

## РОЛЬ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Козунова Оксана Михайловна<sup>1</sup>,

канд. пед. наук,  
e-mail: sleoks@mail.ru,

Сиротова Анастасия Александровна<sup>1</sup>,

e-mail: nsirotova@gmail.com,

<sup>1</sup>Московский университет им. С.Ю. Витте, г. Москва, Россия

Целью статьи является изучение роли развития и выявление основных направлений решения экологических и технических проблем Северного морского пути в экономической деятельности Российской Федерации. В статье раскрываются основные стратегические пути, способствующие международному сотрудничеству и высокоэффективному обеспечению национальной, региональной экономики и внешнеэкономической деятельности. В статье анализируется развитие транспортной системы Арктики, которая позволит не только удовлетворить потребности в области перевозки грузов внутри страны, но и формировать транзитный коридор между странами. Подробно изучается проект по развитию транспортной системы Северного морского пути и его реализация, которая имеет важное геополитическое и экономическое значение для нашей страны. Поскольку Россия имеет выход к 3 океанам и 12 морям, соединяя таким образом нашу страну со многими странами мира, и в связи с тенденцией роста международных контейнерных перевозок, появляется необходимость в совершенствовании технологии транспортировки грузов. Рассматриваются актуальные проблемы, связанные с реализацией транзитного потенциала, осложнёнными ледовыми условиями, мелководными участками, и недостаточностью в гидрографическом исследовании рельефа дна, которые не дают возможности судам двигаться по любым удобным им маршрутам. В статье делается вывод о том, что проблемы Северного морского пути требуют новых технологических решений для снижения рисков и увеличения эффективности работы Северного морского пути.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, внешнеторговая деятельность, таможенная деятельность, национальная экономика, транзит

## THE ROLE OF NORTHERN SEA ROUTE DEVELOPMENT IN ECONOMIC ACTIVITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION

Kozunova O.M.<sup>1</sup>,

candidate of pedagogical sciences,  
e-mail: sleoks@mail.ru,

Sirotova A.A.<sup>1</sup>,

e-mail: nsirotova@gmail.com,

<sup>1</sup>Moscow Witte University, Moscow, Russia

The aim of the article is to study the role of development and identify the main directions of solutions to environmental and technical problems of the Northern Sea Route in the economic activity of the Russian Federation. The article reveals the main strategic ways to promote international cooperation and highly efficient provision of national, regional economy and foreign economic activity. The article analyzes the development of the Arctic transport system, which will not only meet the needs of cargo transportation within the country, but also form a transit corridor between countries. The project of the transport system of the Northern Sea Route (hereinafter the NSR) development and its implementation, which has important geopolitical and economic importance for our country, is studied in detail. Since Russia has access to 3 oceans and 12 seas, thus connecting our country with many countries of the

*world, and due to the growth trend of international container shipping, there is a need to improve the technology of cargo transportation. The actual problems connected with realization of transit potential, with complicated ice conditions, shallow waters and insufficiency in hydrographic survey of the seabed structure, which do not allow the vessels to move along any routes convenient for them, are considered. The article concludes that the problems of the Northern Sea Route require new, technological solutions to reduce risks and increase the effectiveness of the NSR.*

**Keywords:** Northern Sea Route, foreign trade activity, customs activity, national economy, transit

DOI 10.21777/2587-554X-2022-2-7-14

## Введение

Северный морской путь (далее – СМП) прочно вошел в сферу интересов не только России, но и других стран, имеющих территориальную принадлежность к этому региону. Для эффективного развития Севморпути и освоения Арктического региона у России есть некоторые технические и экологические проблемы, которые требуют скорейшего решения, и для этого у нашей страны есть все необходимые ресурсы.

Главной проблемой остается соблюдение баланса в деле освоения богатств земли вечных льдов и сохранения ее экологии в первозданной красоте.

Наращивание темпов развития Северного морского пути является передовым направлением, реализуемым российским государством. Мы видим, что в этом секторе принимаются новые меры регулирования на законодательном, социальном и международном уровне.

Президент Российской Федерации в начале этого года поручил Правительству РФ до августа 2022 года утвердить план развития Северного морского пути до 2035 года, который позволит существенно повысить эффективность, надежность и безопасность перевозки грузов.

## 1. Роль Северного морского пути во внутриэкономической и внешнеторговой деятельности России

Внешнесанкционное давление, пандемия, экономические и политические кризисы привели к снижению эффективности национальной экономики и внешнеторговой деятельности, а также затронули и арктические нефтегазовые проекты, которые должны были обеспечить значительную часть загрузки Северного морского пути. Участвующие в них западные компании вынуждены были покинуть даже уже реализуемые проекты и отказаться от дальнейших инвестиций. Но на грузопоток по СМП это не должно оказать сильного влияния.

Под Северным морским путем понимается трасса, проходящая по морям Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукотскому от проливов, соединяющих Баренцево море с Карским, до Берингова пролива (рисунок 1).

Некоторые специалисты – А.А. Тодоров [1], Ю.А. Болсуновская, Г.Ю. Боярко [2], В.Н. Половинкин, А.Б. Фомичев [3] – оценивают роль СМП достаточно высоко, говоря о выгодности короткого пути между портами Азии и Европы. Также они делают акцент на получении большой выгоды Россией от развития этого пути. Но, несмотря на такие одобрительные мнения о перспективах проекта, есть авторы, которые считают невозможным качественный рост развития транзитного пути – ученые Н.И. Комков, В.С. Селин, В.А. Цукерман, Е.С. Горячевская [4] и др.

О значимости рассмотрения способов загрузки СМП и его транзитных возможностях упоминалось и на Днях науки Владивостокского филиала Российской таможенной академии. Помощник ректора по научной работе МГУ им. адм. Г.И. Невельского М.В. Холоша отметил, что «недостаточно просто “сделать” СМП (обустроить его инфраструктуру), необходимо “дотянуться до грузовой базы”. Загрузка СМП окажет влияние не только на его развитие, но и на развитие всех портов, вовлеченных в этот маршрут»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Дни науки Владивостокского филиала Российской таможенной академии – 2021 [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vfirta.customs.gov.ru/Novosti/document/307339> (дата обращения: 11.05.2022).



Рисунок 1 – Трассы и акватория Северного морского пути<sup>2</sup>

Роль развития СМП увеличивает также и подготовка проекта по организации круглогодичной навигации СМП. По мнению экспертов, этот проект станет одним из самых дорогих стратегических проектов. Как заявил вице-премьер Андрей Белоусов в ходе заседания у Путина, стоимость Северного морского транзитного коридора на базе СМП до 2030 года составит 716 млрд руб., из этой суммы более 400 млрд будет приходиться на 2021–2024 годы<sup>3</sup>.

Мы видим, что в сферу важнейших мероприятий государственной политики РФ в Арктике входит интенсификация судоходства по Северному морскому пути (СМП) с созданием соответствующей инфраструктуры и обеспечением каботажных, экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов<sup>4</sup>. На рисунке 2 отражен фактический и проектный объем грузоперевозок по акватории СМП.

Вне зависимости от варианта использования СМП главной задачей государства является обеспечение бесперебойной и безопасной работы транспортного и обеспечивающего флота в Арктическом регионе. При этом следует учитывать, что СМП как транспортная система должен стремиться к самокупаемости эксплуатируемых объектов системы в пределах нормативных сроков [5].

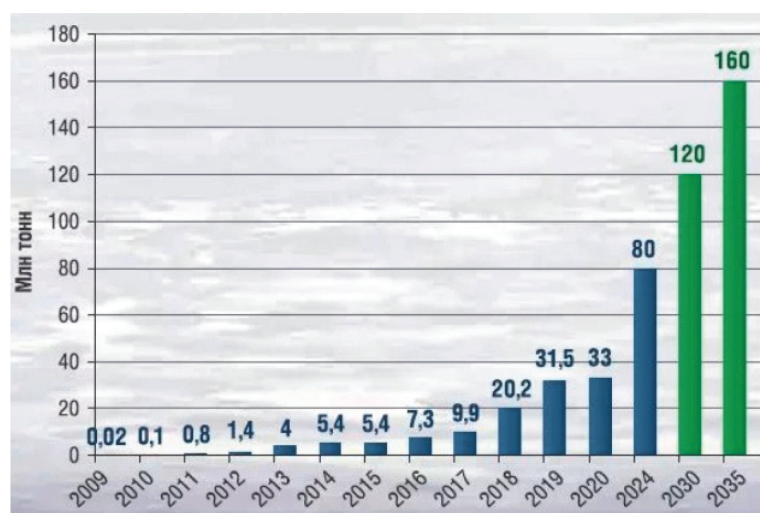


Рисунок 2 – Фактический и проектный объем грузоперевозок по акватории СМП (в млн тонн)<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Источник: Строительство головного атомного ледокола «Россия» (Проект 10510) (<http://www.rosatomflot.ru/flot/sverhmoshnyy-atomnyu-ledokol-rossiya-proekta-10510>).

<sup>3</sup> Зачем России нужен Северный морской путь [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.nat-geo.ru/four-elements/zachem-rossii-nuzhen-severnuy-morskoj-put/> (дата обращения: 31.03.2022).

<sup>4</sup> Длина имеет значение: как Россия будет осваивать Северный морской путь [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.gazeta.ru/business> (дата обращения: 11.05.2022); Северморпуть 2.0 [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.icebreakers.tass.ru/dolgij-put-na-sever> (дата обращения: 18.05.2022).

<sup>5</sup> Источник: Перспективы развития СМП (<https://www.magazine.neftgaz.ru/articles/arktika/686530-perspektivy-razvitiya-smp/>).

Среди морских перевозок грузов особое место занимает перевозка грузов в контейнерах. Морские перевозки контейнеров – это один из наиболее эффективных способов доставки тарно-штучных грузов на значительные расстояния. В контейнерах перевозятся широкая номенклатура промышленных грузов, включая оборудование, автомобили, комплектующие, товары народного потребления, продовольственные продукты и др. Все большее развитие получают перевозки навалочных грузов в контейнерах [6].

Цели и стратегические задачи развития Северного морского пути (СМП) на ближайшую перспективу определены рядом документов, основные среди которых – Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (с изменениями на 12 мая 2018 года, утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации № 1734-р от 22.11.2008 г.)<sup>6</sup>; Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (в ред. от 02.12.2019 г.); Федеральный проект «Северный морской путь» в составе комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации № 2101-р от 30.09.2018 г.); План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года (утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 г. № 3120-р)<sup>7</sup>[7].

Северный Морской путь является одним из ключевых направлений развития Арктического региона в соответствии со «Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года»<sup>8</sup>, осуществляемой в рамках деятельности Федеральной таможенной службы, содействуя при этом развитию внешнеэкономических связей и проведению активной внешней экономической политики Российской Федерации по отношению к странам-партнерам.

В целом, мы видим, что Севморпуть объединяет в общую транспортную сеть речные артерии, пролегающие на 70 % территории России. Сейчас по трассе СМП перевозят товары первой необходимости для городов арктического побережья. Для многих северных регионов единственной альтернативой морским перевозкам являются дорогие воздушные, поэтому внешнеторговая деятельность и экономика 29 регионов России зависит от развития Северного морского пути<sup>9</sup>.

## 2. Экологические и технические проблемы Северного морского пути в экономической деятельности Российской Федерации

Следует отметить, что по поручению Владимира Путина регулярные грузовые перевозки по Северному морскому пути между Владивостоком и Санкт-Петербургом будут открыты в 2022 году<sup>10</sup>. Более того, Российская Федерация приветствует и поддерживает интерес стран Европы, Азии и стран-партнеров к Северному морскому пути как к новому транзитному маршруту, который предоставляет новый рынок сбыта для своей продукции для ряда стран, таких как Великобритания, Канада, Китай, Япония и др. Стоит отметить, что наибольшее число рейсов за 2021 год совершили: Норвегия – 18 (Golden Ocean Management), Китай – 14 (COSCO Shipping) и Германия – 14 (United Heavy Lift)<sup>11</sup>.

Рост морских перевозок зависит не только от флота, но и от числа портов, от их пропускной способности. На сегодняшний день в России 39 портов разной величины, но относительно крупных портов только 11. Распределение флота и портов между морскими бассейнами, а, следовательно, и роль этих бассейнов в российском морском транспорте неодинаковы.

<sup>6</sup> Указ Президента от 9 мая 2017 г. № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41919> (дата обращения: 10.05.2022).

<sup>7</sup> Перспективы развития СМП [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.magazine.neftegaz.ru/articles/arktika/686530-perspektivy-razvitiya-smp/> (дата обращения 18.05.2022).

<sup>8</sup> Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/20rs1388/> (дата обращения: 18.05.2022).

<sup>9</sup> Северный морской путь наращивает обороты [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.pnp.ru/top/site/severnyy-morskoy-put-narashhivaet-oboroty.html> (дата обращения: 18.05.2022).

<sup>10</sup> Длина имеет значение: как Россия будет осваивать Северный морской путь [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.gazeta.ru/business> (дата обращения: 11.05.2022).

<sup>11</sup> Северный морской путь наращивает обороты [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.pnp.ru/top/site/severnyy-morskoy-put-narashhivaet-oboroty.html> (дата обращения: 18.05.2022).

Первое место в грузообороте принадлежит портам Тихоокеанского бассейна (Восточный, Ванино, Владивосток, Находка), которые снабжают товарами северо-восток страны, осуществляют связи со странами Азии и Австралией. Здесь находится около 25 % российского флота. Его главным недостатком является его сильная удалённость от наиболее развитых регионов страны.

На втором месте находится Балтийский бассейн, обеспечивающий связи со странами Европы и Америки. Он имеет исключительно благоприятное географическое положение. Но здесь у России мало портов (Санкт-Петербург, Выборг, Калининград).

Через порты Черноморского бассейна (Новороссийск), в основном, идёт экспорт нефти. С реконструкцией других портов (Туапсе, Анапа, Сочи) увеличится значение этого бассейна и в перевозках других видов грузов. Однако развитие здесь портового хозяйства входит в противоречие с другой важной функцией черноморского побережья – рекреационной.

По морям Северного бассейна проходит Северный морской путь, имеющий огромное значение для жизнеобеспечения районов Крайнего Севера и вывоза на «Большую землю» продукции этих районов. Крупные порты этого бассейна – Архангельск и Мурманск<sup>12</sup>.

Северный морской путь является стратегически важным транзитным маршрутом между Российской Федерацией и странами Азии и Северной Америки, а также он является привлекательной перспективой для освоения природных богатств на северной территории страны. Однако в Арктической зоне есть ряд факторов, которые замедляют темпы развития данного пути. Круглогодично низкая температура и неравномерная толщина льда на различных участках СМП приводят, в лучшем случае, к ускоренному износу оборудования и задержке доставок, а в худшем – крушению кораблей и различным потерям, как товаров, так и экипажа [8; 9].

Вследствие суровых климатических условий и наличия ледяного покрова навигация в морях СМП чревата риском аварийных ситуаций. Интересны результаты сравнительного анализа 650 аварийных случаев с судами, выполненного по данным публикаций за 1998–2012 годы для различных водных бассейнов России (таблица 1).

Таблица 1 – Причины и последствия (% от общего числа) аварийных случаев с судами в ледовых условиях<sup>13</sup>

Причины	Последствия			
	Гибель судов	Повреждение корпуса	Повреждения движительно-рулевого комплекса	Посадки на мель
Невыполнение требований классификационных обществ	1,5	64,6	0,75	0,75
Несоблюдение безопасных скоростей и дистанций	0,3	21,5	–	–
Ошибки маневрирования	–	16,9	0,3	–
Ледовые сжатия и подвижки	1,5	66,2	0,9	0,75
Недостаточное ледокольное сопровождение	1,5	55,4	0,9	0,75
Всего	2,1	97,6	2,0	0,75

Согласно данной таблице, 97,6 % кораблей получили те или иные повреждения корпусных конструкций: пробоины, вмятины, разрывы сварных стыков, гофрирование обшивки, деформации и разрывы набора. При этом подавляющая часть повреждений (93,6 %) связана с эксплуатацией судов в битых льдах (свободно дрейфующие, мелкобитые и тёртые льды каналов)<sup>14</sup>. При этом средняя степень износа флота составляет более 50 %, и многих видов судов (наливных, грузопассажирских, контейнерных) недостаёт.

Как следствие, на сегодняшний день стоит проблема осуществления морских перевозок по СМП, причем не только как ключевой фактор развития внешнеторговой деятельности, но и как объект осуществ-

<sup>12</sup> Речной транспорт России: плюсы и минусы [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.cyberlesson.ru/rechnoj-transport-rossii/> (дата обращения: 18.05.2022).

<sup>13</sup> Источник: Основные экологические проблемы Северного морского пути в перспективе его развития (<https://www.russian-arctic.info/info/articles/ecology/osnovnye-ekologicheskie-problemy-severnogo-morskogo-puti-v-perspektive-ego-razvitiya/>).

<sup>14</sup> Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.council.gov.ru/media/files/18PmiCzTPmAb9gyKK892HCME8nuZ2Aqz.pdf> (дата обращения: 20.05.2022).

вления таможенного контроля, так как здесь возникают сложности с проведением его различных форм (таможенный осмотр, таможенный досмотр и т.д.). Например, они могут быть связаны с документальным оформлением кораблей и перевозимых на них товаров, так как, если по предоставляемым таможене документам выявится нехватка или избыток товаров, то это может привести к нарушению и штрафу согласно пункту 3 статьи 16.2 КоАП РФ «Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров»<sup>15</sup>.

На данный момент разрабатываются различные виды новых ледоколов, которые подойдут как для перевозки товаров, так и для проведения различных научных экспедиций. Например, атомные ледоколы 10510 «Лидер» (ЛК-120Я). Они находятся в режиме строительства и будут введены в эксплуатацию в конце 2027 года<sup>16</sup>. Корпус таких кораблей будет прочнее, так как заявленная автономность судна составляет 8 месяцев, а атомный двигатель безопасен для природы Арктики, так как не имеет отходов, загрязняющих гидросферу и атмосферу региона. По различным подсчетам, атомный ледокол типа «Лидер» сможет заметно повлиять на эксплуатацию Севморпути и повысить его основные показатели. Появление нескольких таких судов положительно скажется на экономике, так как за счет их технических характеристик время транспортировки товаров сократится как максимум до 20 дней, экономя при этом издержки на сам транзит и условия хранения товаров в рамках его осуществления.

В соответствии с положениями таможенного законодательства товары и водные средства находятся под таможенным контролем с момента его начала и до его завершения в соответствии с заявленным и разрешенным к применению таможенным режимом.

При ввозе таможенный контроль товаров осуществляется с момента фактического пересечения ими таможенной границы. Этому должно предшествовать уведомление о намерении ввоза на таможенную территорию товаров и транспортных средств. Таким образом, по прибытии отечественных или иностранных судов в территориальные воды страны они считаются находящимися под таможенным контролем. Соответственно, таможенный контроль начинается с момента пересечения судном и находящимися на нем лицами и товарами таможенной границы страны и заканчивается оформлением таможенных документов на выпуск товаров и транспортных средств.

При вывозе таможенный контроль начинается с принятия уведомления о намерении вывезти товары и транспортные средства и заканчивается вручением заявителю оформленных в таможенном отношении документов на выпуск товаров и транспортных средств за границу.

Таможни и таможенные посты тесно сотрудничают с начальниками и капитанами портов и их службами, администрацией населенных пунктов, в которых расположены порты, с частями и подразделениями Федеральной пограничной службы РФ, с территориальными органами МВД и другими органами<sup>17</sup>. Таможенные, пограничные, фитосанитарные, ветеринарные и другие службы, которые также находятся на границе, действуют в режиме работы международных морских и речных портов<sup>18</sup>.

Процесс оформления товаров и транспортных средств портовыми, таможенными, пограничными и другими органами организуется на основе взаимно согласованных технологических схем оформления, контроля и обработки судов и перевозимых на них товаров и пассажиров.

Технологические схемы таможенного и других видов контроля – это письменные и графические документы, отражающие процедуру таможенно-пограничного оформления всеми службами, взаимодействующими по месту, цели, времени, задачам, рубежам.

Технологические схемы оформления разрабатываются применительно к:

- торговым, пассажирским, рыболовным, рыбопромысловым, отечественным и иностранным судам заграничного плавания – по прибытию и убытию;
- обработке, контролю и оформлению экспортно-импортных товаров;

<sup>15</sup> Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров [Электронный ресурс] // КоАП РФ. Статья 16.2. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_34661/9bb3917d25392ccbd6a8b265099b3c86333cdac3/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/9bb3917d25392ccbd6a8b265099b3c86333cdac3/) (дата обращения: 10.05.2022).

<sup>16</sup> Основные экологические проблемы Северного морского пути в перспективе его развития [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.russian-arctic.info/info/articles/ecology/osnovnye-ekologicheskie-problemy-severnogo-morskogo-puti-v-perspektive-ego-razvitiya/> (дата обращения: 18.05.2022).

<sup>17</sup> «Круглогодичный Севморпуть» признан стратегическим проектом государства [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim> (дата обращения: 18.05.2022).

<sup>18</sup> «Лидер» для Севморпути. Чем интересен новый ледокол? [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.topwar.ru/167224-lider-dlja-sevmorputi-chem-interesen-novyj-ledokol.html> (дата обращения: 18.05.2022).

– контролю и оформлению физических лиц и провозимых ими товаров<sup>19</sup>.

В рамках развития транзита при помощи водного транспорта огромную роль играет СМП, так как по итогам 2021 года объем грузоперевозок по Северному морскому пути составил 34,85 млн тонн. Такие данные привел заместитель директора Дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко – на 2 млн тонн больше, чем в 2020 году, когда было перевезено 32,97 млн тонн. Целевой показатель федерального проекта «Северный морской путь» в 2021 году составлял 32 млн тонн, сообщили SeaNews в департаменте коммуникаций госкорпорации «Росатом»<sup>20</sup>.

К 2024 году за счет обновления ледокольного флота планируется резкое увеличение грузопотока по СМП (рисунок 3).



Рисунок 3 – Обновление ледокольного флота до 2035 года<sup>21</sup>

В целом, чтобы увеличить число международных грузоперевозок, необходимо:

- усовершенствовать техническую составляющую водного транспорта, чтобы еще более обезопасить СМП;
- усилить таможенный контроль за счет использования полнофункциональной модели системы управления рисками с актуализированной ценовой информацией о ввозимых товарах в соответствии с особенностями конъюнктуры мирового рынка на момент осуществления соответствующей процедуры контроля;
- разработать и спроектировать больше различных моделей ледоколов для увеличения числа перевозимых товаров.

### Заключение

В современной кризисной экономической ситуации и в результате действий недружественных стран ряд логистических и транспортных цепочек нарушен, что создает угрозу экономической безопасности нашей страны и вынуждает принимать стратегические решения по поиску альтернативных вариантов решения проблем. Одним из успешных направлений решения является ускоренное развитие Северного морского пути, то есть создание портовой и аварийно-спасательной инфраструктуры, спутниковых систем мониторинга, связи, а также расширение грузового и ледокольного флота, строительство судов-газовозов арктического класса.

<sup>19</sup> Таможенный контроль на водном транспорте [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.transportall.ru/info/tamojnaya/319/2272.html> (дата обращения: 31.03.2022).

<sup>20</sup> Грузоперевозки по Севморпути в 2021 году выросли на 2 млн тонн [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.seanews.ru/2022/01/12/ru-gruzoperevozki-po-sevmorputi-v-2021-godu-vyrosli-na-2-mln-ton> (дата обращения: 31.03.2022).

<sup>21</sup> Источник: Строительство головного атомного ледокола «Россия» (Проект 10510) (<http://www.rosatomflot.ru/flot/sverhmoshnyy-atomnyy-ledokol-rossiya-proekta-10510/>).

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что Северный морской путь является одним из приоритетных направлений Арктического региона, и поэтому все области, тесно связанные с ним, со стороны России также будут модернизироваться.

Уже в 2022 году, помимо ледокола «Лидер» (стоимость 127 млрд руб.), введут в эксплуатацию ледоколы «Сибирь» и «Урал», в 2025 году – «Якутия», а еще год спустя – «Чукотка». За счет ввода в строй новых судов объем грузопотока планируется увеличить с 34 млн тон (в 2021 г.) до 110 млн тонн (к 2030 г.)<sup>22</sup>.

### Список литературы

1. Тодоров А.А. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты // Проблемы национальной стратегии. – 2019. – № 3 (42). – С. 149–171.
2. Болсуновская Ю.А., Боярко Г.Ю. Оценка перспектив развития Северного морского пути как международной транзитной магистрали // European Social Science Journal. – 2019. – № 4 (1). – С. 531–535.
3. Половинкин В.Н., Фомичев А.Б. Перспективные направления и проблемы развития Арктической транспортной системы Российской Федерации в XXI веке // Арктика: экология и экономика. – 2019. – № 3. – С. 74–83.
4. Комков Н.И., Селин В.С., Цукерман В.А., Горячевская Е.С. Сценарный прогноз развития Северного морского пути // Проблемы прогнозирования. – 2016. – № 2. – С. 87–98.
5. Андреева Е.Н. Арктика в пространственном развитии Российской Федерации: социально-экологические проблемы управления: монография. – СПб.: РАНХиГС, 2022. – 380 с.
6. Заостровских Е.А. Дальневосточные морские порты в контексте транзита Северного морского пути // Регионалистика. – 2020. – Т. 7, № 5. – С. 24–39.
7. Абрамова Е.Н., Алексеев Г.В., Балашов А.И. Морское право и международный морской бизнес = The law of the sea and international maritime business / под общ. ред. В.А. Шамахова, В.П. Кириленко. – СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2021. – С. 65.
8. Ивченко Б.П., Шамахов В.А. Обеспечение национальной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации. – СПб.: СЗИУ РАНХиГС, 2019. – 155 с.
9. Могилевкин И.М. Россия в мировых экономических связях: ретроспективный анализ. – М.: ИМЭМО РАН, 2020. – С. 7–11.

### References

1. Todorov A.A. Mezhdunarodnyj tranzitnyj potencial Severnogo morskogo puti: ekonomicheskij i pravovoj aspekty // Problemy nacional'noj strategii. – 2019. – № 3 (42). – S. 149–171.
2. Bolsunovskaya Yu.A., Boyarko G.Yu. Ocenka perspektiv razvitiya Severnogo morskogo puti kak mezhdunarodnoj tranzitnoj magistrali // European Social Science Journal. – 2019. – № 4 (1). – S. 531–535.
3. Polovinkin V.N., Fomichev A.B. Perspektivnye napravleniya i problemy razvitiya Arkticheskoy transportnoj sistemy Rossijskoj Federacii v XXI veke // Arktika: ekologiya i ekonomika. – 2019. – № 3. – S. 74–83.
4. Komkov N.I., Selin V.S., Cukerman V.A., Goryachevskaya E.S. Scenarnyj prognoz razvitiya Severnogo morskogo puti // Problemy prognozirovaniya. – 2016. – № 2. – S. 87–98.
5. Andreeva E.N. Arktika v prostranstvennom razvitii Rossijskoj Federacii: social'no-ekologicheskie problemy upravleniya: monografiya. – SPb.: RANHiGS, 2022. – 380 s.
6. Zaostrovskih E.A. Dal'nevostochnye morskije porty v kontekste tranzita Severnogo morskogo puti // Regionalistika. – 2020. – T. 7, № 5. – S. 24–39.
7. Abramova E.N., Alekseev G.V., Balashov A.I. Morskoe pravo i mezhdunarodnyj morskij biznes = The law of the sea and international maritime business / pod obshch. red. V.A. Shamahova, V.P. Kirilenko. – SPb.: SZIU RANHiGS, 2021. – S. 65.
8. Ivchenko B.P., Shamahov V.A. Obespechenie nacional'noj bezopasnosti v Arkticheskoy zone Rossijskoj Federacii. – SPb.: SZIU RANHiGS, 2019. – 155 s.
9. Mogilevkin I.M. Rossiya v mirovyh ekonomicheskikh svyazyah: retrospektivnyj analiz. – M.: IMEMO RAN, 2020. – S. 7–11.

<sup>22</sup> Речной транспорт России: плюсы и минусы [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.cyberlesson.ru/rechnoj-transport-rossii/> (дата обращения: 18.05.2022).