мониторинг имеющейся информации в изданных статьях по рассматриваемой теме, а также осуществлён сравнительный анализ эффективности использования Северного морского пути и альтернативных способов доставки грузов по иным маршрутам с признанием очевидного факта неоспоримого преимущества российской логистической модели.

Кроме того, дополнительно использовался качественный метод, с помощью которого осуществлялся сбор и анализ нечисловых данных. Все представленные данные из открытых источников, в том числе в информационно-телекоммуникационной среде, позволили с полной уверенностью подтвердить ранее сделанные выводы с учётом объективной необходимости непрерывно развивать и совершенствовать как транспортно-логистические хабы, так и отечественный ледокольный и грузовой арктический флот.

Результаты и обсуждение

Перспективные направления развития Северного морского пути (СМП) (рис. 1) для обеспечения экономической безопасности Российской Федерации включают следующие генеральные направления развития: трансформацию логистических комплексов с учётом географического расположения и окружающей природной среды, увеличение количества атомоходов ледокольного и грузового арктического флота, рациональное распределение маршрутов движения и совершенствование управления портовыми мощностями на основе современных инновационных телекоммуникационных технологий, а также расширение межгосударственных связей с дружественными странами [2].



Рис. 1. Северный морской путь (СМП) [2]

1. Трансформация логистических комплексов с учётом географического расположения и окружающей природной среды, создание современной и обновление существующей инфраструктуры вдоль Северного морского пути. Это направление развития реализуется путем решения следующих задач:

- полное переформатирование соответствующих терминалов в морской акватории на глубине, позволяющей принимать крупнотоннажные суда, и возведение современного причального оборудования, проведение мероприятий, связанных с дноуглубительными работами для швартовки бортов с увеличенным водоизмещением (например, порт Сабетта, возведённый в рамках проекта «Ямал СПГ», который занял место основного звена в процессе рассредоточения и транспортировки сжиженного природного газа и соответствует современным международным стандартам, обладая глубинами до 15,3 метров и высокотехнологичным перегрузочным оборудованием) [3];

- сооружение мультимодальных хабов, реализующих задачи перевалки, хранения товарной массы и распределения грузопотоков (например, транспортный узел в Архангельске, являющийся системообразующим звеном северного транспортного маршрута, или порт Тикси, которому требуется углубление акватории до 12–14 м, строительство крытых складских комплексов, создание ремонтной базы для портового флота, что позволит превратить этот порт в полноценный логистический хаб восточного сектора СМП) [4];

- законодательное закрепление ведущей организующей роли отечественного контейнерного оператора для координации межгосударственных и каботажных транспортных перевозок в акватории СМП [5];

- совершенствование транспортного сообщения путем строительства необходимого количества так называемых многофункциональных транспортных узлов — логистических центров синергии всех возможных в арктических условиях разновидностей транспорта, которые могут объединять автомобильный, железнодорожный, морской, речной, воздушный и трубопроводный виды транспортных средств, связывающие СМП с субъектами Российской Федерации и зарубежными странами;

- продолжение железнодорожного сообщения до районов Крайнего Севера в Северо-Западном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных

округах, что однозначно будет способствовать увеличению дальности и равномерному распределению перевозок на всём протяжении пути (например, введение железнодорожного сообщения с западным берегом Кольского залива для развития порта Мурманска).

В развитие данного направления развития СМП очень важным в настоящее время становится воплощение в жизнь такого проекта мультимодального транспортного маршрута перевозок, как Трансарктический транспортный коридор (ТАТК) Санкт-Петербург — Калининград — Мурманск — Архангельск — Владивосток (рис. 2) протяжённостью порядка 14 тыс. км, который проходит через арктические воды и включает в себя Северный морской путь. Он является комплексной транспортной системой, обеспечивающей связность СМП с объектами портовой и подводящей инфраструктуры, а также кратчайшее морское сообщение между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, которая способна гарантировать доступ к странам Юго-Восточной Азии, Индии, Персидского залива и Африки [6].

Основными задачами этого проекта являются:

- формирование сквозной логистической цепочки для поставки грузов из регионов Сибири, Урала и Дальнего Востока в отечественные арктические порты, являющиеся ключевыми хабами ТАТК, такие, как Усть-Луга, Мурманск, Архангельск, Дудинка, Сабетта, Тикси, Певек и Владивосток;
- укрепление транзитных возможностей России на векторе «Европа — Азия»;
- расширение масштабов судостроения и портовой инфраструктуры, в том числе строительство судов ледового класса;
- универсализация региональных речных перевозок, включая маршрутные направления «Реки Сибири — Северный морской путь».

Оптимально осваивая выделенные финансовые средства, в том числе частные инвестиции, а также трансформируя имеющуюся инфраструктуру с учётом назревших потребностей, СМП может и должен стать конкурентоспособной межгосударственной транспортной артерией, представляющей альтернативные возможности перемещения глобальных объёмов товарной продукции различного назначения в рамках мировой торговли, прежде всего, в интересах отечественной экономики.

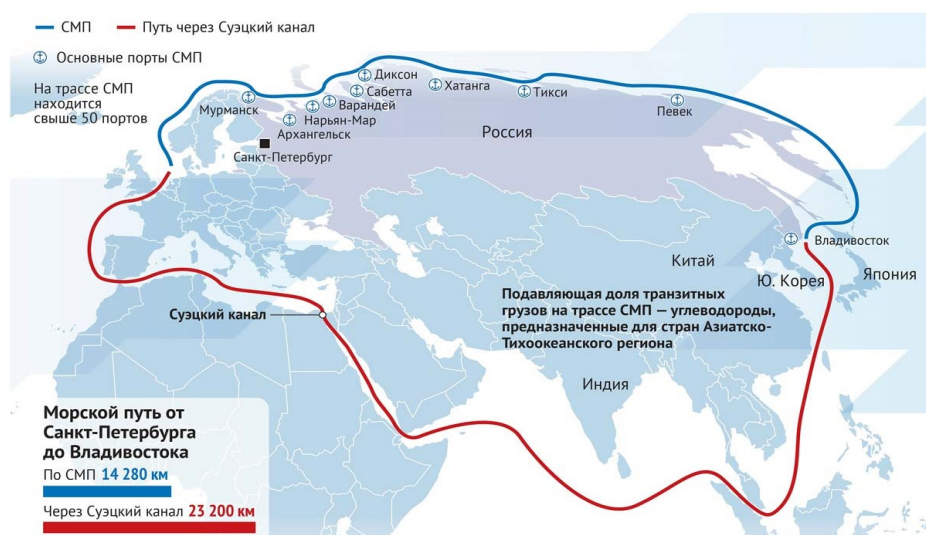


Рис. 2. Трансарктический транспортный коридор (ТАТК) [1]

2. Увеличение количества атомоходов ледокольного и грузового арктического флота. Это обусловлено необходимостью сохранить всесезонную навигацию по СМП и доставку продукции по действующим и планируемым проектам в арктической зоне. Данный вектор развития должен быть обеспечен:

– строительством новых ледокольных судов с ядерной энергетической установкой, обеспечивающей их функциональность в условиях Крайнего Севера, что позволит осуществлять непрерывную всесезонную навигацию по СМП (например, для обеспечения потребностей по перевозке грузов к 2035 году необходимо спустить на воду более 18 ледоколов и более 90 грузовых судов ледового класса) [7];

– серийным производством современных грузовых судов повышенной прочности и мощности, способных ходить по маршруту СМП [5];

В настоящее время в состав ледокольного флота России входит 43 судна, из них 35 дизель-электрических и 8 атомных. Общая мощность этих ледоколов — около 700 МВт. Парк атомных ледоколов представлен следующими судами:

– «Арктика», «Урал», «Сибирь» и «Якутия» — суда проекта 22220 мощностью 60 МВт (81 тыс. л.с.);

– «Ямал» и «50 лет Победы» — мощностью 55 МВт (75 тыс. л.с.);

– «Таймыр» и «Вайгач» — мощностью 37,5 МВт (50 тыс. л.с.).

Кроме того, к декабрю 2026 года планируется завершить строительство атомохода «Чукотка» — пятого судна проекта 22220. Параллельно строятся ледоколы «Ленинград» и «Сталинград», шестой и седьмой по счёту в этом проекте атомоходы. Ожидается, что новые суда будут введены в эксплуатацию в 2028 и 2030 годах соответственно.

Еще один атомный головной ледокол «Россия» проекта «Лидер» строится на мощностях дальневосточной верфи «Звезда» со сроком ввода в эксплуатацию в 2029 году [8].

К 2035 году ледокольный флот на СМП будет увеличен до 18 единиц. Предусмотрено строительство еще 10 ледоколов, 46 судов аварийно-спасательного флота и 3 баз размещения аварийно-спасательного флота. В том числе флот «Росатома» планируется пополнить ещё четырьмя атомными и четырьмя неатомными ледоколами, флот «Росморречфлота» — одним неатомным ледоколом [9].

Несмотря на это, имеются определенные проблемные моменты, связанные с износом и дефицитом ледоколов для эксплуатации в самой обширной в мире - российской арктической зоне.

В частности, нехватка ледоколов создаёт трудности для постоянного функционирования портов в Северо-Западном бассейне. Там до сих пор эксплуатируются дизельные ледоколы возрастом более 40 лет, такие, как например, ледокол «Авраамий Завенягин», находящийся в проблемном техническом состоянии и ремонтирующийся в настоящее время на Архангельской ремонтно-эксплуатационной базе (РЭБ) [9].

Чтобы нивелировать дефицит атомного флота, «Росатом» продлил ресурс атомных установок ледоколов старого поколения с 100 тыс. часов до 255 тыс. часов — это увеличило их срок службы с 33 до 40 лет [10].

Отечественный грузовой флот, функционирующий в арктической зоне и включающий суда ледового класса, представляют 20 плавсредств из корабельной группировки «Ямал СПГ» и недавно введённых в строй судов для обслуживания проекта «Арктик СПГ-2» [11].

Нельзя не констатировать, что расширение парка грузового флота происходит одновременно с ледокольным. Это связано с тем, что, несмотря на то, что всем грузовым судам данной категории присвоен ледовый класс, он зачастую не позволяет проходить СМП, особенно в его северо-восточной части.

Увеличение товарооборота объясняется, в первую очередь, ростом арктического грузопотока из России в другие страны и транзитных перевозок через СМП. Очевидно, что первостепенной задачей является наращивание танкерного флота и газозовов в связи с тем, что преобладающий объём грузов представлен СПГ, нефтью и нефтепродуктами.

Вместе с тем Россия испытывает определенную нехватку судов арктического класса. Так, для прохода по Северному морскому пути (СМП) в восточном направлении от Ямала в сторону Камчатки нужны суда самого высокого ледового класса — Arc7. Из-за существующей в настоящее время санкционной политики в отношении нашей страны отсутствует возможность приобретения таких судов за рубежом, что обуславливает возросшую необходимость их расширенного производства на территории нашего государства, а также используя верфи Китая, Индии и других дружественных стран [11].

При этом есть все основания полагать, что к 2030 году число судов высокого арктического класса должно возрасти до 132 единиц [12].

Отечественные учёные вышли с инициативными предложениями по использованию подводных лодок для транспортировки энергоресурсов.

Идею подводных газозовов предложил и обосновал Институт Курчатова во взаимодействии с некоторыми производственными предприятиями. Основные положения проекта представляю собой с одной стороны достаточно очевидную, но, в то же время неожиданную креативную концепцию: мегаподводная лодка подо льдом Северного Ледовитого океана перевозит находящиеся в ней специальные криогенные резервуары со сжиженным природным газом.

Предположительно длина таких судов может достигать примерно 360 метров, ширина — около 70 метров, а осадка составит 12–14 метров. В случае реализации это будет один из самых гигантских глубоководных аппаратов, когда-либо построенных в мировой истории.

Внутри корпуса разместят мембранные танки для СПГ. Их общий объём может достигать 170–180 тысяч кубометров, что аналогично объёму современного надводного газозова ледового класса.

Главной энергетической установкой станут три ядерных реактора типа «Ритм-200». Каждый из них будет обеспечивать работу электродвигателя мощностью около 30 мегаватт.

Этот реактор уже используется на российских атомных ледоколах и считается одной из самых современных разработок в сфере морской ядерной энергетики. Тепловая мощность установки достигает 175 мегаватт, а в ее состав входят четыре парогенератора. За счет такой силовой установки подводный газозов сможет развивать скорость примерно 17 узлов или 31,5 км/час.

Данная идея подводных газозовов, несмотря на кажущуюся нереальность, смогла заинтересовать руководство нашей страны.

Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что сначала эта концепция казалась слишком необычной, но после более детального изучения стало понятно, что она может иметь практический смысл.

Данные проектные исследования в настоящее время изучают такие крупнейшие отечественные энергетические компании, как «Газпром» и «Новатэк». Именно они сейчас занимаются развитием производства сжиженного природного газа в Арктике, а более скоростной и автономный транспортный маршрут может привести к реальному увеличению их экспортных возможностей [13].

3. Рациональное распределение маршрутов движения и совершенствование управления портовыми мощностями на основе современных инновационных телекоммуникационных технологий. Это направление развития СМП достигается:

– внедрением цифровых технологий в целях оптимизации и сокращения сроков таможенных процедур при оформлении перемещаемых товаров, тотальной цифровизации морских портовых сооружений для сортировки и учёта грузов (например, компьютерная программа «цифрового порта» даёт возможность практически без задержек принимать и систематизировать детальный массив информации в формате онлайн) [14];

– формированием российской информационно-телекоммуникационной транспортно-логистической платформы, которая позволит достичь сокращения объёма бумажного документооборота и преобразования всей документации преимущественно в цифровую плоскость [15];

– развитие навигационной инфраструктуры, внедрение последних отечественных разработок систем навигации, связи и мониторинга, создание арктической спутниковой группировки, которая призвана обеспечить гидрометеорологическое и навигационное сопровождение судоходства и оценивать изменения климата (например, в 2022 году «Росатом» запустил систему спутникового мониторинга ледовой обстановки, что повысило безопасность судоходства) [16];

4. Расширение межгосударственных связей с дружественными странами. Данная перспективная и востребованная в настоящее время область решения задач по развитию СМП предполагает:

– балансировку таможенных правил и стандартов и существующих соблюдаемых международных предписаний, которая снимет необязательные бюрократические барьеры во взаимоотношениях с дружественными иностранными партнёрами;

Идеологические предпосылки и френдшоринг – направление деятельности по формированию каналов доставки товаров преимущественно из дружественных стран в современном историческом периоде представляют собой особое значение в формировании мегарегиональных транспортных договоров. Солидарность государств и похожие подходы к пониманию международной обстановки являются основой взаимовыгодных торговых отношений при возрастании общественно-политических негативных процессов. Международная кооперация таких стран сводит к минимуму разногласия по регуляторным нормативам и стандартам качества, что закладывает прочный фундамент для выстраивания экономических векторов взаимодействия [17].

– продолжение укрепления сотрудничества по возведению новых портов и кораблестроительству с Китайской Народной Республикой, которое несомненно даст импульс росту тоннажа грузоперевозок по СМП и притянет инвестиции как минимум двух стран – России и Китая, а также вовлечение в орбиту совместных проектов и других дружественных Российской Федерации стран, прежде всего таких, как Северная Корея, Вьетнам и Индия, что позволит диверсифицировать логистические направления в рассматриваемой арктической зоне;

– оформление на законодательном уровне таких международных правовых норм для акватории СМП, которые встанут на защиту интересов России и других дружественных стран, участвующих в арктических проектах, от незаконного вмешательства иных недружественных государств;

– упрочение дислоцирования в арктическом секторе Вооружённых Сил Российской Федерации и, прежде всего, военно-морского флота, что естественным образом предопределяет надёжный контроль за функционированием соответствующих стратегических транспортных маршрутов и гарантирует безопасность отечественного судоходства по СМП;

– сохранение ведущей роли Российской Федерации в управлении СМП при деятельном ведении международных переговоров по регулированию доступа к арктическим морским путям дружественных государств [18].

Заключение

Правительство Российской Федерации уделяет особое внимание совершенствованию инфраструктурной базы Северного морского пути, учитывая его значение как первостепенного в современных условиях коммерческого логистического маршрута мирового уровня.

План развития Северного морского пути на период до 2035 года был утверждён распоряжением Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р.

Данным нормативным правовым актом запланировано возведение кораблей арктического класса и, прежде всего, головного ледокола проекта «Лидер». Кроме того, в нём заложено увеличение аварийного спасательного флота на 46 единиц. Аргументировано обоснована группировка спутников для российской арктической зоны, появление которой позволит более успешно проводить гидрометеорологическое, навигационное и климатическое обеспечение движения судов. В итоге документ содержит свыше 150 мероприятий с финансированием порядка 1,8 трлн рублей.

В 2025 году «Росатом» открыл постоянный транзитный маршрут, который даст увеличение международных перевозок к 2030 году до 30 миллионов тонн грузов. В части развития портовой инфраструктуры уже ведётся строительство четырёх терминалов в акватории Северного морского пути с общим объёмом инвестиций более 300 миллиардов рублей до 2030 года [5].

Безусловно, существуют и проблемные моменты в этой сфере. Один из них, - это износ действующих ледоколов, пять из которых, три атомных и два неатомных, запланированы к списанию до 2031 года. При этом им на замену придут вновь возводимые шесть ледоколов, которые запланированы к спуску на воду до 2030 года. Четыре из них будут построены за счёт внебюджетного финансирования [19]. Понятно, что количество грузовых перевозок будет только увеличиваться и к этому времени дефицит такого класса кораблей, особенно в восточной части СМП, может достигнуть критических значений, что потребует дополнительных мер реагирования. Другой не менее важной задачей остается реконструкция имеющихся и сооружение новых глубоководных портов на протяжении всего Северного морского пути.

Кроме того, санкционные ограничения требуют определённых корректировок при расширении арктического судостроения. Как мы уже отмечали, помимо ледоколов необходимо строительство специализированных судов для использования их в условиях суровых северных широт, среди которых танкеры, балкеры, суда снабжения, контейнеровозы, корабли портовой инфраструктуры. Сегодня их в наличии около тридцати. В стадии строительства находится чуть более 30 судов и около ста запланировано к постройке до 2030 года.

Данная морская трасса является глобальным связующим логистическим проектом в арктической зоне между Европой и Азией. При этом дополнительный ввод в эксплуатацию безэкипажных ледокольных судов на этом маршруте безусловно послужит триггером к революционным изменениям в повышении интенсивности грузопотока в связи с тем, что управляемое с помощью искусственного интеллекта судовое оборудование кардинальным образом меняет подходы к затратам и окупаемости СМП. Но это может быть возможным только при качественном технологическом рывке отечественной экономики [20].

Несмотря на перечисленные проблемы, сегодня со всей очевидностью становится абсолютно ясно, что инвестиционная привлекательность арктической российской зоны растёт, а СМП является самым востребованным и развивающимся

логистическим путём, всё больше притягивающим к себе мировые международные перевозки. В первую очередь, его прямо сейчас осваивает КНР, и планируют осваивать страны Юго-Восточной Азии, которые имеют определённые логистические препятствия для участия во внешнеэкономической торговле.

Северный морской путь в российской Арктике является перспективным и предельно значимым транспортным маршрутом, который обладает непреходящим логистическим потенциалом для выхода на новый качественный уровень международных торговых отношений и обеспечения экономической безопасности Российской Федерации. Рекорд грузопотока по Северному морскому пути, который будет только расти, обновляется ежегодно.

Осваивая направленные инвестиции, прежде всего отечественного капитала, и совершенствуя инфраструктурные проекты, СМП в режиме реального времени становится самым конкурентоспособным транснациональным логистическим маршрутом, связывающим страны и континенты и выводящим мировую торговлю в иное, более качественное измерение.

Список литературы

1. Шалова К. Северный морской путь для развития международной торговли / URL: <https://eurasianeconomic.org/special/author-column/document33398.phtml> (дата обращения 17.03.2026).
2. Замирская Е. Путь во льдах. Россия активно развивает Северный морской путь. Почему это важно для страны, людей и бизнеса? / URL: <https://lenta.ru/articles/2024/12/13/putvoldah/> (дата обращения 17.03.2026).
3. Саламатов В.Ю., Метелева Е.А., Проскурин А.В. Перспективы развития Северного морского пути в контексте восточной транспортной инфраструктуры и его интеграция с международными транспортными коридорами / БИЗНЕС. ОБЩЕСТВО. ВЛАСТЬ. 2025. №3 (57), С. 71.
4. Саламатов В.Ю., Метелева Е.А., Проскурин А.В. Интеграция Северного морского пути с международными транспортными коридорами / Российский внешнеэкономический вестник. 2025. №7, С. 20.
5. План развития Северного морского пути на период до 2035 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 августа 2022 г. № 2115-р / URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения 20.03.2026).
6. Госкорпорация «Росатом» ядерные технологии, атомная энергетика АЭС, ядерная медицина / URL: <https://www.rosatom.ru/production/logistics/fleet/> (дата обращения 20.03.2026).
7. Романова Я. Северному морскому пути может не хватить судов / Ведомости. Северо-Запад. 19 сентября 2023 года / URL: <https://spb.vedomosti.ru/technology/articles/2023/09/19/996037-severnomu-morskomu-puti-sudov> (дата обращения 22.03.2026).
8. Львов П. Атом во благо: как Россия создала уникальный ледокольный флот / объясняем.рф. 15 августа 2025 года / URL: <https://объясняем.рф/articles/useful/kak-rossiya-sozdala-unikalnyu-ledokolnyu-flot/> (дата обращения 22.03.2026).
9. Игнатьева А. Развивая Севморпуть: к 2035 г. планируется расширить ледокольный флот РФ еще на 10 судов / ИА Neftgaz.RU. 6 февраля 2026 года / URL: <https://neftgaz.ru/news/nuclear/914780-razvivaya-sevmorput-k-2035-g-planiruetsya-rasshirit-ledokolnyu-flot-rf-eshche-na-10-sudov/> (дата обращения 22.03.2026).
10. Дятел Т., Скорлыгина Н. Ледосбор / Коммерсантъ. 18 декабря 2024 года / URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7382754> (дата обращения 23.03.2026).
11. Кузнецова М., Тихонов С. Суда да дела: Сколько танкеров и газозовов нужно России в Арктике / Российская газета – федеральный выпуск. 9 июня 2025 года №9664 / URL: https://rg.ru/2025/05/31/suda-da-dela-skolko-tankerov-i-gazovozov-nuzhno-rossii-v-arktike.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения 23.03.2026).
12. Новак А. Северный морской путь: дорога будущего / Энергетическая политика. 14 апреля 2023 года / URL: <https://energy-policy.ru/severnoy-morskoj-put-doroga-budushhego-2/business/2023/04/14/> (дата обращения 24.03.2026).

13. Россия – наша страна. «360 метров под водой и три ядерных реактора». Россия готовит необычный флот для Северного морского пути. 22 марта 2026 года / URL: <https://dzen.ru/a/abgYBNJT4BJx81FM> (дата обращения 25.03.2026).
14. Гельфонд Д.В., Будрина Е.В. Цифровые двойники как инструмент управления эффективностью морских грузовых портов // Human Progress. 2024. Том 10, Вып. 2. С. 10.
15. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.07.2024 № 908 «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов» (вместе с «Положением о проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов») / URL: <https://www.consultant.ru/law/hotdocs/85453.html> (дата обращения 25.03.2026).
16. Привалова Л. Путь свободы: Перспективы и трудности развития Северного морского пути / Агентство нефтегазовой информации. 22 июля 2024 года / URL: <https://www.angi.ru/news/2917857-Путь%20свободы%3A%20Перспективы%20и%20трудности%20развития%20Северного%20морского%20пути/> (дата обращения 27.03.2026).
17. Саламатов В.Ю., Тангаева А.В., Жаркова А.А.. Мегарегиональные соглашения в условиях фрагментации мировой экономики: стратегии ЕС и Китая / Вестник Института экономики Российской академии наук. 2025. № 2. С. 175.
18. Соловьев Д., Нефедова Л. Северный морской путь: экономический потенциал, климатическая устойчивость и геополитическое партнерство России и Китая / Энергетическая политика. 9 сентября 2025 года / URL: <https://energy-policy.ru/severnij-morskoj-put-ekonomicheskij-potenczial-klimaticheskaya-ustojchivost-i-geopoliticheskoe-partnerstvo-rossii-i-kitaya/gaz/2025/09/09/> (дата обращения 30.03.2026).
19. Пашенкова М. К 2035 году атомному ледокольному флоту России будет не хватать двух судов / Комсомольская правда. 16 апреля 2025 года / URL: <https://www.murmansk.kp.ru/daily/27687/5076071/> (дата обращения 31.03.2026).
20. Чеботарев С.С. Чеботарев В.С. Бондарь И.В. Перспективы развития безэкипажного судоходства на водном транспорте: экономико-логистические аспекты применения инноваций // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 1А. С. 475.

References

1. Shalova K. The Northern Sea Route for the development of international trade / URL: <https://eurasianeconomic.org/special/aauthor-column/document33398.phtml> (accessed 03/17/2026).
2. Zamirskaya E. The way in the ice. Russia is actively developing the Northern Sea Route. Why is this important for the country, people and business? / URL: <https://lenta.ru/articles/2024/12/13/putvoldah/> (accessed 03/17/2026).
3. Salamatov V.Yu., Meteleva E.A., Proskurin A.V. Prospects for the development of the Northern Sea Route in the context of eastern transport infrastructure and its integration with international transport corridors / BUSINESS. society. power. 2025. No. 3 (57), p. 71.
4. 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. 20.
5. The development Plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035, approved by Decree of the Government of the Russian Federation dated August 1, 2022 No. 2115-r / URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (accessed 03/20/2026).
6. Rosatom State Corporation nuclear technologies, nuclear power engineering, nuclear medicine / URL: <https://www.rosatom.ru/production/logistics/fleet/> (date accessed 03/20/2026).
7. Romanova Ya. The Northern Sea Route may not have enough ships / Vedomosti. Northwest. September 19, 2023 / URL: <https://spb.vedomosti.ru/technology/articles/2023/09/19/996037-severnomu-morskomu-puti-sudov> (accessed 03/22/2026).
8. Lviv P. Atom for good: how Russia created a unique icebreaking fleet / we explain.Russian Federation. August 15, 2025 / URL: <https://объясняем .Russian>

- Federation/articles/useful/kak-rossiya-sozdala-unikalny-ledokolny-flot/ (accessed 03/22/2026).
9. Ignatieva A. Developing the Northern Sea Route: by 2035 it is planned to expand the icebreaking fleet of the Russian Federation by another 10 vessels / IA Neftegaz.RU . February 6, 2026 / URL:
 1. <https://neftgaz.ru/news/nuclear/914780-razvivaya-sevmorput-k-2035-g-planiruetsya-rasshirit-ledokolnyy-flot-rf-eshche-na-10-sudov/> (accessed 03/22/2026).
 10. Dyatel T., Skorlygina N. Ice collection / Kommersant. December 18, 2024 / URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7382754> (accessed 03/23/2026).
 11. Kuznetsova M., Tikhonov S. Courts and cases: How many tankers and gas carriers Russia needs in the Arctic / Rossiyskaya Gazeta – Federal issue. June 9, 2025, No. 9664 / URL: https://rg.ru/2025/05/31/suda-da-dela-skolko-tankerov-i-gazovozov-nuzhno-rossii-v-arktike.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (accessed 03/23/2026).
 12. Novak A. The Northern Sea Route: the road of the future / Energy Policy. April 14, 2023 / URL: <https://energy-policy.ru/severnyj-morskoj-put-doroga-budushhego-2/business/2023/04/14/> (accessed 03/24/2026).
 13. Russia is our country. «360 meters underwater and three nuclear reactors.» Russia is preparing an unusual fleet for the Northern Sea Route. March 22, 2026 / URL: <https://dzen.ru/a/abgYBNJT4BJx81FM> (accessed 03/25/2026).
 14. Gelfond D.V., Budrina E.V. Digital twins as a tool for managing the efficiency of sea cargo ports // Human Progress. 2024. Volume 10, Vol. 2. p. 10.
 15. Decree of the Government of the Russian Federation No. 908 dated 07/03/2024 «On Conducting an Experiment on the Creation, Testing and Implementation of the National Digital Transport and Logistics Platform Information System for Cargo Transportation on the Territory of the Russian Federation» (together with the «Regulations on Conducting an Experiment on the Creation, testing and Implementation of an Information System on the Territory of the Russian Federation» National Digital Transport and Logistics Platform «for cargo transportation clearance») / URL: <https://www.consultant.ru/law/hotdocs/85453.html> (date of request 25.03.2026).
 16. Privalova L. The Way of freedom: Prospects and difficulties of the development of the Northern Sea Route / Oil and Gas Information Agency. July 22, 2024 / URL: <https://www.angi.ru/news/2917857-Путь%20свободы%3A%20Перспективы%20и%20трудности%20развития%20Северного%20морского%20пути/> (accessed 03/27/2026).
 17. Salamatov V.Yu., Tangaeva A.V., Zharkova A.A. Mega-regional agreements in the context of fragmentation of the world economy: strategies of the EU and China / Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. 2025. № 2. P. 175.
 18. Solovyov D., Nefedova L. The Northern Sea Route: economic potential, climate stability and the geopolitical partnership of Russia and China / Energy Policy. September 9, 2025 / URL: <https://energy-policy.ru/severnyj-morskoj-put-ekonomicheskij-potenczial-klimaticheskaya-ustojchivost-i-geopoliticheskoe-partnerstvo-rossii-i-kitaya/gaz/2025/09/09/> (accessed 30.03.2026).
 19. Pashenkova M. By 2035, the Russian nuclear icebreaking fleet will lack two ships / Komsomolskaya Pravda. April 16, 2025 / URL: <https://www.murmansk.kp.ru/daily/27687/5076071/> (accessed 03/31/2026).
 20. Chebotarev S.S. Chebotarev V.S. Bondar I.V. Prospects for the development of unmanned navigation in water transport: economic and logistical aspects of the application of innovations // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2025. Volume 15. No. 1A. p. 475.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Чеботарев Владислав Стефанович, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник кафедры экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта, 603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Vladislav S. Chebotarev, Doctor of Economics, Professor, Chief Researcher at the Department of Economics and Management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterova Street, Nizhny Novgorod, 603950, e-mail: vschebotarev@rambler.ru

Морозов Олег Леонидович, кандидат экономических наук, заместитель начальника по научной работе, Нижегородская академия МВД России, 603950, Бокс-268, Нижний Новгород, Анкудиновское шоссе, 3, e-mail: morozoole@yandex.ru

Дорожкин Артем Владиславович, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры инструментальных методов в экономике института экономики, «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского», 603022, Нижний Новгород, пр.Гагарина, 23, e-mail: dorozhkin_av@unn.ru

Минеев Валерий Иванович, доктор экономических наук, профессор, Волжский государственный университет водного транспорта, 603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: vlrmineev@gmail.com

Oleg L. Morozov, Candidate of Economic Sciences, Deputy Head for Scientific work, Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 603950, Box-268, Nizhny Novgorod, Ankudinovskoe highway, 3, e-mail: morozoole@yandex.ru

Artyom V. Dorozhkin, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Information Technology and Instrumental Methods in Economics, Institute of Economics, National Research University of Nizhny Novgorod named after N.I. Lobachevsky, 603022, Nizhny Novgorod, 23 Gagarin Ave, e-mail: dorozhkin_av@unn.ru

Valery I. Mineev, Doctor of Economics, Professor, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterova Street, Nizhny Novgorod, 603950, e-mail: vlrmineev@gmail.com

Статья поступила в редакцию 10.04.2026; принята к публикации 18.05.2026; опубликована онлайн 20.06.2026. Received 10.04.2026; published online 20.06.2026.