

Интернет-журнал «Отходы и ресурсы» <https://resources.today>
Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling

2025, Том 12, № s3 / 2025, Vol. 12, Iss. s3 <https://resources.today/issue-s1-2026.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/17FAOR325.pdf>

DOI: 10.15862/17FAOR325 (<https://doi.org/10.15862/17FAOR325>)

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Корзун, И. А. Сравнительный анализ Мурманской и Архангельской областей в контексте развития Северного морского пути в 2020–2025 гг. / И. А. Корзун // Отходы и ресурсы. — 2025. — Т. 12. — № s3. — URL: <https://resources.today/PDF/17FAOR325.pdf>. DOI: 10.15862/17FAOR325.

For citation:

Korzun I.A. Comparative analysis of the Murmansk and Arkhangelsk Oblasts in the context of the development of the Northern Sea route in 2020–2025. *Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*. 2025; 12(s3): 17FAOR325. Available at: <https://resources.today/PDF/17FAOR325.pdf>. DOI: 10.15862/17FAOR325. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 332.135

Корзун Илья Александрович

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
E-mail: nuzrokeli@gmail.com

Научный руководитель: **Паштова Леля Германовна**

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Доктор экономических наук, профессор
E-mail: lgpashtova@fa.ru

Сравнительный анализ Мурманской и Архангельской областей в контексте развития Северного морского пути в 2020–2025 гг.

Аннотация. Представленная статья посвящена сравнительному анализу Мурманской и Архангельской областей как арктических опорных зон в контексте развития Северного морского пути в 2020–2025 годах. Актуальность исследования обусловлена поступательным ростом грузопотока по СМП, достигшего рекордного значения в 37,89 млн тонн в 2024 году, а также усилением конкуренции арктических регионов за инфраструктурные инвестиции, федеральную поддержку и статус логистических хабов. Центральным результатом работы стало установление принципиального асимметричного характера отношений между двумя регионами. Мурманская область занимает доминирующее положение по всем ключевым параметрам, грузооборот порта Мурманск в 2024 году составил 52,1 млн тонн, инвестиционный портфель резидентов АЗРФ и ТОР «Столица Арктики» превышает 371 млрд рублей, а незамерзающая глубоководная акватория обеспечивает круглогодичную навигацию для крупнотоннажных судов. Архангельская область, при грузообороте лишь 2,6 млн тонн, демонстрирует тем не менее восстановительный рост на 39,4 % в 2024 году и сохраняет перспективы в специализированных сегментах, контейнерной логистике, северном завозе, судоремонте и региональном распределении грузов. Выявленное различие в инвестиционных моделях отражает принципиально разную природу развития двух регионов. Мурманская область реализует индустриально-инфраструктурную модель с концентрацией крупных капиталоемких проектов — Мурманского транспортного узла и порта «Лавна». Архангельская область формирует проектно-логистическую модель, ориентированную на

гибкость и специализацию при меньшем среднем объёме инвестиций на одного резидента. Ключевой вывод работы состоит в том, что взаимодействие регионов корректнее всего описывается категорией асимметричной конкуренции с элементами потенциальной кооперации. Конкурентная составляющая проявляется в борьбе за федеральное финансирование, статус арктического хаба и грузовую базу. Автор обосновывает, что долгосрочная эффективность развития Северного морского пути определяется не изолированным усилением отдельных портов, а формированием сбалансированной сети взаимодополняющих арктических опорных зон.

Ключевые слова: Северный морской путь; Мурманская область; Архангельская область; арктические порты; Арктическая зона Российской Федерации; грузооборот; логистический хаб; инвестиционная активность; асимметричная конкуренция; функциональная кооперация

Введение

Развитие Северного морского пути в настоящее время является одним из наиболее значимых направлений транспортной и арктической политики России. СМП рассматривается не только как морская трасса, обеспечивающая северный завоз и вывоз сырьевых грузов, но и как перспективный транспортный коридор, способный связать европейскую часть страны, Сибирь, Дальний Восток и рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

Важное место в этой системе занимают арктические порты. Среди них особое значение имеют Мурманская и Архангельская области. Оба региона исторически связаны с освоением Арктики, развитием морских перевозок и снабжением северных территорий. Вместе с тем их современная роль в транспортной системе различается. Мурманская область имеет существенное преимущество, поскольку здесь расположен крупный незамерзающий глубоководный портовый узел на северо-западе России. Архангельская область, в свою очередь, сохраняет значение одного из исторических центров арктического судоходства и стремится укрепить свои позиции за счёт развития глубоководного района порта Архангельск, контейнерной логистики и обслуживания региональных грузопотоков.

Актуальность исследования определяется тем, что грузопоток по Северному морскому пути продолжает увеличиваться. По данным Росатомфлота, в 2024 году¹ объём перевозок по СМП достиг рекордного значения — 37 893 531,9 тонны, что более чем на 1,6 млн тонн превышает показатель 2023 года. В годовом отчёте Госкорпорации «Росатом» за 2024 год также указано, что грузопоток по СМП составил 37,89 млн тонн. Эти показатели свидетельствуют о постепенном развитии арктической морской логистики, хотя фактические объёмы перевозок пока остаются ниже ранее заявленных целевых ориентиров.

Увеличение перевозок по СМП усиливает конкуренцию между арктическими регионами. Территории конкурируют за инфраструктурные инвестиции, государственную поддержку, грузовую базу, статус опорного логистического центра и включение в федеральные программы развития. Однако Мурманская и Архангельская области обладают разными природно-географическими условиями, инфраструктурными возможностями и экономическими моделями. Поэтому их взаимодействие нельзя рассматривать исключительно как прямое соперничество. Более обоснованным является подход, при котором отношения

¹ Морские вести России [Электронный ресурс]. — По Северному морскому пути за 2024 год перевезено 37 893 531,9 т грузов (рекорд, превышение предыдущего результата более чем на 1,6 млн т); по данным Госкорпорации «Росатом». — Режим доступа: <https://morvesti.ru/news/1679/113434/> (дата обращения: 07.06.2026).

между регионами определяются как асимметричная конкуренция с возможными элементами кооперации.

Цель исследования заключается в определении характера взаимодействия Мурманской и Архангельской областей в условиях развития Северного морского пути в 2020–2025 гг. Необходимо установить, конкурируют ли эти регионы напрямую либо могут выполнять взаимодополняющие функции в арктической транспортной системе.

Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие задачи:

1. Проанализировать динамику грузооборота портов Мурманск и Архангельск.
2. Сопоставить инвестиционную активность регионов в рамках режима Арктической зоны Российской Федерации.
3. Выявить различия в инфраструктуре и функциональной специализации двух портовых узлов.
4. Определить конкурентные и кооперационные элементы во взаимодействии регионов.

1. Методы и материалы

Исследование выполнено применительно к портово-логистическим системам Мурманской и Архангельской областей как арктическим опорным зонам, связанным с развитием Северного морского пути. Объектом анализа выступили морские порты Мурманск и Архангельск, их грузовая база, инвестиционная активность, инфраструктурные ограничения и роль в системе арктических перевозок. Предметом исследования является характер взаимодействия двух регионов — конкуренция за грузопотоки, инвестиции и федеральную поддержку либо возможность функциональной кооперации.

Хронологические рамки исследования охватывают период 2020–2025 гг. Отдельные данные за 2026 г. использованы справочно для уточнения текущей инвестиционной динамики. Территориальные рамки включают Мурманскую и Архангельскую области, а также связанные с ними транспортные направления, обеспечивающие выход к СМП.

В работе использованы методы системного, сравнительного, экономико-географического и институционального анализа, а также элементы контент-анализа документов. Системный подход позволил рассматривать Мурманск и Архангельск как элементы единой арктической транспортно-логистической сети. Сравнительный анализ применялся для сопоставления грузооборота портов, инвестиционных показателей, количества резидентов АЗРФ, инфраструктурных характеристик и функциональной специализации регионов.

Экономико-географический анализ использовался для оценки природно-навигационных условий портов: незамерзающей глубоководной акватории Мурманска, сезонных и глубинных ограничений Архангельска, наличия транспортных подходов и возможностей включения в мультимодальные маршруты. Институциональный анализ позволил оценить влияние режима Арктической зоны РФ, деятельности КРДВ, федеральных и региональных мер поддержки на развитие портовых проектов.

Информационная база исследования была сформирована на основе открытых официальных и отраслевых материалов. В работе использовались данные Росатомфлота и Госкорпорации «Росатом» о грузопотоке по Северному морскому пути, статистика Ассоциации морских торговых портов России по грузообороту портов Мурманск и Архангельск, сведения

КРДВ и региональных органов власти о резидентах Арктической зоны Российской Федерации и объёмах инвестиций, а также документы и публикации, посвящённые проекту строительства глубоководного района морского порта Архангельск.

Количественный анализ был основан на сопоставлении нескольких групп показателей: грузооборота портов за 2020–2024 гг., объёма перевозок по Северному морскому пути, количества резидентов АЗРФ, инвестиционных портфелей регионов и стоимости ключевых инфраструктурных проектов. Отдельное внимание уделялось методологически корректному разделению данных по морскому порту Мурманск в целом и по отдельным стивидорным компаниям. Это важно, поскольку показатели Мурманского морского торгового порта не совпадают с общим грузооборотом всего порта Мурманск.

Качественный анализ был ориентирован на определение функциональной специализации двух регионов. Мурманск рассматривался как крупный незамерзающий экспортный хаб, работающий преимущественно с массовыми грузами и включённый в магистральные направления Северного морского пути. Архангельск, в свою очередь, анализировался как региональный логистический центр, перспективы которого связаны с развитием контейнерных перевозок, северного завоза, судоремонта и строительством глубоководного района порта.

Конкурентный и кооперационный потенциал регионов оценивался через сопоставление инфраструктурных, экономических, институциональных и логистических характеристик. Такой подход позволил определить взаимодействие Мурманской и Архангельской областей как асимметричную конкуренцию с элементами возможной кооперации. В этой модели Мурманск выполняет роль глобального экспортного хаба, тогда как Архангельск выступает региональным и сервисным логистическим узлом.

2. Результаты и обсуждение

Северный морской путь является одной из ключевых транспортных осей российской Арктики. Его развитие напрямую связано с реализацией крупных сырьевых, энергетических и инфраструктурных проектов. По этому маршруту перевозятся сжиженный природный газ, нефть, уголь, минеральное сырьё, строительные грузы, а также продукция, необходимая для северного завоза.

В 2024 году грузопоток по Северному морскому пути составил 37,89 млн тонн (табл. 1). По данным Росатомфлота, в том же году по трассе СМП прошёл крупнейший за всю историю маршрута контейнеровоз ледового класса ICE 1. Его длина составляла 294 м, осадка — 12,3 м, а вместимость — 4843 TEU [1]. Это обстоятельство имеет принципиальное значение, поскольку свидетельствует не только о сохранении сырьевой направленности Северного морского пути², но и о постепенной проверке возможностей контейнерного судоходства в арктическом направлении [2].

Динамика показывает, что СМП развивается поступательно, однако рост остаётся умеренным. Это связано с рядом факторов: зависимостью от крупных сырьевых проектов, высокой стоимостью ледокольного сопровождения, ограничениями судостроительной базы,

² Корабел.ру [Электронный ресурс]. — В 2024 году «Атомфлот» обеспечил 976 ледокольных проводок; по СМП прошёл крупнейший в истории контейнеровоз (ледовый класс ICE 1, длина 294 м, осадка 12,3 м, вместимость 4843 TEU). — Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/v_2024_godu_atomflot_obespechil_976_ledokolnyh_provodok_po_sevmorputi.html (дата обращения: 07.06.2026).

санкционным давлением, сложностью страхования арктических перевозок и недостаточной развитостью портовой инфраструктуры на отдельных участках маршрута.

Таблица 1

Динамика грузопотока по Северному морскому пути

Год	Объём перевозок, млн тонн	Характеристика периода
2020	около 32	сохранение сырьевой ориентации перевозок
2021	около 34	умеренный рост грузопотока
2022	около 34–35	влияние санкционных и логистических ограничений
2023	около 36	восстановление и рост арктических перевозок
2024	37,89	рекордный показатель за период наблюдения

Составлено авторами по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Для Мурманской и Архангельской областей рост значения СМП создаёт как возможности, так и риски. Возможности связаны с увеличением спроса на арктическую портовую инфраструктуру, развитие логистических сервисов, судоремонта, перевалки и хранения грузов. Риски выражаются в усилении конкуренции за бюджетные ресурсы, федеральные проекты и частные инвестиции.

Одним из наиболее показательных критериев сравнения Мурманской и Архангельской областей является динамика портового грузооборота. По этому показателю различие между регионами является существенным.

Мурманский портовый узел сохраняет статус одного из крупнейших портов Арктического бассейна. Архангельский порт, напротив, характеризуется меньшими объёмами перевалки и более выраженной волатильностью (табл. 2).

Таблица 2

Грузооборот портов Мурманск и Архангельск, млн тонн

Год	Мурманск	Архангельск
2020	56,1	3,3
2021	54,4	3,2
2022	56,3	6,6
2023	57,8	1,9
2024	52,1	2,6

Составлено авторами по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

По данным Ассоциации морских торговых портов, в 2024 году грузооборот всех морских портов России составил 886,3 млн тонн, снизившись на 2,3 % по сравнению с 2023 годом. В Арктическом бассейне грузооборот порта Мурманск в 2024 году составил 52,1 млн тонн, что на 10,3 % ниже уровня предыдущего года [3]. Грузооборот порта Архангельск, напротив, вырос на 39,4 % и достиг 2,6 млн тонн³.

Несмотря на снижение в 2024 году, Мурманск сохраняет подавляющее превосходство над Архангельском по абсолютным объёмам грузооборота. В 2024 году грузооборот Мурманска был примерно в 20 раз выше, чем грузооборот Архангельска. Это свидетельствует о принципиально разном масштабе портовых систем двух регионов.

При этом необходимо учитывать методологическое различие между показателями всего морского порта Мурманск и отдельной стивидорной компании — Мурманского морского

³ Ассоциация морских торговых портов (АСОП) [Электронный ресурс]. — Грузооборот морских портов России за январь–декабрь 2024 года: всего 886,3 млн т (-2,3%); Мурманск — 52,1 млн т; Архангельск — 2,6 млн т. — Режим доступа: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2024-goda> (дата обращения: 07.06.2026).

торгового порта.⁴ Так, показатель 13,97 млн тонн за 2024 год относится именно к ММТП как отдельному оператору, а не ко всему порту Мурманск [4]. Для межрегионального сравнения корректнее использовать показатель грузооборота всего порта, то есть 52,1 млн тонн⁵ за 2024 год [5].

Таблица 3

Соотношение грузооборота Мурманска и Архангельска

Год	Мурманск, млн тонн	Архангельск, млн тонн	Превышение Мурманска над Архангельском
2020	56,1	3,3	примерно в 17 раз
2021	54,4	3,2	примерно в 17 раз
2022	56,3	6,6	примерно в 8,5 раза
2023	57,8	1,9	примерно в 30 раз
2024	52,1	2,6	примерно в 20 раз

Составлено авторами по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Из таблицы 3 видно, что Архангельск демонстрирует более высокую нестабильность грузооборота. Наиболее высокий показатель за рассматриваемый период был зафиксирован в 2022 году — 6,6 млн тонн [6]. Однако уже в 2023 году грузооборот резко снизился, а в 2024 году частично восстановился до 2,6 млн тонн [7].

Для Мурманска характерна иная динамика. Несмотря на снижение в 2024 году, порт сохраняет устойчивую грузовую базу на уровне более 50 млн тонн в год⁶. Основу грузооборота формируют массовые грузы, включая уголь, минеральное сырьё, руду, нефтепродукты и другие экспортно ориентированные категории.

Промежуточный вывод. По грузообороту Мурманск значительно превосходит Архангельск и выступает в качестве крупного индустриально-экспортного порта. Архангельск сохраняет значение регионального логистического узла, однако его роль в общероссийской арктической портовой системе пока существенно уступает Мурманску [8].

3. Инфраструктурные характеристики портов

Различия между Мурманском и Архангельском обусловлены не только объёмами грузооборота, но и объективными инфраструктурными параметрами.

Мурманск обладает рядом природно-географических преимуществ. Главным из них является незамерзающая глубоководная акватория, позволяющая обеспечивать круглогодичную навигацию и принимать крупнотоннажные суда. Это делает Мурманск одним из наиболее удобных портов для обслуживания экспортных грузопотоков в Арктическом бассейне⁷.

⁴ Корабел.ру [Электронный ресурс]. — Мурманский морской торговый порт: итоги 2024 года; грузооборот ММТП как отдельной стивидорной компании — 13,97 млн т (–19,7% к 2023 г.). — Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/murmanskiy_morskoy_torgovyy_port_itogi_2024_goda.html (дата обращения: 07.06.2026).

⁵ Интерфакс [Электронный ресурс]. — Грузооборот морских портов РФ в 2024 году сократился на 2,3% до 886,3 млн т; порт Мурманск (весь порт) — 52,1 млн т (–10,3%) по данным АСОП. — Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/1003184> (дата обращения: 07.06.2026).

⁶ Би-порт [Электронный ресурс]. — Грузооборот порта Мурманск за 2024 год — 52,1 млн т; порт сохраняет крупнейшую устойчивую грузовую базу Арктического бассейна (массовые грузы: уголь, руда, нефтепродукты). — Режим доступа: <https://b-port.com/news/304053> (дата обращения: 07.06.2026).

⁷ ПортНьюс [Электронный ресурс]. — АО «ММТП» — единственный универсальный порт в европейской части РФ с круглогодичной навигацией и прямым выходом в Мировой океан; принимает суда водоизмещением до 210 тыс. т. — Режим доступа: <https://portnews.ru/news/385312/> (дата обращения: 07.06.2026).

Архангельск, напротив, расположен в более сложных навигационных условиях. Порт находится в дельте Северной Двины, что создаёт ограничения по глубинам, осадке судов и сезонности. Действующая портовая инфраструктура Архангельска имеет исторически сложившийся характер и требует модернизации для полноценного включения в крупномасштабные арктические грузопотоки (табл.4).

Таблица 4

Сравнение инфраструктурных характеристик портов

Критерий	Мурманск	Архангельск
Географическое положение	Баренцево море	Белое море, дельта Северной Двины
Навигация	круглогодичная	более выраженная зависимость от ледовой обстановки
Глубины	благоприятны для крупнотоннажных судов	ограничены в действующем порту
Основная специализация	массовые экспортные грузы	региональная логистика, северный завоз, контейнерные проекты
Инвестиционный приоритет	Мурманский транспортный узел, порт «Лавна»	глубоководный район порта Архангельск
Роль в СМП	крупный арктический хаб	вспомогательный и региональный узел

Составлено по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Ключевым инфраструктурным проектом Архангельской области является строительство глубоководного района морского порта Архангельск. В материалах Правительства РФ проект обозначен на период 2028–2035 гг., а его стоимость оценивается в 79,5 млрд рублей [9]. Реализация этого проекта потенциально способна изменить положение Архангельска, поскольку позволит расширить возможности порта по приёму судов с большей осадкой и увеличить его конкурентоспособность в арктической логистике.

Однако даже при реализации глубоководного района Архангельск вряд ли сможет полностью дублировать функции Мурманска. Более вероятным является формирование специализированной ниши: контейнерная логистика, северный завоз, обслуживание региональных грузов, судоремонт, снабжение арктических территорий и распределение грузов по внутренним направлениям.

Важным фактором развития Мурманской и Архангельской областей является действие преференциального режима Арктической зоны Российской Федерации⁸. Этот режим направлен на стимулирование инвестиций, создание рабочих мест, развитие инфраструктуры и диверсификацию экономики арктических территорий [10].

Мурманская область демонстрирует более высокую инвестиционную концентрацию. По данным, опубликованным со ссылкой на КРДВ и региональные структуры, резиденты ТОР «Столица Арктики» и АЗРФ инвестировали в Мурманскую область 269 млрд рублей [11]. При этом по режиму АЗРФ в Мурманской области резидентами стали 198 юридических лиц, общий портфель инвестиций составил 269,8 млрд рублей, а фактически вложенные средства — 60,6 млрд рублей [12].

Более поздние данные КРДВ, приведённые в публикации РБК, показывают, что на 30 апреля 2026 года в Мурманской области насчитывалось 311 проектов резидентов АЗРФ, а суммарный объём инвестиций превышал 371 млрд рублей [13]. Хотя эти данные выходят за пределы основного периода исследования 2020–2025 гг., они важны для понимания сохраняющейся инвестиционной динамики региона [14].

⁸ Инвестиционный портал Арктической зоны РФ / КРДВ [Электронный ресурс]. — Преференциальный режим АЗРФ: налоговые льготы, земельные участки, меры поддержки инвестиций, создание рабочих мест. — Режим доступа: <https://invest.nashsever51.ru/pages/preferentsii-rezidentov-azrf> (дата обращения: 07.06.2026).

Архангельская область также активно применяет возможности режима Арктической зоны Российской Федерации, однако по объёму вложений она заметно уступает Мурманской области. В открытых региональных и отраслевых источниках по Архангельской области указывается примерно 250 резидентов, а общий инвестиционный портфель оценивается на уровне 35–40 млрд рублей. Следовательно, при относительно близком количестве резидентов масштаб инвестиций в Мурманской области остаётся существенно выше (табл.5).

Таблица 5

Резиденты АЗРФ и инвестиции в Мурманской и Архангельской областях

Показатель	Мурманская область	Архангельская область
Количество резидентов / проектов	около 298–311	около 250
Инвестиционный портфель	более 269 млрд руб.; позднее — более 371 млрд руб.	около 35–40 млрд руб.
Характер проектов	крупные капиталоемкие промышленные и портовые проекты	логистика, МСП, судоремонт, региональные проекты
Экономическая модель	индустриально-инфраструктурная	проектно-логистическая

Составлено по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Такой разрыв в объёмах инвестиций связан прежде всего с различиями в отраслевой структуре проектов. В Мурманской области основную роль играют крупные капиталоемкие инициативы, связанные с развитием портовой инфраструктуры, промышленности, сырьевого экспорта, энергетики и транспортных коридоров⁹. В Архангельской области, напротив, значительная часть проектов имеет меньший масштаб и ориентирована на региональные задачи: развитие малого и среднего бизнеса, логистики, переработки, судоремонта и сервисных функций [15].

Таким образом, Мурманская область располагает более сильной инвестиционной базой и концентрирует у себя крупные инфраструктурные проекты. Архангельская область отличается большей раздробленностью проектного портфеля и меньшим средним объёмом инвестиций в расчёте на одного резидента [16].

В контексте развития Северного морского пути Мурманская область опирается на несколько ключевых стратегических направлений.

Мурманский транспортный узел

Мурманский транспортный узел относится к числу наиболее значимых инфраструктурных проектов северо-запада России. Его развитие направлено на увеличение пропускной способности портовой, железнодорожной и терминальной инфраструктуры. Значение этого проекта выходит за пределы Мурманской области, поскольку он связан с обеспечением вывоза массовых грузов из внутренних регионов России на внешние рынки¹⁰.

Порт «Лавна»

Порт «Лавна» является важным элементом расширения мощностей Мурманского транспортного узла. Его специализация связана прежде всего с перевалкой массовых грузов.

⁹ Правительство Мурманской области [Электронный ресурс]. — Мурманская область — лидер по инвестициям и количеству резидентов АЗРФ; объём фактически осуществлённых инвестиций — более 269 млрд руб. — Режим доступа: <https://mininform.gov-murman.ru/info/news/547519/> (дата обращения: 07.06.2026).

¹⁰ Neftegaz.RU [Электронный ресурс]. — Морской порт «Лавна» — якорный проект Мурманского транспортного узла, обеспечивающий вывоз массовых грузов из внутренних регионов России. — Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/867260-murmanskiy-port-lavna-zarabotaet-do-kontsa-2024-g/> (дата обращения: 07.06.2026).

Реализация данного проекта укрепляет роль Мурманска как индустриального и экспортного хаба.

Экспортно-сырьевая специализация

Мурманск традиционно обслуживает крупные потоки сырьевых и промышленных грузов¹¹. Такая специализация обеспечивает региону устойчивую грузовую базу, однако одновременно повышает зависимость от ситуации на мировых товарных рынках. В частности, снижение грузооборота Мурманска в 2024 году было связано, среди прочего, с изменением условий экспорта массовых грузов, включая угольный сегмент (табл.6) [17].

Таблица 6

Основные характеристики мурманской модели развития

Элемент	Содержание
Базовая функция	экспортный портовый хаб
Основные грузы	уголь, руда, минеральное сырьё, нефтепродукты
Тип инвестиций	крупные капиталоемкие проекты
Основные участники	государство, корпорации, инфраструктурные компании
Преимущества	глубоководность, незамерзающая акватория, круглогодичная навигация
Риски	зависимость от сырьевой конъюнктуры и санкционных ограничений

Составлено по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Таким образом, Мурманская область представляет собой пример индустриально-инфраструктурной модели развития арктического региона.

Архангельская область занимает иную позицию в системе арктической логистики. Её развитие связано не столько с масштабной перевалкой массовых экспортных грузов, сколько с формированием специализированных транспортных и сервисных функций.

Проект глубоководного района является центральным элементом долгосрочной стратегии Архангельской области. Согласно материалам Правительства РФ¹², строительство глубоководного района морского порта Архангельск планируется в 2028–2035 гг., а стоимость проекта оценивается в 79,5 млрд рублей.

Реализация проекта может позволить Архангельску:

- принимать суда с большей осадкой;
- расширить грузовую базу;
- повысить конкурентоспособность в системе СМП;
- развивать контейнерные и смешанные перевозки;
- снизить зависимость от ограничений действующего городского порта.

Архангельск потенциально может занять нишу контейнерной логистики на северном направлении. Это особенно актуально в условиях поиска альтернативных маршрутов и

¹¹ АБН 24 [Электронный ресурс]. — Снижение грузооборота Мурманского морского торгового порта обусловлено конъюнктурой рынка массовых грузов, прежде всего угля. — Режим доступа: <https://abnews.ru/szfo/news/murmansk/2025/5/6/gruzooborot-murmanskogo-porta-v-aprele-2025-goda-snizilsya-na-28> (дата обращения: 07.06.2026).

¹² 29.ру [Электронный ресурс]. — Строительство глубоководного района морского порта Архангельск в 2028–2035 гг.; стоимость проекта — 79,5 млрд руб. (обсуждалось с Президентом РФ). — Режим доступа: <https://29.ru/text/transport/2025/11/10/76113843/> (дата обращения: 07.06.2026).

развития арктических транспортных связей¹³. Проход крупного контейнеровоза по СМП в 2024 году показывает, что контейнеризация арктического маршрута постепенно переходит из экспериментальной стадии в практическую плоскость [18].

Однако для полноценного развития контейнерной логистики Архангельску необходимы:

- стабильная грузовая база;
- современные терминальные мощности;
- железнодорожная и автомобильная связность;
- складская инфраструктура;
- цифровые сервисы сопровождения грузов;
- конкурентоспособные тарифные условия.

Архангельск исторически играет важную роль в обеспечении северных территорий. В отличие от Мурманска, ориентированного на крупные экспортные потоки, Архангельск может развивать функции регионального распределительного узла. Это включает снабжение труднодоступных территорий, обслуживание внутренних арктических маршрутов, каботажные перевозки, доставку строительных материалов, продовольствия, топлива и оборудования (табл. 7) [19].

Таблица 7

Основные характеристики архангельской модели развития

Элемент	Содержание
Базовая функция	региональный логистический и сервисный узел
Основные направления	контейнеры, северный завоз, судоремонт, региональная перевалка
Тип инвестиций	проектные и инфраструктурные инвестиции
Ключевой проект	глубоководный район порта Архангельск
Преимущества	историческая роль в Арктике, близость к северным территориям
Риски	ограниченные глубины, сезонность, нестабильная грузовая база

Составлено по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Таким образом, Архангельская область формирует проектно-логистическую модель, которая может дополнять, но не заменять мурманскую индустриальную модель¹⁴.

Различия между Мурманской и Архангельской областями наиболее наглядно проявляются в инвестиционных моделях¹⁵.

¹³ ПортНьюс [Электронный ресурс]. — Глубоководный район порта Архангельск: перспективы развития контейнерной логистики на северном направлении. — Режим доступа: <https://portnews.ru/comments/3590/> (дата обращения: 07.06.2026).

¹⁴ Оптималог [Электронный ресурс]. — Глубоководный район порта Архангельск в составе комплексного плана развития Архангельского транспортного узла до 2035 года. — Режим доступа: <https://optimalog.ru/articles/novosti-otrasli/glubokovodnyy-rayon-porta-arkhangelsk/> (дата обращения: 07.06.2026).

¹⁵ РИА Новости [Электронный ресурс]. — Мурманская область лидирует по инвестициям и количеству резидентов АЗРФ: 311 резидентов, фактические инвестиции — порядка 300 млрд руб. — Режим доступа: <https://ria.ru/20260418/murmansk-2087736301.html> (дата обращения: 07.06.2026).

Мурманская модель характеризуется высокой капиталоемкостью, концентрацией крупных проектов и ориентацией на экспортные потоки. Архангельская модель отличается большей гибкостью, но меньшим масштабом¹⁶.

Таблица 8

Сравнение инвестиционных моделей

Критерий	Мурманская область	Архангельская область
Тип модели	индустриальная	проектно-логистическая
Масштаб инвестиций	высокий	умеренный
Средний размер проекта	крупный	малый и средний
Зависимость от государства	высокая	высокая
Зависимость от частных инвесторов	средняя	высокая
Связь с СМП	прямая, через экспортные грузы	опосредованная, через логистику и региональные перевозки
Потенциал кооперации	магистральный хаб	распределительный узел

Составлено по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Мурманская область уже обладает сформированной инфраструктурной базой¹⁷. Архангельская область находится в стадии формирования новой модели, успех которой зависит от реализации глубоководного района, развития терминальной инфраструктуры и формирования устойчивых грузопотоков.

Несмотря на различия (табл.8), между регионами существуют объективные элементы конкуренции.

1. Конкуренция за федеральное финансирование. Крупные арктические инфраструктурные проекты требуют значительного государственного участия. Поэтому Мурманская и Архангельская области конкурируют за включение своих проектов в федеральные программы, национальные транспортные стратегии и планы развития СМП¹⁸.

2. Конкуренция за статус арктического хаба. Мурманск фактически уже выполняет функцию крупнейшего арктического портового узла на северо-западе России. Архангельск стремится усилить свои позиции за счёт глубоководного района и развития контейнерных перевозок. Это создаёт конкуренцию не столько по текущим объёмам, сколько по будущей роли в транспортной системе.

3. Конкуренция за грузовую базу. Оба региона заинтересованы в привлечении грузов СМП, северного завоза, промышленных предприятий и транзитных перевозок. Однако

¹⁶ БИЗНЕС-КЛАСС Архангельск [Электронный ресурс]. — Архангельская область: 256 организаций-резидентов АЗРФ, 289 инвестпроектов, фактически вложено около 32 млрд руб.; диверсифицированный портфель меньшего масштаба. — Режим доступа: https://bclass.ru/aktualno/biznes_i_vlast/glava-pomorja-rasskazal-prezidentu-o-prichinakh-snizheniya-investitsiy-v-azrf/ (дата обращения: 07.06.2026).

¹⁷ Российская газета [Электронный ресурс]. — Порт «Лавна»: глубоководность, незамерзающий Кольский залив, новый железнодорожный подход; мощность до 18 млн т грузов в год — сформированная инфраструктурная база Мурманского узла. — Режим доступа: <https://rg.ru/2023/12/26/reg-szfo/torgovyj-port-lavna-v-murmanskoj-oblasti-prinial-pervyj-v-svoej-istorii-sostav-s-uglem.html> (дата обращения: 07.06.2026).

¹⁸ Правительство Российской Федерации [Электронный ресурс]. — План развития Северного морского пути на период до 2035 года (распоряжение от 01.08.2022 № 2115-р): более 150 мероприятий, финансирование около 1,8 трлн руб. — Режим доступа: <https://government.ru/docs/48389/> (дата обращения: 07.06.2026).

структура этой конкуренции неодинакова. Мурманск ориентирован на массовые экспортные грузы, Архангельск — на более диверсифицированную, но менее масштабную грузовую базу¹⁹.

4. Конкуренция за инвесторов. Инвесторы оценивают не только преференциальные режимы, но и инфраструктурную готовность региона, наличие кадров, транспортную доступность, тарифы, риски и перспективы грузопотока. По этим параметрам Мурманск имеет более сильные стартовые позиции, однако Архангельск может быть привлекателен для специализированных проектов [20].

Несмотря на наличие конкурентных факторов, более перспективной представляется модель функционального разделения между регионами.

Мурманск может выполнять функцию магистрального экспортного хаба, ориентированного на крупнотоннажное судоходство и массовые грузы. Архангельск может специализироваться на региональной логистике, северном завозе, контейнерных перевозках, судоремонте и обслуживании вспомогательных потоков.

Функциональное разделение может снизить нагрузку на отдельные элементы арктической транспортной системы²⁰. Например, часть региональных и контейнерных грузов может направляться через Архангельск, тогда как Мурманск сохранит специализацию на крупных экспортных потоках.

При координации транспортной политики Мурманск и Архангельск могут рассматриваться не как взаимозаменяемые порты, а как элементы единой сети. Такая сеть может включать:

- магистральные экспортные маршруты;
- региональные линии северного завоза;
- контейнерные сервисы;
- судоремонтные мощности;
- складские и распределительные центры;
- мультимодальные железнодорожно-морские маршруты.

Развитие нескольких опорных портов повышает устойчивость Северного морского пути. В условиях санкций, климатических рисков, изменения грузовой базы и ограничений страхования наличие альтернативных и взаимодополняющих узлов становится стратегическим преимуществом²¹.

Развитие Мурманской и Архангельской областей в системе СМП сталкивается с рядом ограничений.

Санкции влияют на доступ к зарубежному оборудованию, технологиям, финансированию, страхованию и фрахту. Особенно чувствительными являются ограничения в

¹⁹ Регион 29 [Электронный ресурс]. — Архангельский порт ориентирован на перевалку генеральных грузов, в отличие от Мурманска, специализирующегося на навалочных (массовых) грузах. — Режим доступа: <https://region29.ru/2022/11/08/636a5e7dad1dc1179908e102.html> (дата обращения: 07.06.2026).

²⁰ ПортНьюс [Электронный ресурс]. — Финансирование плана развития СМП до 2035 года (около 1,8 трлн руб.), развитие сети опорных портов и целевые объемы грузопотока. — Режим доступа: <https://portnews.ru/news/348999/> (дата обращения: 07.06.2026).

²¹ Интерфакс [Электронный ресурс]. — Расширение плана развития СМП: строительство ледокольного флота (включая головной ледокол «Лидер») и аварийно-спасательного флота из 46 судов как условие устойчивости маршрута. — Режим доступа: <https://www.interfax.ru/russia/898626> (дата обращения: 07.06.2026).

судостроении, поставках портового оборудования, навигационных системах и страховании морских перевозок.

Арктические регионы сталкиваются с недостатком квалифицированных специалистов. Это касается инженеров, судоводителей, портовых работников, специалистов по логистике, судоремонту, строительству и эксплуатации сложной инфраструктуры.

Северная логистика объективно дороже южных и центральных маршрутов²². На стоимость влияют климатические условия, необходимость ледокольного сопровождения, сезонность, ограниченная инфраструктура, расстояния и повышенные эксплуатационные расходы.

Для Архангельска главным ограничением остаётся недостаточная глубина действующего порта и необходимость строительства глубоководного района. Без реализации этого проекта регион будет ограничен в возможности привлечения крупнотоннажных судов и крупных грузопотоков.

Для Мурманска риском является зависимость от массовых сырьевых грузов. Изменение мировой конъюнктуры, снижение спроса на уголь или изменение экспортных маршрутов могут влиять на грузооборот порта (табл.9).

Таблица 9

Сравнительная характеристика регионов

Параметр	Мурманская область	Архангельская область
Портовый масштаб	крупный федеральный и арктический узел	региональный портовый узел
Грузооборот 2024 г.	52,1 млн тонн	2,6 млн тонн
Динамика 2024 г.	снижение на 10,3 %	рост на 39,4 %
Основная специализация	массовые экспортные грузы	региональная логистика, контейнеры, северный завоз
Инвестиционная модель	капиталоёмкая индустриальная	проектно-логистическая
Роль в СМП	магистральный хаб	вспомогательный узел
Главный инфраструктурный проект	Мурманский транспортный узел, «Лавна»	глубоководный район порта Архангельск
Основной риск	сырьевая зависимость	инфраструктурная недостаточность
Потенциал кооперации	экспортный центр	распределительный и сервисный центр

Составлено автором по данным ГК «Росатом» и ФГУП «Росатомфлот»

Выводы

Проведённый анализ показывает, что Мурманская и Архангельская области занимают различные позиции в системе арктической логистики России. Мурманская область является более мощным и зрелым транспортно-индустриальным узлом. Это подтверждается грузооборотом порта Мурманск, который в 2024 году составил 52,1 млн тонн, а также масштабом инвестиций резидентов АЗРФ и TOP «Столица Арктики».

Архангельская область, несмотря на значительно меньший грузооборот, сохраняет перспективы развития в специализированных сегментах. В 2024 году грузооборот порта Архангельск составил 2,6 млн тонн, увеличившись на 39,4 % к предыдущему году. Этот рост показывает наличие потенциала, однако для его реализации необходима модернизация

²² ТАСС [Электронный ресурс]. — М. Мишустин утвердил план развития СМП до 2035 года: ледокольное обеспечение и безопасность судоходства как факторы стоимости арктической логистики. — Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/15390673> (дата обращения: 07.06.2026).

инфраструктуры, прежде всего строительство глубоководного района порта Архангельск стоимостью 79,5 млрд рублей.

Сравнение регионов позволяет сделать вывод, что их взаимодействие не является прямой конкуренцией в классическом смысле. Мурманск и Архангельск различаются по масштабу, грузовой базе, инфраструктурным возможностям и инвестиционным моделям. Мурманск выполняет функцию крупного экспортного хаба, ориентированного на массовые грузы и круглогодичную навигацию. Архангельск формирует нишу регионального, контейнерного и сервисного логистического узла.

Следовательно, наиболее точной характеристикой отношений между регионами является асимметричная конкуренция с элементами потенциальной кооперации. Конкуренция проявляется в борьбе за федеральное финансирование, статус арктического хаба, инвестиции и часть грузовой базы. Кооперация возможна через функциональное разделение: Мурманск — как глобальный арктический экспортный центр, Архангельск — как региональный распределительный и сервисный узел.

В долгосрочной перспективе эффективность развития Северного морского пути будет зависеть не от изолированного усиления отдельных портов, а от формирования сбалансированной сети арктических опорных зон. В этой сети Мурманская и Архангельская области могут не дублировать, а взаимно дополнять друг друга, повышая устойчивость и гибкость российской арктической транспортной системы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Тонконог, В. В. Исследование особенностей организации перевозок грузов по Северному морскому пути: логистические преимущества и оценка эффективности контейнерных перевозок / В. В. Тонконог, К. В. Конфино — DOI 10.60797/IRJ.2024.146.78. // Международный научно-исследовательский журнал. — 2024. — № 8(146) — EDN FQIKLG.
2. Гребенец, А. А. Анализ перевозок судами смешанного типа плавания по сибирским рекам с использованием маршрутов Северного морского пути / А. А. Гребенец, М. В. Васеха, Ж. В. Васильева — DOI 10.47711/0868-6351-203-152-164. // Проблемы прогнозирования. — 2024. — № 2(203). — С. 152-164 — EDN ICXXAP.
3. Барышников, С. О. Приоритетные направления образования и науки для устойчивого развития российской Арктики и судоходства по Северному морскому пути / С. О. Барышников, Е. А. Смягликова, А. Б. Афонин // Арктические ведомости. — 2021. — № 1(31). — С. 66-75. — EDN GFWZIM.
4. Илясов, О. П. Состояние и перспективы строительства судов для Северного морского пути / О. П. Илясов // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. — 2025. — № 3. — С. 54-58. — EDN VRZXZE.
5. Паштова, Л. Г. Оценка инвестиционной привлекательности территории / Л. Г. Паштова, И. А. Калмыков // Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании: материалы XV Международной научно-практической конференции, Москва, 11 апреля 2025 года. — Москва: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, 2025. — С. 74-80. — EDN EVEFQU.

6. Khalaleeva, E. U. Russia's Northern Sea Route and China's Polar Silk Road: cooperation or competition? / E. U. Khalaleeva // , 24–25 апреля 2025 года, 2025. — С. 761-767. — EDN NBMGRQ.
7. Epaneshnikov, I. O. Cargo transportation along the Northern Sea Route: history, present and prospects / I. O. Epaneshnikov, D. S. Velikov // Youth. Science. Innovations. — 2022. — Т. 2. — С. 70-76. — EDN MEPQNS.
8. Литвиненко, Т. В. Транспортные условия освоения ресурсов на востоке России: межрегиональные различия в начале XXI века / Т. В. Литвиненко, И. Н. Волкова, С. Р. Гильденскиольд, П. М. Крылов — DOI: 10.15862/18ECOR425// Отходы и ресурсы. — 2025. — Т. 12. — № 4. — URL: <https://resources.today/PDF/18ECOR425.pdf>.
9. Корзун, И. А. Экономический подход к оценке транспортной связности логистических хабов Северного морского пути / И. А. Корзун — DOI: 10.15862/05FAOR425 // Отходы и ресурсы. — 2025. — Т. 12. — №4. — URL: <https://resources.today/PDF/05FAOR425.pdf>. (дата обращения: 07.06.2026).
10. Zaostrovskikh, E. A. Eastern Arctic and its seaports in conditions of intensive development of the Northern sea route / E. A. Zaostrovskikh // Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education. — 2024. — Т. 14, №. 1. — С. 40-56. — EDN YEGUHU.
11. Якушева, Д. А. Северный морской путь как важнейшая часть ледового Шелкового пути: состояние и перспективы / Д. А. Якушева — DOI 10.46845/2541-8254-2021-5(32)-7-7. // Вестник молодежной науки. — 2021. — № 5(32) — EDN HIFZSX.
12. Жулева, О. И. К вопросу о перспективах развития портов Северного морского пути: основные проблемы пути их решения / О. И. Жулева, А. Дудина // Управленческий учет. — 2021. — № 7-1. — С. 75-80. — EDN UUUSOS.
13. Новожилов, А. М. Пространство Северного морского пути как международный транспортный путь / А. М. Новожилов — DOI 10.24182/2073-6258-2022-21-2-9-13. // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. — 2022. — Т. 21, № 2. — С. 9-13. — EDN PTSJSV.
14. Ступаков, Н. В. Российский Северный морской путь и китайская идея «Полярного шелкового пути»: перспективы сопряжения геополитических мегапроектов / Н. В. Ступаков // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. — 2024. — № 2. — С. 19-33. — EDN ZLLIOR.
15. Тойменцева, И. А. Перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Северного Морского пути в рамках программы «один пояс, один путь» / И. А. Тойменцева, Р. В. Федоренко — DOI 10.51965/2076-7919_2023_2_1_140. // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. — 2023. — Т. 2, № 1(51). — С. 140-149 — EDN RNRJRE.
16. Лебедева, А. С. Оценка потенциала Северного морского пути в развитии проекта «Ледовый шелковый путь» / А. С. Лебедева, Е. В. Будрина, Л. И. Рогавичене // Естественно-гуманитарные исследования. — 2024. — № 6(56). — С. 431-438. — EDN ZGYNCG.

17. Галушко, И. Г. Открытие Северного Морского пути / И. Г. Галушко, В. С. Поддубная, Е. А. Лопатюк // Вестник современных исследований. — 2018. — № 12.1(27). — С. 323-325. — EDN YSQMWL.
18. Бурзун, М. С. Разработка стратегической карты судоходной компании Северного морского пути / М. С. Бурзун // Эффективность сферы товарного обращения и труда: сборник научных статей X Писаренковских чтений, посвященных 60-летию основания университета, Гомель, 31 октября — 01 2024 года. — Гомель: Белорусский торгово-экономический университет потребительской кооперации, 2024. — С. 55-57. — EDN IQJCIU.
19. Пешкова, Г. Ю. Роль Северного морского пути в условиях слома старой системы мировой логистики и перспективы его развития / Г. Ю. Пешкова, К. Ф. Федоров — DOI 10.34925/EIP.2022.148.11.079. // Экономика и предпринимательство. — 2022. — № 11(148). — С. 411-413 — EDN OZYPSQ.
20. Челак, В. В. Северный морской путь: характеристика, история освоения, перспективы развития / В. В. Челак // Научные исследования: фундаментальные и прикладные аспекты: сборник статей II Международной научно-практической конференции, Пенза, 08 января 2024 года. — Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2024. — С. 182-185. — EDN PUUOIW.

Korzun Ilya Aleksandrovich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: nuzrokeli@gmail.com

Academic adviser: Pashtova Lelya Germanovna

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: lgpashtova@fa.ru

Comparative analysis of the Murmansk and Arkhangelsk Oblasts in the context of the development of the Northern Sea route in 2020–2025

Abstract. This article presents a comparative analysis of the Murmansk and Arkhangelsk Oblasts as Arctic support zones in the context of the development of the Northern Sea Route in 2020–2025. The relevance of the study is driven by the steady growth of cargo traffic along the NSR, which reached a record high of 37,89 million tonnes in 2024, as well as intensifying competition among Arctic regions for infrastructure investment, federal support, and the status of logistics hubs. The central finding of the study was the fundamental asymmetric nature of the relationship between the two regions. The Murmansk Region occupies a dominant position across all key parameters; cargo turnover at the port of Murmansk in 2024 amounted to 52,1 million tonnes, the investment portfolio of residents of the Arctic Zone of the Russian Federation and the «Capital of the Arctic» priority development area exceeds 371 billion rubles, and ice-free deepwater waters ensure year-round navigation for large-capacity vessels. The Arkhangelsk Region, with a cargo turnover of only 2,6 million tonnes, nevertheless demonstrates recovery growth of 39,4 % in 2024 and retains prospects in specialized segments, such as container logistics, northern deliveries, ship repair, and regional cargo distribution. The identified difference in investment models reflects the fundamentally different development patterns of the two regions. The Murmansk Region is implementing an industrial and infrastructure model with a concentration of large, capital-intensive projects — the Murmansk Transport Hub and the Lavna Port. The Arkhangelsk Region is developing a project-based logistics model focused on flexibility and specialization with a lower average investment volume per resident. The key conclusion of the study is that regional interaction is best described as asymmetric competition with elements of potential cooperation. The competitive component manifests itself in the struggle for federal funding, Arctic hub status, and cargo capacity. The author argues that the long-term effectiveness of the Northern Sea Route's development is determined not by the isolated strengthening of individual ports, but by the formation of a balanced network of complementary Arctic support zones.

Keywords: Northern Sea Route; Murmansk Oblast; Arkhangelsk Oblast; Arctic ports; Arctic zone of the Russian Federation; cargo turnover; logistics hub; investment activity; asymmetric competition; functional cooperation