

*М. А. Хажеева, П. Р. Лайпанова*

*<sup>1</sup>Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация*

## **ВЛИЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ» НА ЭКОНОМИКУ**

**Аннотация.** В настоящее время наблюдается значительный рост внешнеэкономических отношений. Для этого необходимо увеличить товарооборот между государствами, поэтому создание транспортных коридоров позволяет многократно расширить возможности. В статье авторами исследован транспортный коридор, проходящий через территорию Российской Федерации.

В статье анализируется развитие транспортного коридора, связанного с изучением и освоением Арктического региона, который сможет удовлетворить все заинтересованные стороны, осуществляющие транспортировку грузов данным логистическим путем. Освоение данного коридора является значимым для нашей страны, ведь он имеет влияние на геополитику и экономику России. РФ обладает наиболее выгодным расположением, т.к. она имеет выход к 12 морям и 3 океанам, которые соединяют с другими странами. Хотя морской маршрут и требует новых затрат и технологий по совершенствованию транспортировки грузов, он является актуальным, т.к. обеспечивает национальную и экономическую безопасность страны.

В данной работе проводится исследование транспортного коридора «Северный морской путь», проходящий по территории России, его необходимость и влияние на экономику Российской Федерации.

В ходе исследования авторы пришли к выводу, что транспортные коридоры являются одной из главных составляющих развития любой экономической системы.

**Ключевые слова:** транспортный коридор «Северный морской путь», грузооборот, товарооборот, логистический коридор.

*M. A. Khazheeva, P. R. Laipanova*

*Irkutsk State Transport University, Irkutsk, the Russian Federation*

## **THE IMPACT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTHERN SEA ROUTE" ON THE ECONOMY**

**Abstract.** Currently, there is a significant increase in foreign economic relations. To do this, it is necessary to increase the exchange of goods between states, therefore, the creation of transport corridors makes it possible to expand opportunities many times. In the article, the authors investigated the transport corridor passing through the territory of the Russian Federation.

The article analyzes the development of a transport corridor associated with the study and development of the Arctic region, which will be able to satisfy all interested parties involved in the transportation of goods by this logistics route. The development of this corridor is significant for our country, because it has an impact on the geopolitics and economy of Russia. The Russian Federation has the most advantageous location, as it has access to 12 seas and 3 oceans that connect with other countries. Although the sea route requires new costs and technologies to improve cargo transportation, it is relevant because it ensures the national and economic security of the country.

In this paper, the study of the transport corridor "Northern Sea Route" passing through the territory of Russia, its necessity and impact on the economy of the Russian Federation is carried out.

In the course of the study, the authors came to the conclusion that transport corridors are one of the main components of the development of any economic system.

**Keywords:** transport corridor «Northern Sea Route», cargo turnover, trade turnover, logistics corridor.

### **Введение**

Международная экономическая ситуация в настоящее время сильно трансформируется под воздействием санкций и не только, мы наблюдаем колоссальное изменение геополитической составляющей и перераспределение баланса сил на уровне мировой экономики. Все это не может не оказать воздействие на грузовые перевозки. РФ уже давно предлагает мировому сообществу альтернативный транспортный коридор Южному морскому пути — это Северный морской путь. Данный транспортный коридор имеет ключевое значение для экономики страны, так как он важен как для регионов Сибири и Дальнего Востока, так и

для экспортеров, перевозящих продукцию, поскольку финансово и по временным рамкам он более выгоден чем Южный морской путь, и на этом его перспективы не заканчиваются. Вовлечение компаний, находящихся по СМП во внешнем товарообмене, в последствие будут способствовать экономическому росту страны и увеличению его потенциала, а также способствовать росту уровня благосостояния населения проживающего на данных территориях. Развитие инфраструктуры по СМП будет не только стимулировать открытие и создание дополнительных рабочих мест, это будет, на наш взгляд, наилучшим стратегическим решением.

Целью статьи является раскрытие экономического потенциала транспортного коридора «Северный морской путь».

Данная транспортная артерия является одной из основных частей развития экономики Российской Федерации, поэтому в Указе Президента РФ от 31.12.2015 №683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» написано о том, что государство выделило основной целью повышение уровня и качества жизни граждан[1]. Для противодействия угрозам государство создает политику, направленную на улучшение и развитие транспортной системы и инфраструктуры Российской Федерации.

Национальное значение Северного морского пути заключается в том, что это единственный в России судоходный маршрут, который связывает арктические и субарктические регионы. Главным преимуществом морского пути является то, что водный транспорт меньше загрязняет окружающую среду, что является неотъемлемой частью сегодняшнего мира.

### **Основная часть**

Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) – это северная оконечность Европейской и Азиатской частей РФ, расположена вдоль побережья морей Северного Ледовитого океана: Баренцева, Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского, а также является самой протяженной границей страны. Арктическая зона России формирует пятую часть доходов федерального бюджета [2].

Президент Российской Федерации В.В. Путин в июле 2020 года подписал несколько федеральных законов о системе преференций для Арктики. В подготовленный Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики пакет входят ФЗ № 193 от 13.07.2020 «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», связанные с его принятием изменения в часть вторую Налогового кодекса РФ и в отдельные законодательные акты РФ [3]. Арктическая зона имеет 601 резидента по состоянию на 2020 год.

При написании статьи были использованы общеэкономические и статистические методы и методики. Вдохнуть жизнь в данный морской путь пытались и в советский период, однако СМП использовался не в полном объеме, потому что существовало огромное количество проблем, основными на наш взгляд являются [4]:

- слабое финансирование;
- высокие издержки при осуществлении доставок;
- отток из северной части страны квалифицированных кадров и т.д.

Для оперативной корректировки в 2012 г. В. Путин подписал закон о создании федерального казенного учреждения «Администрация Северного морского пути» [5]. Модернизация Северного морского пути в соответствии с современными реалиями связана, прежде всего, с освоением регионов Арктики. В перспективе у этого транспортного коридора есть много шансов стать альтернативным водным путем, связывающим континенты.

Маршрут СМП пролегает через Северный Ледовитый океан вдоль побережья Российской Федерации, а если рассматривать СМП с запада на восток, то он начинает свой маршрут следования от Мурманска до Чукотки (бухта Провидения) (рис.1).



Рис.1 Карта транспортного коридора «Северный морской путь» [6].

Арктический макрорегион является прибыльной и перспективной территорией, но также и стратегической зоной для России, которая примыкает к Северному полюсу, поэтому она глубоко изучается и исследуется российскими учеными, и в данную территорию Правительство готово инвестировать финансовые ресурсы. На проходящем в 2019 году в Санкт – Петербурге Международном форуме Арктики глава Росатома Алексей Лихачев сообщил, что для развития проекта СМП финансовая часть составит 735 млрд. рублей, из которых 274 млрд. рублей являются бюджетными денежными средствами [7].

Огромное значение «Северного морского пути» для Российской Федерации определено тем, что он важен для национальной безопасности страны, потому что именно он - единственный судоходный транспортный путь, который связывает Арктическую и субарктическую части РФ и, поэтому вместе с входящими реками в состав Северного Ледовитого океана, он образует транспортную сеть, которая соединяет Россию с регионами части Север – Юг и Запад – Восток. Именно с помощью данного коридора обеспечивается национальная и экономическая безопасность экономики страны, освоение и развитие инфраструктуры Арктики.

Северный морской путь делится на [8]:

- Западный сектор Арктики - от г. Мурманска до г. Дудинки, обслуживается ледоколами Росатомфлота;

- Восточный сектор Арктики - от г. Дудинки до Чукотки, обслуживается ледоколами Дальневосточного морского пароходства.

С 2022 года РФ пытается модернизировать логистический маршрут путем строительства ледокольного транспорта, грузовых судов, совершенствования оборудования, применяемого для работы на ледниках.

Сейчас в акватории СМП работают 3 универсальных атомных ледокола проекта 22220: «Арктика», «Сибирь» и «Урал», но также при этом продолжается строительство третьего и четвертого серийных ледоколов «Якутия» (по контракту срок сдачи определяется, как декабрь 2024 г.) и «Чукотка» (по контракту срок сдачи - декабрь 2026 г.) В начале февраля Атомфлот и Балтийский завод подписали контракт на строительство пятого и шестого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220 [9].

Обновленная в июле 2022 г. Морская доктрина РФ № 512 от 31.07.2022 [10], предусматривает обновление ледокольного, аварийно-спасательного, природоохранного, служебно-вспомогательного флотов. Одним из наиболее значимых направлений развития морского транспорта является создание условий для развития «Северного морского пути» в качестве национального транспортного взаимодействия Российской Федерации с другими

странами. Для развития СМП должна быть учтена возможность обеспечения конкурентоспособности российских товаров на мировом рынке.

С поправками к Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 г. [11] на СМП будет работать не менее 7 ледоколов проекта 22220. К 2024 году будут построены: 1 головной ледокол Лидер, 4 неатомных ледокола, 3 гидрографических, 2 лоцмейстерских судна и 16 аварийно-спасательных судов различной мощности. К 2030 году планируется ввести в эксплуатацию 30 аварийно-спасательных судов различной мощности и водоизмещения.

В настоящее время многие крупные компании используют в своей работе ресурсы Северного морского пути, основными пользователями на 2023 год этим маршрутом являются следующие компании РФ: ПАО «Норникель», ПАО «Газпром» и многие другие компании работающие на территориях Республики Саха – Якутии, Чукотки и Красноярского края. Основные товары, перевозимые через СМП, представлены в табл. 1.

Таблица 1

Динамика грузоперевозок по Северному морскому пути, тыс. тонн [12]

год	газ	нефть и нефтепродукты	уголь	руда	Прочие грузы	всего
2021	19600	7700	222	42,5	1328,8	28893,3
2022	20500	7220	295	43,5	1725,5	29784

Таким образом, несмотря на введение множества санкций, для России за год объем грузоперевозок возрос на почти 3%. В большей мере рост был достигнут благодаря увеличению экспорта природного газа и прочих грузов.

В 2020 году объем поставок составил 32,97 млн. тонн, а в 2021 году более 33,5 млн т. Грузов, что установило новый рекорд, как было сообщено в дирекции главной морской магистрали Российской Арктики. Основной частью товаров, которые перевозятся по Севморпути, являются [13] нефть и нефтепродукты; сжиженный природный газ и т.д. (рис.2).

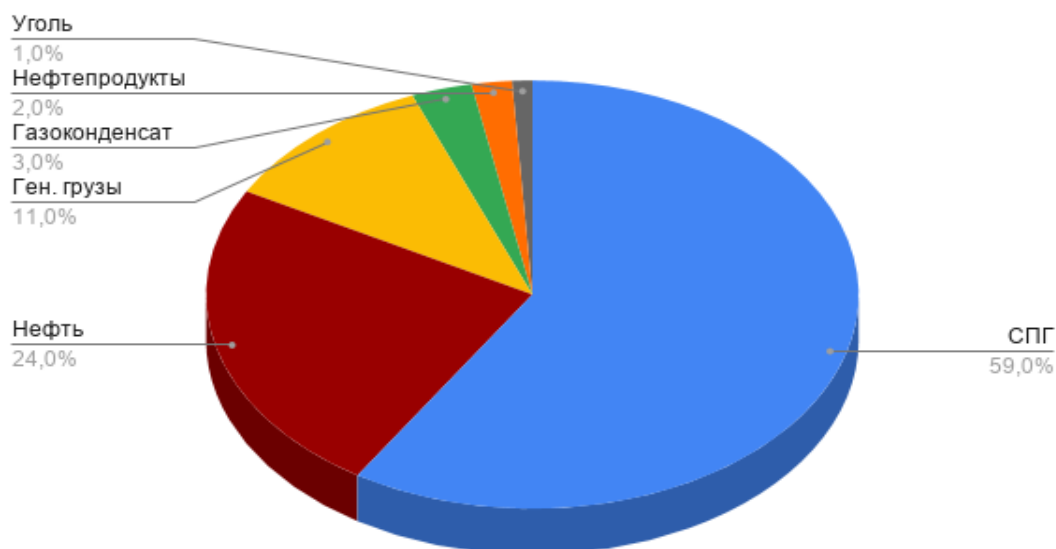


Рисунок 2. Структура грузопотока по СМП в 2020 году [14]

В 2024 году планируется данный транспортный коридор использовать круглый год и увеличить грузопоток до 80 млн тонн. При использовании СМП государство может укрепить свои лидерские позиции не только во внешней торговле, но и на международной арене, повышая ВВП страны. Привлечение населения в регионы Арктики способствует развитию населенных пунктов, находящихся на данной территории.

Совершенствование Арктики будет осуществляться благодаря 15 инвестиционным проектам, которые действуют на территории или имеют перспективу и будут применены позже. 11 из них связаны с освоением запасов нефти и газа [15].

Одним из главных преимуществ Северного морского пути является поставка продуктов потребления для более чем 20 млн. чел., а именно грузооборот по данному транспортному коридору составил более чем 34 млн тонн товаров за 2022 год [16].

С основными преимуществами морского коридора можно ознакомиться в табл. 2.

Таблица 2

**Положительные и отрицательные аспекты транспортного коридора «Северный морской путь» [17]**

Положительные аспекты		Отрицательные аспекты	
Экономическая составляющая	Географическая составляющая	Экономическая составляющая	Географическая составляющая
Экономия денежных средств для топлива на расстояние от портов Азии до Портов Европы	Не загруженность транспортного пути	Неразвитость инфраструктуры, так как условия требуют вкладов для модернизации портов, чтобы соответствовать необходимым стандартам	Непредсказуемость ледовых условий, потому что проход замерзает в зимний период и требует услуги ледоколов, а летом судам нужны усиленные корпуса
Российская Федерация не взимает оплату за проход по своей части Северного морского пути, а это существенная составляющая маршрута (3024 морские мили)	Таяние ледников	Высокие транспортные расходы связаны с тем, что проход замерзает в зимние месяцы, требуя услуг ледоколов; а летом судам необходимы усиленные корпуса	2.Погодные условия, т.к. в Арктике вечная мерзлота
Регион Арктики - малонаселенная территория, поэтому отсутствует пиратство, что также является значительным аспектом, т.к. осуществляя грузоперевозку, товары не будут разграблены и придут до пункта назначения в целостности и сохранности	Месторождение нефти и газа	Недостаток хороших портов	Отсутствие связи вблизи с Северным полюсом

В условиях сложившейся геополитической ситуации СМП – один из востребованных морских маршрутов. Он позволит реализовать и наладить новые связи с другими государствами, благодаря которым укрепляет свои позиции и экономика Российской Федерации, также, благодаря новым ледоколам, будет производиться круглогодичный экспорт товаров из Арктики. Так, например, к 2024 году Правительство РФ планирует наращивать грузоперевозки по Севморпути к 2024 году до 80 млн тонн, а к 2035 году до 150 млн тонн, что в несколько раз больше, если выбирать маршрут «Север – Юг», по которому планируется к 2025 году поставлять грузы чуть выше 5 млн тонн.

Рассматривая отрицательные стороны для СМП, то основной на наш взгляд является является слаборазвитая инфраструктура, однако уже сейчас вносятся предложения по устранению минусов на нем. Например, Правительство будет финансировать и поддерживать строительство новых ледоколов, которые смогут проходить через льды Арктики.

Поэтому исходя из вышеперечисленных условий СМП перспективный логистический коридор не только для РФ, но и для других стран.

Приезд Председателя КНР господина Си Цзиньпина в Россию в марте 2023 года показал, что страны перешли на новый уровень российско– китайских отношений по росту грузоперевозок по Северному Морскому Пути. По итогу переговоров Президент РФ Владимир Владимирович Путин выделил перспективы сотрудничества с Китаем и сообщил о готовности создания совместного рабочего органа по развитию Севморпути.

Мультипликационный эффект, на наш взгляд, состоит в том, что на 1 рубль бюджетных инвестиций привлекается более 10 рублей частных инвестиций. Севморпуть – морской путь от которого зависит модернизация производства ПАО «Норникель» стоимостью более 2 трлн рублей и создание новых производств на Чукотке с инвестициями 0,6 трлн рублей [18]. В расчет не включены инвестиции главного инвестора России ПАО «Газпром» и его дочерней компании «Газпром нефть», которые активно ведут свою деятельность в регионах Арктики.

При модернизации Северного морского пути будет расширяться производство, а именно рост рабочих мест, что позволит улучшить уровень и качество жизни населения, привлечет людей для заселения и освоения Арктики, что поспособствует созданию новых населенных пунктов.

К перспективам на 2030 – 2035 года можно отнести и то, что Правительство планирует выделить из бюджета 1790, 5 млрд рублей. План мероприятий включает около 150 программ, которые делятся на несколько групп. В разделе «Грузовой и ледокольный флот» предполагается строительство пятисерийных атомных ледоколов, дополнительных ледоколов с биотопливной энергетической установкой. Для усовершенствования инфраструктуры Арктики будут реализованы строительство специализированного терминала навалочных грузов (терминал Тулома) и строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа, а также множество производств по реализации СПГ и освоению месторождений полезных ископаемых. К 2030 году планируется достигнуть результата грузопотока в 100 млн тонн. Таким образом, все мероприятия, которые будут проводиться, успешно скажутся на освоении СМП (таблица 3).

Таблица 3

Перспективный план развития СМП до 2035 года [19]

Грузовая база	Транспортная инфраструктура	Грузовой и ледокольный флот	Безопасность судоходства по СМП	Управление и развитие судоходства по СМП
Каботажные перевозки	Портовая и наземная транспортная инфраструктура	Арктический грузовой флот	Гидрографическое обеспечение	Прогнозирование судопотока
Транзитные перевозки	Железнодорожные транспортные коридоры	Ледокольный флот	Экологическая безопасность судоходства	Информационные услуги в акватории СМП
Перспективная грузовая база		Арктические судостроительные производственные мощности	Кадровое обеспечение судоходства	

Для достижения предложенного плана развития, расширения и увеличения грузоперевозок между странами по Севморпути необходимо [20]:

- усилить техническую часть морского и водного транспорта, который используется на СМП;
- разработать новые модели ледоколов и усовершенствовать уже используемые для более эффективной работы и увеличения транзитных перевозок и не только.

По структуре плана развития СМП до 2035 года, планируется 152 мероприятия (5 блоков) [21]. Социально – экономический эффект от которых заключается в получении индикативного объема ВВП до 2035 года - 31,5 трлн. руб., и индикативных налоговых поступлений в бюджет РФ - 13,2 трлн.руб.[22].

### Заключение

Благодаря данному транспортному коридору экономика нашей страны укрепит свои позиции на международной арене путем повышения конкурентоспособности и получения дохода от пропуска иностранных коммерческих судов, а также Россия сможет контролировать на своей территории проходящие по Севморпути суда других государств. Все вложенные средства вернутся в новом количестве рабочих мест (более 2000) и улучшении экономики регионов, которые находятся рядом и проходят по территории Северного морского пути, рост транспортировки грузов развивает производство, которое также будет важным аспектом повышения условий жизни в регионах. Севморпуть обслуживает многие порты Арктики и пересекает крупные реки, которые проходят по территории Сибири, ввозя топливо, оборудования, продовольствие, а также по СМП вывозится лес и природные ископаемые. Развитие Северного морского пути является необходимой частью для национальной безопасности государства, создания необходимых условий для проживания в Арктике, освоения новых месторождений полезных ископаемых и далее их экспорта. На данный момент

модернизация СМП направлена на освоение территории Арктики. Грузооборот в 80 млн тонн будет достигнут и реализован, так как Севморпуть – самый перспективный транспортный коридор из всех существующих, проходящих по территории Российской Федерации, так как имеет разветвленную систему речных притоков, обеспечивая доступ к самым труднодоступным пунктам. Использование такого вида транспортировки грузов не навредит окружающей среде и является менее затратным, чем использование другого вида транспорта.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Указ Президента РФ от 31.12.2015 N 683 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации": официальный сайт.-URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_191669/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191669/) (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

2. Понятие Арктической зоны Российской Федерации: официальный сайт.-URL: [Арктическая зона Российской Федерации \(АЗРФ\) - Что такое Арктическая зона Российской Федерации \(АЗРФ\) - Техническая Библиотека Neftegaz.RU](#) (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

3. ФЗ № 193 от 13.07.2020 «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» : официальный сайт.-URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130047> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

4. История освоения Северного морского пути(СМП) : официальный сайт.-URL: <https://umcshipping.ru/article/severnyy-morskoy-put/> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

5. В. Путин подписал закон о создании «Администрация Северного морского пути» : официальный сайт.-URL: <https://ria.ru/20120730/712578195.html> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

6. Карта транспортного коридора «Северный морской путь» : официальный сайт.-URL: <https://rusvst.ru/index.php?newsid=2388> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

7. Инвестиции в Севморпуть : официальный сайт.-URL: <https://tass.ru/ekonomika/6321263> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

8. Северный морской путь: официальный сайт -URL: <https://russiancouncil.ru/sevmorput#:~:text=Организационно%20Северный%20морской%20путь%20делится,2011%20г.%20-%20уже%2034>(Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

9. ФГУП «Атомфлот» и АО «Балтийский завод» подписали контракт: официальный сайт.-URL: <https://tass.ru/ekonomika/17152381> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

10. Морская доктрина РФ № 512 от 31.07.2022 : официальный сайт.-URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

11. Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 г. : официальный сайт.-URL: <https://tass.ru/ekonomika/17446295> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

12. Динамика грузоперевозок по Северному морскому пути (2021 – 2022) : официальный сайт.-URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/2959> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

13. Перевозки по Северному морскому пути : официальный сайт.-URL: <https://rg.ru/2022/01/18/reg-szfo/perevozki-po-severnomu-morskomu-puti-pobili-novyi-rekord.html> (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

14. Структура грузопотока по СМП в 2020 году : официальный сайт.-URL: [https://dzen.ru/a/YDJ\\_Vr1ynHHR67IW](https://dzen.ru/a/YDJ_Vr1ynHHR67IW) (Дата обращения: 27.03.2023) – Текст : электронный.

15. Проекты по развитию СМП : официальный сайт.-URL: <https://energybase.ru/news/articles/obzor-proekty-po-razvitiu-smp-svazany-s-dobycej-uglevodorodov-na-selife-2017-02-28> (Дата обращения: 29.04.2023) – Текст : электронный.
16. Структура плана развития СМП до 2035 года: официальный сайт.-URL: <https://rg.ru/2022/08/08/sudohodnost-biudzheta.html> (Дата обращения: 22.04.2023) – Текст : электронный.
17. Положительные и отрицательные аспекты транспортного коридора «Северный морской путь» : официальный сайт.-URL: <https://www.mk.ru/science/2022/11/30/beskrayniy-potencial-arktiki-nazvany-preimushhestva-severnogo-morskogo-puti.html> (Дата обращения: 30.04.2023) – Текст : электронный.
18. Мультипликационный эффект: официальный сайт.-URL: <http://vybor-naroda.org/stovyborah/podrobnosti/238831-novoe-osvoenie-arkticheskoy-celiny.html> (Дата обращения: 10.04.2023) – Текст : электронный.
19. Перспективный план развития СМП до 2035 года: официальный сайт.-URL: <https://rg.ru/2022/08/08/sudohodnost-biudzheta.html> (Дата обращения: 22.04.2023) – Текст : электронный.
20. Для достижения предложенного плана развития и расширения и увеличения грузоперевозок между странами по Севморпути : официальный сайт.-URL: [https://minvr.gov.ru/press-center/news/intervyu\\_alekseya\\_chekunkova\\_interfaksu\\_gruzooborot\\_po\\_sevmorputi\\_mozhet\\_prevysit\\_90 mln tonn\\_v\\_2024/](https://minvr.gov.ru/press-center/news/intervyu_alekseya_chekunkova_interfaksu_gruzooborot_po_sevmorputi_mozhet_prevysit_90 mln tonn_v_2024/) (Дата обращения: 22.04.2023) – Текст : электронный.
21. Структура плана развития СМП до 2035 года: официальный сайт.-URL: <https://rg.ru/2022/08/08/sudohodnost-biudzheta.html> (Дата обращения: 22.04.2023) – Текст : электронный.
22. Социально – экономический эффект: официальный сайт.-URL: <https://arctic.gov.ru/2022/06/17/vklad-gruzopотока-po-smp-v-vvp-do-2035-goda> (Дата обращения: 22.04.2023) – Текст : электронный.
23. Хажеева, М.А. Благополучие населения как фактор развития транспортного рынка Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем Сборник научных статей VII международной научно-практической конференции. Под ред. Н.А. Журавлевой. 2019, С.836-840

## REFERENCES

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 31.12.2015 N 683 "On the National Security Strategy of the Russian Federation": official website.-URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_191669/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191669/) (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
2. The concept of the Arctic zone of the Russian Federation: official website.-URL: Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF) - What is the Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF) - Technical Library Neftegaz.RU (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
3. Federal Law No. 193 of 13.07.2020 "On state support of entrepreneurial activity in the Arctic zone of the Russian Federation" : official website.-URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130047> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
4. History of the development of the Northern Sea Route (NSR) : official website.-URL: <https://umcshipping.ru/article/severnoy-morskoy-put/> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
5. Vladimir Putin signed the law on the establishment of the "Administration of the Northern Sea Route" : official website.-URL: <https://ria.ru/20120730/712578195.html> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
6. Map of the Northern Sea Route transport corridor : official website.-URL: <https://rusvst.ru/index.php?newsid=2388> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.



7. Investments in the Northern Sea Route: official website.-URL: <https://tass.ru/ekonomika/6321263> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
8. The Northern Sea Route : official website.-URL: <https://russiancouncil.ru/sevmorput#:~:text=Organizationally%20sever%20mor%20put%20delitsya,2011%20g.%20-%20u%2034>(Date of reference: 27.03.2023) – Text : electronic.
9. FSUE "Atomflot" and JSC "Baltic Plant" signed a contract: official website.-URL: <https://tass.ru/ekonomika/17152381> (Accessed: 27.03.2023 ) – Text : electronic.
10. Naval Doctrine of the Russian Federation No. 512 dated 31.07.2022 : official website.-URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
11. Development strategies of the Arctic zone of the Russian Federation until 2035 : official website.-URL: <https://tass.ru/ekonomika/17446295> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
12. Dynamics of cargo transportation along the Northern Sea Route (2021-2022) : official website.-URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/2959> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
13. Transportation along the Northern Sea Route : official website.-URL: <https://rg.ru/2022/01/18/reg-szfo/perevozki-po-severnomu-morskomu-puti-pobili-novyy-rekord.html> (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
14. Structure of cargo traffic on the NSR in 2020 : official website.-URL: [https://dzen.ru/a/YDJ\\_Vr1ynHHR67IW](https://dzen.ru/a/YDJ_Vr1ynHHR67IW) (Accessed: 27.03.2023) – Text : electronic.
15. SMP development projects : official website.-URL: <https://energybase.ru/news/articles/obzor-proekty-po-razvitiu-smp-svazany-s-dobycej-uglevodorodov-na-selife-2017-02-28> (Accessed: 29.04.2023) – Text : electronic.
16. Structure of the NSR development Plan until 2035: official website.-URL: <https://rg.ru/2022/08/08/sudohodnost-biudzheta.html> (Accessed: 22.04.2023) – Text : electronic.
17. Positive and negative aspects of the Northern Sea Route transport corridor : official website.-URL: <https://www.mk.ru/science/2022/11/30/beskrajnyy-potencial-arktiki-nazvany-preimushhestva-severnogo-morskogo-puti.html> (Accessed: 30.04.2023) – Text : electronic.
18. Cartoon effect: official website.-URL: <http://vybor-naroda.org/stovyborah/podrobnosti/238831-novoe-osvoenie-arkticheskoy-celiny.html> (Accessed: 10.04.2023) – Text : electronic.
19. Long-term development plan of the NSR until 2035: official website.-URL: <https://rg.ru/2022/08/08/sudohodnost-biudzheta.html> (Accessed: 22.04.2023) – Text : electronic.
20. To achieve the proposed plan for the development and expansion and increase of cargo transportation between the countries along the Northern Sea Route: official website.-URL: [https://minvr.gov.ru/press-center/news/intervyu\\_alekseya\\_chekunkova\\_interfaksu\\_gruzooborot\\_po\\_sevmorputi\\_mozhet\\_prevysit\\_90 mln\\_tonn\\_v\\_2024/](https://minvr.gov.ru/press-center/news/intervyu_alekseya_chekunkova_interfaksu_gruzooborot_po_sevmorputi_mozhet_prevysit_90 mln_tonn_v_2024/) (Accessed: 22.04.2023) – Text : electronic.
21. Structure of the NSR development Plan until 2035: official website.-URL: <https://rg.ru/2022/08/08/sudohodnost-biudzheta.html> (Accessed: 22.04.2023) – Text : electronic.
22. Socio –economic effect: official website.-URL: <https://arctic.gov.ru/2022/06/17/vklad-gruzopотока-po-smп-v-vvp-do-2035-goda/> (Accessed: 22.04.2023) – Text : electronic.
23. Khazheeva, M.A. Welfare of the population as a factor in the development of the transport market Development of economic science in transport: economic foundations of the future of transport systems Collection of scientific articles of the VII International Scientific and Practical Conference. Edited by N.A. Zhuravleva. 2019, pp.836-840

#### **Информация об авторах**

Хажеева Мария Алексеевна – к.э.н., доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте», Иркутский Государственный Университет Путей Сообщения, г. Иркутск, e – mail: [marya77@list.ru](mailto:marya77@list.ru)

Лайпанова Полина Расуловна – студент факультета «Экономика и Управление», специальность «Таможенное дело», Иркутский Государственный Университет Путей Сообщения, г. Иркутск, e – mail: [laipanovapolina04@mail.ru](mailto:laipanovapolina04@mail.ru)

#### **Information about the authors**

*Khazheeva Mariia Alekseevna* – Candidate of Economics, Associate Professor of the Department "Economics and Management in Railway Transport", Irkutsk State Transport University, Irkutsk, e–mail: [marya77@list.ru](mailto:marya77@list.ru)

*Laipanova Polina Rasulovna* – student of the Faculty of Economics and Management, specialty "Customs", Irkutsk State Transport University, Irkutsk, e–mail: [laipanovapolina04@mail.ru](mailto:laipanovapolina04@mail.ru)