

УДК 656.6

**РОЛЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО
ПУТИ: ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ РЕШЕНИЯ
THE ROLE OF DOMESTIC SHIPBUILDING IN THE REALIZATION
OF THE ECONOMIC POTENTIAL OF THE NORTHERN SEA ROUTE:
PROBLEMS AND SOLUTIONS**

А.Р. Уланова, Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал
государственного казенного образовательного учреждения высшего
образования «Российская таможенная академия», Санкт-Петербург, С.П.

Удовенко, профессор кафедры таможенных доходов и тарифного
регулирования, доктор экономических наук.

Аннотация: в статье рассматривается роль российского судостроения в реализации экономического потенциала Северного морского пути (СМП). Анализируются ключевые экономические проблемы отрасли: недостаток инвестиций, изношенность производственных мощностей, зависимость от импортных технологий и комплектующих, а также ограниченность спроса на ледовый и арктический флот. Показано, что без системных мер господдержки и модернизации судостроительных предприятий наращивание грузопотока по СМП и снижение транспортной нагрузки на континентальную транспортную инфраструктуру будут ограничены. В заключении предлагаются практические направления повышения экономической устойчивости российского судостроения в интересах долгосрочного развития Северного морского пути как крупнейшего арктического транспортного коридора.

Ключевые слова: Северный морской путь, российское судостроение, ледовый флот, экономические проблемы, арктический транспортный коридор, государственная поддержка.

Abstract. The article analyses the role of Russian shipbuilding in ensuring the economic development of the Northern Sea Route (NSR) on the basis of statistical data on cargo traffic and the characteristics of the icebreaking fleet. Using official statistics and industry analytics, the key economic barriers are identified: high capital intensity and rising construction costs, underutilisation of capacities, as well as technological and infrastructure constraints. The paper shows that, without systematic measures of state support and a long-term development plan for the industry, the potential of the NSR cannot be fully realised. In conclusion, proposals are put forward to strengthen the economic resilience of Russian shipbuilding in the context of the Arctic transport corridor.

Keywords: Northern Sea Route, Russian shipbuilding, icebreaking fleet, economic barriers, cargo traffic, public-private partnership.

Северный морской путь (СМП) — это важнейший судоходный маршрут, проходящий вдоль арктического побережья России от Карского моря до Берингова пролива. Его общая протяженность составляет 5 600 км, однако с учетом возможных маршрутов через проливы, заливы и различного рода обходных путей, общая дистанция может изменяться в зависимости от конкретного маршрута и условий навигации.

В современных реалиях Северный морской путь расценивается как главный стратегический элемент транспортной и экономической политики России, способный обеспечить безопасную и быструю перевозку грузов между Европейской частью страны и Дальним востоком, а также усилить экономическое и политическое присутствие России в Арктическом регионе.

Первостепенным фактором реализации потенциала СМП выступает наличие современного, ледокольного, специализированного флота, который в свою очередь будет пригоден для эксплуатации в сложных климатических условиях Арктики.

На пути реализации заявленного потенциала отрасль российского машиностроения, а именно судостроение, сталкивается с рядом экономических и политических барьеров, в связи с чем возникает необходимость в анализе и выявлении препятствий с дальнейшим поиском практических путей их преодоления.

Судостроение выступает в данном контексте не только как производственная отрасль, но и как фактор пространственного развития Арктики: кораблестроительные центры и верфи в ряде случаев становятся якорными предприятиями для целых городов и регионов. Экономическая эффективность СМП напрямую зависит от наличия конкурентоспособного отечественного флота, способного обеспечивать круглогодичную навигацию с минимальными рисками и логистическими издержками.

При этом следует учитывать, что судостроение относится к высокотехнологичным и капиталоемким отраслям промышленности, где длительный инвестиционный цикл, высокая стоимость ледовых классов и сложность технологий требуют предсказуемой долгосерийной загрузки предприятий. Отсутствие стабильного заказа и долгосрочных контрактов приводит к перегрузкам и простоям, что снижает рентабельность отрасли и ухудшает её способность участвовать в стратегических проектах развития СМП.

Проблемы экономического развития отрасли российского судостроения можно разделить на группы ограничений по нескольким ключевым направлениям:

1. Финансовые
2. Технологические
3. Инфраструктурные
4. Социальные

Финансовые ограничения, связанные с развитием Северного морского пути, обусловлены рядом факторов, влияющих на его конкурентоспособность как международного транспортного коридора. Арктический регион характеризуется экстремально низкими температурами, изменчивым ледовым покровом и частыми штормами. Для обеспечения безопасного судоходства необходимы современные ледоколы, специализированные суда и системы спутниковой навигации, что заметно повышает затраты на эксплуатацию и обслуживание маршрута.

Для эффективного функционирования СМП требуется модернизация и строительство портов, терминалов, ремонтных баз и логистических узлов. При недостаточном уровне береговой инфраструктуры обслуживание судов и обработка грузов затруднены, что снижает привлекательность маршрута для международных перевозчиков. Развитие СМП предполагает значительные инвестиции: по оценкам экспертов, затраты на модернизацию инфраструктуры, ледокольного флота и систем навигации могут достигать 10–15 млрд долларов. Строительство новых ледоколов и создание логистических хабов относятся к дорогостоящим проектам, чья окупаемость напрямую зависит от роста грузопотоков и снижения логистических издержек.

Финансовая нагрузка на пользователей маршрута может быть высокой в условиях исключительно коммерческого подхода к его развитию. В этой связи государство должно выступать в роли якорного инвестора, снижая стоимость перевозок и укрепляя конкурентоспособность СМП на мировом рынке. Воздействие санкций и попытки изоляции России затрудняют интеграцию маршрута в международные транспортно-логистические цепочки, сдерживая рост грузооборота и инвестиционную активность. В 2024 году ранее планируемый показатель в 80 млн тонн грузоперевозок был пересмотрен в сторону понижения вследствие этих факторов.

Несмотря на существенный экономический потенциал СМП, обусловленный сокращением времени доставки грузов между Европой и Азией и возможностью создания новых логистических узлов, его реализация сопряжена с крупными вызовами. К ним относятся высокие капитальные затраты на инфраструктуру и ледокольный флот, сложные климатические условия, необходимость государственной поддержки и адаптация к международным санкциям и экологическим требованиям. Только комплексный подход при участии государства и частных инвесторов позволит сделать СМП устойчивым и конкурентоспособным транспортным коридором.

Технологические вызовы, связанные с Северным морским путём, определяются спецификой Арктики и необходимостью создания современной, надёжной и безопасной транспортной инфраструктуры. Маршрут проходит через районы с толстым и плотным льдом, что требует постоянного использования ледоколов для проводки судов. Современные

ледоколы относятся к самым крупным и мощным судам в мире, многие из них работают на ядерной энергии, но их число пока недостаточно для обеспечения круглогодичной навигации и роста грузопотока. Строительство ледоколов проекта 22220 и других типов является приоритетной задачей, однако широкое применение судов, не нуждающихся в ледокольном сопровождении без ограничения по сезону, не планируется ранее ориентировочной даты 2050 года.

На участках СМП отсутствуют достаточные по объёму и точности гидрографические данные, а качество гидрометеорологических прогнозов и навигационного обеспечения остаётся низким, особенно в восточном секторе маршрута. Используемые навигационные средства в основном визуальные и имеют ограниченный радиус действия, а радиотехнические системы подвержены сбоям из-за магнитных бурь и геомагнитных аномалий, что снижает безопасность перевозок.

В полярных широтах выше 70–75° не действуют основные операторы спутниковой связи (Inmarsat, Thuraya, GlobalStar), что усложняет коммуникацию и навигацию. Ситуация частично улучшается за счёт применения систем ГЛОНАСС и GPS, однако технологические ограничения сохраняются. Навигация по открытой воде возможна в течение примерно трёх месяцев в году, что ограничивает объёмы перевозок и повышает стоимость транспортировки. Для расширения навигационного сезона и повышения эффективности требуется развитие ледокольного флота и судов с высоким ледовым классом.

Порты, терминалы, ремонтные базы и логистические узлы на трассе СМП развиты слабо из-за суровых климатических условий и высоких затрат на строительство и обслуживание. Это снижает интегральную эффективность маршрута и требует крупных инвестиций в инфраструктуру. Суды ледового класса стоят на 10–30% дороже обычных судов той же категории из-за усиленной конструкции корпуса и дополнительного оборудования, что повышает капитальные и эксплуатационные затраты.

Технологические проблемы Северного морского пути связаны с необходимостью развития ледокольного флота, совершенствования навигационных и гидрометеорологических систем, расширения портовой инфраструктуры, а также обеспечения безопасности и медицинского сопровождения в экстремальных условиях Арктики. Решение этих задач требует значительных инвестиций, внедрения инновационных технологий и комплексного государственного подхода, чтобы превратить СМП в эффективный и конкурентоспособный международный транспортный коридор.

Инфраструктурные препятствия связаны с тем, что арктический регион характеризуется экстремально низкими температурами, изменчивым ледовым покровом, частыми штормами и коротким навигационным периодом.

Это требует наличия современного ледокольного флота и специализированных судов ледового класса, а также передовых систем спутниковой навигации и мониторинга для обеспечения безопасности перевозок. Все это значительно увеличивает затраты на эксплуатацию и обслуживание маршрута.

Большинство портов на СМП нуждаются в капитальном ремонте, реконструкции и дноуглублении для приема современных крупнотоннажных судов с большой осадкой. Отсутствие современных береговых терминалов и ремонтных баз снижает эффективность обслуживания судов и ограничивает пропускную способность маршрута.

Многие районы Арктической зоны России, особенно восточные регионы, лишены круглогодичного доступа к железнодорожным, автомобильным и авиационным магистралям. Это затрудняет интеграцию СМП в общенациональную транспортную систему и усложняет логистику «северного завоза» - регулярного снабжения северных территорий товарами первой необходимости.

Для увеличения грузооборота по СМП требуется строительство новых ледоколов и судов ледового класса, а также развитие флота, способного работать в сложных ледовых условиях круглогодично. Совместные проекты с государственными корпорациями, такими как Росатом, направлены на решение этой задачи, но требуют значительных инвестиций и времени [10].

Развитие Северного морского пути как международного транспортного коридора требует комплексного подхода к решению инфраструктурных вызовов. Ключевыми направлениями являются:

1. Модернизация и строительство портовой и береговой инфраструктуры, включая дноуглубительные работы;
2. Развитие ледокольного флота и специализированных судов;
3. Интеграция СМП с железнодорожной, автомобильной и авиационной инфраструктурой, особенно в отдаленных арктических регионах;
4. Внедрение цифровых технологий и систем мониторинга для повышения безопасности и эффективности судоходства;

При успешном решении этих задач Северный морской путь сможет раскрыть свой потенциал как ключевой транспортный коридор между Европой и Азией, обеспечивая устойчивое экономическое развитие Арктики и России в целом.

Социальные ограничения для Северного морского пути (СМП) связаны с особенностями арктического региона и оказывают влияние на развитие инфраструктуры, кадровое обеспечение и качество жизни населения.

Одним из ключевых вызовов является дефицит специалистов, готовых работать в экстремальных условиях Арктики и на современной технике. Выпускаемые кадры часто не соответствуют требованиям, что тормозит

реализацию масштабных инфраструктурных и транспортных проектов по СМП. Необходима опережающая подготовка рабочих и специалистов с учетом арктических условий, а также использование накопленного советского и современного опыта в целевой подготовке кадров.

Медицинская инфраструктура вдоль СМП развита крайне слабо. На большей части маршрута отсутствуют медицинские организации, способные оказывать квалифицированную помощь, включая первичную. Медицинское обеспечение судов практически отсутствует, что повышает риски для здоровья и жизни экипажей и работников арктических проектов. Развитие телемедицины рассматривается как перспективное направление для улучшения ситуации.

Жесткие климатические условия, удаленность от крупных населенных центров, высокая стоимость строительства и эксплуатации инфраструктуры создают трудности для обеспечения комфортных условий работы и проживания персонала. Это влияет на мотивацию кадров оставаться в регионе.

Развитие СМП и освоение Арктики затрагивает традиционный образ жизни коренных народов, что требует учета их интересов и создания программ социальной поддержки и адаптации. Это важный аспект устойчивого социально-экономического развития региона.

Недостаток развитой инфраструктуры - портов, дорог, связи, энергообеспечения - ограничивает возможности для улучшения качества жизни населения и развития экономической активности. Это требует значительных инвестиций и комплексного подхода.

Для преодоления социальных вызовов Северного морского пути необходимо комплексно подходить к вопросам кадрового обеспечения, медицинского обслуживания, условий труда и поддержки коренных народов. В первую очередь важно развивать специализированные образовательные программы, ориентированные на подготовку квалифицированных специалистов, способных работать в экстремальных арктических условиях, а также создавать привлекательные условия труда и проживания, чтобы привлекать кадры в регион. Одновременно необходимо улучшать медицинскую инфраструктуру вдоль маршрута, внедрять современные телемедицинские технологии, которые позволят оперативно оказывать квалифицированную помощь даже в удалённых районах, что существенно повысит уровень безопасности и здоровья работников. Особое внимание следует уделять социальной поддержке коренных народов, разрабатывать программы адаптации и интеграции, которые позволят сохранить их традиционный образ жизни, одновременно вовлекая их в экономическую деятельность региона. Кроме того, развитие транспортной, жилищной и коммуникационной инфраструктуры создаст комфортные условия для жизни и работы населения, повысит качество жизни и будет способствовать устойчивому социально-экономическому

развитию арктических территорий. Такой комплексный подход позволит эффективно решать социальные проблемы, связанные с освоением и эксплуатацией Северного морского пути.

Северный морской путь обладает огромным потенциалом, однако его развитие требует преодоления множества вызовов. Решение этих проблем возможно при комплексном подходе, включающем инвестиции, международное сотрудничество и внедрение инновационных технологий. При эффективном решении определенных проблем, СМП станет ключевым элементом мировой транспортной системы и обеспечит стране стратегические преимущества в глобальной торговле и геополитике.

Список литературы

1. План мероприятий по реализации энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ (ред. от 28.02.2024) // СПС Консультант плюс. – 2021. – №1447-р – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_386439/ (дата обращения 10.03.2026).
2. План развития Северного морского пути на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ (ред. от 28.04.2023) // СПС Консультант плюс. – 2022. – №2115-р – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_423713/ (дата обращения 10.03.2026).
3. Северный морской путь – Текст: электронный// <http://www.dfo.gov.ru/project/econom/seaway/> (дата обращения 10.03.2026).
4. Рост грузооборота и экологическая безопасность в порту Мурманск – Текст: электронный// URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/71177/> (дата обращения: 10.03.2026).
5. Ключевые события 2023 г. и начала 2024 г. – Текст: электронный // URL: <https://atommedia.online/reference/spravochnaya-informaciya-ro-deyatelnos/> (дата обращения: 10.03.2026).
6. Мониторинг Северного морского пути – Текст: электронный // URL: <https://innoter.com/articles/monitoring-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 10.03.2026)
7. Севморпуть: Ледовый шелковый путь – Текст: электронный // URL: <https://portnews.ru/comments/755/> (дата обращения 10.03.2026)
8. Журавель Валерий Петрович, Назаров Владимир Павлович Северный морской путь: настоящее и будущее – Текст: электронный // Российский социально-гуманитарный журнал. – 2020. – №2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/severnoy-morskoy-put-nastoyashee-i-budushee> (дата обращения: 13.03.2026).
9. Новак Александр СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ДОРОГА БУДУЩЕГО – Текст: электронный // – 2023. – №4. URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/severnyy-morskoy-put-doroga-buduschego>
(дата обращения: 13.03.2026).