

Н.С. Степанов

**ТРАЕКТОРИЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Аннотация. Актуальность темы настоящего исследования обусловлена повышением значимости транспортной инфраструктуры в условиях глобализации сложных промышленных производственных процессов и важностью морских маршрутов в глобальной цепочке поставок. В статье анализируется изменение траектории развития Северного морского пути в истории освоения Арктики. На основе изучения этапов эволюции институционального статуса управления деятельностью Северного морского пути в XX–XXI вв. выявляются возможности использования исследуемого маршрута не только как канала перевозки внутренних ресурсов, но и как транзитной артерии, нарастающей объем грузопотоков. Определены положения и функции администрирующих органов. Анализ статистических данных о транзитных перевозках по Северному морскому пути показывает наличие спадов и периодов активности грузоперевозок, связанных как с макроэкономическими тенденциями, так и с уровнем государственной поддержки. Рассматриваются возможности и ограничения достижения двух первоочередных целей Федерального проекта «Северный морской путь»: развитие данного маршрута и увеличение грузопотока до целевых объемов за счет интенсификации процессов освоения арктических ресурсов, в первую очередь нефти и газа. Затрагиваются вопросы климатических условий, специфики ледовой и лоцманской проводки, особенности государственной поддержки. Освещается специфика международного сотрудничества в рамках проекта INSROP с точки зрения комплексного подхода к изучению транспортной системы в указанном регионе, исследование и освоение которого входит в круг первостепенных государственных интересов Российской Федерации, включая военно-стратегическое значение, связанное с обороноспособностью государства. Приводятся прогнозы авторитетных ведомств Российской Федерации по увеличению грузооборота Северного морского пути в отдельные периоды времени вплоть до 2035 г. и превращению этой водной артерии в глобальную конкурентную транспортную систему.

Ключевые слова: Арктика; Северный морской путь (СМП); грузооборот; транзит; атомный ледокольный флот; ледовая и лоцманская проводка; акватория; сжиженный природный газ (СПГ).

Степанов Никита Сергеевич – кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник Центра институтов
социально-экономического развития, Института экономики РАН.
Россия, Москва.
E-mail: stepanov720@inecon.ru
Web of Science Researcher ID: AAF-8010-2020

Stepanov N.S. Trajectory of the Northern Sea Route development: problems and prospects

***Abstract.** The article analyzes the change in the institutional status of the management of the Northern Sea Route (NSR) in the historical aspect of the development of the Arctic. The possibilities of using the route under study not only as a channel for transporting internal resources but also as a transit artery that increases the volume of cargo flows are revealed. The issues of climatic conditions, the specifics of ice and pilotage, and the specifics of state support are discussed. The article highlights the specifics of international cooperation within the INSROP project from the perspective of an integrated approach to the study of the transport system in the specified region, the study and development of which is part of the primary state interests of the Russian Federation, including the military-strategic importance associated with the defense capability of the state. The forecasts of the authoritative departments of the Russian Federation on the increase in the cargo turnover of the NSR in certain periods up to 2035 and the transformation of this waterway into a globally competitive transport system are given.*

***Keywords:** Arctic; Northern Sea Route (NSR); cargo turnover; transit; nuclear ice-breaker fleet; ice and pilotage; water area; liquefied natural gas (LNG).*

Stepanov Nikita Sergeevich – Candidate of Economic Sciences,
Senior Researcher of Center of Institutions of Social
and Economic Development; Institute of Economics
of the Russian Academy of Sciences. Russia, Moscow.
E-mail: stepanov720@inecon.ru
Web of Science Researcher ID: AAF-8010-2020

Транспорт – один из важнейших факторов, влияющих на экономическое развитие страны, а хорошо развитая транспортная инфраструктура укрепляет социальную, экономическую и пространственную сплоченность страны. С XVI в. Россия активизировала поиск надежного выхода в Мировой океан. Самым протяженным морским рубежом страны был северный, исследование которого позволило сформулировать следующие цели эксплуатации данного маршрута: 1) обеспечение обороноспособности страны; 2) налаживание транспортировки грузов для внутренних потребностей; 3) превращение данного водного пути в транзитную магистраль для перевозки товаров в Европу

и Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР); 4) использование богатых природных ресурсов этой акватории и прилегающих территорий, включая разработку ископаемых на шельфе.

Россия возлагает большие надежды на развитие Северного морского пути (далее – СМП), который является частью Северо-Восточного прохода и ведет от острова Новая Земля до Берингова пролива, причем СМП может сократить судоходное расстояние между Северной Европой и Восточной Азией на 30–40% по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Для этого в России создан специальный ледокольный флот. Планируется, что Северный морской путь можно будет использовать круглогодично в течение следующих нескольких лет. Вследствие потепления климата в Арктике расширяются возможности использования Северного морского пути и разработки подземных ресурсов. Поэтому актуализируются исследования устойчивости современной траектории развития СМП, чтобы определить будущие перспективы экономической деятельности в арктических регионах и выявить ограничения данных процессов.

Первоначально СМП носил название «Северо-восточный проход». В начале XX в. стало использоваться понятие «Северный морской путь», которое претерпело некоторые изменения в пространственном плане в ходе освоения арктической магистрали. Так, во времена существования Советского Союза и далее до 2013 г. под эту дефиницию подпадали акватории морей от Баренцева до Берингова и впадающих в Северный Ледовитый океан (СЛО) судоходных рек нашей страны. Цифру грузооборота также увеличивали перевозки из порта Архангельск и по Берингову морю, которые после распада СССР были вычеркнуты из графика, а восточный сектор СМП был на какое-то время просто заброшен. В современном понимании в СМП входит акватория от Карского моря до Чукотского.

Смена институциональных рычагов управления СМП в ходе исторического развития

Автор полагает, что определенный интерес представляют собой изменения управленческих единиц, отвечающих за функционирование северной транспортной артерии в XX–XXI вв., рассмотренные в хронологическом порядке.

Первой институциональной структурой управления деятельностью морской трассы стал комитет СМП (КСМП), созданный 23 апреля 1919 г. по распоряжению Совета Министров за подписью Верховного правителя России адмирала Александра Васильевича Колчака. Главой этой организации, созданной с целью налаживания связей Сибири с портами западной Европы через моря СЛО посредством внешней торговли, стал золотопромышленник и полярный исследователь Степан Васильевич Востротин. После свержения

белогвардейского правительства и победы большевиков прежний КСМП был преобразован в советский «Комсеверпуть» в 1920 г. постановлением Сибирского революционного комитета. Далее, 15 июня 1928 г., этот орган был реформирован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество «Комсеверпуть» и перешел в подчинение Наркомата внешней и внутренней торговли СССР, а с марта 1932 г. превратился во Всесоюзное экспортно-импортное транспортно-промышленное объединение.

Более подробно этапы развития СМП в XX–XXI вв. представлены в таблице 1, которая завершается 2018–2019 гг.

Таблица 1

Этапы развития институционального статуса управления деятельностью СМП в XX–XXI вв.

Год	Основополагающее событие
1914–1915	Первое сквозное плавание российской экспедиции Бориса Андреевича Вилькицкого (с зимовкой) на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» с востока на запад (Владивосток – Архангельск).
1919 (23.04)	Распоряжение Верховного правителя России адмирала Колчака о создании Комитета Северного морского пути (КСМП).
1920	Постановление Сибирского Революционного Комитета о преобразовании КСМП в советский «Комсеверпуть».
1928 (15.06)	Преобразование предыдущего органа в Северо-Сибирское государственное акционерное общество «Комсеверпуть» и его передача Наркомату внешней и внутренней торговли СССР.
1932 (март)	Преобразование и переименование предыдущего органа во Всесоюзное экспортно-импортное транспортно-промышленное объединение.
1932 (лето-осень)	Прохождение СМП впервые за одну навигацию на ледокольном пароходе «Александр Сибириков» с запада на восток.
1932 (17.12)	Образование Главного Управления Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров СССР (ГУ СМП) под руководством Отто Юльевича Шмидта (Постановление №1873). Открыты территориальные управления в Мурманске, Архангельске, Владивостоке.
1935 (08.07–09.10)	Первое сквозное грузовое плавание лесовозов «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток.
1936 (13.01–18.01)	В Москве прошли хозяйственное и партийное совещания, в которых приняли участие начальники территориальных управлений Главсевморпути, начальники политотделов, научные работники, капитаны и помполиты судов, хозяйственные руководители и парторги факторий и культбаз, летчики и полярники.

Год	Основополагающее событие
1936 (22.06)	Постановление Совнаркома СССР №1100 «Об утверждении Положения о Главном Управлении СМП», в котором СМП определялся как морская трасса от Баренцева моря до Берингова пролива. Это Постановление было отменено 25.01.1941 Постановлением СНК СССР № 189.
1939	К началу Второй мировой войны был накоплен определенный опыт прохождения транспортных судов по СМП и положено начало развитию арктических портов, например Диксон, Дудинка, Тикси, Провидение. Уже работали 18 полярных гидрометеорологических станций, которые занимались сбором геофизических данных для судоходства и авиации, а также проведением научных исследований.
1939 (сентябрь) – 1941 (май)	<p>После подписания Пакта Молотова-Риббентропа 23.09. 1939 г. и начала Второй мировой войны, в августе 1940 г. по СМП советскими ледоколами «Ленин», «И. Сталин» и «Л. Каганович» была осуществлена проводка на восток замаскированного под японское торговое судно германского рейдера «Комет». Появившийся в Тихом океане в ноябре 1941 г. вспомогательный крейсер потопил 16 британских транспортов и натворил много других бед, например уничтожил с помощью артиллерийского огня нефтехранилища и фосфатный завод и захватил голландское судно «Триона» с грузом натурального каучука.</p> <p>В том же году отмечена перевозка грузов для ведения советско-финской войны, заход немецкого крейсера в порт Полярный и подводных лодок Германии в Баренцево море, удар нацистских военных кораблей, базировавшихся в Мурманске, по портам Норвегии.</p>
1941 (июнь) – 1945 (май)	<p>Великая Отечественная война в корне перестроила работу в Арктике и, в частности, изменила деятельность СМП, где усилилась роль Главного Управления под руководством известного полярника Ивана Дмитриевича Папанина. 15 октября 1941 г. он был назначен уполномоченным Государственного Комитета Обороны, перестал быть начальником Главсевморпути, и стал организатором по приемке и своевременной разгрузке конвоев союзников, прибывавших в порты Мурманска и Архангельска из Великобритании и США.</p> <p>В военное время наряду с проводкой конвоев не прекращались перевозки по всей трассе СМП. В начале 1942 г. ударными темпами был построен глубоководный порт Северодвинск, что позволило конвоям не заходить в сложное по гидрографическим параметрам устье Северной Двины.</p> <p>Всего за период 1941–1945 гг. Архангельский и Северодвинский порты приняли 342 судна. За это же время из стран-союзников по морю было доставлено 17,5 млн т военных и хозяйственных грузов. Структура их по направлениям и конвоям выглядит следующим образом: на север России – 22,7%, через Тихий океан – 47,1%, по СМП – 2,5%. Значительная часть поставок по ленд-лизу поступала из Соединенных Штатов через Тихий океан в порты Провидение, Петропавловск-Камчатский и на запад по СМП. Американские суда, чтобы избежать столкновений с японскими подводными лодками, старались двигаться максимально севернее, например по Чукотскому морю. Кроме того, в 1943–1945 гг. увеличилось число советских судов, следовавших вдоль берегов Камчатки и Чукотки.</p> <p>Немецкие подводные лодки и авиация пытались препятствовать транспортным операциям, уничтожая полярные станции, которые давали информацию для проводки о ледовой обстановке, погодных условиях и долгосрочные ледово-синоптические прогнозы для навигации.</p>

**ТРАЕКТОРИЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Продолжение таблицы

Год	Основополагающее событие
1946	Переименование в Главное управление при Совете Министров СССР. До 1946 г. – Главное Управление при Совнаркоме СССР.
1953	Переименование в Главное Управление при Министерстве морского транспорта СССР (до 1964 г.)
1960	Вхождение в состав флота атомного ледокола «Ленин».
1971 (16.09)	Постановление Советов Министров СССР №683 от 16.09.1971 о создании Администрации Северного морского пути (АСМП) при Министерстве морского флота Советского Союза.
1982	Получение акваторией СМП официального статуса международных вод. Согласно статье 234 Конвенции ООН по морскому праву, СМП рассматривается как исторически сложившаяся единая национальная транспортная коммуникация СССР.
1991	Россия ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву. Открытие СМП для международного судоходства.
2012 (04.07)	Принятие Федерального закона №132ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП».
2013	Создание администрации СМП в форме федерального государственного казенного учреждения по Постановлению Правительства РФ №358 от 15.03.2013.
2015	Постановление Правительства РФ № 228 от 14.03.2015 «Об утверждении положения о госкомиссии по вопросам развития Арктики».
2018	В соответствии с приказом Минтранса РФ № 16 от 18.01.2018 изменен тип учреждения Администрации СМП – с федерального государственного казенного на федеральное государственное бюджетное. ФЗ № 525 от 28.12.2018 «О наделении госкорпорации «Росатом» рядом полномочий в области управления развитием и устойчивым функционированием СМП, а также инфраструктуры портов, расположенных на побережье его акватории».
2019 (21.12)	Распоряжение №3120Р от 21.12.2019 «Об утверждении «Плана развития инфраструктуры СМП до 2035 года»

Источник: [Белов 1975; Афанасьев 1985; Гумелёв, Елистратов, Рагозин 2018]

В начале 2018 г., 28 января, Администрация СМП изменила тип федерального государственного казенного учреждения на государственное бюджетное и превратилась в ФГБУ. В 28 декабря 2018 г. был принят ФЗ № 525 о наделении госкорпорации «Росатом» рядом полномочий в области управле-

ния развитием и функционированием СМП, а также инфраструктуры портов, расположенных на побережье его акватории. В конце декабря 2019 г. был утвержден план развития инфраструктуры СМП до 2035 г. Этот документ предусматривает развитие: 1) инфраструктуры морских портов и терминалов; 2) аварийно-спасательного и вспомогательного флота; 3) навигационно-гидрографического обеспечения судоходства в акватории СМП; отечественного судостроения для арктического мореплавания. Таким образом, управление деятельностью СМП имеет более чем вековую историю, в течение которой институциональный статус управления СМП менялся, подвывая к современному состоянию.

В настоящее время ФГБУ «Администрация СМП» руководствуется следующими целевыми положениями:

- 1) организация прохода судов в акватории СМП;
- 2) обеспечение безопасности мореплавания и защита окружающей среды от загрязнения с плавсредств в акватории СМП;

3) навигационно-гидрографическое обеспечение.

В сферу деятельности учреждения входит выполнение таких функций, как:

- 1) выдача разрешений на судоходство в акватории СМП;
- 2) предоставление прав на ледовую лоцманскую проводку;
- 3) мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки;
- 4) организация проведения поисково-спасательных операций;
- 5) содействие в проведении мероприятий по ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами, сточными водами и мусором.

Транзит по СМП

Изменение климата и новые технологические возможности приводят к сдвигу в логистике для проектов добычи полезных ископаемых в Арктике, которые ранее полагались на схему южного сухопутного экспорта автомобильным, железнодорожным или трубопроводным транспортом. В последнее время становится возможной экспортная схема Северного морского пути с использованием специализированных судов с сертификатом усиленного ледового класса с частичной поддержкой ледоколов или без таковой [Glomsrød, Duhaime, Aslaksen 2021]. Пока еще рано говорить об СМП как о стабильном устоявшемся транзитном международном маршруте и альтернативе Суэцкому каналу. Для сравнения приведем красноречивые данные: число транзитных судов, проходящих по СМП за год равно количеству кораблей, пользующихся услугами Суэцкого канала, за один день. Транзит грузов составляет 200 тыс. т и более 1 млрд т в год соответственно. До некоторых пор эта трасса является

нашим внутренним ресурсом и заделом на будущее. Однако транзит в небольших количествах существует и имеет свою историю.

Интерес к этой транспортной артерии со стороны международных грузо-перевозчиков тесно связан с уровнем доверия и политическими позициями отдельных стран и их альянсов. Например, в начале 60-х годов XX в. наблюдалось потепление в советско-американских отношениях и увеличение активности ледоколов США из береговой охраны за пределами 12-мильной зоны, которая тогда еще не была официально введена. США выражали несогласие с распространением на некоторые арктические морские проливы, через которые проходит СМП, статуса советских внутренних вод. Так в СССР сочли незаконными попытки американских военных судов «Northwind» и «Burton Island» совершить проход в 1963 и 1964 гг. через проливы Велькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова в море Лаптевых и Восточно-Сибирское без разрешения советских властей. Соединенные Штаты не считали их внутренними водами Советского Союза и в соответствии с нормами международного права.

К концу 60-х – началу 70-х годов СССР уже имел довольно обширный ледокольный флот и готовил лоцманов для транзита зарубежных кораблей, перепрофилируя заслуженных полярных капитанов, имеющих опыт работы в арктических условиях. Однако в связи с ближневосточным кризисом политики интернационализации эта работа забуксовала.

В 1967 г. Минморфлот открыл СМП для международного судоходства. Правда, это случилось в ходе арабо-израильской войны и при временном закрытии Суэцкого канала. Следует отметить, что ни один зарубежный корабль не принял предложения воспользоваться СМП как альтернативным маршрутом. На этом фоне в 1967 г. пять советских судов выполнили транзитные рейсы с коммерческими грузами иностранных фрахтователей, что широко не афишировалось. В мае-июне 1978 г. Минморфлот СССР организовал специальный высокоширотный коммерческий рейс по СМП. Его осуществляло ледокольно-транспортное судно «Капитан Мышевский» при проводке атомного ледокола «Сибирь». Решение о проведении этого эксперимента было принято коллегией министерства 30 августа 1977 г. Основной его целью было изучение возможностей и технико-экономических показателей прохождения транспортных судов по СМП при использовании атомных ледоколов для проводки. В упомянутом случае попутно предусматривалось доставить груз для дрейфующей станции «СП-24» в Восточно-Сибирском море.

С 1993 г. стали проводиться многосторонние исследования в рамках международного проекта «Северный морской путь» (INSROP – International North Sea Route Program) [Peresyarkin 1995]. На основе комплексного подхода изучаются транспортная система Арктики и ее возможности для осуществления транзитных грузовых перевозок. С российской стороны в этих изысканиях

активное участие принимал Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота (АО ЦНИИМФ), с норвежской – Институт Фритъофа Нансена, с японской – Фонд морского судоходства. Присоединяются и другие заинтересованные государства.

В рамках INSROP в августе 1995 г. был осуществлен транзитный научно-коммерческий рейс российского транспортного судна «Кандалакша» по СМП по маршруту Йокогама (Япония) – Киркенес (Норвегия). Это плавание показало, что время доставки сокращается на 10–15 суток по сравнению с южным маршрутом через Суэцкий канал. Экономия – 250 долл. на один контейнер. Однако это не вызвало энтузиазма у зарубежных грузоотправителей, несмотря на достаточно высокую эффективность в летнюю арктическую навигацию.

Об открытии СМП для международного судоходства в октябре 1987 г. в Мурманске высказался Михаил Сергеевич Горбачев. Разрешительный порядок под контролем российских навигационных служб был введен с 1 июля 1991 г. Это повлекло за собой увеличение транзитных перевозок по СМП (табл. 2).

Таблица 2

Транзитные перевозки по СМП до начала 2000-х годов

Год	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	2000
Объем перевозок (тыс. т)	38	115	210	186	226	10	120	38	30	0
Количество рейсов	5	16	15	12	22	7	8	3	2	0

Источник: [Половинкин, Фомичев 2012; 100 главных 2021; Северный 2021]

Как мы видим, после распада СССР произошел резкий спад перевозок по СМП. Наблюдалась деградация во всех сферах его функционирования и обслуживания. За семь-восемь лет наполовину сократилось число метеостанций, прекратились систематические замеры глубин, практически не осуществлялась авиационная ледовая разведка. В 1996 г. был сорван «северный завоз»¹. С 1991 по 1997 г., т.е. за семь навигаций, была сделана проводка

1. Северный завоз – снабжение топливом и продовольствием районов, не имеющих транспортного сообщения с остальной территорией страны в течение всего года. До 2005 г. 50% средств предоставлял федеральный бюджет, 50% – сами регионы. Сейчас (с 2005 г.) вопросами северного завоза занимаются региональные власти, а в федеральных законах такое понятие отсутствует.

только одного иностранного судна-снабженца «Астролябия» из Франции в 1991 г. [Сигачев 2015].

Разрешительный порядок действовал до 2013 г., когда 17 января Минтранс РФ во исполнение закона №132ФЗ утвердил «Правила плавания в акватории СМП» взамен ранее принятых [Голдин 2018]. До 2013 г. проход по СМП без захода в реки был мизерным и рост грузооборота обеспечивался в определенной мере транзитом: 2009 г. – 20 тыс. т, 2010 – 111 тыс. т, 2011 – 845 тыс. т, 2012 – 1 млн 355 тыс. т, 2013 – 1 млн 176 тыс. т, 2014 – 274 тыс. т. [100 главных 2021; Северный 2021]. Как видно из последнего показателя, в 2014 г. произошло резкое снижение интернациональных перевозок. Из-за политических причин многие транспортные компании отказались от использования этого маршрута. Сократилась активность внешней торговли и уменьшилось число российских судов, идущих в западном направлении.

В 2015 г. международный транзит упал до нулевой отметки, а с 2016 начал расти, составив в 2017 г. 194 тыс. т. Количество разрешений на ледовую проводку возрастало: в 2013 г. – 635, в 2017 – 780 (из них 662 – под российским флагом и 118 – под иностранным) [Трушин 2018]. Что касается ледокольного флота, обеспечивающего прохождение по маршруту, то, по мнению экспертов, его деятельность будет не только самоокупаемой, но и рентабельной при грузообороте СМП, превышающем 3 млн т в год [Трушин 2018]. В противном случае ледокольный флот убыточен, и чтобы исправить сложившуюся ситуацию, в качестве подработки проводились экскурсии на Северный полюс летом в период навигации, совершалось не более трех проходов за сезон [100 главных 2021; Северный 2021].

Атомных ледоколов не хватает для обеспечения регулярного транзита в суровых природных условиях Арктики. В 2019 г. в акватории СМП работали восемь линейных ледоколов (четыре атомных и четыре дизель-электрических). Ставки на проводку были высокими [Моченов, Федулова. 2018]. Следует принимать во внимание, что роль ледокольного флота связана не только с коммерческими интересами, но в большей мере с безопасностью и геополитическими факторами. Например, с воспрепятствованием заходу в акваторию континентального шельфа и зоны национальной юрисдикции РФ с целью завладения энергетическими ресурсами Арктики.

Обеспокоенность продолжает вызывать позиция США в отношении СМП. Американский подход состоит в том, что этот маршрут должен быть открыт в качестве международного водного коридора для транзитного прохода любому желающему и иметь утвержденный график проведения военных учений и обеспечения свободы мореплавания. По мнению некоторых высокопоставленных лиц из США, во-первых, Соединенные Штаты не должны допустить, чтобы Россия и Китай господствовали в Арктике и контролировали СМП. Во-вторых, регион должен одинаково осваиваться государствами –

членами Арктического совета без претензий на право обладания этой территорией. В действительности нашей стране пытаются навязать сомнительные правила игры и использовать всевозможные рычаги и инструменты давления по спорным вопросам. В таких условиях военный аспект является краеугольным камнем дальнейшего функционирования СМП в этом стратегически важном районе наряду с выполнением гражданских экономических задач, об этом говорится в том числе в Отчете, подготовленном в рамках проекта ECONOR IV, осуществляемого Рабочей группой по устойчивому развитию (SDWG) Арктического совета [Glomsrød et.al. 2021].

Современные границы СМП проходят от Карских ворот на западе до мыса Дежнева на Чукотке на востоке. Они утверждены Кодексом торгового мореплавания РФ. Летом 2020 г. Правительство РФ приняло решение о сохранении границ и отказалось их менять из-за возможного возникновения противоречий с международным правом, отступив от идеи их расширения на новые акватории.

Будущее СМП видится в перевозках СПГ и нефти. Большинство западных экспертов и часть российских специалистов оценивают этот маршрут в плане транзита как бесперспективный, приводя данные, что даже в отдаленном 2035 г. на него будет приходиться не более 6% общего грузооборота [Вавина, Топорков 2020].

В 2019 г. пользоваться этой трассой отказалась крупнейшая транспортная компания Франции CMA CGM, норвежские профильные организации также высказывали сомнения в целесообразности прохода по СМП [Крупнейший 2019].

Динамика грузооборота СМП и перспективы его эксплуатации

В советский период пик грузоперевозок по СМП пришелся на 1986–1987 гг. и составил 6,4 и 6,6 млн т, соответственно [Севморпуть 2021]. Это связано с промышленной эксплуатацией нефтегазовых месторождений полуострова Ямал, в частности, Бованенковское, и успешным развитием атомного ледокольного флота.

В самом начале 90-х годов интерес к СМП охладил, как и ко всему российскому северу, который был заброшен в еще большей степени. Наблюдались отток рабочей силы, закрытие большинства полярных станций. Лишь в 2016 г. объем перевезенных грузов превысил уровень 80-х годов и составил 7,2–7,4 млн т [Северный 2018; Скорлыгина и др. 2017], а по некоторым данным даже 18 млн т [100 главных 2021; Северный 2021], хотя эта цифра и вызывает сомнения, однако подсчеты велись в советском понимании трассы СМП (см. табл. 3).

Таблица 3

Грузооборот по СМП в некоторые годы

Год	Объем грузоперевозок (млн т)
1933	0,130
1941–1945	4,000
1943	0,289
1953	0,506
1963	1,264
1971	3,032
1981	5,005
1986	6,455
1987	6,600
1996	1,800
2006	1,956
2014	3,982
2016	7,480
2018	20,200

Источник: [Половинкин, Фомичев 2012; 100 главных 2021; Северный 2021]

Согласно указу Президента РФ № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года» от 07.05.2018 (далее «майский» указ), грузопоток по СМП должен вырасти до 80 млн т. Для достижения поставленной задачи был разработан «комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года», утвержденный 30.09.2018 распоряжением № 2101-р. Его транспортная часть состоит из девяти федеральных проектов, включая СМП [Арктический 2019].

Федеральный проект «Северный морской путь» (раздел 4.3) акцентирует внимание на двух важных пунктах: развитие СМП и увеличение грузопотока до вышеупомянутого объема. Для выполнения первой цели построены объекты глобальной морской системы связи при бедствиях; создано навигационно-гидрографическое обеспечение; в Мурманске открыта база и причалы для аварийно-спасательных судов; спущены на воду гидрографические, лоцмейстерские и другие профильные суда ледового класса. Планируется переход на более быструю связь пятого поколения. Правда, это связано с частотами, значительная часть которых принадлежит военным структурам и спецслужбам. Для успешного применения 5G необходимо высвободить спектр частот в диапазоне 3,4–8 ГГц.

В настоящее время ощущается нехватка ледоколов – их приходится дожидаться в очереди. Это приводит к увеличению времени рейса и расходов по его обслуживанию. Так, в 2013 г. 36 судов из 71, следовавших по СМП, ожидали проводки, 18 из них – от одних до шести суток [Котляр 2015]. В техническом плане сопровождение не вызывает претензий, но в коммерческом смысле оно неэффективно из-за невысокой скорости и значительных ставок фрахта атомных ледоколов.

К 2027 г. планируется завершить строительство серии из пяти атомных ледоколов ЛК-60. Они, вероятно, смогут обеспечить достаточную коммерчески оптимальную скорость в восточной части СМП. В случае неудачи эту проблему должны решить ледоколы «Лидер» мощностью 120 МВт. Первое судно этого класса тоже должно сойти со стапелей в 2027 г. [Веденева 2019].

Изначально бюджет проекта «Северный морской путь» составлял 587 млрд руб., но позже увеличился до 734,9 млрд из внебюджетных поступлений [Подобедова 2019].

За пять предыдущих лет объем грузоперевозок к 2018 г. возрос более чем в 5 раз. В том же году поставки СПГ увеличились в 37,7 раза, достигнув 8,4 млн т. Газоконденсата было транспортировано в 7,5 раз больше – 805,4 тыс. т, поставки нефти увеличились на 15,6% – до 7,81 млн т [Бюллетень 2019].

Одной из основных задач деятельности СМП является вывоз сырья, добываемого в рамках 15 действующих и запланированных инвестиционных проектов в Арктике, 11 из которых связаны с добычей нефти и газа, четыре – руд и угля. Особо следует отметить Варандейское месторождение нефти, «Ямал-СПГ» и Таймырский угольный бассейн [Северный 2018]. Ориентация на данные нужды в ледоколах, обеспечение безопасности и связи, в будущем должна создать образец для вероятной круглогодичной навигации и продвижения судов с коммерчески оправданной скоростью.

Минтранс разработал свой прогноз развития СМП, который предполагает рост грузооборота почти в 2 раза всего за один 2024 г., хотя ранее заявлялось о более равномерном увеличении. Большинство специалистов полагает, что эти намерения не находят подтверждения в планах конкретных участников перевозок по данному маршруту. Прогноз Минтранса опирается на следующие цифры: в 2018 г. объем составил 17 млн т и в течение следующих четырех лет будет увеличиваться такими темпами – в 2019 г. до 26 млн т, в 2022 – до 32 млн т, а в 2023 г. резко до 45 млн т, и в 2024 г. должен произойти стремительный скачок до 80 млн т [Подобедова 2019] (см. табл. 4).

Несколько другими показателями оперирует Минприроды: 2019 г. – 30 млн т, 2021 – 37 млн т, 2023 – 58 млн т, 2024 г. – 82 млн т. Еще один вариант предлагает Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики. Оно

ожидает достаточно плавный рост в 2019–2022 гг. до 46 млн т, потом его ускорение в 2023 г. до 66 млн т и до 95 млн т – в 2024 г. [Подобедова 2019].

По мнению автора, рост на 35 млн т за один год вряд ли можно считать оправданным, так как подобный прогноз не соответствует реальному положению дел в грузовой базе, а является попыткой приведения показателей в соответствие с «майским» указом. Загрузка СМП напрямую завязана с производством СПГ, добычей нефти и угля. По данным Минприроды, заводы НОВАТЭК должны обеспечить к 2024 г. около 47 млн т газового конденсата, нефти на Новопортовском месторождении до 7 млн т и на Пайяхском – примерно 5 млн т, угля «Восток-уголь» – 19 млн т и 4 млн т на «Северной Звезде» [Подобедова 2019].

Эти планы трудно выполнить без материальной поддержки со стороны государства. На создание приемлемых условий транспортировки по Северному широтному ходу² от Обской губы до Коротчаево предполагается потратить 152 млрд руб.

В порту Сабетта идет строительство СПГ-терминала «Утренний» для завода «Арктик СПГ-2» мощностью 19,8 млн т. На него планируется израсходовать 81,9 млрд руб. бюджетных средств и 30,35 млрд руб. от частных инвесторов. В итоге сумма составит 112,25 млрд руб. Первый завод «Ямал-СПГ» был сдан в эксплуатацию в конце 2018 г.

Что касается таймырского угля, нефти с Пайяхского месторождения и их вывоза, то обустройство бухты Север и терминала порта Диксон для «Восток-уголь» ведется на деньги внебюджетных вкладчиков и у компаний нет флота делового класса для транспортировки в зимний период.

Таблица 4

Наиболее распространенные прогнозы грузооборота СМП на 2020–2024 гг.

Год	2020	2021	2022	2023	2024
Грузооборот (млн т)	29–34	30–37	32–46	45–66	80–95*

* с учетом мощности «Арктика СПГ-2» – 19,8 млн т.

Источник: [Арктический 2019]

2. Северный широтный ход – строящаяся железнодорожная магистраль в Ямало-Ненецком АО. Ее длина составляет 770 км. Маршрут: Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево. Предполагается перевозить в основном газовый конденсат и нефтеналивные грузы. Ее оборот должен составить 8 млн т. Окончание строительства планируется в 2023 г., предполагалась стоимость 236 млрд руб., но повысилась до 262 млрд руб.

Названный в «майском» указе объем грузопотока по СМП стал ключевым четко поставленным ориентиром, на который равняется формирование политики освоения Арктики в последнее время. В структуре перевозимых товаров 96% приходится на сырье [Арктический 2019]. Количественное увеличение за счет нефти и СПГ также непосредственно связано с налоговыми льготами и обеспечением гарантий инвесторам.

Резкий рост поставок СПГ можно объяснить низким уровнем исходных первоначальных данных и началом работы трех производственных линий предприятия «Ямал-СПГ». В планах намечается, что увеличение грузопотока будет обеспечиваться введением в эксплуатацию мощностей завода «Арктик СПГ-2» в 2022, 2023 и 2026 гг., а также использованием новых нефтегазовых месторождений. Это, вероятно, позволит считать маршрут равноправным обладателем конкурентоспособных качеств морской магистрали, связывающей две части света – Европу и Азию.

Чтобы учесть все имеющиеся проекты в области добычи полезных ископаемых в Арктике в 2019 г. в Минприроды был разработан комплексный материал «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики», но, согласно этому исследованию, без дополнительных средств и стимулов можно ожидать грузооборот лишь в 60 млн т [Арктический 2019]. В срочном порядке нужно создать действенную модель управления и систему предпочтений, условия для привлечения инвестиций в этот регион.

Минприроды и Росатом открыто высказываются о реальной недогрузке СМП. Эти сомнения отчасти связаны с добычей компанией «Восток-уголь» сырья на полуострове Таймыр и разработкой Пайяхского месторождения³ «Нефтегазхолдингом», данные, о запасах которых оказались неточными и подлежат корректировке. Все проекты, реализующиеся в арктической зоне, объединяет повышенная степень риска и сложные условия работы. Не в последнюю очередь они сильно зависят от соблюдения сроков задуманного и имеют более продолжительный, чем изначально заложено, горизонт планирования, например до 2035 г. Долгосрочность привлекает как инвесторов, так и рабочую силу. Приоритет в развитии Арктики отдается логистике, которая включает в себя телекоммуникации, спутниковую и кабельную связь. Транзитный потенциал СМП, его использование – технологически сложная, но очень заманчивая задача. Попутно она сопровождается необходимостью

3. Пайяхское месторождение нефти располагается в 130 км к северо-западу от г. Дудинка Красноярского края. Первая геологоразведочная скважина была заложена в 1994 г. Потом ее законсервировали и возобновили работу в 2009 г. До 2016 г. добыча была освобождена от НДС – налога на добычу полезных ископаемых, работает с 2002 г. Запасы по категории $C_1 + C_2$ составляют 63 млн т нефти и 7,5 млрд м³ газа. Извлекаемые запасы – 33,58 млн т.

решения ряда вопросов, например стоимость ледовой проводки, безопасность и т.д. На этой основе нужно сформировать приемлемую цену прохода по СМП, оставляя инфраструктурные моменты под контролем РФ. Считая СМП своей национальной транспортной артерией, Россия открыта к международному сотрудничеству. В этом смысле в случае участия в концессионных проектах предусматривается гарантированный минимальный доход; получение иностранных кредитных средств обеспечивается государственными поручительствами; могут создаваться специальные режимы. Здоровая конкурентная среда должна существовать с адекватным ценообразованием. При значительных капиталовложениях серьезные затраты со стороны государства должны быть учтены в формировании цены на транспортировку. Существуют прогнозы, по которым инвестиции в СМП до 2024 г., включая частное финансирование, могут превысить 1 трлн руб. Государственные средства из разных уровней бюджета, включая регионы, должны составить 400 млрд руб. [Акимов 2019]. Внимание уделяется и транспортной составляющей за пределами акватории СМП. Это относится к расширению портов Мурманск, Сабетта и т.д., строительству перевалочных пунктов не только по СПГ, но и по контейнерам на Камчатке.

В российской арктической зоне имеется 39 аэропортов, 15 из которых включены непосредственно в комплексный план развития магистральной инфраструктуры. Работа ведется в двух направлениях: реконструкция и субсидирование полетов.

В последние годы активизировался интерес к возможному повышению грузопотока по СМП за счет транспортировки рыбы с Дальнего Востока. В качестве первой пробы доставки был задействован атомный лихтеровоз «Севморпуть»⁴.

Теоретически возможно, что в будущем перевозка рыбы водным маршрутом по морям СЛО сможет составить конкуренцию железнодорожному транспорту. Потенциал первого варианта велик, но чтобы его реализовать потребуются следующие условия: 1) организация регулярных линий контейнерной доставки; 2) систематическая загрузка не только рыбой, т.е. диверсификация грузов; 3) использование ледовой и лоцманской проводки; 4) привлечение атомных ледоколов; 5) развитие портовой инфраструктуры; 6) создание холодильных мощностей, складов и т.д.

С прагматической точки зрения транспортировка рыбной продукции с Дальнего Востока в европейскую часть РФ по СМП может показаться наибо-

4. Атомный лихтеровоз «Севморпуть» работает с 1988 г. и способен преодолевать льды толщиной до 1 м. Его вместимость составляет 1328 двадцатифутовых контейнеров, включая 104 контейнера-рефрижератора, число которых планируется довести до 450. Может делать до четырех рейсов в год.

лее выгодным вариантом, исходя из позиции сохранения качества и формирования цены. Соблюдение регулярных поставок зависит от ряда факторов – это введение субсидий на ледовую проводку (сейчас они занимают третье место в структуре расходов по доставке по СМП), гарантия загрузки обратных рейсов, консолидация грузопотока, обустройство базовых портов-хабов по маршруту следования [Северный 2018]. Используя этот путь можно избежать перегрузки продукции, которая в других вариантах происходит от двух до трех раз и приводит к снижению ее качества. Не происходит нарушения температурного режима и соблюдается непрерывность охлаждения от мест промысла до потребителя без ущерба требованиям, которые нарушаются в случае перемещения товара из трюма корабля в железнодорожный вагон.

Потенциал обратной загрузки видится в контейнерной доставке с таких предприятий, как «Норникель» или завод по производству алюминия в Кандалакше. Из Архангельской области видится целесообразным отправлять продукцию лесопромышленного комплекса. В 2021 г. ожидается введение в строй второго по объему перевалочного терминала «Сероглазка» в Петропавловске-Камчатском. Он рассчитан на хранение и складирование замороженных или охлажденных товаров, контейнеров. Также будет производиться комплексное обслуживание промысловых судов, включая ремонт, бункеровку и т.д.

«Росатом» изучает возможности сделать СМП конкурентом ОАО РЖД по вывозу рыбы с Дальнего Востока и подсчитывает эффективность этого маршрута. Высказываются соображения, что при достижении регулярности морских рейсов было бы разумно привлекать более дорогостоящие грузы для снижения удельных затрат по перевозке рыбы.

Специалисты из Росрыболовства сделали сравнительные расчеты стоимости доставки рыбы из Владивостока до Москвы в высокий сезон. По железной дороге она составила 15,5 руб. за 1 кг, а по СМП – 11 руб. В 2018 г. отправка рыбы с Дальнего Востока сухопутным путем уменьшилась на 3% и оценивалась в 582 тыс. т. На транспортную составляющую приходилось 7% от розничной цены в западных регионах РФ. Чтобы преодолеть тенденцию к уменьшению объема перевозок, необходимо существенное снижение тарифов для использования контейнеров и устранение порожнего пробега. Следует отметить, что на некоторых направлениях уже установлена скидка в 20,4% без фиксации гарантированного количества продукта [Буранов, Арабей 2019].

В среднем ежегодно с Дальнего Востока в западном направлении идет примерно 700 тыс. т рыбной продукции, а на долю СМП приходится лишь 10–15 тыс. т. Для исправления ситуации, как один из вариантов, необходимо развитие сотрудничества с международными контейнерными перевозчиками [Буранов, Арабей 2019].

На сегодняшний день, несмотря на определенную коммерческую привлекательность СМП, монополистом по доставке рыбы с востока на запад РФ остается ОАО РЖД, хотя часть грузов, особенно скоропортящихся, видимо перейдет к морским перевозчикам. Одновременно СМП обладает серьезными недостатками. Это, во-первых, непредсказуемая ледовая обстановка и, во-вторых, недостаточно развитая на протяжении всего маршрута инфраструктура.

На железнодорожном транспорте преимущества будут зависеть от тарифов, однако вплоть до 2025 г. серьезных изменений, касающихся рыбной продукции, не ожидается.

Наиболее приемлемой с экономической точки зрения может быть доставка рыбы по СМП из Петропавловска-Камчатского до Мурманска, и, возможно, целесообразной, до Архангельска.

Несмотря на более короткий по километражу маршрут, мировой грузопоток не устремляется возить товары по СМП и его привлекательность для транзита зарубежных перевозчиков растет крайне медленно. Самый небольшой по протяженности путь вовсе не означает, что он наипростейший. Здесь можно столкнуться с препятствиями климатического, технического и юридического генезиса. Например, в 2013 г., когда в районе Африканского рога еще не бесчинствовали пираты, не активизировалась санкционная политика Запада, не было открыто второе русло Суэцкого канала, стоимость 1 барреля нефти была выше 100 долл., по СМП прошло 71 судно, что равно дневной норме Суэца [Военное обозрение 2018]. Там тоже есть свои трудности – долгое стояние в очереди и плата за проход. Пошлины являются одной из основных статей дохода Египта и ежегодно пополняют бюджет страны на 5 млрд долл. Стоимость прохождения через Суэцкий канал не является фиксированной. Она зависит от тоннажа, соблюдения расписания пропуска, своевременности подачи заявки и т.д. и составляет от 8 до 12 долл. за тонну. Для большегрузного судна она может колебаться от 160 тыс. до 1 млн долл.

Транзит по СМП иностранных судов тоже не является бесплатным: с них взимается лоцманский сбор. Правда, плата за ледокольное сопровождение не покрывает расходы на содержание этого специализированного флота. По некоторым расчетам зарубежных специалистов тариф на транзит наливных грузов по СМП составляет 20–30 долл. за тонну, а через Суэцкий канал – 5 долл. [Долганов 2018]. В недавнем прошлом целесообразность и экономическая эффективность северного маршрута оправдывалась и происходила за счет высоких цен на нефть. В связи с падением цен на углеводородное сырье сейчас это преимущество утрачено.

В акватории СМП берется плата за ледокольную и ледовую лоцманскую проводку судна, размер которой назначается в соответствии с законодательством РФ о естественных монополиях в зависимости от вместимости, ледо-

вого класса, расстояния и периода навигации. Оплата осуществляется исходя из объема фактически оказанных услуг⁵.

«Росатом» разработал план по развитию СМП, состоящий из трех частей, расположенных в хронологическом порядке.

Первый этап – 2019–2024 гг. – преследует цели по увеличению грузопотока до 80 млн т, а также созданию инфраструктурных условий и обустройству прибрежных территорий.

Второй этап – 2025–2030 гг. – выглядит несколько амбициозным, так как к концу этого периода предполагается превращение СМП в круглогодичную транспортную систему с грузооборотом в последний год в 120 млн т, обеспечивающую базовые потребности потребителей логистических услуг на всей его акватории [Долганов 2018; 100 главных 2021; Северный 2021]. Это представляется трудноосуществимым или совсем невозможным, по крайней мере значительно отдаленным во времени. Кроме того, планируется завершить формирование единого мультимодального оператора СМП с полным набором сервисных услуг, оказываемых точно в срок с соблюдением всех договоренностей.

Третий этап – 2030–2035 гг. – это фаза создания конкурентоспособного международного мультимодального транспортного коридора, по которому к концу периода должно перевозиться 30–35 млн т на запад и 70–80 млн т в восточном направлении [Веденеева 2019]. По другим данным, к 2035 г. поток товаров в обе стороны должен достичь 160 млн т.

Таким образом, СМП является основным фактором достижения экономического развития России во всех географических масштабах, особенно на региональном и местном уровнях, на которых обычно конфигурируются единицы пространственных экономических систем. Показано, что СМП и связанная с ним инфраструктура играют ключевую роль в экономическом росте и развитии Арктики в течение последнего столетия, и многие теоретические и эмпирические исследования признали его важным фактором поддержания и стимулирования экономического роста. При этом проведенное исследование показало, что СМП может быть предпосылкой экономического развития, однако одной транспортной инфраструктуры недостаточно для экономического роста, в данных процессах большую роль играет государственная политика и институциональный статус управления деятельностью СМП.

В статье представлены этапы трансформации институционального статуса управления деятельностью СМП, рассматриваются взаимосвязи между транспортом и экономическим развитием Арктики, аспекты вклада СМП

5. Федеральный закон от 28.07.2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», ст.3, п. 5.

в местное и региональное развитие, отмечается сложность и важность этих симбиотических отношений. В статье рассматриваются основные факторы, прямо или косвенно влияющие на данные взаимосвязи, а также детерминанты размера и направления воздействия, которое СМП вносит в экономическое развитие Арктики и России. Обосновано, что повышенное внимание к модернизации и активизация деятельности по увеличению грузооборота СМП связано с целью превращения его в глобальную конкурентную транспортную систему, играющую ведущую стратегическую роль в развитии экономики страны, в первую очередь российского Севера и Дальнего Востока. Учитывая, что СМП и связанная с ним инфраструктура представляют национальный и стратегический интересы для России, в статье представлены этапы реализации плана по развитию СМП. В целом подчеркивается важность транзитных перевозок по СМП как инструмента региональной и экономической политики.

Библиография

- Акимов Максим: Северный морской путь – дорогой проект, но окупится // РИА Новости. 2019. 10 апр. URL: <https://ria.ru/20190410/1552547337.html> (дата обращения: 02.06.2021).
- Арктический форум // Коммерсантъ. Приложение. 2019. 09 апр. № 62. С. 1. URL: <https://www.kommersant.ru/apps/119571> (дата обращения: 23.06.2021).
- Афанасьев А.А. Деятельность Главсевморпути в послевоенный период // Летопись Севера. М., 1985. Т. 11. С. 23–33.
- Белов М.И. О деятельности Главного управления Северного морского пути // Летопись Севера. М., 1975. Т. 7. С. 4–14.
- Буранов И., Арабей М. Кто сказал, что Север платный. Правительство предлагает сделать проезд в Арктику только за деньги, если других дорог нет // Коммерсантъ. 2019. 06 февр. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3874647> (дата обращения: 22.06.2021).
- Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики // Аналитический центр при Правительстве РФ. 2019. сент. Вып. 53. URL: <https://ac.gov.ru/archive/files/publication/a/24196.pdf> (дата обращения: 02.06.2021).
- Вавина Е., Топорков А. СПГ станет основным грузом на Северном морском пути к 2035 году // Ведомости. 2020. 24 янв. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/23/821376-spg-stanet> (дата обращения: 02.06.2021).
- Веденева А. Севморпуть длиной в год: «Росатом» готовится к непрерывной навигации // Коммерсантъ. 2019. № 131. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4041403> (дата обращения: 02.06.2021).
- Голдин В.И. Севморпуть: к новейшей истории вопроса // GOArctic. 2018. 15 авг. URL: <https://goarctic.ru/work/severnyu-morskoj-put/> (дата обращения: 02.06.2021).
- Гумелёв В.Ю., Елистратов В.В., Рагозин А.Н. Северный морской путь: характеристика, история освоения, перспективы развития и необходимость защиты // Концепт. 2018. № 8. С. 139–158.
- Долганов А. Северный морской путь – только для России // Военное обозрение. 2018. 27 февр. URL: <https://topwar.ru/136687-severnyu-morskoj-put-tolko-dlya-rossii.html> (дата обращения: 02.06.2021).

Котляр В. Использование ледоколов в акватории СМП для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика // PRO-ARCTIC. 2015. 12 окт. URL: <https://pro-arctic.ru/23/10/2015/legislation/18692> (дата обращения: 02.06.2021).

Крупнейший грузоперевозчик Франции отказался использовать Севморпуть // Lenta.ru. 2019. 24 авг. URL: <https://lenta.ru/news/2019/08/24/nebudu/> (дата обращения: 02.06.2021).

Моченов А., Федулова В. Ледоколы для Севморпути: прогнозы на фоне конфликтов // Инвест-Форсайт. 2018. 19 авг. URL: <https://www.if24.ru/ledokoly-dlya-sevmorputi/> (дата обращения: 02.06.2021).

Подобедова Л. Минтранс предусмотрел удвоение грузопотока Северного морского пути за год // РБК. 2019. 30 июнь. URL: <https://www.rbc.ru/business/30/07/2019/5d3f06829a7947abc5c4a123> (дата обращения: 02.06.2021).

Половинкин В.Н., Фомичев А.Б. Арктическая транспортная система РФ в XXI веке // PROATOM. 2012. 27 июнь. <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=3866> (дата обращения: 02.06.2021).

Проект Северного морского пути подорожал почти на 150 млрд руб. // РБК. 2019. 01 февр. URL: <https://www.rbc.ru/business/01/02/2019/5c52ffe49a79475910e538d3> (дата обращения: 02.06.2021).

Развитие Северного морского пути. Цель российских вложений в СМП // Военное обозрение. 2019. 09 июнь. URL: <https://topwar.ru/158838-vzgljad-iz-moskvy-na-razvitie-severnogo-morskogo-puti.html> (дата обращения: 02.06.2021).

Регулярным перевозкам рыбы по Севморпути помогут субсидии и загрузка обратных рейсов // ТАСС. 2020. 22 мая. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8542475> (дата обращения: 02.06.2021).

Северный морской путь // Атомфлот. Росатом. URL: <http://www.rosatomflot.ru/o-predpriyatii/severnnyu-morskoj-put/> (дата обращения: 02.06.2021).

Северный морской путь. Досье // ТАСС. 2018. 01 март. URL: <https://tass.ru/info/4999806> (дата обращения: 02.06.2021).

Севморпуть и шельфовые проекты набирают обороты // Нефтегазовая вертикаль. 2021. URL: <http://www.ngv.ru/magazines/article/sevmorput-i-shelfovye-proekty-nabirayut-oboroty/> (дата обращения: 02.06.2021).

Сигачев С. Северный морской путь как национальная и международная транспортная коммуникация // Инженерная защита. 2015. № 4 (9). С. 36–44.

Скорлыгина Н., Скоробогатько Д., Дзагуто В. Северный морской трест. Государство создает еще один институт развития // Коммерсантъ. 2017. 31 марта. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3256860> (дата обращения: 12.06.2021).

Трушин А. Арктическая выгода. Севморпуть вступил в новый этап развития // Коммерсантъ. Журнал «Огонек» 2018. 03 сент. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3713309> (дата обращения: 02.06.2021).

100 главных дел транспортной отрасли (2016–2021), Администрация СМП. 2021. Администрация Северного морского пути. URL: <http://www.nsra.ru/lenta/n42.html> / (дата обращения: 02.06.2021).

Glomsrød S., Duhaime G., Aslaksen I. The economy of the north. ECONOR 2020 // Истина. Интеллектуальная Система Тематического Исследования Наукометрических данных. 2021. URL: <https://istina.msu.ru/download/370874931/1ljfSd:RiLhfrqTtoVBX6yCURLYcgprKhA/> (дата обращения: 02.06.2021).

Peresyipkin V.I. Completion of the first phase of INSROP // The INSROP Newsletter. Lysaker, Norway: INSROP Secretariate. 1995. № 3 (2). Vol. 3. 23 p.

References

- Akimov Maxim: Severnii Morskoi Put' dorogoj proekt, no okupit'sja [The Northern Sea Route is an expensive project, but it will pay off] // RIA Novosti. 2019. 10 Apr. URL: <https://ria.ru/20190410/1552547337.html> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Arkticheskij forum [Arctic Forum] // Kommersant, Prilozhenie. 2019 N 62. P. 1. URL: <https://www.kommersant.ru/apps/119571> (date of access: 23.06.2021). (In Russ.)
- Afanasyev A.A. Dejatel'nost Glavsevmorputi v poslevornnie godi [Activity of Glavsevmorput in the post-war period] // Chronicle of the North. M., 1985. Vol. 11. P. 23–33. (In Russ.)
- Belov M.I. O dejatelnosti Glavnogo upravlenija severnogo Morskogo Puti [On the activities of the Main Directorate of the Northern Sea Route] // Chronicle of the North. M., 1975. T. 7. P. 4–14. (In Russ.)
- Buranov And, Arabey M. Kto skazal, chto Sever Platnii. Pravitelstvo predlagaet sdelat' proezd v Arktiku tolko za dengi, esli drugih dorog net [Who said that the North is paid. The government offers to make travel to the Arctic only for money, if there are no other roads] // Kommersant. 2019. 02 Jun. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3874647> (date of access: 06.22.2021). (In Russ.)
- Bjulleten' o tekushhij tendencijah rossijskoj jekonomiki [Bulletin on current trends in the Russian economy] // Analytical Center under the Government of the Russian Federation. 2019. Sept. Issue 53. URL: <https://ac.gov.ru/archive/files/publication/a/24196.pdf> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Vavina E., Toporkov A. SPG stanet osnovnym gruzom na Severnom morskome puti k 2035 godu. [LNG will become the main cargo on the Northern Sea Route by 2035] // Vedomosti. 2020. 24 Jan. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/23/821376-spg-stanet> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Vedeneeva A. Sevmorput' dlinoj v god: «Rosatom» gotovitsja k nepreryvnoj navigacii [Sevmorput a year long: Rosatom is preparing for continuous navigation] // Kommersant. 2019. N 131. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4041403> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Goldin V.I. Sevmorput: k novejshej istorii voprosa [to the latest history of the issue] // GOArctic. 2018. 15 Aug. URL: <https://goarctic.ru/work/severnoy-morskoy-put/> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Gumelev V.Yu., Elistratov V.V., Ragozin A.N. Severnii Morskoi Put': harakteristika, istorija osvoenija, perspektivi razvitija i neobhodimost zaschiti [The Northern Sea Route: characteristics, history of development, prospects for development and the need for protection] // Concept. 2018. N 8. P. 139–158.
- Dolganov A. Severnyj morskoy put' – tol'ko dlja Rossii The Northern Sea Route – only for Russia // Military review. 2018. 27 Feb. URL: <https://topwar.ru/136687-severnoy-morskoy-put-tolkodlya-rossii.html> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Kotlyar V. Ispol'zovanie ledokolov v akvatorii SMP dlja obespechenija bezopasnosti moreplavaniya sudov pod inostrannym flagom: pravovye osnovy i slozhivshajasja praktika [The use of icebreakers in the waters of the NSR to ensure the safety of navigation of vessels under a foreign flag: legal foundations and established practice] // PRO-ARCTIC. 2015. 12 Oct. URL: <https://proarctic.ru/23/10/2015/legislation/18692> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Krupneishii gryzoperevozchik Francii otkazalsja ispolzovat' sevmorput' [The largest French cargo carrier refused to use the Northern Sea Route] // Lenta.ru. 2019. 24 Aug. URL: <https://lenta.ru/news/2019/08/24/nebudu/> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)
- Mochenov A., Fedulova V. Ledokoli dlja Sevmorputi: prognozi na fone konfliktov [Icebreakers for the Northern Sea Route: forecasts against the background of conflicts] // Invest-Foresight. 2018. 19 Aug. URL: <https://www.if24.ru/ledokoly-dlya-sevmorputi/> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Podobedova L. Mintrans predusmotrel udvoenie gruzopotoka Severnogo morskogo puti za god [The Ministry of Transport has provided for doubling the cargo flow of the Northern Sea Route for the year] // RBC. 2019. 30 Jun. URL: <https://www.rbc.ru/business/30/07/2019/5d3f06829a7947abc5c4a123> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Polovinkin V.N., Fomichev A.B. Arkticheskaja transportnaja sistema RF v XXI veke [Arctic transport system of the Russian Federation in the XXI century] // PROATOM. 2012. 27 Jun. URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=3866> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Proekt Severnii morskoi put' podorozhal pochti na 150 mlrd rub [The Northern Sea Route project has risen in price by almost 150 billion rubles] // RBC. 2019. 01 Feb. URL: <https://www.rbc.ru/business/01/02/2019/5c52ffe49a79475910e538d3> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Razvitie Severnogo Morskogo puti. Cel' rosiiskih vlozenii v SMP [Development of the Northern Sea Route. The purpose of Russian investments in the NSR] // Military review. 2019. 09 Jun. URL: <https://topwar.ru/158838-vzgljad-iz-moskvy-na-razvitie-severnogo-morskogo-puti.html> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Reguljarnym perevozkam ryby po Sevmorputi pomogut subsidii i zagruzka obratnyh rejsov [Subsidies and loading of return flights will help regular fish transportation along the Northern Sea Route] // TASS. 2020. 22 May. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8542475> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Severnii Morskoi Put' [The Northern Sea Route] // Atomflot. Rosatom. URL: <http://www.rosatomflot.ru/o-predpriyatii/severnny-morskoy-put/> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Severnii Morskoi Put' [The Northern Sea Route. Dossier] // TASS. 2018. 01 Mar. URL: <https://tass.ru/info/4999806> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Sevmorput' I shelfovie proekty nabiraut oboroti [The Northern Sea Route and offshore projects are gaining momentum] // Oil and Gas Vertical. 2021. URL: <http://www.ngv.ru/magazines/article/sevmorput-i-shelfovye-proekty-nabirayut-oboroty/> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Sigachev S. Severnyj morskoi put' kak nacional'naja i mezhdunarodnaja transportnaja kommunikacija [The Northern Sea Route as a national and international transport communication] // Engineering protection. 2015. N 4 (9). P. 36–44.

Skorlygina N., Skorobogatko D., Dzaguto V. Severnyj morskoi trest. Gosudarstvo sozdaet eshhe odin institut razvitija [Northern Marine Trust. The state is creating another development institution] // Kommersant. 2017. 31 Mar. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3256860> (date of access: 12.06.2021). (In Russ.)

Trushin A. Arkticheskaja Vigoda. Sevmorput' vstupil v novyj jetap razvitija [Arctic benefit. Sevmorput has entered a new stage of development] // Kommersant // Ogonyok magazine. 2018. 03 Sept. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3713309> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

100 glavni del transportnoi otrasli (2016–2021) [100 main cases of the transport industry (2016–2021)], Administration of the NSR. 2021. Administration of the Northern Sea Route. URL: <http://www.nsra.ru/lenta/n42.html> / (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Glomsrød S., Duhaime G., Aslaksen I. The economy of the north. ECONOR 2020 // Truth. An Intelligent System For The Case Study Of Scientometric Data. 2021. URL: <https://istina.msu.ru/download/370874931/11jfSd:RiLhfrqTtoVBX6yCURLYcgprKha/> (date of access: 02.06.2021). (In Russ.)

Peresyarkin V.I. Completion of the first phase of INSROP // The INSROP Newsletter. Lysaker, Norway: INSROP Secretariate. 1995. N 3 (2). Vol. 3. 23 p.