



Роль Арктики как альтернативной торговой и энергетической системы

И.И. Сечин

ПАО НК «Роснефть»

Статья посвящена стратегической роли Арктики в обеспечении глобальной энергетической и транспортной безопасности. Арктика – важный для мировой экономики и энергетики регион, значение которого в перспективе будет только возрастать. В Арктике сосредоточены значительные запасы нефти и газа, а также проходит Северный морской путь (СМП) – более короткий транспортный коридор между Европой и Азией. Маршрут вдоль российского арктического побережья сокращает расстояние между европейскими и азиатскими портами на 30–40% по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал. В условиях геополитической нестабильности значение такого альтернативного коридора неизбежно увеличивается.

В работе рассмотрены три ключевых аспекта: конкурентные преимущества Северного морского пути перед южными маршрутами, данные об объёмах запасов природных ресурсов в Арктическом регионе, а также военно-стратегическое значение Арктики в современной геополитической обстановке.

На основе проведённого анализа сделан вывод, что перекрытие Ормузского пролива в 2026 г., ставшее наглядной иллюстрацией уязвимости традиционных торговых путей, фактически подтвердило правильность многолетней стратегии России по развитию арктического направления. Речь идёт как о масштабировании ресурсной базы и добычи, в том числе через проекты уровня «Восток Ойл», так и о формировании собственной инфраструктуры, включая развитие судостроительных мощностей, таких как верфь «Звезда». В совокупности это усиливает устойчивость экспортных потоков и снижает зависимость от узких мест мировой торговли.

Результаты исследования значимы для практической корректировки политики государств, нацеленных на предотвращение рисков торговой изоляции, особенно на актуальных в период геополитической нестабильности.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, инфраструктура, энергетическая система, торговая система, ледокольный флот

Мировая экономика и система международных связей в последние годы переживают период нарастающей турбулентности. Поиск странами альтернативных путей экономического взаимодействия, включая диверсификацию источников и маршрутов поставок, перестаёт быть исключительно теоретической концепцией и переходит в плоскость практической геополитики.

В 2026 г. эта проблема приобрела особую актуальность. Конфликт на Ближнем Востоке подчеркнул хрупкость существующей архитектуры мировой торговли и, в особенности, уязвимость поставок энергоресурсов. Существенная часть мировых потоков нефти, газа, удобрений и других критически важных товаров проходит через узкие морские коридоры – прежде всего Ормузский пролив и Суэцкий канал. Любая дестабилизация в регионе автоматически повышает риски в целом для мировой экономики и в особенности для крупнейших азиатских экономик – Китая и Индии, которые значительную часть энергоресурсов получают из ближневосточных стран.

На этом фоне Арктика приобретает роль центрального звена альтернативной торговой и энергетической системы. Таяние льдов и развитие технологий добычи природных ресурсов будут способствовать тому, что регион станет стремительно превращаться в один из важнейших элементов мировой экономики и энергетики.

Анализу Арктического региона и его значения для мировой и российской экономики посвящено множество научных статей. В исследованиях последних лет всё чаще подчёркивается, что технологический прогресс и климатические изменения превращают регион в ключевой элемент глобальной логистики (Приставка 2026; Ilin et al. 2020). В ряде работ (Wang, Overland 2012; Kim, Min, Gillett et al. 2023) прогнозируется, что уже к 2030 г. Арктика в летний сезон останется без ледяного покрова. Кроме того, учёные ожидают, что к 2050 г. суда, имеющие умеренную ледовую защиту, смогут работать на трансарктических маршрутах 10–12 месяцев в году (Melia, Haines, Hawkins 2016).

Центральное место в научных исследованиях, посвящённых транспортно-логистическому потенциалу Арктики, занимает Северный морской путь (СМП). В работах российских и зарубежных авторов детально анализируются экономическая эффективность и инфраструктурные ограничения СМП (Орлова, Захаров 2022; Бородкин, Грихно 2021; Зефилов, Тимошилова 2023), даётся обзор грузопотока и судопотока в акватории Севморпути (Григорьев 2022). Ряд исследователей обращает внимание на особый интерес Китая к развитию Северного морского пути (Соловьёв, Нефёдова 2025; Ин, Ву, Чжан et al.). Однако следует отметить, что комплексная оценка роли Арктики в обеспечении логистической безопасности в связке с ресурсной базой и военно-стратегическим значением региона зачастую остаётся за рамками рассмотрения.

Научная новизна данной работы заключается в том, что роль Арктики анализируется сразу с трёх сторон: во-первых, как стратегический логистический коридор, обеспечивающий диверсификацию торговых путей между Азией и Европой в обход заблокированных южных маршрутов; во-вторых, как уникальная минерально-сырьевая база, контроль над которой становится ключевым условием энергетического суверенитета государств; и в-третьих, как территория повышенного военно-стратегического значения.

Цель исследования заключается в комплексном анализе стратегического значения Арктики для глобальной транспортной и энергетической безопасности, а также в обосновании необходимости ускоренного развития альтернативных торговых маршрутов для снижения уязвимости мировой экономики.

Методологически статья основана на международной политической экономии, рассматривающей мировую торговлю, энергетические потоки и транспортную инфраструктуру как взаимосвязанные элементы распределения экономической власти и стратегической уязвимости. В данной логике Арктика анализируется не только как географический регион или источник природных ресурсов, но как формирующийся узел мировой политико-экономической системы, способный влиять на устойчивость глобальных цепочек поставок, энергетическую безопасность и баланс инфраструктурных возможностей между государствами.

Исследование опирается на несколько взаимосвязанных положений международной политической экономии. Во-первых, глобальная торговля и энергетика зависят не только от объёмов производства и потребления, но и от контроля над маршрутами, портами, проливами, флотом, страховой и судостроительной инфраструктурой. В этой логике инфраструктура мировой торговли выступает не нейтральным техническим обеспечением обмена, а важным источником структурной власти и политико-экономического влияния государств и других акторов мировой экономики (Krasner 1976; Strange 1988; Cafruny 1985).

Во-вторых, морские «узкие места» мировой торговли являются источником системной уязвимости. Нарушение функционирования стратегических проливов, каналов и портов способно вызывать последствия, выходящие далеко за пределы локального конфликта, оказывая влияние на глобальные цепочки поставок, транспортные издержки и энергетические рынки (Keohane, Nye 1977; Verschuur, Lumma, Hall 2025).

В-третьих, доступ к альтернативным маршрутам и собственной инфраструктуре становится фактором экономического суверенитета и устойчивости государств. Диверсификация транспортных коридоров и снижение зависимости от ограниченного числа инфраструктурных узлов уменьшают политико-экономическую уязвимость государств перед внешними шоками и действиями акторов, контролирующими ключевые элементы глобальной логистической сети (Hirschman 1945; Farrell, Newman 2019; Yergin 2006).

Исследовательский дизайн работы носит качественно-количественный характер. Количественный компонент связан с анализом вторичных данных о грузопотоке по Северному морскому пути, расстоянии и сроках доставки по различным маршрутам, запасах и добыче углеводородов и критически важных минеральных ресурсов, вкладе Арктики в экономику приарктических государств, инвестиционных программах, ледокольных мощностях и параметрах судостроительной отрасли. Эти данные используются в описательном и сопоставительном смысле.

Качественный компонент исследования связан с интерпретацией Арктики как пространства, где экономические, инфраструктурные и военно-стратегические факторы взаимно усиливают друг друга. Для этого используются анализ стратегических документов, отраслевых материалов, данных международных организаций, государственных источников и экспертной аналитики. Такой подход позволяет рассматривать арктическую политику не только как совокупность хозяйственных проектов, но и как элемент более широкой борьбы за устойчивость цепочек поставок, контроль над ресурсами и снижение зависимости от уязвимых участков мировой логистики.

Отдельное значение имеет кейс-стади блокировки Ормузского пролива. В рамках исследования этот кейс рассматривается как пример системного шока, выявляющего зависимость мировой экономики от ограниченного числа морских «узких мест».

Ближневосточный конфликт и шок для мировых энергетических рынков

Начавшаяся в конце февраля 2026 г. волна эскалации военного конфликта между США, Израилем и Ираном и связанная с ним фактическая блокада Ормузского пролива стали шоком для мировой энергетической системы. Эти события в очередной раз указали на существующую проблему зависимости мировой торговли товарами, в особенности энергоресурсами, от так называемых «узких мест» (или *chokepoints*) (Verschuur, Lumma, Hall 2025).

Ормузский пролив является одним из ключевых узлов мировой торговли углеводородами: через него проходит около 20% мировых поставок нефти (27–28% глобальной морской перевозки нефти) и значительная часть поставок сжиженного природного газа. Помимо этого, через Ормузский пролив проходит 33% мировых поставок удобрений, включая 44% торгуемой серы (серная кислота используется для производства меди и никеля) и 31% торгуемого карбамида (входит в состав ключевых компонентов для производства жидкости для очистки дизельных выхлопных газов).

¹ Dutta P.K., Kongkunakornkul P., Rao A. and Zafra M. 2026. The Global Chokepoint in the Strait of Hormuz. *Reuters*. URL: <https://www.reuters.com/graphics/IRAN-CRISIS/MAPS/znprnmelervl/#the-global-chokepoint-in-the-strait-of-hormuz> (accessed 27.06.2026)

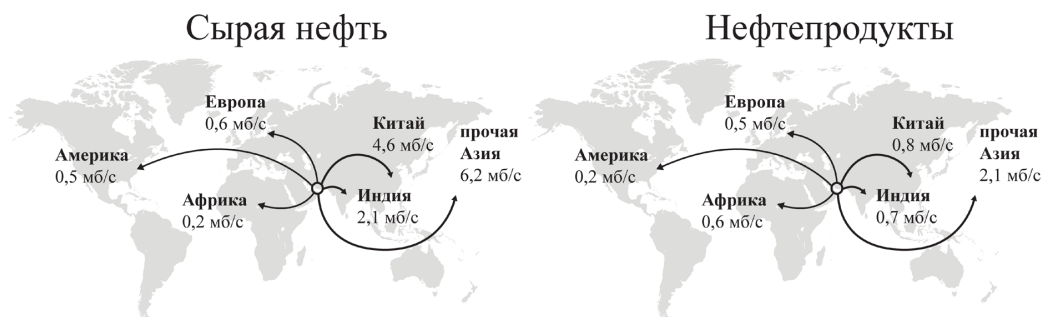


Рисунок 1. Экспорт сырой нефти и нефтепродуктов через Ормузский пролив по направлениям в 2025 г.

Figure 1. Export of crude oil and petroleum products through the Strait of Hormuz by destination in 2025.

Источник: Международное энергетическое агентство по данным Kpler. URL: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/c8248eba-8689-46d9-ae4b-b858b59c0f1c/StraitofHormuz2026-Factsheet.pdf> (accessed 28.06.2026)

По данным ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию), после начала эскалации ближневосточного конфликта трафик через пролив сократился примерно на 95% (3580 торговых судов в феврале 2026 г., 162 судна – в марте, 191 судно – в апреле), а к началу мая в Персидском заливе оставались заблокированы сотни судов².

Многие страны ощутили экономические последствия ближневосточного кризиса. Так, в Европе закрытие Ормузского пролива привело к росту цен на энергоносители, усилению инфляции и подавлению и без того неуверенного экономического роста. По данным Евростата, если до февраля 2026 г. цены на горюче-смазочные материалы для личного транспорта в ЕС в целом снижались как в среднем по ЕС, так и в большинстве стран Союза, то в марте цены значительно выросли (+12,9% по сравнению с мартом 2025 г.). Наибольший рост был зафиксирован в Германии (+19,8%), Румынии (+19,6%) и Нидерландах (+18,8%), в то время как в Венгрии и Словении цены снизились (соответственно на 2,7% и 5,9%). Также в марте в ЕС выросли цены на дизельное топливо (+19,8% г/г; +19,1% м/м) и на бензин (+9,4% г/г; +10,6% м/м)³.

Блокировка Ормузского пролива оказала крайне серьезное влияние на страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Так, Филиппины, Таиланд и другие страны АТР столкнулись с риском дефицита топлива и были вынуждены

² Hormuz Disruption Shows Why Early-Warning Data Matters. 2026. UNCTAD. URL: <https://unctad.org/news/hormuz-disruption-shows-why-early-warning-data-matters> (accessed 27.06.2026)

³ Significant Increase in Fuel Prices in March 2026. 2026. Eurostat. 21 April. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260421-1> (accessed 27.06.2026)

ввести меры по стабилизации энергоснабжения и адаптации к резкому росту цен на нефть^{4, 5}.

Для крупнейших азиатских экономик – Китая и Индии – Ормузский пролив имеет критическое значение. Более трети китайского импорта нефти (около 35%)⁶ и примерно четверть импорта газа проходят через этот транспортный коридор. Для Индии ключевые ближневосточные страны формируют более 40% нефтяных поставок. В случае длительной дестабилизации в регионе или серьёзных ограничений судоходства через пролив Китай и Индия рискуют потерять значительную часть поставок энергоресурсов. Такая уязвимость делает поиск альтернативных источников энергоресурсов и более безопасных транспортных маршрутов стратегическим приоритетом для обеих стран. Одним из ключевых направлений диверсификации становится Арктика.

Арктика как критически важный логистический коридор

Ключевым фактором развития энергетических и торговых потоков в Арктике является Северный морской путь. По сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал расстояние между Европой и Восточной Азией сокращается на 30–40%. Например, путь из Гонконга в Роттердам через СМП короче примерно на 11%, а из Пусана (Южная Корея) – на 29%. Перевозка контейнеров из Шанхая в Роттердам через Суэцкий канал занимает около 35 дней, тогда как по СМП – 19–22 дня. Сокращение времени доставки позволяют уменьшить расходы на топливо, фрахт и страхование, обеспечивая экономию 20–30% в зависимости от сезона и ледовой обстановки.

Несмотря на значительный потенциал, развитие маршрута происходит постепенно. В 2024 г. грузопоток по СМП достиг рекордных 37,9 млн т (+6% г/г и почти в 10 раз выше уровня 2014 г.⁷). При этом результат оказался примерно вдвое ниже цели в 80 млн т к этому году, установленной в 2018 г. В 2025 г. показатель снизился на 2% до 37,0 млн т, а в 2026 г., по предварительным оценкам экспертов, рост также маловероятен на фоне поиска новых устойчивых рынков сбыта⁸.

⁴ Ewe K., Drury F. 2026. South Korea to Sri Lanka: How the Iran War Impacts You if You Live in Asia. 3 April. *BBC*. URL: <https://www.bbc.com/news/articles/c1450zj6n48o> (accessed 27.06.2026)

⁵ Bhargava D. 2026. Oil Price Shock Raises Inflation and Policy Risks in the Philippines. 27 March. *ING*. URL: <https://think.ing.com/articles/oil-price-shock-raises-inflation-and-policy-risks-in-philippines/> (accessed 27.06.2026)

⁶ Li E. 2026. China's Crude Import Stress Resistance in a Hormuz Crisis. *Vortexa*. URL: <https://www.vortexa.com/insights/chinas-crude-import-stress-resistance> (accessed 27.06.2026)

⁷ Сало И. 2025. Северный морской путь: что это такое и как он работает сегодня. 10 сентября *РБК*. URL: <https://www.rbc.ru/base/10/09/2025/68c075ee9a79472708d42f86> (accessed 27.06.2026)

⁸ Скорлыгина Н., Дятел Т., Трифонова П. 2026. Арктика не держит нагрузку. 9 февраля. *Коммерсантъ*. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8419017?ysclid=mmkw2ysejs302279904> (accessed 27.06.2026)

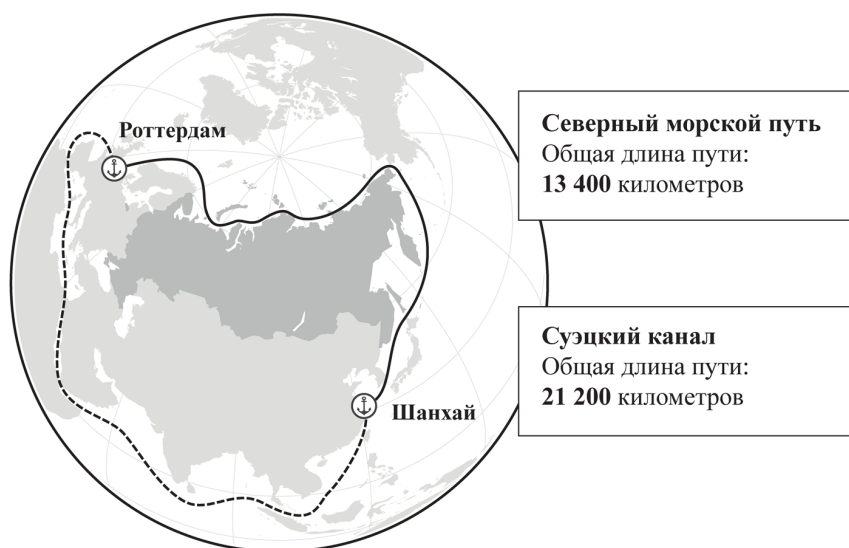


Рисунок 2. Транспортные маршруты через Северный морской путь и Суэцкий канал

Figure 2. Transport routes through the Northern Sea Route and the Suez Canal

Источник: Financial Times.

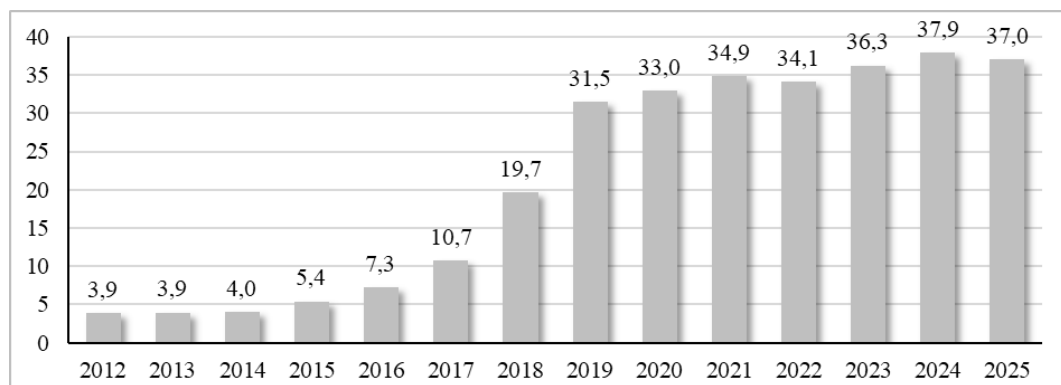


Рисунок 3. Грузопоток по Северному морскому пути, млн т

Figure 3. Cargo flow through the Northern Sea Route, million tons.

Источник: Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики, РБК

По оценкам «Росатома», к 2035 г. грузопоток по СМП составит от 150 млн т (при базовом сценарии) до 192 млн т (при реализации позитивного прогноза). Характер перевозок показывает, что СМП превращается в значимый энергетический коридор – более 75–80% грузопотока составляют углеводороды⁹.

⁹ Задера С., Тихонов С.2026. В 2025 году по Северному морскому пути перевезли свыше 37 миллионов тонн грузов. 19 января. *Российская газета*. URL: <https://rg.ru/2026/01/19/led-tronulsia.html> (accessed 27.06.2026)

Арктика как крупнейшая стратегическая кладовая ресурсов

Арктика важна для мировой экономики не только как логистический коридор, но и как место сосредоточения колоссальных природных ресурсов – нефти, газа, золота, никеля, палладия и других полезных ископаемых.

По оценкам Геологической службы США (USGS), в арктическом регионе может находиться около 13% неразведанных мировых запасов нефти, около 30% неразведанных запасов природного газа и около 20% мировых запасов газового конденсата¹⁰. На регион приходится 15% мировой добычи природного газа и 2% мировой добычи нефти.

Арктика также богата стратегическими минералами – никелем (8% мировых запасов и 11% мировой добычи), литием (3% запасов и 2% добычи) и редкоземельными элементами, которые играют важную роль в высокотехнологичных и военных отраслях (11% запасов и 0,7% добычи).

Таблица 1. Добыча и запасы критически важных элементов в Арктике
Table 1. Production and reserves of critical elements in Arctic.

	Добыча руды		Запасы руды		Производство металла	
	Доля Арктики	Основные страны Арктики	Доля Арктики	Основные страны Арктики	Доля Арктики	Основные страны Арктики
Кобальт	4,7%	Россия 3,8% Канада 0,9%	4,4%	Россия 2,3% Канада 2,1%	-	-
Медь	6,3%	Россия 4,1% Канада 2,2%	9,0%	Россия 8,0% Канада 1,0%	4,8%	Россия 3,7% Канада 1,1%
Галлий	-	-	-	-	0,8%	Россия 0,8%
Германий	-	-	-	-	3,6%	Россия 3,6%
Графит	1,7%	Россия 1,0% Норвегия 0,5% Канада 0,2%	7,3%	Россия 5,0% Норвегия 0,2% Канада 2,0%	-	-
Индий	-	-	-	-	4,2%	Россия 0,5% Канада 3,7%
Литий	1,9%	Канада 1,9%	3,0%	Канада 3,0%	-	-
Никель	11,0%	Россия 6,0% Канада 5,0%	8,1%	Россия 6,4% Канада 1,7%	-	-
Палладий	51,0%	Россия 44,0% Канада 8,0%	-	-	-	-
Платина	16,0%	Россия 13,0% Канада 3,0%	-	-	-	-
Металлы платиновой группы	-	-	8,2%	Россия 7,8% Канада 0,4%	-	-

¹⁰ Burja S. 2022. Russia's Long-Term Bet on the Arctic. *Bismarck Brief*. February 9. URL: <https://brief.bismarckanalysis.com/p/russias-long-term-bet-on-the-arctic> (accessed 27.06.2026)

	Добыча руды		Запасы руды		Производство металла	
	Доля Арктики	Основные страны Арктики	Доля Арктики	Основные страны Арктики	Доля Арктики	Основные страны Арктики
РЗЭ	0,7%	Россия 0,7%	11,0%	Россия 9,0% Гренландия 1,4% Канада 0,8%	-	-
Теллур	-	-	-	-	20,0%	Россия 12,0% Канада 4,0% Швеция 4,0%

Источник: The Oxford University for Energy Studies на основе данных US Geological Survey

Поскольку российский сегмент Арктики занимает около 53% всей береговой линии и примерно 40% территории региона^{11, 12}, значительная часть природных ресурсов находится именно в российской части.

Россия является крупнейшим игроком по добыче нефти в Арктике (55% от общей добычи), за Россией следуют США (30%) и Норвегия (15%). Доля арктических месторождений в общем объеме добычи нефти в России в 2022 году составляло 9% (Рис. 4).

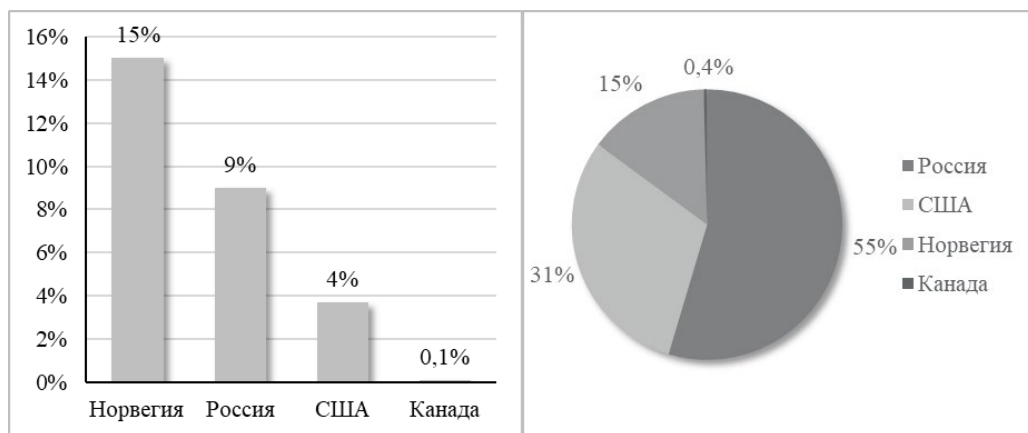


Рисунок 4. Доля арктических месторождений в общем объеме добычи нефти в стране (левый) и доля страны в добыче нефти в Арктике (правый)

Figure 4. Share of Arctic fields in the total oil production in the country (left) and the country's share in Arctic oil production (right)

Источник: «Арктика в цифрах». 2024. Высшая школа экономики.

¹¹ Russia – Facts and Figures. *The Arctic Institute*. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/country-backgrounders/russia/> (accessed 27.06.2026)

¹² Kortunov A. 2025. Russia in the Arctic – Challenges and Opportunities. *Russian International Affairs Council*. March 28. URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/russia-in-the-arctic-challenges-and-opportunities/#:~:text=Its%20Arctic%20coastline%20stretches%20for,social%2C%20military%20and%20other%20decisions> (accessed 27.06.2026)

В добыче газа в Арктике Россия также лидирует, обеспечивая свыше 90% совокупного производства. При этом на Норвегию приходится примерно 7%, на США – около 1,5%. В 2022 г. на Арктическую зону пришлось 83% добытого в России газа (Рис. 5).

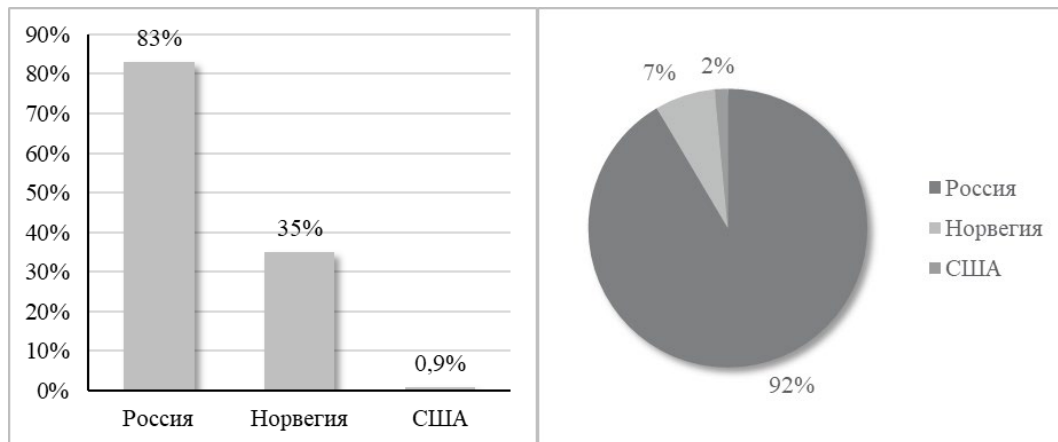


Рисунок 5. Доля арктических месторождений в общем объёме добычи газа в стране (левый) и доля страны в добыче газа в Арктике (правый)

Figure 5. Share of Arctic fields in total gas production in the country (left) and share of the country in gas production in the Arctic (right)

Источник: «Арктика в цифрах». 2024. Высшая школа экономики.

В российской Арктике находятся около 370 месторождений углеводородов, которые включены в государственный баланс запасов полезных ископаемых. Северные месторождения относительно традиционных имеют более высокую себестоимость добычи и расположены в более суровых природных условиях, но по мере исчерпания ресурсов зрелых нефтегазовых проектов в Западной Сибири добыча углеводородов постепенно смещается на север.

По данным Министерства природных ресурсов и экологии РФ¹³, в Арктике суммарные извлекаемые запасы нефти по сумме всех категорий составляют 27,5% от суммарных запасов по всей Российской Федерации, запасы природного газа – 75,5%, запасы конденсата – 66,3%. На долю запасов промышленных категорий A+B1+C1, из которых осуществляется добыча, приходится 48% запасов нефти от суммы всех запасов нефти в Арктике, 66% запасов газа и 49% запасов конденсата (Рис. 6). Вместе с тем половина запасов углеводородного сырья в Арктике относится к категориям B2+C2, то есть не вовлечены в разработку и требуют дальнейшей разведки.

¹³ Приказ Министерства природных ресурсов и экологии РФ от 9 июня 2023 г. N 357 «Об утверждении Программы лицензирования участков недр углеводородного сырья в Арктической зоне Российской Федерации на период до 2035 года, ресурсная база которых потенциально может обеспечить загрузку Северного морского пути»

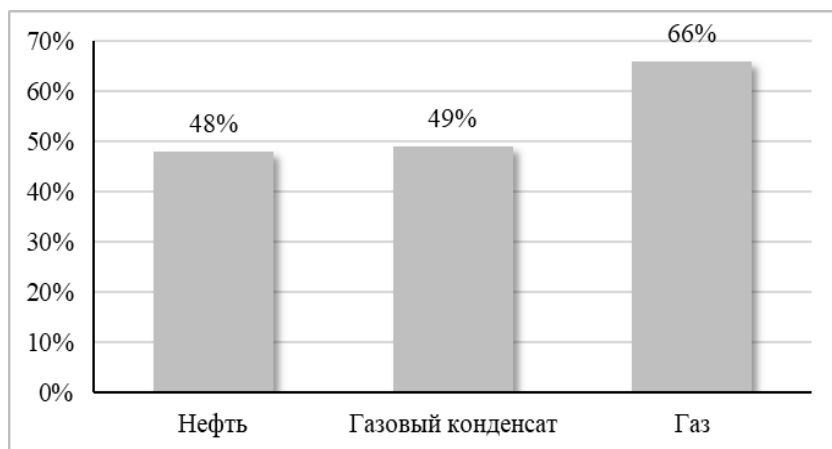


Рисунок 6. Доля запасов углеводородов категории A+B1+C1 в общем объеме запасов в российской Арктике

Figure 6. Share of A+B1+C1 hydrocarbon reserves in total reserves in the Russian Arctic

Источник: «Арктика в цифрах». 2024. Высшая школа экономики

Около 23% мировых арктических запасов и 36% всей арктической добычи золота также приходится на Россию. Основные мировые запасы золота Арктики сосредоточены на Аляске, что делает этот регион стратегически важным для мировой добычи драгоценных металлов.

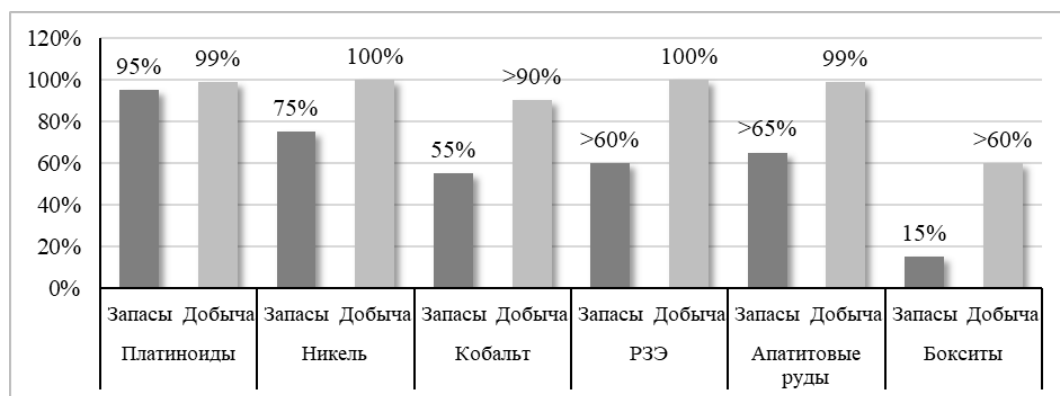


Рисунок 7. Доля арктических полезных ископаемых в общем объеме запасов и добычи в России

Figure 7. Share of Arctic minerals in total reserves and production in Russia

Источник: «Арктика в цифрах». 2024. Высшая школа экономики

Помимо углеводородов и золота, в российской арктической зоне добывается более 40% мирового палладия, 20% никеля, свыше 10% платины и 2% кобальта. В целом, в Арктическом регионе сосредоточены почти все запасы и всё производство платиноидов, никеля, апатитовых руд и редкоземельных металлов России. (Рис. 7)

Роль Арктики в экономическом развитии стран и масштабные проекты по развитию региона

Сейчас Арктика формирует лишь около 1,2% совокупного ВВП приарктических стран, что обусловлено высокой стоимостью логистики, экстремальным климатом и отсутствием развитой инфраструктуры. Роль региона в экономике отдельных стран существенно различается. Так, доля арктических территорий в национальных ВВП США и Канады составляет менее 1%. Для других экономик значение Арктики выше: доля арктической зоны достигает примерно 10% ВВП Финляндии, около 6% – Норвегии, порядка 5% – Швеции. Для российской экономики арктическая зона ещё более значима: по данным Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики, в Арктике сосредоточено порядка 10% российского ВВП и около 11% экспорта¹⁴. (Рис. 8)

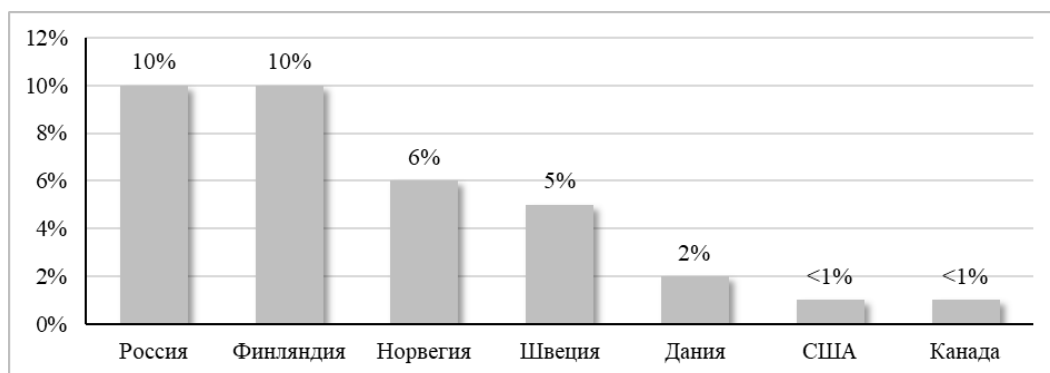


Рисунок 8. Вклад Арктики в ВВП по странам

Figure 8. Contribution of the Arctic to GDP by country

Источник: «Арктика в цифрах». 2024. Высшая школа экономики

Хотя на данный момент вклад Арктики в ВВП приарктических государств относительно невелик, в перспективе регион обеспечит значительные экономические выгоды для приарктических стран.

Понимание стратегических перспектив Арктики – ресурсных, логистических и геополитических – стимулирует страны инициировать масштабные проекты, направленные как на развитие региона, так и на обеспечение собственного присутствия и влияния в нём.

Россия, обладая крупнейшей частью арктической зоны, играет ключевую роль в её освоении. Согласно Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности до 2035 г., принятой в 2020 г., страна

¹⁴ На долю Арктики приходится 11% российского экспорта. 2025. *Arctic Russia*. URL: <https://arctic-russia.ru/news/nadolyu-arktiki-prikhoditsya-11-rossiyskogo-eksporta/> (accessed 28.06.2026)

планирует направить 187 млрд долл. на комплексное освоение региона. Программа включает развитие транспортной и энергетической инфраструктуры, добычу природных ресурсов и укрепление военного присутствия. По масштабам запланированных инвестиций Россия значительно опережает программы других арктических стран. По оценкам, Норвегия планирует вложить 97 млрд долл., Швеция – 96 млрд долл., Канада – 73 млрд долл.¹⁵.

США также стремятся усилить позиции в регионе. Вашингтон планирует расширять ледокольный флот, в том числе через партнёрство с Финляндией, обладающей значительным опытом в этой области, на поставку 11 ледоколов для береговой охраны¹⁶.

Таблица 2. Стратегии ключевых арктических стран в регионе

Table 2. Strategies of key Arctic countries in the region

Страна	Инвестиции*, млрд долл.	Ключевые проекты	Стратегия	Год
Россия	187	Развитие СМП, освоение нефтегазовых месторождений, строительство заводов СПГ, добыча металлов	Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечение нац. безопасности до 2035 г.	2020
Норвегия	97	Развитие северных регионов, освоение нефтегазовых месторождений в Арктике, строительство завода по производству аккумуляторов	Последний документ о стратегии в Арктике – Meld. St. 9	2020
Швеция	96	Освоение Северной Швеции: развитие ВИЭ, строительство инфраструктуры, безуглеродное производство стали	Арктическая стратегия Швеции	2020
Канада	73	Стратегия жилищного строительства на севере, строительство кораблей, программа рекультивации заброшенных шахт	Политика развития Арктики и северных территорий (ANPF)	2019
США	33	Нефтегазовые проекты, развитие инфраструктуры в Арктике, добыча металлов в Гренландии, строительство многофункциональных судов	Национальная стратегия в Арктическом регионе	2022
Финляндия	18	Освоение Лапландии: строительство многофункциональных заводов, транспортная инфраструктура, развитие туризма	Арктическая стратегия Финляндии	2021

Источник: Яков и партнёры

Примечание: инвестиции приведены без учёта военных расходов

¹⁵ Сушенцов А., Шаяхметов Н. 2025. Арктическая зона Российской Федерации: риски и перспективы развития. *Яков и партнёры*. URL: <https://yakovpartners.ru/publications/arkticheskaya-zona-rf-riski-i-perspektivy/?ysclid=mmk6fs8j17742374960> (accessed 27.06.2026)

¹⁶ Holland S., Kauranen A., Mason J., Slattery G. 2025. Trump and Finland's Stubb approve deal for icebreaker ships. *Reuters*. October 10. URL: <https://www.reuters.com/world/us/trump-finlands-stubb-expected-reach-icebreaker-deal-2025-10-09/> (accessed 27.06.2026)

Системообразующим проектом для освоения северо-восточных территорий России стал «Восток Ойл» (Сечин 2023). Его ресурсная база оценивается в 7 млрд т нефти, что подтверждено результатами комплексных геологоразведочных работ. Добываемое сырьё характеризуется как лёгкая малосернистая нефть премиального качества с содержанием серы в диапазоне от 0,01 до 0,1%. Целью проекта является интеграция нефтедобывающих активов Красноярского и Ямало-Ненецкого автономного округа с формированием прямого выхода на международные рынки сбыта через Северный морской путь. Чтобы повысить эффективность логистики, формируется единый центр транспортного обслуживания. Таким образом, реализация проекта «Восток Ойл» способствует ускорению освоения ресурсного потенциала российской арктической зоны, способствует развитию Северного морского пути и укрепляет позиции России в Арктике в экономическом и геополитическом аспектах.

Помимо приарктических государств, страны, не имеющие прямого выхода к Северному Ледовитому океану, также активно стремятся получить доступ к региону, мотивируя это экономическими, научными и геополитическими интересами (Çetin & Büyüksağnak 2021).

Для Китая Арктика становится частью политики по обеспечению торговой и энергетической безопасности¹⁷. В 2018 г. Пекин представил арктическую стратегию, назвав себя «почти арктическим государством» и тем самым обозначив свои долгосрочные интересы в регионе. Ключевым элементом этой политики является развитие «Полярного шёлкового пути» – северного транспортного коридора, который должен дополнить инициативу «Один пояс – один путь» и создать альтернативный маршрут торговли между Азией и Европой. Также в последние годы наблюдается усиление интереса к Арктике со стороны Индии и других государств Юго-Восточной Азии, что связано с перспективами строительства новых портовых мощностей и перерабатывающих предприятий в районах, прилегающих к трассе Северного морского пути.

Ледокольный флот – важнейшая составляющая деятельности в Арктике

Ключевым элементом инфраструктуры региона является ледокольный флот, и Россия обладает здесь важным стратегическим преимуществом. Российский парк ледоколов является крупнейшим в мире и насчитывает более 40 судов, включая восемь атомных¹⁸. Россия также остаётся единственной страной, эксплуатирующей атомные ледоколы. Их мощность достигает 60 МВт,

¹⁷ How China Wants to Create a “Polar Silk Road” through the Arctic. *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com/content/9d726e1a-8b64-41e8-9e29-5bda58f05b3e> (accessed 27.06.2026)

¹⁸ Nuclear Icebreaker Fleet. *Rosatom*. URL: <https://rosatom.ru/en/rosatom-group/the-nuclear-icebreaker-fleet/> (accessed 27.06.2026)

что позволяет обеспечить навигацию даже в наиболее сложных районах Арктики. В перспективе это преимущество будет усиливаться: ранее «Росатом» поставил цель увеличить число атомных ледоколов до 13 к 2035 г.¹⁹.

Таблица 3. Российский флот атомных ледоколов
Table 3. Russian Fleet of Nuclear-Powered Icebreakers

Тип ледокола	Мощность, л.с.	Название и год ввода в эксплуатацию
Действующие суда		
«Таймыр»	50,0 тыс.	«Таймыр» (1989), «Вайгач» (1990)
«Арктика»	75,0 тыс.	«Ямал» (1992), «50 лет Победы» (2007)
Универсальный атомный ледокол проекта 22220	80,5 тыс.	«Арктика» (2020), «Сибирь» (2022), «Урал» (2022), «Якутия» (2024)
На стадии строительства		
Универсальный атомный ледокол проекта 22220	80,5 тыс.	«Чукотка» (2026), «Ленинград» (2028), «Сталинград» (2030)

Источник: «Росатом»

На этом фоне другие страны существенно проигрывают. У США сегодня действует лишь три полярных ледокола²⁰, включая Polar Star, введенный в эксплуатацию еще в 1970-е гг. (Transportation Research Board... 2007). На середину 2025 г. у Китая было пять исследовательских ледоколов²¹, у Канады – 18–20²², большинство из которых относится к среднему и легкому классу.

¹⁹ Russia Launches New Nuclear-Powered Icebreaker in Bid to Open up Arctic. 2019. *The Guardian*. URL: <https://www.theguardian.com/world/2019/may/26/russia-launches-new-nuclear-powered-icebreaker-in-bid-to-open-up-arctic> (accessed 27.06.2026)

²⁰ Salisbury E. 2025. America Looks to Finland to Save Its Icebreaker Fleet. *Foreign Policy Research Institute*. October 14. URL: <https://www.fpri.org/article/2025/10/america-looks-to-finland-to-save-its-icebreaker-fleet/> (accessed 27.06.2026)

²¹ Khanna M. 2025. China and the Arctic: an overview. *Observer Research Foundation*. URL: <https://www.orfonline.org/research/china-and-the-arctic-an-overview> (accessed 27.06.2026)

²² Government of Canada Marks Start of Construction of its Polar Max Icebreaker. 2025. *Government of Canada*. URL: <https://www.canada.ca/en/public-services-procurement/news/2025/08/government-of-canada-marks-start-of-construction-of-its-polar-max-icebreaker.html> (accessed 27.06.2026)

Таблица 4. Обзор текущих ледокольных мощностей ключевых арктических стран.
Table 4. Overview of Current Icebreaking Capacity of Key Arctic Countries.

Страна	Ледокольные мощности	Тип	Комментарий
Россия	Крупнейший в мире ледокольный флот (более 40 судов)	Атомные и дизель-электрические	Флот включает несколько тяжёлых атомных ледоколов
Финляндия	9 судов	Дизель-электрические	Мощный балтийский флот, возможна поддержка в Арктике
Швеция	5 судов	Дизель-электрические	Присутствие в Балтике, ограниченная поддержка в Арктике
Канада	18–20 судов тяжелого, среднего и легкого класса	Дизель-электрические	Флот Канадской береговой охраны; ведётся обновление
США	Ограниченный полярный флот	Дизель-электрические	Включает суда Polar Star и Healy; идёт расширение
Норвегия	1–2 судна береговой охраны	Дизель-электрические	Базируются в районе Шпицбергена и Баренцева моря

Источник: Arctic Portal

Перспективы судостроительной отрасли в мире и в России

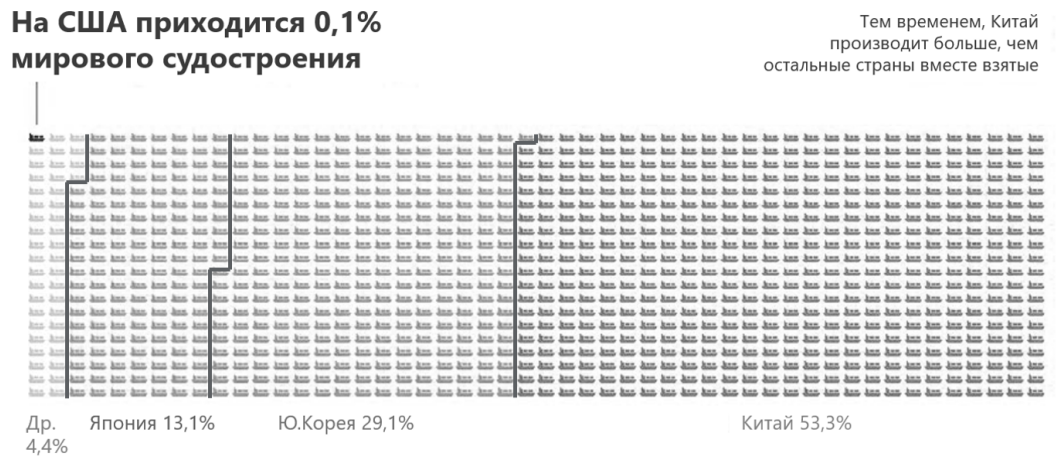


Рисунок 9. Доля Китая в мировом коммерческом судостроении в 2024 г., кораблей
Figure 9. China's Share of Global Commercial Shipbuilding in 2024, in Ships

Источник: Центр стратегических и международных исследований Ship Wars. Confronting China's Dual-Use Shipbuilding Empire

В более широком контексте стоит отметить, что лидером в мировом судостроении сейчас является Китай. Его доля на мировом рынке судостроения выросла с 5% в 2000 г. до 53% в 2024 г., тогда как совокупная доля Южной Кореи и Японии за тот же период снизилась с 74% до 42%. Масштаб Китая значительно превосходит американский. Например, в 2024 г. США построили всего пять крупных океанских торговых судов общим водоизмещением около 76 тыс. т,

тогда как Китайская государственная судостроительная корпорация (CSSC) поставила более 250 судов общей вместимостью около 14 млн т – больше, чем было произведено всем судостроительным комплексом США после Второй мировой войны.

По состоянию на 2023 г. под флагом США ходило около 3,5 тыс. коммерческих судов, в то время как под флагом Китая – около 8,3 тыс., что создаёт явную асимметрию в глобальной морской логистике.

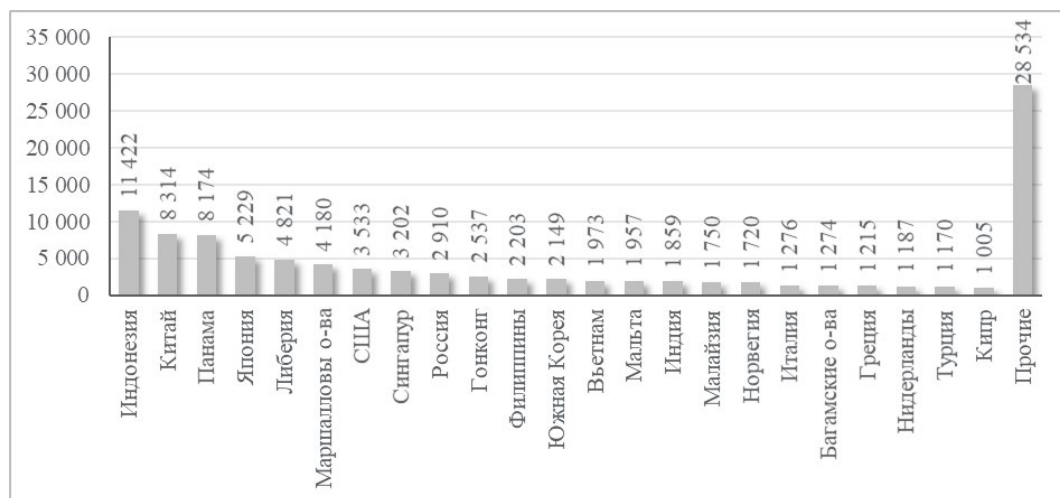


Рисунок 10. Количество коммерческих судов под флагом государств по состоянию на 2023 г.

Figure 10. Number of commercial vessels flying the flag of states as of 2023

Источник: Visual Capitalist

Примечание: Цифры отражают флаг, под которым ходит судно, а не обязательно место его постройки или страну-владельца.

В то же время какими перспективами в судостроительной отрасли обладает Россия? В конце 2025 г. Правительство России актуализировало план гражданского судостроения до 2038 г.²³. К этому времени планируется построить около 2,1 тыс. судов общей стоимостью 3,3 трлн руб. Сейчас заключены контракты по 358 судам. По состоянию на конец ноября 2025 г. заказчикам было передано 71 судно, а заказы по 79 судам не подтверждены. Оставшиеся 1 550 судов – перспективная потребность.

Нынешний портфель заказов для организации перевозок коммерческих судов по Северному морскому пути включает 26 судов, пять из которых строятся. По перспективному плану дополнительная потребность заказчиков

²³ В России актуализировали план гражданского судостроения до 2038 года. 2025. Коммерсантъ. 23 декабря. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8314990> (accessed 27.06.2026)

оценивается ещё в 115 судов ледового класса. По 35 судам заявленные планы не подтверждены.

Ключевой площадкой России по строительству крупнотоннажного гражданского флота на Дальнем Востоке становится Судостроительный комплекс «Звезда» (Сечин 2024). Верфь, созданная консорциумом с участием «Роснефтегаза», «Роснефти» и Газпромбанка, уже вышла на проектную мощность и располагает уникальной инфраструктурой, включая один из крупнейших в мире сухих доков, позволяющих строить суда водоизмещением до 350 тыс. т. Пилотную загрузку предприятию обеспечивает «Роснефть» (заказ на 28 судов), а общий портфель верфи превышает 50 единиц – от танкеров и арктических челноков до атомных ледоколов и газозовов. На сегодняшний день на воду спущено уже 16 судов, и ещё более 20 находятся в активной стадии строительства.

Одним из наиболее показательных результатов работы комплекса стала передача Совкомфлоту первого построенного в России арктического СПГ-газовоза «Алексей Косыгин» в конце 2025 г. Судно класса Arc7, предназначенное для проекта «Арктик СПГ-2», способно перевозить свыше 172 тыс. кубометров СПГ и в начале 2026 г. успешно завершило свой первый рейс из Приморского края до Мурманска, подчёркивая прогресс российской судостроительной программы.

Танкеры класса Arc7²⁴, использующиеся для транспортировки углеводородов, способны самостоятельно проходить лед толщиной до двух метров. Такие суда обеспечивают экспорт сжиженного природного газа из проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2». Всего для обслуживания арктических проектов планировалось построить свыше 20 танкеров Arc7, из которых 15 на верфи «Звезда», тогда как ранее значительная часть подобных судов строилась на южнокорейских верфях²⁵.

Арктика как регион повышенного военно-стратегического значения

Экономика – это не единственный аспект, который определяет значимость региона. Арктика, помимо прочего, является ареной острого геополитического противостояния, которое к 2026 г. перешло с уровня борьбы за экономическое доминирование на уровень прямого военного сдерживания.

11 февраля 2026 г. НАТО официально объявило о начале миссии «Арктический страж» (Arctic Sentry), направленной на усиление присутствия альянса в Арктике и на Крайнем Севере²⁶. Целями миссии объявлены защита северных

²⁴ Суды усиленного арктического класса, предназначенные для самостоятельного плавания в сплочённых однолетних льдах толщиной до двух метров.

²⁵ Судоверфь «Звезда» передала Совкомфлоту головной СПГ-газовоз «Алексей Косыгин». 2025. *Интерфакс*. 24 декабря. URL: <https://www.interfax.ru/business/1064804> (accessed 27.06.2026)

²⁶ Зыкина Т. 2026. НАТО объявило о старте миссии «Арктический страж». *РБК*. 11 февраля. URL: <https://www.rbc.ru/politics/11/02/2026/698c76539a7947d7ed00a560> (accessed 27.06.2026)

рубежей союзников, обеспечение безопасности критической инфраструктуры, мониторинг растущей активности России и Китая, а также объединение разрозненных национальных операций стран НАТО в регионе (включая действия Дании, США и Канады) в единую структуру. Великобритания также подтвердила, что её вооружённые силы будут играть ключевую роль. Миссия координируется Командованием объединённых сил НАТО в Норфолке (Вирджиния, США).

Примечательно, что инициатива «Арктический страж» могла стать результатом соглашения для урегулирования напряжённости между США и европейскими странами вокруг Гренландии, обострившейся в январе 2026 г.

Гренландия, имеющая стратегическое значение в северной Атлантике²⁷, вызывает особый интерес у стран, которые претендуют на контроль над Арктикой. Остров обладает уникальным географическим расположением между Северной Америкой, Европой и Россией, становясь точкой контроля над военными и логистическими потоками.

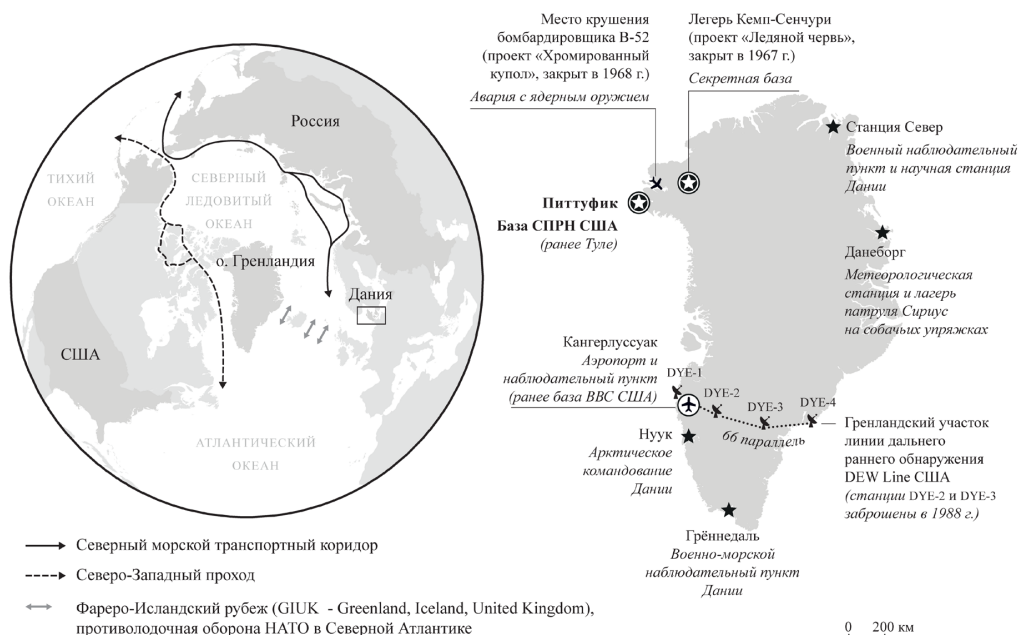


Рисунок 11. Военное присутствие США в Гренландии

Figure 11. U.S. military presence in Greenland

Источники: Официальный сайт Космических сил США, официальный сайт Министерства обороны Дании

²⁷ Greenland, America and the End of Atlanticism. *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com/content/5657be61-33f0-424d-b11e-431b3f74d5ce> (accessed 27.06.2026)

В конце 1950-х гг. под прикрытием официальной арктической научно-исследовательской станции Кемп-Сенчури («Лагерь столетия») военные инженеры США построили сеть тоннелей протяжённостью до 4 000 км с размещением до 600 ядерных ракет под ледяным щитом Гренландии. Этот американский проект – «Ледяной червь» – является одним из наиболее показательных эпизодов Холодной войны. Несмотря на закрытие в 1960-е гг. из-за технических проблем и последующее сокращение присутствия, проект наглядно демонстрирует, что США десятилетиями рассматривали остров не как периферийную территорию, а как военно-стратегическую платформу в мировом масштабе.

На этом фоне интерес Дональда Трампа к покупке острова выглядит не как эксцентричная идея, а как приверженность той же системной логике. В современных условиях речь уже идёт не о размещении ракет подо льдом, а о контроле над критической инфраструктурой – от радиолокационных систем и спутникового покрытия – до добычи редкоземельных ресурсов и контроля над будущими арктическими морскими маршрутами. Усиление конкуренции с Китаем и Россией лишь повышает ценность таких активов.

Ранее, в 2023 г. Соединённые Штаты в одностороннем порядке приняли решение о расширении границ континентального шельфа США, в результате которого были заявлены притязания на морские районы общей площадью около одного миллиона квадратных километров, расположенные в Арктике и Беринговом море в непосредственной близости от границ России. Подобные действия подтверждают стремление закрепить доступ к перспективным ресурсным территориям и усилить геополитическое влияние в Арктическом регионе^{28, 29}. Становится очевидно, что Арктика трансформируется из периферийной зоны в пространство геоэкономической конкуренции между странами.

Заключение

В настоящее время Арктика представляет собой макрорегион, где сконцентрированы энергетический, логистический и военно-стратегический потенциалы развития. В XXI в. Арктика окончательно утвердилась в роли одной из ключевых ресурсных баз мировой энергетики и важного транспортного коридора, обеспечивающего стратегические преимущества приарктическим государствам.

Для успешного развития Арктического региона необходима реализация комплекса мер, направленных на модернизацию инфраструктуры и промышленности. Поскольку доступ к энергетическим активам Арктики сегодня

²⁸ National Strategy for the Arctic Region. 2022. *The White House*. Washington, DC. URL: <https://no.usembassy.gov/the-united-states-national-strategy-for-the-arctic-region/> (accessed 27.06.2026)

²⁹ US Claims Huge Chunk of Seabed Amid Strategic Push for Resources. 2023. *Bloomberg*. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-12-22/us-claims-huge-chunk-of-seabed-amid-strategic-push-for-resources> (accessed 27.06.2026)

напрямую зависит от ледокольных и военно-морских возможностей по сопровождению грузов, требуется развивать судостроительную отрасль. Россия придерживается многолетней стратегии по развитию арктического направления, включая масштабирование ресурсной базы и добычи (в том числе проект «Восток Ойл») и формирование собственной инфраструктуры, включая развитие портов и судостроительных мощностей (в том числе судостроительный комплекс «Звезда»).

В 2026 г. на фоне происходящих в мире геополитических сдвигов, освоение Арктики становится для России уже не просто вопросом экономики, а основой национальной безопасности и суверенитета.

Об авторе:

Игорь Иванович Сечин – кандидат экономических наук, главный исполнительный директор ПАО «НК «Роснефть», Москва, Россия

Адрес: ПАО «НК «Роснефть», Россия, 117997, Москва, Софийская наб., 26/1.

E-mail: postman@rosneft.ru

Конфликт интересов:

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

UDC: 327:339.9:620.9:656.61(98)

Received: April 20, 2026

Accepted: June 29, 2026

The Arctic's Role as an Alternative Trade and Energy System

 I.I. Sechin

[DOI 10.24833/2071-8160-2026-3-108-7-30](https://doi.org/10.24833/2071-8160-2026-3-108-7-30)

Rosneft Oil Company

Abstract: The article examines the strategic role of the Arctic in ensuring global energy and transport security. The Arctic is of growing importance for the global economy and the energy sector, as it contains substantial oil and gas reserves and provides access to the Northern Sea Route (NSR), a shorter transport corridor between Europe and Asia. The route along Russia's Arctic coast reduces the distance between European and Asian ports by 30–40% compared with the traditional route through the Suez Canal. Against the backdrop of geopolitical instability, the importance of such an alternative corridor is increasing.

The paper focuses on three key aspects: the competitive advantages of the Northern Sea Route over southern maritime routes; the scale of natural-resource reserves in the Arctic region; and the military and strategic significance of the Arctic in the current geopolitical environment.

The analysis shows that the blockade of the Strait of Hormuz in 2026, which clearly demonstrated the vulnerability of traditional trade routes, underscored the relevance of Russia's long-term strategy for developing its Arctic vector. This strategy includes both the expansion of the resource base and production capacity, including through projects such as Vostok Oil, and the development of national infrastructure, including shipbuilding capacities such as the Zvezda Shipbuilding Complex. Taken together, these measures strengthen the resilience of export flows and reduce dependence on global trade chokepoints.

The findings are relevant for policy adjustments by states seeking to reduce the risks of trade isolation and disruption, which become particularly acute in periods of geopolitical instability.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, infrastructure, energy system, trade system, ice-breaker fleet.

About the author:

Igor I. Sechin – PhD in Economics, Chief Executive Officer of Rosneft Oil Company, Moscow, Russia. Address: Rosneft Oil Company, Russian Federation, 117997, Moscow, 26/1 Sofiyskaya Naberezhnaya.

E-mail: postman@rosneft.ru

Conflict of interests:

The author declares the absence of conflict of interests.

References:

- Cafruny A.W. 1985. The Political Economy of International Shipping. *International Organization*. 39(1). P. 79–119.
- Çetin O. & Büyüksağnak Y.B. 2021. Turkey's Interest in the Arctic Region: the Evaluation of Being a Party to the Svalbard Treaty. *International Journal of Environment and Geoinformatics*. 8(3). P. 350–358. DOI: 10.30897/ijegeo.887540.
- Ilin I. et al. 2020. State of Research in Arctic Maritime Logistics. Jahn C., Kersten W. Ringle C.M. (Ed.). *Data Science in Maritime and City Logistics: Data-driven Solutions for Logistics and Sustainability*. Proceedings of the Hamburg International Conference of Logistics (HICL). Vol. 30. P. 383–407. DOI: 10.15480/882.3145
- Keohane R.O., Nye J.S. 1977. *Power and Interdependence*. Boston: Little, Brown.
- Kim Y.H., Min S.K., Gillett N.P. et al. 2023. Observationally-Constrained Projections of an Ice-Free Arctic Even under a Low Emission Scenario. *Nat Commun*. 14(3139). DOI: 10.1038/s41467-023-38511-8
- Krasner S.D. 1976. State Power and the Structure of International Trade. *World Politics*. 28(3). P. 317–347.
- Melia N., Haines K., Hawkins E. 2016. Sea Ice Decline and 21st Century Trans-Arctic Shipping Routes. *Geophysical Research Letters*. 43(18). P. 9720–9728. DOI: 10.1002/2016GL069315
- Strange S. 1988. *States and Markets*. London: Pinter.
- Transportation Research Board and National Research Council. 2007. *Polar Icebreakers in a Changing World: An Assessment of U.S. Needs*. Washington, DC: The National Academies Press. DOI: 10.17226/11753.
- Verschuur J., Lumma J., Hall J.W. 2025. Systemic Impacts of Disruptions at Maritime Chokepoints. *Nat Commun*. 16(1):10421. DOI: 10.1038/s41467-025-65403-w
- Verschuur J., Lumma J., Hall J.W. 2025. Systemic Impacts of Disruptions at Maritime Chokepoints. *Nature Communications*. Vol. 16. DOI: 10.1038/s41467-025-65403-w

Wang M., Overland J. 2012. A Sea Ice Free Summer Arctic within 30 Years: An Update from CMIP5 models. *Geophysical Research Letters*. №39. 18501. DOI: 10.1029/2012GL052868.

Borodkin V.S., & Grikhno M.A. 2021. Ekonomicheskoe preimushchestvo ispol'zovaniya SMP kak glavnogo transarkkticheskogo marshruta sbyta SPG v strany ATR i ES [Economic Advantage of Using the NSR as the Main Transarctic Route for LNG Supply to Asia-Pacific and EU countries]. *International Research Journal*. 6–5(108). P. 7–12. DOI: 10.23670/IRJ.2021.108.6.137 (In Russian)

Grigoriev M.N. 2022. Gruzopotok i sudopotok v akvatorii Severnogo morskogo puti v 2022 g. [Cargo Flow and Vessel Traffic in the Water Area of the Northern Sea Route in 2022]. *Arctic Herald*. 1(33). (In Russian)

Zefirov V.I., Timoshilova P.S. 2023. Morskaya logistika Severnogo morskogo puti [Maritime Logistics of the Northern Sea Route]. *Bulletin of the Academy of Knowledge*. 2(55). P. 91–94. (In Russian)

Orlova O.L., Zakharov A.N. 2022. Preimushchestva postavki nefti posredstvom Severnogo morskogo puti pered Sueckim kanalom [Advantages of Oil Supply via the Northern Sea Route over the Suez Canal]. *Bulletin of the University of World Civilizations*. 4(37). P. 94–100. (In Russian)

Pristavka M.V., Ganich Ya.V., Rogaleva N.L., Makarov D.V. 2026. *Severnyj morskoy put': ot proshlogo k budushchemu* [The Northern Sea Route: From Past to Future]. Moscow: Rusains. 164 p. (In Russian)

Sechin I.I. 2023. Znachimost' proekta «Vostok Ojl» dlya rossijskoj ekonomiki i budushchego mirovyh energeticheskikh rynkov [The Significance of the Vostok Oil Project for the Russian Economy and the Future of Global Energy Markets]. *Problems of Economics and Management of the Oil and Gas Complex*. 12(228). P. 9–21. DOI: 10.33285/1999-6942-2023-12(228)-9-21 (In Russian)

Sechin I.I. 2024. Sudostroitel'nyj kompleks «Zvezda»: global'nyj kontekst i narodnohozyajstvennye rezul'taty proekta [Zvezda Shipyard Project: Global Implications and Its Influence on the Russian Economy]. *MGIMO Review of International Relations*. 17(2). P. 7–30. DOI: 10.24833/2071-8160-2024-2-95-7-30 (In Russian)

Soloviev D., Nefedova L. 2025. Severnyj morskoy put': ekonomicheskij potencial, klimaticheskaya ustojchivost' i geopoliticheskoe partnerstvo Rossii i Kitaya [The Northern Sea Route: Economic Potential, Climate Sustainability and Geopolitical Partnership between Russia and China]. *Energy Policy*. 8(211). DOI: 10.46920/2409-5516_2025_08211_10 (In Russian)

Ying C., Wu Y, Zhang W., Jigeer S., Zhang J., Yu H. 2025. Kitajsko-rossijskoe sotrudnichestvo v razvitii Severnogo morskogo puti [Sino-Russian Cooperation in the Development of the Northern Sea Route]. *International Organisations Research Journal: Education, Science, New Economy*. 20(1). P. 46–74. (In Russian)

Список литературы на русском языке:

Бородин В.С., Грихно М.А. 2021. Экономическое преимущество использования СМП как главного трансарктического маршрута сбыта СПГ в страны АТР и ЕС. *Международный научно-исследовательский журнал*. 6–5(108). С. 7–12. DOI: 10.23670/IRJ.2021.108.6.137

Григорьев М.Н. 2022. Грузопоток и судопоток в акватории Северного морского пути в 2022 г. *Арктические ведомости*. 1(33).

Зефирова В.И., Тимошилова П.С. 2023. Морская логистика Северного морского пути. *Вестник Академии знаний*. 2(55). С. 91–94.

Ин Ч., Ву Ю., Чжан В., Цзигээр Ш., Чжан Ц., Ю Х. 2025. Китайско-российское сотрудничество в развитии Северного морского пути. *Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика*. 20(1). С. 46–74.

Орлова О.Л., Захаров А.Н. 2022. Преимущества поставки нефти посредством Северного морского пути перед Суэцким каналом. *Вестник Университета мировых цивилизаций*. 4(37). С. 94–100.

Приставка М.В. 2026. *Северный морской путь: от прошлого к будущему*. Монография: М.В. Приставка, Я.В. Ганич, Н.Л. Рогалева, Д.В. Макаров. Москва: Русайнс. 164 с.

Сечин И.И. 2023. Значимость проекта «Восток Ойл» для российской экономики и будущего мировых энергетических рынков. *Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом*. 12(228). С. 9–21. DOI: 10.33285/1999-6942-2023-12(228)-9-21

Сечин И.И. 2024. Судостроительный комплекс «Звезда»: глобальный контекст и народнохозяйственные результаты проекта. *Вестник МГИМО-Университета*. 17(2). С. 7–30. DOI: 10.24833/2071-8160-2024-2-95-7-30

Соловьёв Д., Нефёдова Л. 2025. Северный морской путь: экономический потенциал, климатическая устойчивость и геополитическое партнерство России и Китая. *Энергетическая политика*. 8(211). DOI: 10.46920/2409-5516_2025_08211_10