

УДК 332.1

## **ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: ОТ ПЕТРА ПЕРВОГО ДО НАШИХ ДНЕЙ**

Сваровская Е.М., Волокушина Е.Э студенты группы ЭОб-251, 1 курс  
Научный руководитель: Шутько Л.Г., к.н.э., доцент кафедры экономики  
Кузбасский государственный технический университет  
имени Т.Ф. Горбачева  
г. Кемерово

Современная геополитическая конъюнктура и перестроение глобальных цепочек поставок актуализируют роль Северного морского пути (СМП) как стратегического актива Российской Федерации. Зарождение идеи освоения высоких широт относится к эпохе Петра I, однако на современном этапе СМП эволюционировал из сугубо снабженческой артерии в комплексный механизм, обеспечивающий конкурентные преимущества страны на энергетических рынках и формирующий основу для долгосрочного экономического роста. Целью настоящего исследования выступает ретроспективный анализ экономической модели СМП и обоснование мультипликативного эффекта от арктических инвестиций для национальной экономики.

Исторический экскурс показывает, что системные попытки коммерческого использования северных широт были предприняты еще в начале XVIII века, когда Петр I инициировал экспедиции для поиска торговых путей в Индию и Китай в обход мыса Доброй Надежды. Однако длительное время экономическая отдача от трассы оставалась минимальной из-за ледовых условий и технологической отсталости флота. Подлинный прорыв произошел в советский период: создание в 1932 году Главного управления Северного морского пути (Главсевморпуть) позволило институционализировать управление и обеспечить связанность труднодоступных территорий. Экономический эффект того времени выражался в возможности промышленного освоения Норильского комбината и бесперебойном северном завозе, однако убыточность многих участков компенсировалась государством в рамках административно-командной системы.

Коренной перелом в подходе к эксплуатации СМП произошел в последнее десятилетие. Согласно Стратегии развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности до 2035 года, магистраль перестала восприниматься исключительно как «дорога жизни» для северных городов. Сегодня это инфраструктурный каркас для крупнейших инвестиционных проектов в области сжижения природного газа, нефтехимии и добычи твердых полезных ископаемых.

Сравнительный анализ показывает, что экономическая модель использования Северного морского пути претерпела существенные изменения. В индустриальную эпоху СМП рассматривался в первую очередь как транспортная артерия, обеспечивающая снабжение северных территорий. В постсоветский период акцент сместился на развитие ресурсной базы Арктики. Современная модель строится на интеграции транспортного, энергетического и промышленного потенциалов региона.

стриальный период (1930–1990 гг.) целевая установка заключалась в обеспечении государственного снабжения и присутствия, тогда как в современной инвестиционной модели (2015–2025 гг.) акцент сместился на интеграцию в глобальную логистику и экспортную монетизацию ресурсов. Объемы грузопотока выросли с 5–7 млн тонн (преимущественно каботаж) до 36,2 млн тонн в 2023 г. с планом выхода на 100 млн тонн к 2030 г. [3]. Номенклатура грузов расширилась: вместо продукции цветной металлургии, угля и продовольствия сегодня ключевыми позициями стали СПГ (проекты «Ямал СПГ», «Арктик СПГ-2»), стабильный газовый конденсат и контейнерные перевозки. Инфраструктурный базис также преобразился: эпизодическая ледокольная проводка и дизельный флот уступили место круглогодичной навигации в западном секторе, атомным ледоколам проекта 22220 (ЛК-60Я) и строящимся сверхмощным ледоколам «Лидер» (ЛК-110Я). Наконец, экономический механизм сменился с бюджетного дотирования и государственной монополии на государственно-частное партнерство и долгосрочные концессионные соглашения.

Оценка экономической эффективности арктических проектов требует перехода от статичных показателей (объем инвестиций) к динамическим. Как справедливо отмечается в исследованиях по экономике инновационных инфраструктур [2], мультипликативный эффект от развития СМП распространяется на широкий круг смежных отраслей. Во-первых, строительство газозовов ледового класса на верфях «Звезда» (г. Большой Камень) формирует заказы для отечественного судостроения на годы вперед. Во-вторых, сокращение времени доставки грузов из Азии в Европу по трассе СМП по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал составляет от 10 до 15 суток, что при текущей стоимости фрахта дает российским грузоотправителям прямое ценовое преимущество.

В отличие от традиционного подхода, предполагавшего жесткую иерархию и унификацию, современное управление СМП базируется на принципах эдкократии и децентрализации, где ключевым ресурсом выступает компетенция оператора (ГК «Росатом») [5].

Анализ эволюции подходов к оценке экономической эффективности Северного морского пути (СМП) позволяет выделить ключевые вызовы и проследить трансформацию способов их решения. В исторической ретроспективе главным вызовом была ледовая обстановка: навигация носила прерывистый характер и ограничивалась периодом с июля по октябрь. Современное решение заключается в создании атомного ледокольного флота, обеспечивающего круглогодичную проводку караванов.

Инвестиционная емкость проектов в арктической зоне ранее предполагала освоение «с нуля» исключительно за счет бюджетных средств. Сегодня применяется принцип «якорного груза»: частные инвестиции ресурсных корпораций в инфраструктуру предоставляются в обмен на долгосрочные тарифы, что позволяет распределять финансовую нагрузку между государством и бизнесом.

В сфере транспортной безопасности произошел переход от радиосвязи и береговых наблюдательных пунктов к внедрению системы «Высокоширотная» на базе ГЛОНАСС, спутниковому мониторингу ледовой обстановки и цифровым навигационным картам. Это существенно повысило надежность и предсказуемость перевозок.

Кадровое обеспечение долгое время строилось на вахтовом методе, что не позволяло сформировать устойчивую преемственность. Современное решение предполагает создание опорных зон в Мурманске, Архангельске и Петропавловске-Камчатском с развитой постоянной социальной инфраструктурой, что способствует закреплению квалифицированных кадров в регионе.

Зарубежный опыт демонстрирует, что альтернативные арктические маршруты, в частности Северо-Западный проход в канадской Арктике, не могут конкурировать с российским СМП по двум причинам: отсутствию специализированного ледокольного флота и фрагментарности нормативно-правовой базы. Россия же обладает уникальным активом — ледокольной группировкой, способной работать в высоких широтах без захода в порты для бункеровки, что особенно критично в условиях санкционных ограничений.

Анализ рисков показывает, что высокая капиталоемкость проектов (строительство портов Сабетта, Утренний, Бухта Север) окупается только при условии стабильно высоких цен на энергоносители. Однако, как подчеркивают эксперты [5], системная синергия между научными организациями (Арктический научный центр), бизнесом и регулятором позволяет диверсифицировать грузовую базу, увеличивая долю контейнерных транзитных перевозок, которые менее чувствительны к ценовой волатильности углеводородов. Л.Г. Шутько отмечает важную роль государства в разработке «правил» и формировании внешней среды (предпринимательского и инвестиционного климата) для развития рыночного пространства, что безусловно важно для экономики СМП.[5]

Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать следующие выводы. Эволюция экономики Северного морского пути от петровских инициатив зарождения концепции Евразийского транзита до современности представляет собой закономерный процесс институциональной и технологической трансформации. Экономическая выгода Российской Федерации от освоения Арктики сегодня носит комплексный характер: она складывается из прямых бюджетных доходов от налоговых поступлений нефтегазовых проектов, долгосрочного эффекта от загрузки мощностей судостроительной промышленности, а также из обеспечения логистического суверенитета в условиях внешнего давления. СМП превратился в фактор, определяющий не только транспортную доступность, но и способность страны самостоятельно определять траектории своего экономического развития, что в полной мере соответствует приоритетам национальной безопасности.

Список литературы:

1. Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом». – План развития инфраструктуры Северного морского пути до 2030 года : утвержден наблюдательным советом ГК «Росатом» 15.12.2023. – М., 2024. – 112 с.
2. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Итоги развития Северного морского пути в 2023 году и прогнозные показатели до 2035 года : доклад к итоговой коллегии. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://minvr.gov.ru> (дата обращения: 15.03.2026).
3. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года : Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645. – Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».
4. Совет Безопасности Российской Федерации. – О ходе реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года : стенографический отчет о заседании Совета Безопасности РФ (г. Мурманск, 12.04.2023). – М., 2023. – 84 с.
5. Щербинин, А.Г. Экономика Северного морского пути: от логистики к формированию нового технологического уклада в Арктике / А.Г. Щербинин // Арктика: экология и экономика. – 2024. – Т. 14, № 1. – С. 22–35. – DOI: 10.25283/2223-4594-2024-1-22-35.
6. Шутько, Л. Г. Управление конкуренцией и механизмы саморегуляции в современной экономике России / Л. Г. Шутько // Конкуренция и монополия : Сборник материалов II Всероссийской научно-практической конференции студентов, магистрантов, аспирантов, научно-педагогических работников и специалистов в области антимонопольного регулирования, Кемерово, 15–16 октября 2019 года. – Кемерово: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2019 – С. 200-204. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41369445> (дата обращения: 25.03.2026).