

УДК 656.073:332.146.2 (045)

ИСТОРИКО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ

Чеботарев Владислав Стефанович¹, главный научный сотрудник кафедры экономики и менеджмента, доктор экономических наук, профессор

e-mail: vschebotarevp@yandex.ru

Морозов Олег Леонидович², заместитель начальника по научной работе, кандидат экономических наук

e-mail: morozoole@yandex.ru

Бутченко Виктор Викторович¹, аспирант

e-mail: Vvb1977@rambler.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

² Нижегородская академия МВД России, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье с позиций логистики и экономики транспорта исследована эволюция Северного морского пути (СМП) от первых промысловых плаваний до современных проектов круглогодичной навигации. Выявлено, что исторические этапы освоения сформировали инфраструктурные и технологические предпосылки текущего развития. Проведён сравнительный анализ конкурентных преимуществ СМП относительно Суэцкого канала, оценены тарифные и ледовые ограничения. На основе данных грузооборота (1933–2024 гг.) показана роль СМП в обеспечении северного завоза и транзитного потенциала России. Сформулированы условия превращения СМП в конкурентоспособный международный логистический коридор.

Ключевые слова: Северный морской путь, логистика, экономическая безопасность, ледокольный флот, грузопоток, портовая инфраструктура, северный завоз, арктическое судоходство.

HISTORICAL AND LOGISTICAL ANALYSIS OF THE NORTHERN SEA ROUTE DEVELOPMENT AS A FACTOR OF RUSSIA'S ECONOMIC SECURITY

Vladislav S. Chebotarev¹, Chief Researcher at the Department of Economics and Management, Doctor of Economic Sciences, Professor

e-mail: vschebotarevp@yandex.ru

Oleg L. Morozov², Deputy Head for Research, Candidate of Economic Sciences

e-mail: morozoole@yandex.ru

Viktor V. Butchenko¹, Doctoral Student

e-mail: Vvb1977@rambler.ru

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

Abstract. From the perspective of logistics and transport economics, the article examines the evolution of the Northern Sea Route (NSR) from the early commercial voyages to modern year-round navigation projects. It is revealed that the historical stages of exploration have shaped the infrastructural and technological prerequisites for current development. A comparative analysis of the NSR's competitive advantages over the Suez Canal is carried out, and tariff and ice-related constraints are assessed. Based on cargo turnover data (1933–2024), the role of the NSR in ensuring northern delivery and Russia's transit potential is demonstrated. The conditions for transforming the NSR into a competitive international logistics corridor are formulated.

Keywords: Northern Sea Route, logistics, economic security, icebreaker fleet, cargo flow, port infrastructure, northern delivery, Arctic navigation.

Северный морской путь в последние годы всё чаще рассматривается не только как национальная транспортная артерия, но и как потенциально глобальный логистический коридор, способный укрепить экономическую безопасность России в условиях геополитической нестабильности и санкционного давления [1]. Однако для обоснованного прогнозирования его роли необходимо обратиться к историческому опыту, поскольку многие современные инфраструктурные и технологические ограничения имеют глубокие корни. Целью настоящего исследования является ретроспективный анализ развития СМП с позиций логистики и экономики транспорта, выявление закономерностей и формулирование практических рекомендаций.

Первые систематические попытки коммерческого использования Северо-восточного прохода относятся к XVI–XVII векам, когда поморы осваивали «Мангазейский морской ход» – путь из Белого моря в Обскую губу [2]. Мангазея стала первым арктическим портовым городом, через который осуществлялся вывоз пушнины и приём европейских товаров. Однако уже в 1619 году плавание было запрещено по политическим мотивам, что на несколько десятилетий законсервировало развитие маршрута. Этот эпизод представляет собой ранний пример конфликта между геополитикой и экономической целесообразностью – противоречия, актуального и сегодня.

Системный характер освоение СМП приобрело в XVIII веке в ходе Великой Северной экспедиции, по итогам которой была составлена первая подробная карта побережья от Печоры до Чукотки [3]. Именно тогда сформировалась традиция государственного участия в развитии арктических коммуникаций, позже воплотившаяся в создании Главсевморпути в 1932 году. Важной вехой стало плавание А.Э. Норденшельда на пароходе «Вега» (1878–1879 гг.), доказавшее принципиальную возможность сквозного прохода из Атлантики в Тихий океан, однако коммерческая эксплуатация оставалась невозможной из-за отсутствия ледокольного сопровождения [4]. Перелом наступил в советский период: строительство ледокола «Ермак» (1898 г.), а затем атомного ледокола «Ленин» (1959 г.) заложило технологическую базу для продлённой навигации. Как отмечает М.Р. Бриченко, именно атомный ледокольный флот позволил в западном секторе СМП увеличить период судоходства до 10–11 месяцев в году [5].

В 1930–1940-е годы была создана базовая инфраструктура: построены порты Игарка, Тикси, Певек, организованы первые ледокольные проводки караванов, начала действовать авиационная ледовая разведка. К 1986 году грузооборот по СМП достиг 6,5 млн т [2]. Однако после распада СССР система вошла в фазу деградации: к 1998 году объёмы перевозок упали до 1,5 млн т в год, портовое хозяйство и гидрографическое обеспечение пришли в упадок. Новый этап начался после 2000-х годов, когда были приняты стратегические документы по развитию Арктической зоны и СМП. В 2013 году создана



Администрация Северного морского пути, а с 2019 года оператором инфраструктуры и ледокольного флота определена госкорпорация «Росатом».

Ключевой проблемой современного этапа является асимметрия развития портовой и наземной инфраструктуры между западным и восточным секторами. На западе (Мурманск, Архангельск, Сабетта) сосредоточены глубоководные причалы, железнодорожные подходы и круглогодичная навигация. Восточный сектор (Тикси, Певек, Провидения) характеризуется мелководьем, ограниченной пропускной способностью, отсутствием железнодорожного сообщения и сезонной работой портов (3–5 месяцев в году) [5; 6]. По данным Российского морского регистра судоходства, только 4 порта из 18 имеют осадку у причалов более 10 м, что критически ограничивает приём крупнотоннажных судов [7]. С точки зрения логистики это означает, что СМП в настоящее время не является единой магистралью, а представляет собой два слабо связанных участка. Для восточных территорий (Чукотка, Камчатка) «северный завоз» по-прежнему осуществляется с помощью судов малой осадки и барже-буксирных составов, что повышает себестоимость доставки на 30–40% по сравнению с западным сектором [5].

Ещё одним существенным ограничением выступают ледовые классы судов и зависимость от ледокольной проводки. Согласно правилам плавания в акватории СМП, самостоятельный проход без ледокольного сопровождения разрешён только судам ледового класса Arc9 и Icebreaker8–9. Большинство же судов мирового флота относятся к классам Ice1–Arc5, что делает их принудительными потребителями ледокольных услуг [7]. Тарифы на ледокольную проводку установлены Приказом ФСТ №45-т/1 от 2014 г. и составляют, например, для ледокола «Новороссийск» 471 тыс. руб./час, а для «Магадана» – 168 тыс. руб./час [6]. При прохождении всей трассы от Мурманска до Берингова пролива затраты на проводку могут увеличивать стоимость доставки контейнера на 15–20% по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Кроме того, страховые премии для судов, работающих в арктических водах, в среднем на 25–30% выше, чем в экваториальных [7].

На начало 2025 года Россия располагает 41 ледоколом, из которых 7 являются атомными (проекты 22220 «Арктика», «Сибирь», «Урал», а также «Ямал», «50 лет Победы» и др.). Однако, по оценкам специалистов, для обеспечения заявленных показателей грузооборота (до 150–200 млн т к 2030–2035 гг.) требуется не менее 13 атомных ледоколов, а также увеличение числа газозвозов ледового класса с 15 до 25 единиц [1; 2].

Динамика грузоперевозок по СМП за последние годы выглядит следующим образом: 2020 г. – 31,5 млн т, 2021 г. – 34,0 млн т, 2022 г. – 34,0 млн т, 2023 г. – 36,254 млн т, 2024 г. – 37,9 млн т [8]. При этом более 80% объёма составляют углеводороды: сжиженный природный газ (проекты «Ямал СПГ», «Арктик СПГ-2»), нефть и нефтепродукты. Транзитные перевозки (в основном между портами Китая и северной Европой) в 2024 году достигли 2,15 млн т, что составляет лишь около 5% от общего грузопотока, но демонстрирует растущий интерес иностранных операторов [9]. В 2023 году доля китайских судов в числе выданных разрешений на заход в СМП составила 19,3%, а в конце 2024 года было создано совместное предприятие «Росатома» и китайской New New Shipping – судоходная линия NSR Shipping Line [8; 9].

Важное место в структуре перевозок занимает «северный завоз» – ежегодная доставка жизненно важных грузов (продовольствие, топливо, медикаменты) в удалённые населённые пункты Арктической зоны. С 2023 года эта деятельность регулируется Федеральным законом № 411-ФЗ, который вводит механизмы централизованного планирования и бюджетного субсидирования [2]. В навигацию 2024 года по государственному заказу доставлено более 1,55 млн т грузов северного завоза, что составило 100,3% от плана.



Сравнительная логистическая оценка показывает, что СМП имеет безусловное преимущество перед Суэцким каналом по расстоянию. Расстояние от Шанхая до Роттердама по СМП составляет около 12,8 тыс. км, тогда как через Суэцкий канал – 21,1 тыс. км, то есть сокращение на 40% [6]. Время в пути при использовании ледокольной проводки сокращается с 28–34 суток до 18–22 суток. Однако по тарифу СМП пока уступает: стоимость доставки одного 40-футового контейнера через Суэцкий канал составляет 900–1100 долл. США, а по СМП – 1100–1300 долл. плюс ледокольная составляющая (около 300–400 долл.) [7]. С учётом страховки и возможных задержек из-за ледовой обстановки суммарные логистические издержки на СМП оказываются на 15–25% выше, чем на южном маршруте. Тем не менее, в условиях участвовавших террористических атак в Красном море и политической нестабильности на Ближнем Востоке, многие грузовладельцы начинают рассматривать СМП как более надёжную альтернативу [5].

Существенным вызовом для развития СМП остаются санкционные ограничения, введённые западными странами против российского судостроения и СПГ-проектов. В частности, проект «Арктик СПГ-2» столкнулся с проблемой поставок газозовозов ледового класса, построенных на южнокорейских верфях, что вынудило «Новатэк» переориентироваться на Мурманский СПГ-проект с использованием танкеров неледового класса [10]. Это, в свою очередь, снижает загрузку восточного сектора СМП и замедляет рост транзитного потенциала. В ответ Россия развивает сотрудничество с Китаем: в мае 2024 года подписано соглашение о создании совместной комиссии по развитию СМП, а также обсуждается возможность использования китайских судостроительных мощностей для пополнения ледокольного флота [8; 9].

Плановые показатели до 2035 года зафиксированы в распоряжении Правительства РФ № 2115-р. В соответствии с документом, предусмотрено более 150 мероприятий с общим объёмом инвестиций около 1,8 трлн руб. [1]. По базовому сценарию грузооборот должен достичь 120 млн т к 2030 году, по инновационному – 150 млн т, а к 2035 году – 220 млн т. При этом для обеспечения круглогодичной навигации на восточном участке необходимо введение в строй ледоколов проекта 10510 «Лидер» (ледопроездимость более 4 м), строительство глубоководного порта Индига в Ненецком автономном округе, а также завершение реконструкции портов Тикси, Диксон, Певек с увеличением глубины у причалов до 12–15 м [2; 5].

Роль СМП в укреплении экономической безопасности России проявляется по трём основным направлениям. Первое – гарантированное снабжение северных территорий (северный завоз) независимо от внешних шоков, что закреплено федеральным законодательством. Второе – экспорт углеводородов и минеральных ресурсов по маршруту, не контролируемому вероятным противником, что снижает зависимость от транзитных государств. Третье – развитие транзитного потенциала как фактора влияния на глобальные логистические цепи и как источника дополнительных валютных поступлений [8; 10]. По оценкам специалистов, полная реализация плана развития СМП к 2035 году может обеспечить дополнительные налоговые поступления в бюджеты всех уровней в размере не менее 10 трлн руб., а также создать до 50 тыс. новых рабочих мест в арктических регионах [1].

Таким образом, проведённый историко-логистический анализ показывает, что современное состояние Северного морского пути является результатом длительной эволюции, в ходе которой были созданы уникальные институциональные и технологические заделы (система ледокольного флота, опыт караванных проводок, сеть полярных станций, правовые механизмы северного завоза). Вместе с тем выявлен устойчивый инфраструктурный разрыв между западным и восточным секторами, который препятствует превращению СМП в полноценную магистраль для транзитных перевозок.



Основными направлениями повышения конкурентоспособности СМП выступают: ускоренное строительство атомных ледоколов проекта «Лидер», реконструкция портов восточной Арктики с увеличением глубин у причалов до 12–15 м, развитие барже-буксирных технологий для мелководных участков, а также гармонизация тарифной политики и страхования. При условии реализации этих мер СМП сможет стать не только ключевым элементом внутренней связанности России, но и глобальным транспортным коридором, вносящим весомый вклад в экономическую безопасность страны.

Список литературы:

1. Бешенцев И.Д., Григонис В.П. Развитие Северного морского пути: вопросы, выводы, прогнозы // Аграрное и земельное право. - 2024. - № 6(234). - С. 56-59. DOI: 10.47643/1815-1329_2024_6_56 EDN: HNBVTX.
2. Китаева Ю.С. Ретроспективный анализ развития Северного морского пути // Системный анализ и логистика. - 2025. - № 1(44). - С. 3-18. DOI: 10.31799/2077-5687-2025-1-3-18 EDN: RYCBAY.
3. Голдин В.И. От Северо-Восточного прохода к Северному морскому пути: осмысление сквозь тысячелетие // Вестник САФУ. Сер. Гуманитарные и социальные науки. - 2024. - Т. 24, № 4. - С. 32-40. DOI: 10.37482/2687-1505-V359 EDN: DOXETP.
4. Нильсен Й.П., Тевлина В.В. "From Northeast Passage to the Northern Sea Route". Новая книга об истории Северного морского пути // Арктика и Север. - 2024. - № 54. - С. 218-228. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.54.218 EDN: PKTUVF.
5. Бриченко М.Р. Северный морской путь: история и современные решения // Системный анализ и логистика. - 2024. - № 5(43). - С. 106-116. DOI: 10.31799/2077-5687-2024-5-106-116 EDN: EMUFHA.
6. Петрушин, А. М. Современное состояние и перспективы Северного морского пути / А. М. Петрушин, К. А. Старостин, Ю. В. Коваленко // Молодежь. Наука. Инновации. - 2025. - Т. 1. - С. 488-492. EDN: KSMOAI.
7. Виноградов А.Р., Мамедов Э.Э. Проблемы и сложности развития Северного морского пути // Научный журнал СПбГМТУ. - 2024. - Вып. 1. - С. 12-19. DOI: 10.52899/978-5-88303-686-5_77 EDN: KOIFVP.
8. Аристова Л.Б. Северный морской путь: история, проблемы и перспективы как национального и международного проекта // Вестник Института востоковедения РАН. - 2025. - № 4. - С. 137-148. DOI: 10.31696/2618-7302-2025-4-137-148 EDN: UVOYSG
9. Демянченко, А. И. Перспективы международного сотрудничества России и Китая по освоению транзитного потенциала Северного морского пути / А. И. Демянченко, М. Е. Гоголюхина // Транспортное дело России. - 2025. - № 5. - С. 35-38. EDN: DMGCWW.
10. Жильцов С.С. Северный морской путь: итоги развития, вызовы и перспективы // Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир. - 2024. - № 2(40). - С. 7-23. EDN: EKUTXD.

