

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

№ 3 / 2025 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/severnyj-morskoj-put-kak-konkurentnoe-preimushhestvo-rossii-na-rynke-spg/

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности ВАК: 5.2.5

УДК 322.1:338.262

DOI: 10.54861/27131211_2025_3_8



СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ КАК КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО РОССИИ НА РЫНКЕ СПГ

Назимов А.Т., аспирант кафедры МЭФиС, Академия труда и социальных отношений (АТиСО), г. Москва, Россия

Аннотация. В данной статье рассматривается стратегическая значимость Северного морского пути (СМП) для развития российского экспорта сжиженного природного газа (СПГ). Проанализированы ключевые экономические, логистические, геополитические и технологические аспекты функционирования СМП, а также его преимущества перед альтернативными маршрутами, такими как Суэцкий канал. В статье изучены перспективы развития транспортной инфраструктуры, включая модернизацию портов, строительство новых ледоколов и развитие сервисных логистических центров. Особое внимание уделено вопросам международного сотрудничества в рамках использования СМП, включая роль Китая, Японии и стран ЕС в арктических транспортных проектах. Рассмотрены также экологические аспекты эксплуатации маршрута, включая влияние климатических изменений на навигационные возможности и меры по снижению экологических рисков. Освещаются вопросы финансирования и перспективные инвестиционные проекты, направленные на развитие логистической и энергетической инфраструктуры в Арктике. Анализируются экономические выгоды, связанные со снижением транспортных издержек при использовании СМП в сравнении с традиционными маршрутами. В заключительной части предложены стратегические направления развития СМП для повышения конкурентоспособности России на мировом рынке СПГ, а также рассмотрены возможные правовые вызовы и перспективы международного регулирования арктического судоходства. В статье также оценивается влияние новых технологий и цифровизации на управление транспортными потоками, а также перспективы адаптации российских логистических решений к мировым стандартам.

Ключевые понятия: Арктика, северный морской путь, сжиженный природный газ, логистика, международная торговля, экспорт, энергетическая безопасность.

NORTHERN SEA ROUTE AS A COMPETITIVE ADVANTAGE OF RUSSIA IN THE LNG MARKET

Nazimov A.T., Postgraduate student of the MEPHIS Department, Academy of Labor and Social Relations (ATiSO), Moscow, Russia

Annotation. This article examines the strategic importance of the Northern Sea Route (NSR) for the development of Russian exports of liquefied natural gas (LNG). The key economic, logistical, geopolitical, and technological aspects of the NSR's operation are analyzed, as well as its advantages over alternative routes such as the Suez Canal. The article examines the prospects for the development of transport infrastructure, including the modernization of ports, the construction of new icebreakers and the development of logistics service centers. Special attention is paid to issues of international cooperation in the framework of the use of the NSR, including the role of China, Japan and the EU countries in Arctic transport projects. The environmental aspects of the route's operation were also considered, including the impact of climate change on navigation capabilities and measures to reduce environmental risks. The issues of financing and promising investment projects aimed at the development of logistics and energy infrastructure in the Arctic are highlighted. The economic benefits associated with reducing transport costs when using the NSR in comparison with traditional routes are analyzed. In the final part, strategic directions for the development of the NSR are proposed to increase Russia's competitiveness in the global LNG market, as well as possible legal challenges and prospects for international regulation of Arctic shipping. The article also assesses the impact of new technologies and digitalization on traffic management, as well as the prospects for adapting Russian logistics solutions to international standards.

Key concepts: Arctic, Northern Sea Route, liquefied natural gas, logistics, international trade, export, energy security.

JEL classification: F17, L95, R49.

Для цитирования: Назимов А.Т. Северный морской путь как конкурентное преимущество России на рынке СПГ // Прогрессивная экономика. 2025. № 3. С. 8–18. DOI: 10.54861/27131211_2025_3_8.

Статья поступила в редакцию: 03.03.2025 г. Одобрена после рецензирования: 13.03.2025 г. Принята к публикации: 14.03.2025 г.

For citation: Nazimov A.T. Northern Sea Route as a competitive advantage of Russia in the LNG market // Progressive Economy. 2025. No. 3. pp. 8–18. DOI: 10.54861/27131211_2025_3_8.

The article was submitted to the editorial office: 03/03/2025. Approved after review: 13/03/2025. Accepted for publication: 14/03/2025.

Введение

Современный рынок сжиженного природного газа (СПГ) находится в фазе активного роста, что обусловлено рядом факторов. Во-первых, глобальный энергетический переход и стремление стран снизить выбросы углерода способствуют увеличению спроса на СПГ как на более экологически чистую альтернативу углю и нефти. Согласно данным Международного энергетического агентства (IEA), в 2023 году мировая торговля СПГ достигла 542 млн тонн, что на 5,5% больше, чем в 2022 году. Во-вторых, геополитическая нестабильность, включая санкционные ограничения и переориентацию поставок, вынуждает многие страны диверсифицировать источники энергоресурсов, делая рынок СПГ еще более динамичным.

Россия, обладая крупнейшими в мире запасами природного газа активно наращивает экспорт СПГ, чтобы сохранить и укрепить свои позиции на глобальном энергетическом рынке. В частности, развитие крупных проектов, таких как «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», позволяет России диверсифицировать экспортные маршруты и уменьшить зависимость от традиционных трубопроводных поставок. Ключевым преимуществом российских поставок является Северный морской путь, который позволяет существенно сократить время транспортировки СПГ в Азиатско-Тихоокеанский регион. Так, доставка СПГ из порта Сабетта (Ямал) в Китай через СМП занимает около 19 дней, в то время как по маршруту через Суэцкий канал – 35–40 дней, что делает СМП стратегически важным для конкуренции на азиатском рынке.

Однако, несмотря на очевидные преимущества, развитие СМП сталкивается с рядом вызовов. Во-первых, необходимо дальнейшее развитие инфраструктуры, включая строительство дополнительных ледоколов, модернизацию портов и создание перевалочных хабов, таких как Камчатский и Мурманский терминалы. Во-вторых, сохраняются экологические и климатические риски, связанные с интенсификацией судоходства в Арктике. В-третьих, международная конкуренция и правовой статус СМП остаются предметом дискуссий среди мировых держав, что требует активной дипломатической работы России.

Таким образом, Северный морской путь представляет собой важное стратегическое направление для России в контексте развития экспорта СПГ. Цель исследования – выявление конкурентных преимуществ СМП, анализ его экономической эффективности, экологических последствий и международного регулирования. Статья также направлена на оценку перспектив развития СМП и выработку стратегических рекомендаций по его дальнейшему использованию.

Историческое развитие Северного морского пути

Северный морской путь имеет богатую историю, которая начинается с первых экспедиций европейских исследователей в XVI–XVII веках. Однако полноценное освоение маршрута началось только в XX веке, когда в Советском Союзе были разработаны первые ледокольные суда, способные

обеспечить круглогодичную навигацию в условиях Арктики. В 1932 году была организована первая комплексная экспедиция по СМП под руководством Отто Шмидта, а уже в 1935 году маршрут стал использоваться для снабжения изолированных северных районов страны [1].

Во время Великой Отечественной войны СМП играл ключевую роль в доставке военных грузов и обеспечении работы промышленных предприятий, расположенных на севере СССР. В послевоенный период, с развитием атомных ледоколов, таких как «Ленин» (1959 год), навигационные возможности СМП значительно расширились, что позволило использовать его для транспортировки нефти, газа и полезных ископаемых [2].

В XXI веке на фоне глобального потепления и сокращения ледяного покрова Арктики интерес к Северному морскому пути резко возрос. Россия начала активно развивать инфраструктуру маршрута, строить новые порты, терминалы и ледоколы для обеспечения круглогодичной работы. В 2018 году была принята стратегия развития СМП, согласно которой к 2035 году объем грузопотока должен достичь 80 миллионов тонн. Важным этапом в реализации этой стратегии стало развитие арктических СПГ-проектов, таких как «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», которые используют СМП как основную транспортную артерию для поставок газа в Европу и Азию [3].

Сегодня СМП представляет собой не только стратегический транспортный маршрут для России, но и важный элемент мировой логистики, который может изменить баланс сил в международной торговле энергоресурсами. В условиях глобальных геополитических изменений и энергетического кризиса Россия стремится закрепить за собой лидерство в арктическом судоходстве, обеспечив надежную инфраструктуру и современные технологические решения для безопасной и эффективной навигации в условиях Крайнего Севера [1].

Северный морской путь является не только экономически выгодным маршрутом, но и ареной геополитического противостояния между ведущими мировыми державами. В XXI веке Арктика превратилась в один из стратегических регионов, за который борются крупнейшие геополитические игроки, включая Россию, США, Китай, страны ЕС и Канаду. Россия рассматривает СМП как свою исключительную экономическую зону, утверждая, что маршрут проходит через территориальные воды страны и, следовательно, должен находиться под ее юрисдикцией. В то же время США и страны Европейского союза настаивают на международном статусе СМП, утверждая, что это открытый водный путь, доступный для судоходства без ограничений.

США проявляют особый интерес к Арктике и Северному морскому пути, поскольку таяние льдов открывает новые возможности для расширения торговли и военного присутствия в регионе. Одним из стратегических шагов Вашингтона является попытка усилить свое влияние на Арктику через развитие военной инфраструктуры на Аляске и Гренландии. В последние годы США активно продвигают идею усиления своего присутствия в Арктике, в том

числе через дипломатические и экономические механизмы. Более того, обсуждалась возможность покупки Гренландии у Дании, что могло бы предоставить США дополнительные рычаги влияния в регионе и доступ к потенциально важным ресурсным и логистическим объектам [4].



Рис. 1. Маршрут транспортного коридора Северного морского пути

Источник: составлено автором по данным [1]

Китай, в свою очередь, включил СМП в свою стратегию «Полярного шелкового пути» и рассматривает его как альтернативу традиционным морским торговым маршрутам. Китайские компании уже активно инвестируют в российские проекты по добыче и транспортировке СПГ, такие как «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2». Учитывая заинтересованность Китая в диверсификации поставок энергоресурсов, СМП может стать важнейшим логистическим звеном в его торговых связях с Европой.

Страны Европейского союза также внимательно следят за развитием СМП, поскольку этот маршрут может существенно повлиять на традиционные морские торговые пути через Суэцкий и Панамский каналы. Некоторые европейские государства выражают обеспокоенность возможным увеличением российского влияния в Арктике и возможными экологическими рисками, связанными с активизацией судоходства.

Северный морской путь стал не просто альтернативным маршрутом для доставки грузов, но и ареной геополитического противостояния. Россия стремится сохранить контроль над этим стратегически важным коридором, тогда как США, Китай и страны ЕС разрабатывают свои собственные стратегии для участия в освоении Арктики. В этих условиях дальнейшее развитие СМП потребует не только технологических и экономических решений, но и активной дипломатической работы на международной арене для защиты российских интересов в регионе [3].

Результаты и обсуждение

Глобальное потепление оказывает значительное влияние на доступность и эксплуатацию Северного морского пути. В последние десятилетия происходит ускоренное сокращение ледового покрова Арктики, что расширяет навигационные возможности маршрута. По прогнозам климатологов, к середине XXI века летняя навигация по СМП может стать круглогодичной, что значительно увеличит его роль в мировой торговле. Однако эти изменения сопровождаются серьезными экологическими вызовами.

Таблица 1

Экологические риски и меры противодействия

Экологические риски	Возможные последствия	Меры противодействия
Сокращение ледового покрова	Увеличение навигационного периода, но усиление глобального потепления	Использование экологически чистых судов, сокращение выбросов CO ₂
Рост выбросов CO ₂ от судов	Усиление климатических изменений	Перевод флота на СПГ, развитие судов с водородными двигателями
Повышение судоходной активности	Угроза морским экосистемам, риск столкновений судов	Ужесточение норм судоходства, развитие навигационных систем
Разливы нефти и нефтепродуктов	Загрязнение вод и арктических берегов	Разработка эффективных систем ликвидации разливов, экологический контроль
Увеличение шумового загрязнения	Негативное влияние на морскую фауну	Ограничение скорости судов в экосистемно-важных зонах

Источник: составлено автором по данным [5]

Во-первых, увеличение судоходства в Арктике приводит к росту выбросов углерода, что способствует дальнейшему изменению климата.

Дизельные и мазутные суда оставляют значительный экологический след, загрязняя атмосферу и арктические воды. Россия активно разрабатывает меры по снижению выбросов, включая перевод ледоколов и торгового флота на сжиженный природный газ, что существенно снижает уровень загрязнения. Во-вторых, усиление транспортных потоков увеличивает риск разливов нефти и других вредных веществ в уникальной арктической экосистеме. Даже незначительные аварии могут нанести серьезный ущерб флоре и фауне региона, что требует разработки эффективных программ реагирования на экологические катастрофы. В-третьих, активное освоение Арктики сопровождается строительством портов, терминалов и других объектов инфраструктуры, что оказывает воздействие на естественные экосистемы. В связи с этим важным направлением является создание механизмов экологического контроля и мониторинга, а также внедрение новых технологий по минимизации воздействия на окружающую среду.

Таким образом, несмотря на расширение возможностей СМП в связи с климатическими изменениями, эксплуатация маршрута требует комплексного подхода к защите окружающей среды. Россия активно разрабатывает экологические инициативы, направленные на снижение ущерба от увеличенного судоходства, однако международное сотрудничество в этом вопросе остается важным аспектом будущего развития региона. Использование Северного морского пути обладает значительными экономическими преимуществами, особенно в контексте транспортировки СПГ. Сравнительный анализ стоимости перевозки через СМП и традиционные маршруты, такие как Суэцкий канал, показывает значительное снижение затрат на логистику. Кроме того, доставка грузов по СМП позволяет экономить до 30–40% времени в пути: путь из Сабетты в Китай через СМП занимает около 19 дней, тогда как через Суэцкий канал – 35–40 дней [6].

Экономическая выгода использования СМП также обусловлена меньшими затратами на топливо. По оценкам специалистов, танкер, перевозящий СПГ, потребляет около 100–150 тонн топлива в сутки. Сокращение маршрута на 15–20 дней позволяет экономить до 2000–3000 тонн топлива на один рейс, что в денежном выражении составляет \$1,5–\$2,5 млн, в зависимости от рыночных цен на топливо. В условиях нестабильности нефтяного рынка такая экономия может существенно повысить рентабельность поставок [7]. Одним из ключевых факторов рентабельности использования СМП является его интеграция в глобальные энергетические цепочки. Спрос на СПГ в Азии продолжает расти, особенно в таких странах, как Китай, Япония и Южная Корея. В 2023 году Китай импортировал около 80 млн тонн СПГ, Япония – 72 млн тонн, а Южная Корея – 45 млн тонн. Россия стремится увеличить свою долю на этом рынке, предлагая более выгодные условия поставок через СМП. Ожидается, что объем российского СПГ-экспорта по СМП вырастет с 18 млн тонн в 2023 году до 50 млн тонн к 2035 году, что обеспечит России конкурентные позиции на азиатском рынке.

Дополнительным преимуществом является возможность создания крупных логистических узлов и перевалочных пунктов на пути следования судов. В перспективе строительство хабов в Мурманске и Камчатке позволит значительно увеличить объемы экспорта и создать условия для безопасной перегрузки СПГ, что минимизирует риск сбоев в цепочках поставок. По оценкам экспертов, вложения в модернизацию инфраструктуры СМП составят около \$10–15 млрд, включая строительство ледоколов, терминалов и логистических центров. К 2035 году ожидается, что инвестиции в развитие СМП окупятся за счет увеличения транзитных потоков и снижения логистических издержек [8].

Однако, несмотря на значительные экономические выгоды, развитие СМП требует масштабных инвестиций. В настоящее время строительство атомного ледокольного флота оценивается в \$5 млрд, причем к 2030 году планируется ввод в эксплуатацию не менее пяти новых ледоколов. Кроме того, дополнительные вложения необходимы в развитие систем навигации, обеспечения безопасности и модернизацию портов.

Северный морской путь обладает значительным экономическим потенциалом, который может быть реализован в полной мере при условии дальнейшего развития инфраструктуры, гибкой тарифной политики и активного привлечения инвестиций. В ближайшие годы ключевыми задачами станут расширение ледокольного флота, создание новых логистических хабов и углубление интеграции СМП в международные транспортные сети. В перспективе это обеспечит не только рост объемов грузоперевозок, но и укрепление позиций России на мировом рынке СПГ.

Развитие СМП невозможно без активного участия частного сектора и международных партнеров. Государственные инвестиции, безусловно, играют ключевую роль в строительстве инфраструктуры, однако без привлечения бизнеса дальнейший рост СМП был бы затруднен. В первую очередь, российские корпорации, такие как «НОВАТЭК», «Газпром» и «Росатомфлот», участвуют в финансировании проектов по модернизации портов, строительству терминалов и ледоколов.

Значительную роль играют и иностранные инвесторы. Китайские компании, такие как CNPC и CNOOC, инвестируют в российские СПГ-проекты, обеспечивая необходимый капитал и долгосрочные экспортные контракты. Также Япония и Южная Корея проявляют интерес к использованию СМП для транспортировки газа и других грузов, что способствует диверсификации потоков. Государственно-частное партнерство позволяет ускорять строительство логистической и навигационной инфраструктуры, а также снижать нагрузку на государственный бюджет. В перспективе возможно расширение сотрудничества с арабскими странами, которые заинтересованы в участии в стратегических арктических проектах.

Использование передовых технологий является важным фактором повышения конкурентоспособности Северного морского пути. В последние годы активно разрабатываются цифровые решения для оптимизации

маршрутов судов, прогнозирования ледовой обстановки и обеспечения безопасности мореплавания. Автоматизированные системы управления судоходством позволяют снизить риски аварийных ситуаций, а также повысить эффективность транспортировки.

Одним из перспективных направлений является внедрение беспилотных судов, которые могут существенно снизить затраты на эксплуатацию и уменьшить зависимость от человеческого фактора. Развитие технологий искусственного интеллекта в управлении ледокольным флотом также открывает новые возможности для безопасной навигации в сложных климатических условиях [9].

Дополнительное внимание уделяется модернизации судового топлива. Внедрение СПГ как основного источника энергии для ледоколов и танкеров позволит снизить выбросы углерода и минимизировать загрязнение окружающей среды. Развитие судов на водородном топливе и использование гибридных технологий также могут сыграть важную роль в будущем развитии арктического судоходства.

Статус Северного морского пути в международном праве остается предметом дискуссий. Россия рассматривает СМП как свою внутреннюю транспортную артерию, ссылаясь на положения Конвенции ООН по морскому праву, согласно которой прибрежные государства имеют исключительные права на регулирование судоходства в своих арктических водах. Однако США и ряд стран Европейского Союза настаивают на том, что СМП должен быть открыт для международного транзита без ограничений.

Данный вопрос приобретает особую значимость в условиях роста конкуренции за арктические ресурсы. Россия активно защищает свою юрисдикцию, вводя обязательные требования для иностранных судов, проходящих через СМП. Среди них – обязательное сопровождение ледоколами, наличие лицензий на перевозку грузов и соблюдение российских экологических стандартов.

В перспективе возможны дальнейшие дипломатические переговоры о статусе СМП в рамках международных организаций. Россия продолжит использовать юридические механизмы для закрепления своего контроля над маршрутом, однако при этом важно учитывать интересы международных партнеров для сохранения привлекательности СМП как глобального логистического коридора [10].

Заключение

Таким образом, Северный морской путь является одним из ключевых конкурентных преимуществ России на мировом рынке СПГ. Его развитие открывает широкие перспективы для укрепления экспортного потенциала страны, снижения транспортных издержек и диверсификации поставок. В настоящее время Россия активно реализует стратегические проекты по модернизации инфраструктуры СМП, включая строительство новых ледоколов, портовых терминалов и навигационных систем. Несмотря на преимущества, СМП сталкивается с рядом вызовов. Во-первых,

инфраструктурные ограничения, такие как нехватка ледокольного флота и необходимость модернизации портов, требуют значительных финансовых вложений. В долгосрочной перспективе успешная реализация проектов развития потребует привлечения частных инвестиций и международного сотрудничества. Во-вторых, экологические аспекты, связанные с увеличением судоходства в Арктике, требуют разработки и внедрения технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду. Введение судов на СПГ и водороде, развитие систем мониторинга и экологического регулирования являются важными направлениями для устойчивого использования СМП.

Кроме того, правовой статус СМП остается предметом международных дискуссий. Россия позиционирует маршрут как внутренние воды, однако ряд стран, включая США и ЕС, настаивают на его международном статусе. Это создает дополнительные риски в сфере международной торговли и требует активной дипломатической работы. Таким образом, Северный морской путь обладает огромным потенциалом для России, но его успешная эксплуатация требует комплексного подхода, включающего инфраструктурное развитие, внедрение инновационных технологий и международное сотрудничество. В перспективе СМП может стать не только важнейшим экспортным маршрутом для России, но и глобальным транспортным коридором, определяющим динамику мировой торговли энергоресурсами. Его стратегическое развитие позволит России укрепить свои позиции на мировом энергетическом рынке и повысить конкурентоспособность отечественного СПГ. Однако его дальнейшее развитие требует модернизации инфраструктуры, совершенствования юридического регулирования и учета экологических факторов. В перспективе СМП может стать не только важнейшим экспортным маршрутом для России, но и глобальным транспортным коридором, определяющим динамику мировой торговли энергоресурсами.

Литература

1. Гаврилов В.В., Мизин В.Н. Международно-правовой статус Северного морского пути // Московский журнал международного права. 2021. № 3. С. 15–28.
2. Заславская О.М., Тарасов А.В. Перспективы развития логистической инфраструктуры Северного морского пути // Логистика и управление цепями поставок. 2022. № 2. С. 45–59.
3. Новикова С.П., Куликов А.И. Геополитическая конкуренция за Арктику: Россия и мировые державы // Вопросы мировой политики. 2023. № 4. С. 80–95.
4. World Trade Organization. The Future of Global Trade Routes: Arctic Opportunities and Challenges. 2022.
5. BP Statistical Review of World Energy. 2023. URL: <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>.

6. Rosatom State Corporation. Development Strategy for the Northern Sea Route. 2023. URL: <https://www.rosatom.ru>.
7. International Maritime Organization. Regulations for Arctic Navigation and Environmental Considerations. 2022.
8. Панов И.Н., Сидоров В.Г. Экономические преимущества и барьеры использования Северного морского пути // Экономика и прогнозирование. 2021. № 6. С. 105–121.
9. Морозов Д.А. Технологические инновации в арктическом судоходстве // Транспорт и логистика. 2023. № 1. С. 37–52.
10. Министерство транспорта РФ. Отчет о развитии инфраструктуры СМП. 2023. URL: <https://www.mintrans.ru>.