Keywords: *digital economy, economic relations of the digital economy, social sphere, pharmacy , tools of digital economy technologies, blockchain, big data, artificial intelligence, Internet of things.*

References

1. Upravlenie i ekonomika farmacii / Pod red. I.A. Narkevicha M.: GEOTAR – Media, 2018. 928 p.
2. Nurbayev A. Tekhnologiya blokchejn v medicine: zachem i komu eto nuzhno [Elektronnyj resurs] – Rezhim dostupa://http3://crypto24.ru/blokchein-tehnologii/blokchein-v-meditsine (data obrashcheniya 15. 05. 2019 g.).
3. Kuznecova V.P., Vardomackaya L.P., Tropinova E.A. Blokchejn v zdravoohranenii // Ekonomika i upravlenie. 2018. № 7 (153). P. 17.
4. Pryanikov M.M., CHugunov A.V. Blokchejn kak kommunikacionnaya osnova formirovaniya cifrovoj ekonomiki: preimushchestva i problemy // International journal of open Information Technologies. ISSN: 2307-81-62. Vol.5. № 6. 2017. P. 49-51.
5. Vardomackaya L.P. Perspektivy ispol'zovaniya cifrovyh tekhnologij v nauchno-obrazovatel'nom innovacionnom medicinskom klastere // Gumanitarnye i social'no-ekonomicheskie nauki. 2019. № 2. P. 138.
6. Vardomackaya L.P. Innovacionnaya marketingovaya strategiya organizacii farmacevticheskogo rynka // Journal of Economic Regulation (Voprosy regulirovaniya ekonomiki). T. 9 (3). 2018.
7. Kuznecova V.P., Vardomackaya L.P. Nauchno-obrazovatel'nyj medicinskij klaster kak agregirovannaya struktura ekonomiki zdravoohraneniya // Gosudarstvennoe i municipal'noe upravlenie. Uchenye zapiski. 2019. № 2. P. 110 – 115.
8. Istomina T. V., Dunin V. O., Egorov V. A. Proektirovanie i razrabotka intellektual'noj informacionnoj sistemy podderzhki medicinskih uchrezhdenij // XXI vek: itogi proshlogo i problemy nastoyashchego plyus. 2014. №1 (17). P. 184 – 190.
9. Sadykova R. SH., Abdullina L. A., Gazizullina L.I. Innovacionnye tekhnologii v neftyanoj promyshlennosti: intellektual'noe osnashchenie skvazhin // Aktual'nye problemy ekonomiki i prava. 2013. № 2. P. 94 – 100.

УДК 332.14 DOI: 10.22394/2079-1690-2020-1-2-117-123

ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ

Волков Геннадий Юрьевич кандидат экономических наук, доцент кафедры международных экономических отношений, Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70/54). E-mail: gwolkow061@rambler.ru

Аннотация

В статье анализируются проблемы использования Северного морского пути в качестве альтернативной транспортной магистрали по доставке грузов на европейские рынки. Рассматриваются основные природно-экономические, финансовые и другие факторы, препятствующие активной эксплуатации СМП с учетом изменений в современной геополитической обстановке, предлагаются перспективные меры по их минимизации.

Ключевые слова: *Северный морской путь, ледокольный флот, морская перевозка, глобальное потепление, фрахтовая ставка, использование акватории, политика импортозамещения, освоение северных территорий, рентабельность.*

Глобальные климатические изменения и необходимость перестройки экономики РФ в условиях санкционного противостояния актуализировали проблематику поиска реальных драйверов развития при переходе к политике импортозамещения. Ряд аналитиков предложили в числе реальных перспектив вариант ускоренного развития арктического региона и акватории Северного морского пути (СМП) в качестве одного из драйверов для развития российской экономики и реального конкурента Суэцкого канала. Однако однозначного подхода к данной проблематике нет, поскольку наряду со сторонниками данной альтернативы, доказывающими экономическую выгоду, рентабельность и полную окупаемость перспективного проекта, нашлись активные противники, выдвигающие не менее аргументированные доводы. Поскольку основное внимание в современной научной среде уделяется именно позитивной составляющей, проанализируем реальные проблемы в освоении северных территорий, устранение или минимизация которых в разносрочной перспективе позволит перейти к конструктивному освоению.

Сторонники низкой рентабельности и неэффективности использования СМП в ближайшей перспективе в качестве реальной альтернативы «южному транспортному коридору» выдвигают ряд собственных аргументов, анализ которых объективно необходим в рамках заявленной проблематики. Главным аргументом, традиционно приводимым всеми противниками освоения северной территории и СМП – это жесткие природные условия, и, прежде всего, доминирование низких температур. Например, в акватории моря Лаптевых в период летнего сезона, средняя температура не поднимается выше $+1^0$С, что является объективной причиной крайне коротких сроков навигации. Следовательно, для того чтобы обеспечить круглогодичную навигацию, необходимо использовать ледокольную проводку, стоимость которой в условиях рыночной модели будет постоянно возрастать, что негативно отразится на совокупных расходах судовладельца и снизит рентабельность рейса [1, с. 18].

Серьезным сдерживающим фактором выделяется доминирование «малой глубины» в акватории СМП, что практически минимизирует проводку современных крупнотоннажных контейнеровозов. С точки зрения судоходности российские северные моря, располагающиеся на континентальном шельфе, достаточно мелководные, поскольку глубина в 200 метров представляется достаточной редкостью. Глубины в Карском море колеблются в пределах от 50 до 70 метров, при этом часто встречаются банки с глубиной в 8-15 метров, максимальные глубины моря Лаптевых не превышают 100 метров, Восточно-Сибирское море представляет фактически собой материковую отмель, с максимальными глубинами до 20 метров.

Это обстоятельство объективно предполагает крайне высокий уровень затратности совокупного комплекса дноуглубительных работ для прокладки глубоководных высокоширотных маршрутов севернее Новосибирских островов с организацией последующей очистки для поддержания акватории СМП в рабочем состоянии.

Современные ледоколы, используемые для ледовой проводки, способны организовывать проходной канал шириной примерно в 33–34 метра. Однако для проводки современного крупнотоннажного танкера класса Panamax и Snesmax этого недостаточно, поскольку для безопасной проводки танкеру класса Panamax необходим коридор шириной не менее 40 метров, а для танкера класса Snesmax не менее 50 метров. Аналогичная картина складывается при проводке крупнотоннажного газовоза, тем более контейнеровоза [2, с. 123].

Достаточно серьезной проблемой представляется стремление крупнейших добывающих компаний использовать в процессах транспортировки для оптимизации транспортных расходов собственный тоннаж. Позволяя экономить на содержании судна, такой подход повышает разного рода риски, связанные с морской перевозкой, поскольку такие суда в силу конструкторских решений, как правило, не имеют систем высококачественного гидрометеообеспечения, установка которых является обязательной для любого судна повышенного тоннажа. Использование судов подобного типа допускается только при условии использования ледокольного флота, который к настоящему времени является безальтернативным условием прохождения СМП.

Следовательно, для проводки судов обозначенного класса необходима постройка новейших ледоколов нового поколения или, в случаях особой необходимости, их закупка за рубежом.

Постройка современного ледокольного судна представляется крайне капиталоемкой. Например, расчётная стоимость ледокола «Лидер» (проект 10510), способного проводить караваны в условиях двухметрового ледяного покрова со скоростью не ниже 10–12 узлов (18,5–22,2 км/ч), составляет 127 млрд руб. с НДС По мнению разработчиков «Лидер» должен стать единственным ледоколом в мире, который сможет обеспечивать круглогодичную проводку судов торгового флота, танкеров и газовозов по Северному морскому пути [3, с. 62]. Чтобы окупить затраты, необходим постоянный рост объемов грузопотока, в противном случае проект может стать нерентабельным.

По мнению ряда аналитиков, объекты инфраструктуры СМП (прежде всего большинства арктических портов) требуют немедленной крупномасштабной модернизации, а в некоторых случаях и кардинальной перестройки. Исключением является порт Дудинка, однако и он в краткосрочной перспективе встанет перед необходимостью модернизационных перемен.

Процессы восстановления транспортной инфраструктуры и строительства нового ледокольного флота обозначены в числе приоритетных для расширения потенциальных возможностей использования СМП [4, с. 55]. Поскольку данные процессы предполагают достаточно большой объем капиталовложений, как со стороны государства, так и разного рода инвесторов объемы, которых в силу разного рода обстоятельств будут увеличиваться, возникает вполне резонный вопрос относительно того, в каком периоде затраты смогут окупиться. Однозначного ответа на этот вопрос пока нет, более того, с учетом скорости глобального потепления, восточно-арктический морской шельф уже в краткосрочной перспективе может трансформироваться в очередной «аномальный район», в котором процесс оттаивания подводной мерзлоты будет иметь труднопредсказуемые последствия.

С этим связана еще одна проблема – природно-экологический фактор, который с учетом скорости климатических изменений начинает приобретать все большее значение. Международное сообщество защитников природы в целом и его российские аналоги категорически выступают против освоения данного региона, выдвигая в качестве аргументов постулат о необратимом разрушении экосистемы региона в процессе организации и последующем расширении процесса добычи углеводородов. Строительство новой портовой структуры для обеспечения прохода и обслуживания современных судов также рассматривается в качестве важнейшего деструктивного подхода. Оперируя тем, что на сегодняшний день еще не созданы экологически чистые и безопасные технологии добычи полезных ископаемых в арктических условиях, а использование современных танкеров не исключает разного рода форс-мажорные риски, связанные с разливом нефти и т.п., экологи считают, что такая катастрофа будет иметь глобальные последствия. Поскольку природоохранное законодательство имеет четко выраженную тенденцию к ужесточению ответственности при организации производственной деятельности, необходима предварительная четкая проработка всех моментов, связанных с соблюдением всех норм экологической безопасности [5, с. 212].

Сдерживающим параметром является *крайне низкая пропускная способность*. Согласно официальным данным, только за 10 месяцев 2017 г. по СМП прошли транзитом без ледокольной проводки всего 28 судов (примерно такое количество судов проходит через Суэцкий канал в течение всего 10 часов).

Согласно опубликованным данным, в «досанкционный» 2013 год, который признан наиболее результативным в истории СМП, через акваторию СМП прошло всего 71 судно (для сравнения: примерно столько судов проходит через Суэцкий канал за двое суток) [6, с. 260]. Следует учесть тот факт, что в этот период для увеличения числа судов, выбиравших для прохода СМП, имелся ряд объективных причин, среди которых приоритетными были:

– крайне высокие риски пиратского нападения в районе Африканского рога;

– стоимость барреля нефти на мировом рынке свыше $100 и устойчивый рост спроса;

– отсутствие санкционных ограничений в сфере международного товарообмена;

– незавершенность строительства второго русла Суэцкого канала (открыто 6 .08.2015);

Последнее обстоятельство вызывает особую тревогу в плане реальной конкуренции СМП, поскольку повышение проходимости кратчайшего морского пути из Азии в Европу, через который идет от 7% до 10% мирового объема торговли, согласно аналитическим прогнозам позволит уже к 2023 году повысить доходы Египта от канала с $5,3 млрд до $13,2 млрд, т.е. более чем в 2,5 раза или на 150% [7, с. 21].

Загруженность Суэцкого канала объективно провоцирует возникновение очереди на проход судна и рост платы за проход, в виде специального сбора. Получаемая сумма с учетом числа проследовавших судов достаточна, чтобы проводить все необходимые работы по содержанию канала и получению доли прибыли.

Важнейшим преимуществом является гарантированное стабильное поступление оплаты, поскольку имеется график проводки судов, предполагающий предварительную оплату прохода.

Проход судна через СМП исключает очередь на проход, но суммы, получаемые от ледокольной проводки, не покрывают расходов на содержание ледокольного флота. Проводка не осуществляется отдельно для каждого судна. Формирование каравана из судов и ожидание ледокольной проводки — это так же временные и финансовые потери. В конечном счете разного рода «непредсказуемые задержки», связанные, прежде всего с погодными условиями, лоцманский сбор за проход по СМП, оплата ледокольной проводки, совокупные страховые риски и т.д. объективно обуславливают высокий уровень операционных издержек.

Согласно экспертным данным, если величина тарифа за транзит наливных грузов через СМП составляет от 20 до 30 долларов за 1 тонну, то при прохождении через Суэцкий канал, придётся заплатить всего 5 долларов за 1 тонну. Вывод: заинтересованность в прохождении СМП будет только в случае стабильно высоких цен на нефть на мировом рынке, а общая экономия времени на 10-15 суток в процессе доставки оправдает высокий сбор. В противном случае транспортировка через СМП будет нерентабельной.

Экономические расчеты показывают, что средняя стоимость транспортировки единицы ДФЭ (двадцатифутового эквивалента) через Суэцкий канал составляет приблизительно 979 долл. США, тогда как стоимость перевозки единицы ДФЭ по СМП составляет 838 доллара США с востока на запад, 1046 долларов США с запада на восток, т.е. в среднем 942 доллара. Например, в случае использования СМП прохождение маршрута из Шанхая в Роттердам и обратно займет около 50 дней при общей стоимости около 1,1 млн долл., а маршрут через Суэцкий канал – 60 дней при стоимости 1,5 млн долл. [7, с. 21].

В настоящее время бесспорным лидером по объему отправляемых произведенных в стране грузов становится Китай. Он же является одновременно и крупнейшим импортером необходимого для поддержания собственной промышленности сырья. Необходимо учитывать тот факт, что главным рынком, на который осуществляется поставка товаров китайских производителей является Европа. Проходя расстояние между контейнерными терминалами Шанхая и Роттердама с использованием акватории СМП судно пройдет 8 тыс. миль. Протяженность рейса через Суэцкий канал 10,5 тыс. миль. Разница во времени очевидна, за счет разницы в расстоянии, пройдённом судном, примерно на 20% [1, с. 121].

Однако, есть очень важная проблема, который мгновенно нивелирует всю полученную выгоду. Рейс с использованием Суэцкого канала, даже с учетом увеличения пройденного расстояния, будет проходить в рамках торгового коридора, по обеим сторонам которого располагаются большие торговые порты с развитой инфраструктурой, максимально адаптированной для эффективной логистической цепочки. Речь идет прежде всего о таких крупнейших портах, как Сингапур, Порт-Кланг (Малайзия), Александрия, Марсель и т.д.

Кроме того, необходимо учитывать то обстоятельство, что европейские рынки достаточно насыщены товарами азиатских производителей, спрос на которые постепенно снижается, что автоматически будет способствовать снижению объемов грузоперевозок. С другой стороны, топливно-сырьевые рынки Юго-Восточной Азии и Европы, учитывая внешнеторговую стратегию США в сегменте сырьевого экспорта, также снижают емкостные показатели. Это означает высокий риск организации поставок энергоресурсов по демпинговым ценам, что обусловит общее падение цен, что естественно приведет к снижению объемов перевозок.

На временной фактор будет оказывать серьезнейшее влияние оптимальный график ледокольной проводки караванов и величина ее стоимости, а также возможность организации бесперебойного взаимодействия железнодорожной структурой, часть которой придётся создавать ускоренными темпами.

Учитывая важность развития СМП в экономике РФ в долгосрочной перспективе, по самым предварительным оценкам, проект по развитию СМП согласно плана-графика Росморречфлота по реализации соответствующего федерального проекта, может потребовать более 900 млрд. рублей, из которых примерно 305 млрд. будут выделены из федерльного бюджета, а остальные должны быть привлечены в рамках инвестиционной деятельности. Следовательно, развитие СМП предполагает поиск потенциальных инвесторов для решения финансовых проблем. Главным источником необходимых средств может выступить Китай, который стремительно врывается в этот океан со своими исследованиями, военной силой и требованием передачи морской экономической зоны. Экономическая поддержка Китая в данном случае может стать одним из ключевых факторов для будущего успешного развития СМП.

Однако для реализации обозначенных мер существует серьезное препятствие: представители КНР изначально в качестве одного из определяющих условий, требуют предоставления гарантий «особого статуса» при эксплуатации СМП, как одного из приоритетных партнеров по эксплуатации. Для КНР использование арктического региона в собственных экономических интересах представляет одно из направлений стратегического развития. Основные усилия китайские аналитики сосредоточили в сегменте перспективной оценки экономической эффективности использования данного региона при решении стратегических задач в контексте решения политических и военно-стратегических задач. Поскольку большинство грузов на рынки стран ЕС транспортируется в контейнерах с использованием контейнеровозов, данный сегмент морской перевозки представляет для КНР особый интерес в силу поступательного роста объемов контейнерных перевозок за последнее время.

С учетом темпов развития китайской экономики, проблема диверсификации источников сырья для реального сектора трансформировалась в приоритетные направления внешнеторговой политики. От того, насколько эффективно удастся создать систему бесперебойной поставки стратегического сырья, зависит в целом уровень экономической безопасности КНР. В связи с этим запасы природных и энергоресурсов Арктики представляют для данной страны особый интерес.

КНР является первой страной, которая на уровне правительства обозначила использование СМП в качестве стратегического коридора при транспортировке товаров китайского производства на европейские рынки, совокупный объем которых планируется увеличить примерно на 20% к концу 2025 года. В числе потенциальных рисков для российской стороны при использовании СМП в качестве торгового коридора совместно с КНР, нами были выделены следующие факторы:

– исключение возможности монопольного права использования акватории СМП только РФ, используя нормы международного торгового и морского права;

– использование собственного (китайского) ледокольного флота при организации ледокольной проводки торговых судов не только китайских судовых компаний, но и других стран;

– заключение самостоятельно договоров на использование СМП в качестве транспортной составляющей в рамках внешнеторговых контрактов;

– применение тактики демпинговой ставки фрахта для расширения использования китайского тоннажа в процессах перевозки грузов по СМП.

– включение представителей заинтересованных китайских компаний в структуры, в компетенции которых входит организация и управление судоходством с использованием СМП, в обмен на предоставление инвестиций со стороны китайского бизнеса.

Серьезной проблемой представляется невозможность потенциальных перевозчиков обеспечить выполнение поставленных задач по увеличению объемов грузоперевозок к 2024 году примерно до 28 миллионов тонн, поскольку ОО «УК Востокуголь», ООО «Северная звезда» и АО «Нефтегазхолдинг» не располагают достаточным объемом тоннажа ни в сегменте ледокольного флота, ни в сегменте судов арктического класса для транспортировки грузов по СМП. Кроме того, темпы строительства и модернизации объектов инфраструктуры могут быть признаны неудовлетворительными, и, следовательно, не смогут обеспечить нормальное функционирование процесса доставки.

Реалии таковы, что АО «Нефтегазхолднинг» находится на стадии проведения ведет геологоразведочные работы на участке выбранных месторождений полуострова Таймыр, предварительные результаты которых свидетельствуют о том, что скорее всего разведанных запасов сырой нефти будет недостаточно для намеченного объема перспективных перевозок. Ускоренные темпы снижения закупаемых объемов каменного угля европейскими потребителями, обусловленные переходом на использование альтернативного топлива в рамках природоохранных мероприятий, провоцирует проявления риска снижения коэффициента загрузки мурманского угольного терминала «Лавна».

В качестве серьезной проблемы необходимо рассматривать активно продвигаемую США концепцию интернациональной принадлежности богатств Арктики, предусматривающую использование СМП в качестве международного транспортного маршрута. Пока страны СВА предпочитают не активизировать реализацию данного подхода, используя возможность конструктивной деятельности по освоению СМП совместно с РФ. Принимая во внимание данную стратегию, в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации в 2017 году было введено новое положение о том, что суда под российским флагом обладают исключительным правом на перевозку по СМП нефти, природного газа, газоконденсата и угля, добытых на территории России.

Особое место занимает нормативно-правовое регулирование в акватории Северного Ледовитого океана. Учитывая разовые случаи судоходства и крайне низкий спрос на проход в арктических водах, универсальный правовой режим просто отсутствует. Речь идет о том, что фактически не существует закрепленных единых правовых норм арктического судоходства, а существуют только предельно общие рекомендации для повышения безопасности и сохранения природы Арктики.

Также крайне актуальным представляется фактор подготовки, поскольку подготовка судна к проходу через СМП представляется достаточно затратной процедурой. Большинство специалистов-аналитиков Международной морской организации (IMO) считают, что в качестве первоочередных мер необходима особая подготовка штурманов для работы в условиях полярной навигации, разработка особой конструкции шлюпок закрытого типа, установку на судне специальных приборов и механизмов, адаптированных к работе в условиях низких температур и т.д. Особую озабоченность у судовладельцев вызывает крайне высокая вероятность возникновения разного рода проблем в работе палубных систем и механизмов в условиях постоянного воздействия низких температур. В любом случае вся совокупность подготовительных мер увеличит объем издержек, связанных с рейсом в условиях северных условий [8, с. 89].

Специалисты выделяют в качестве важнейшей проблемы использования СМП достаточно высокий уровень геомагнитной активности в полярных широтах, провоцирующий высокий процент помех и сбоев в работе навигационных систем. Кроме того, в полярных областях, расположенных выше 70^0–75° северной широты пока не работает ни один из крупнейших операторов спутниковой связи, таких как Inmarsat, Thuraya, GlobalStar.

Таким образом, нами были обозначены наиболее острые проблемы в освоении СМП, от решения которых зависит в долгосрочной перспективе результативность мероприятий по освоению Арктики и использованию СМП в качестве одного из реальных драйверов российской экономики. Безусловно, работы в данном направлении объективно предопределены скоростью развития процессов глобального потепления, которые согласно прогнозным оценкам экспертов, могут сыграть

роль положительного фактора для развития регионов российского Севера. В развитии региона преобладает ярко выраженная территориальная асимметричность, так как социально-экономическое развитие западного сегмента СМП значительно выше восточного, который в силу свертывания производственных мощностей при одновременном резком сокращении грузовой базы практически приобретает статус депрессивного.

Учитывая современное состояние инфраструктуры СМП, проблемы финансирования и т.д., можно говорить о том, что имеет место начальный период возрождения основных моментов, разрушенных в течение 90-х годов, а сам регион можно отнести к наименее развитым в системе национальной экономики.

В числе первоочередных мероприятий подготовительного характера необходимо предложить следующее:

– с учетом стратегического значения СМП использовать при определении перспективных мероприятий модель совместной деятельности с представителями оборонных структур, поскольку агрессивная внешняя политика ряда заинтересованных стран, и, прежде всего США, предполагает использование акватории СМП в своих геополитических целях. С этой целью при разработке плана геологической локации и строительстве социально-производственных объектов учитывать возможность их «двойного» использования как в чисто экономических, так и оборонно-стратегических целях;

– поскольку без привлечения инвесторов, прежде всего из Китая, как наиболее заинтересованного партнера в развитии СМП, осуществить необходимые мероприятия невозможно, следует разработать «программу взаимных компромиссов» по перспективному использованию акватории СМП, прибрежной структуры и задействованного тоннажа, исключающую превалирование интересов одной из сторон;

– для повышения инвестиционной привлекательности на законодательном уровне необходимо обозначить данный регион в качестве «региона опережающего развития», с максимальным использованием всех пространственно-временных преимуществ такого подхода;

– учитывая стратегически-экономическую значимость региона, определить в числе приоритетных инвесторов представителей российского бизнеса, максимально учитывая его коммерческие интересы в формировании модели взаимодействия бизнеса и власти;

– разработать комплекс мер по формированию экономической заинтересованности для привлечения трудоспособного населения с учетом современной модели индивидуальных потребностей и системы стимулирования;

– определить в качестве приоритетного направления строительство отечественных судов для перспективной работы в акватории СМП с минимизацией торговых пошлин на импортное навигационное, электронное и высокотехнологическое оборудование, используемое при строительстве в случае отсутствии отечественных аналогов.

Эффект от обозначенных мероприятий учитывая современное состояние, может проявиться только в долгосрочной перспективе при условии реальной оценки развития ситуации и финансово-экономических возможностей. Современный подход, принимающий в качестве основы поступательный рост объемов перевозок в рамках долгосрочных контрактов возможен в рамках реализации проекта «Арктик-СПГ». Эффективность такой стратегии представляется возможной только при условии постоянного мониторинга величины фрахтовой ставки судовладельцев других стран-экспортеров, и, прежде всего США, на предмет оперативной коррекции величины фрахтовой ставки на проход через акваторию СМП, включающей стоимость ледокольной проводки, средневзвешенную величину фрахтовой ставки и совокупные расходы судовладельца в соответствие.

В этой ситуации конкуренты будут постоянно стремиться к снижению совокупного уровня затрат, связанных с морской перевозкой, что для отечественных перевозчиков, с учетом дополнительных расходов, обусловленных климатическим фактором, будет представлять серьезнейшую проблему, при решении которой не исключен вариант использования государственных дотаций. Таким образом можно говорить о том, что проблематика развития регионов российской Арктики в целом и СМП в частности, даже с учетом стратегической и геополитической значимости, возможно только при предварительном решении обозначенных проблем.

Литература

1. *Ершов В.А.* Международные грузоперевозки. М.: Издательский дом «ГроссМедиа», 2019. 320 с.
2. *Фомичев А.А.* Политический вектор развития Северного морского пути // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 3(42). С. 122 – 127.

3. *Рукша В.В.* Развитие атомного морского флота // Региональная энергетика и энергосбережение. 2018. № 2. С. 62.
4. *Ненашева М.В., Олсен Ю.О.* Водный транспорт Европейского Севера России: социальная значимость, проблемы и перспективы развития // Арктика и Север. 2018. № 32. С. 49 – 62.
5. *Пилясов А.Н.* Арктика: общее и особенное // Пути России. Север – Юг / Под ред. М.Г. Пугачёвой и В.П. Жаркова. М. – СПб: «Нестор-История», 2017. 228 с.
6. *Фисенко А.И.* Риски организации судоходства в Арктике по Северному морскому пути // Транспортное дело России. 2015. № 6. С. 260 – 262.
7. *Ерохин В.Л.* Северный морской путь и Суэцкий канал: сравнительный анализ экономической эффективности использования торговых маршрутов для Китая // Маркетинг и логистика. 2018. № 6 (20). С. 13 – 26.
8. *Селин В.С.* Проблемы развития Северного морского пути// Арктика и Север. 2016. № 22. С. 87–100.

Volkov Gennady Yurievich, Candidate of Economic Science, Docent, Cathedra of International Economic Relations, South-Russia Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, 344002, Russian Federation). E-mail: gwolkow061@rambler.ru

PROSPECTS OF THE NORTHEAST PASSAGE USE IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT SYSTEM

Abstract

The article analyzes the problems of the northeast passage using as an alternative transport route for the delivery of goods to European markets. The main natural-economic, financial and other factors that prevent the active operation of NEP are considered. Taking into account changes in the current geopolitical situation, promising measures to minimize them are proposed.

Keywords: *North East passage, icebreaking fleet, sea transportation, global warming, freight rate, use of water area, import substitution policy, development of northern territories, profitability.*

References

1. Ershov V.A. Mezhdunarodnye gruzoperevozki. M.: Izdatel'skij dom «GrossMedia», 2019. 320 p.
2. Fomichev A.A. Politicheskij vektor razvitiya Severnogo morskogo puti // Vestnik MGIMO-Universiteta. 2015. № 3(42). P. 122 – 127.
3. Ruksha V.V. Razvitie atomnogo morskogo flota // Regional'naya energetika i energosberezhenie. 2018. № 2. P. 62.
4. Nenasheva M.V., Olsen YU.O. Vodnyj transport Evropejskogo Severa Rossii: social'naya znachimost', problemy i perspektivy razvitiya // Arktika i Sever. 2018. № 32. P. 49 – 62.
5. Pilyasov A.N. Arktika: obshchee i osobennoe // Puti Rossii. Sever – YUg / Pod red. M.G. Pugachyovoj i V.P. ZHarkova. M. – SPb: «Nestor-Istoriya», 2017. 228 p.
6. Fisenko A.I. Riski organizacii sudohodstva v Arktike po Severnomu morskomu puti // Transportnoe delo Rossii. 2015. № 6. P. 260 – 262.
7. Erohin V.L. Severnyj morskoj put' i Sueckij kanal: sravnitel'nyj analiz ekonomicheskoj effektivnosti ispol'zovaniya torgovyh marshrutov dlya Kitaya // Marketing i logistika. 2018. № 6 (20). P. 13 – 26.
8. Selin V.S. Problemy razvitiya Severnogo morskogo puti// Arktika i Sever. 2016. № 22. P. 87–100.