

Секция «9.8 Векторы развития мировой экономики и управления внешнеэкономической деятельностью в новых геоэкономических условиях»

Роль Северного морского пути в условиях взаимодействия стран ШОС

Научный руководитель – Сенотрусова Светлана Валентиновна

Мальшев Антон Яковлевич

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет государственного управления, Кафедра мировой экономики и управления внешнеэкономической деятельностью, Москва, Россия

E-mail: A.malyshev.af@yandex.ru

В условиях глобальной логистической турбулентности (кризис в Красном море 2023–2025 гг., эскалация конфликта США и Ирана в 2026 г.) Северный морской путь (СМП) превращается в стратегическую альтернативу традиционным маршрутам. Для стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) СМП открывает возможности диверсификации поставок, снижения издержек и укрепления региональной связности [1; 2].

СМП - это арктическая трасса вдоль побережья России протяжённостью около 5600 км. Ключевые порты - Мурманск, Архангельск, Дудинка, Певек. Правовой режим основан на российском законодательстве (ФЗ №155-ФЗ) и Конвенции ООН по морскому праву, при этом Россия регулирует ледокольную проводку [3; 4]. Инфраструктура включает мощный ледокольный флот (40 судов, из них 8 атомных), проекты строительства ледоколов «Лидер», развитие спутниковой группировки [5; 6]. Грузооборот СМП в 2025 г. достиг рекордных 38 млн тонн, однако 86% приходится на углеводороды, что делает маршрут сырьевым [7]. Китай видит в СМП «запасную трассу» для преодоления «Малаккской дилеммы» и активно участвует в контейнерных перевозках [1; 8]. Индия рассматривает СМП как элемент энергетической безопасности, особенно после блокады Ормузского пролива [2]. Для России СМП - инструмент освоения Арктики и монетизации ледокольного флота [4; 9]. Страны Центральной Азии получают выход к мировым рынкам в обход зон конфликтов [10].

Военные действия в Ормузском проливе привели к остановке судоходства, росту страховых надбавок и перенаправлению грузов в обход Африки. Это резко повысило привлекательность СМП как безопасного коридора [2; 5]. Выделяются три сценария: инерционный (сырьевой), оппортунистический (резервный маршрут) и инфраструктурный прорыв (10–15% контейнерного транзита). Наиболее вероятен смешанный вариант [8; 9].

Для реализации потенциала необходимо подписать межправительственное соглашение ШОС по СМП, создать цифровой логистический коридор (интеграция платформ «Гос-Лог» и LOGINK), сформировать совместный страховой пул и проводить ежегодные арктические форумы [4; 7; 10]. СМП может стать ключевым элементом транспортной системы ШОС, обеспечивая сокращение сроков доставки, диверсификацию маршрутов и рост экономики арктических регионов. Успех зависит от готовности стран к долгосрочной кооперации [8].

СМП может рассматриваться как инструмент потенциального регуляторного давления России на европейские страны. Россия обладает исключительным контролем над судоходством в акватории СМП на основании национального законодательства (ФЗ №155-ФЗ) и статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву, позволяющей принимать особые меры в покрытых льдом районах [3; 12, с. 34–36]. Иностранные суда обязаны уведомлять российские власти за 45 дней и получать разрешение на проход [3; 5]. Администрация СМП и

«Росатом» регулируют ледокольную проводку, тарифы на которую устанавливает ФАС [5; 7].

Но существует «риск принуждения» – использование Россией контроля над СМП для политического давления на другие страны, что может подорвать доверие [12, с. 72; 29, с. 238]. Европа, оставаясь крупнейшим торговым партнёром Азии, из-за санкционной политики самоустранилась от участия в развитии СМП, уступая инициативу России и Китаю [21]. Это создаёт асимметричную зависимость: европейские компании сталкиваются с ограничениями на страхование и фрахт, а их конкурентоспособность снижается [16, с. 38].

Однако возможности давления ограничены. СМП пока остаётся преимущественно сырьевым коридором (86% – углеводороды), а контейнерный транзит невелик [7; 16, с. 35]. Кроме того, злоупотребление контролем может подтолкнуть Европу к развитию альтернативных маршрутов или ускорить санкционное давление. Таким образом, СМП даёт России рычаг влияния, но его эффективное использование требует баланса между монетизацией и политическим принуждением.

Источники и литература

- 1) 1. Нг Ч., Ву Ю., Чжан В. и др. Китайско-российское сотрудничество в развитии Северного морского пути // Вестник международных организаций. 2025. Т. 20, № 1. С. 46–74. 2. Palilov D.E. Political Aspects of the Transport and Logistics Northern Sea Route Project // Вопросы политологии. 2026. Т. 16, № 1. С. 112–125. 3. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации». 4. План развития Северного морского пути до 2035 года (утверждён Правительством РФ, 2022). 5. Соколов Д. Холодный маршрут // Эксперт. 2026. № 2. С. 32–38. 6. Отчёты Госкорпорации «Росатом» о развитии инфраструктуры СМП (2023–2025). 7. Отчёты Министерства транспорта РФ по грузообороту СМП (2020–2025). 8. The Northern Sea Route: A Comprehensive Analysis / Ed. by A. Likhacheva. Moscow: HSE Publishing House, 2025. 9. Белозерцева Н.П., Латкина А.А. Перспективы и ограничения в развитии международного транспортного коридора «Северный морской путь» // Территория новых возможностей. 2025. Т. 17, № 4. С. 46–54. 10. Кузьмина Е.М. Транспортные коридоры Евразии: конкуренция и кооперация // Мировая экономика и международные отношения. 2025. Т. 69, № 5. С. 24–35.