

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Экономическая безопасность

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ НА СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Эльза Леонидовна ЖЕБРИК

аспирантка кафедры экономики и финансов общественного сектора,
Институт государственной службы и управления,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС),
Москва, Российская Федерация
elzazhebrik@yandex.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: отсутствует

История статьи:

Рег. № 71/2022
Получена 24.02.2022
Получена в
доработанном виде
14.03.2022
Одобрена 29.03.2022
Доступна онлайн
14.04.2022

УДК 332.146.2

JEL: O18, P25, R11, R58

Ключевые слова:

экономическая
безопасность,
региональная экономика,
транспортная
инфраструктура,
Северный морской путь,
Дальневосточный
федеральный округ

Аннотация

Предмет. Перспективы развития Северного морского пути.

Цели. Анализ роли Северного морского пути в обеспечении экономической безопасности Дальневосточного федерального округа. Оценка основных направлений развития Северного морского пути с точки зрения приоритетов экономического роста Дальнего Востока.

Методология. В процессе исследования применены методы сравнительного и статистического анализа.

Результаты. Исследовано влияние развития Северного морского пути на обеспечение экономической безопасности Дальневосточного федерального округа. Раскрыты перспективные направления дальнейшего развития региона с учетом фактора Северного морского пути.

Выводы. Развитие Северного морского пути должно осуществляться с учетом интересов и приоритетов соответствующих субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2022

Для цитирования: Жебрик Э.Л. Влияние развития Северного морского пути на состояние экономической безопасности Дальневосточного федерального округа // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2022. – Т. 18, № 4. – С. 652 – 666. <https://doi.org/10.24891/ni.18.4.652>

Одним из ключевых направлений государственной политики в Арктической зоне Российской Федерации является развитие Северного морского пути. Его акваторию составляет водное пространство, прилегающее к северному побережью страны, ограниченное с востока линией разграничения морских

пространств с США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада – меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар¹.

В настоящее время Северный морской путь представляет собой перспективный конкурентоспособный транспортный коридор, альтернативный маршруту перевозок вдоль южного побережья Евразии (табл. 1). Протяженность пути транспортировки по Северному морскому пути от пролива Карские Ворота до бухты Провидения составляет около 5,6 тыс. км, от Санкт-Петербурга до Владивостока – 14,3 тыс. км, в то время как длина аналогичного маршрута через Суэцкий канал – более 23 тыс. км [1].

Приоритетный подход к развитию Северного морского пути обусловлен несколькими факторами. Обеспечивая связь между Дальним Востоком и Европейской частью России, маршрут непосредственно влияет на состояние национальной и, в частности, экономической безопасности в качестве транспортного коридора стратегического значения. Экономическая активность в Арктической зоне Российской Федерации включает освоение природных ресурсов, экспорт, транзитное и каботажное судоходство, обеспечение условий устойчивого социально-экономического развития прилегающих к маршруту территорий, в том числе в контексте осуществления северного завоза, создания эффекта геополитического и военного присутствия в Арктике [2, 3].

Развитие Северного морского пути занимает одно из центральных мест в составе мероприятий по обеспечению единства экономического пространства Российской Федерации, а также сбалансированного развития страны². При этом маршрут является одним из определяющих факторов реализации крупных инвестиционных проектов в Арктической зоне, в том числе в рамках объединения материковой и морской инфраструктуры в единую логистическую систему, что необходимо для комплексного развития региона, включая его экономический потенциал. Изложенное видится ключевой предпосылкой формирования и развития национальной круглогодичной арктической транспортной системы, включающей

¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.
URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/13771>

² Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года (утв. Указом Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208).
URL: <https://docs.cntd.ru/document/420398070>

Северный морской путь и тяготеющие к нему речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть.

В последние годы грузопотоки в акватории Северного морского пути существенно возросли: по итогам 2021 г. объем перевозок увеличился более чем в 8 раз относительно 2014 г. (рис. 1). Исторически основным назначением Северного морского пути являлось продовольственно-хозяйственное обеспечение жителей Арктической зоны Российской Федерации, а также экспорт полезных ископаемых. В настоящее время основную номенклатуру, формирующую грузопоток по трассе, составляют полезные ископаемые, в том числе сжиженный природный газ и газоконденсат (55%), нефть и нефтепродукты (22%), уголь, железорудное сырье, древесина.

В целях обеспечения высокоэффективной транспортной связанности, усиления взаимовыгодной экономической интеграции Дальнего Востока и западных регионов Российской Федерации, наращивания объемов перевозок грузов по Северному морскому пути, в том числе в рамках международных транзитных перевозок, Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным агентством морского и речного транспорта, а также группой частных инвесторов реализуется федеральный проект «Развитие Северного морского пути», входящий в состав транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., в рамках которого в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018³ необходимо достижение показателя перевозки грузов в акватории Северного морского пути в объеме 80 млн т.

Проектом предусмотрено выполнение мероприятий по строительству атомного ледокольного флота, аварийно-спасательных, гидрографических и лоцмейстерских судов, навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства, а также мероприятий по развитию портовой инфраструктуры с общим объемом финансового обеспечения до 2024 г. около 350 млрд руб., в том числе более 230 млрд руб. – за счет средств федерального бюджета. По итогам реализации федерального проекта к 2024 г. в состав атомного ледокольного флота помимо пяти действующих атомных ледоколов войдут три новых универсальных атомных ледокола проекта 22220⁴, состав

³ Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027>

аварийно-спасательного и гидрографического флота пополнят 17 новых судов и три действующих судна, прошедших модернизацию.

В рамках навигационно-гидрографического обеспечения будет завершен первый этап обследования высокоширотной трассы Северного морского пути, будут объявлены глубоководные пути по всей ее протяженности для транзита судов, а также реализованы мероприятия по развитию портовой инфраструктуры.

Вместе с тем, принимая во внимание проект «Круглогодичный Севморпуть»⁵, включенный в утвержденный перечень инициатив по социально-экономическому развитию Российской Федерации до 2030 г., учитывая планы по реализации ресурсных проектов ПАО «НОВАТЭК», ПАО «НК «Роснефть», ПАО «Газпром нефть», ПАО «ГМК «Норильский никель», проекта освоения Баимской рудной зоны на территории Чукотского автономного округа, прогнозируя рост транзитных и каботажных перевозок по Северному морскому пути, следует ожидать, что к 2030 г. объем перевозок в его акватории составит не менее 110 млн т, а к 2035 г – не менее 150 млн т⁶ [4].

Развитие Северного морского пути предусматривает организацию с 2024 г. круглогодичного судоходства в восточном направлении с обеспечением к 2030 г. при условии дополнительного строительства арктических ледоколов регулярного судоходства на ежесуточной основе. При этом в целях развития потенциала грузового транзита через территорию Российской Федерации при условии строительства коммерческого флота судов-контейнеровозов с высоким ледовым классом прогнозируется привлечение транзитных грузов через Северный морской путь в объеме до 440 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте⁷. С точки зрения обеспечения транспортных связей Дальнего Востока усматривается особая роль развития Северного морского пути для таких субъектов Российской Федерации, как Республика Саха (Якутия) и Чукотский автономный округ, составляющих около 30%

⁴ Универсальные атомные ледоколы проекта 22220.

URL: <http://www.rosatomflot.ru/flot/universalnyy-atomnyy-ledokol-proekta-22220/>

⁵ «Круглогодичный Севморпуть» признан стратегическим проектом государства.

URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim>

⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 06.10.2021 № 2816-р «Об утверждении перечня инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года».

URL: <https://base.garant.ru/402892803/>

⁷ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р).

URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161>

территории восточной Арктики, а также Камчатский край и Магаданская область, которые суммарно составляют около 30% площади страны.

В Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия)⁸ заложена перспективная модель развития Северного морского пути на основе превалирующего прибрежно-морского компонента территории в качестве транснациональной морской магистрали круглогодичного функционирования, что предопределяет исключительное стратегическое значение маршрута для транспортной системы региона. При этом в перспективе до 2050 г. с точки зрения развития импортно-экспортных грузопотоков в Арктической зоне водные магистрали представляют собой безальтернативный способ доставки, транспортный каркас которых формируют Северный морской путь и внутренние водные пути арктических судоходных рек.

Приоритетными для Республики Саха (Якутия) являются инвестиционные проекты по освоению континентальных и шельфовых месторождений, а также по добыче полезных ископаемых на суше. Представляя собой крупнейший по площади территории субъект Российской Федерации, по данным государственного баланса запасов полезных ископаемых Российской Федерации, формируемого ФГБУ «Росгеолфонд», в настоящее время Республика Саха (Якутия) обеспечивает 78,8% добычи (76,5% запасов) алмазов, 14,7% добычи (11,7% запасов) серебра, 9% добычи (12,3% запасов) золота, 4,3% добычи (5,2% запасов) угля, 1,5% добычи (1,7% запасов) газа, 2% добычи (0,5% запасов) нефти (93% континентальных запасов Дальневосточного федерального округа или 58% вместе с прилегающим шельфом), 1,4% добычи (36,8% запасов) урана, а также 47,4% запасов гелия и 39,5% запасов олова в горнодобывающем комплексе страны.

Здесь необходимо отметить, что по итогам 2021 г. преимущественно за счет реализации крупных инвестиционных проектов, в том числе на территориях опережающего развития, добыча полезных ископаемых в Республике Саха (Якутия) показала ощутимый прирост: по сравнению с предшествующим периодом 2020 г. более чем в 2 раза увеличился объем добычи природного горючего газа, на 61,5% – угля, на 17,5% – газового конденсата, на 7,5% – нефти.

⁸ Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) до 2032 года с целевым видением до 2050 года. URL: <https://mineconomic.sakha.gov.ru/deyat/proektnyj-ofis-strategija-2032/strategija-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitija-respubliki-saha-jakutija-do-2032-goda-s-tselevym-videniem-do-2050-goda>

Стратегическим ориентиром социально-экономического развития Чукотского автономного округа является преодоление изоляции от прочих территорий Российской Федерации за счет ключевого внешнего фактора – развития Северного морского пути, который окажет непосредственное влияние на снижение стоимости и расширение ассортимента завозимых грузов, в том числе сжиженного природного газа взамен дорогостоящих угля и дизельного топлива в контексте энергетической потребности⁹. Регион характеризуется уникальным ресурсным минерально-сырьевым потенциалом за счет обширных запасов золота, меди, олова и вольфрама – мировую известность получило Баимское месторождение в Билибинском районе, ресурсы которого оцениваются в 23 млн т меди и 2 млн кг золота, – а также за счет исключительных запасов ртути, позволяющих удовлетворить потребность мирового рынка и обеспечивающих 57,6% запасов в горнодобывающем комплексе страны.

Маршрут также выступает в качестве стимулирующего фактора инфраструктурного строительства: в частности, планами до 2030 г. предусмотрена реализация проекта по строительству комплекса по обслуживанию судов рыбопромыслового флота в морском порту Провидения с вводом в эксплуатацию рыбоперерабатывающего завода мощностью 10 т в сутки для дальнейшей транспортировки рыбной продукции Северным морским путем в Европейскую часть страны [5, 6].

В качестве приоритетного направления привлечения прямых иностранных инвестиций выступает развитие транспортной и логистической инфраструктуры в Камчатском крае, в том числе создание хаба на базе морского порта Петропавловск-Камчатский, который является опорным пунктом восточной части маршрута. Необходимо уделить внимание развитию рыбохозяйственного комплекса региона – основной отрасли хозяйствования¹⁰. Камчатский край занимает лидирующее место по добыче водных биологических ресурсов, обеспечивая ежегодную добычу в объеме около 1,5 млн т, или 20–25% от общероссийских показателей.

Таким образом, состояние промышленного развития конкретной территории непосредственно коррелирует с состоянием транспортного комплекса. Ограниченное сезонное сообщение свидетельствует о том, что в указанном

⁹ Распоряжение правительства Чукотского автономного округа от 16.07.2014 № 290-рп «Об утверждении стратегии социально-экономического развития Чукотского автономного округа до 2030 года». URL: <https://docs.cntd.ru/document/446123709>

¹⁰ Постановление правительства Камчатского края от 27.07.2010 № 332-П «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года». URL: <https://kamgov.ru/document/frontend-document/view-npa?id=6566>

аспекте дальневосточная Арктика находится на начальном этапе развития, движущей силой которого способен стать Северный морской путь.

С точки зрения продовольственной безопасности Российской Федерации перспективным направлением интеграции Северного морского пути в дальневосточные экономические процессы является организация постоянной судоходной линии в рамках обеспечения северного завоза и доставки водных биологических ресурсов в центральные регионы России. Северный завоз является определяющим фактором жизнеобеспечения населения Дальнего Востока, прежде всего территории Крайнего Севера, в преддверии зимнего сезона, что обусловлено суровыми природно-климатическими условиями, отсутствием собственной производственной базы, удаленностью от основных промышленных районов, а также необеспеченностью транспортной инфраструктурой.

Из-за влияния климатических изменений на период эксплуатации зимников, которые зачастую используются как основные дороги на северо-востоке страны, ограничен период перемещения населения и грузов. Для побережья Республики Саха (Якутия) Северный морской путь – единственный маршрут завоза продовольствия, товаров первой необходимости, строительных материалов, топливно-энергетических ресурсов для жизнеобеспечения населения региона. Большая часть территории не имеет круглогодичного транспортного сообщения: например, г. Якутск, расположенный на левом побережье р. Лена, ввиду отсутствия мостового перехода несколько месяцев в году изолирован от железнодорожной инфраструктуры в г. Нерюнгри и поселке Алдан (большую часть года снабжение осуществляется с использованием ледовой или паромной переправы) [7]. Вместе с тем в целях обеспечения гарантированной и своевременной доставки грузов в районы с ограниченными сроками завоза предусмотрена реализация проекта «Доставка Северным морским путем», предусматривающего совершенствование логистики за счет перенаправления основной товарной массы на Северный морской путь для снижения затрат на доставку сырья, генеральных грузов и социально-значимых товаров, необходимых для удовлетворения нужд населения¹¹.

С ликвидацией централизованных поставок продукции в регионы Крайнего Севера и усилением рыночных отношений северный завоз превратился в одну из острейших экономико-социальных проблем страны [8, 9]. Очевидной является тенденция к увеличению стоимости при

¹¹ Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 года (утв. Указом главы Республики Саха (Якутия) от 14.08.2020 № 1377). URL: <https://docs.cntd.ru/document/574612682>

одновременном снижении объемов и к сокращению ассортимента поставляемых товаров, что обусловило существенное снижение качества продовольственного обеспечения, закрытие производств и негативно повлияло на демографические показатели (табл. 2).

Перспективы Северного морского пути связаны со снабжением топливом и продовольствием российских регионов, не имеющих круглогодичного автомобильного или железнодорожного сообщения с остальной территорией страны, прежде всего при условии одновременного создания мультимодальных транспортных узлов северного завоза [10]. В отношении рыбной продукции и морепродуктов необходимо отметить, что по данным Росрыболовства более 70% вылова приходится на акваторию Дальнего Востока – на конец 2020 г. объем годового вылова составил порядка 5 млн т. Большая доля продукции (около 70%) является экспортной, что обусловлено в том числе и отсутствием возможности ее оперативной отгрузки логистическим компаниям, портам, терминалам и судовладельцам.

В 2021 г. у грузоотправителей рыбной продукции с Дальнего Востока возник дефицит рефрижераторного контейнерного оборудования, и по этой причине был отменен сентябрьский рейс атомного лихтеровоза-контейнеровоза «Севморпуть» по Северному морскому пути. Установлены случаи выброса в прибрежных территориях испорченной продукции, вызванные недостаточным уровнем развития транспортных услуг по ее доставке в западные регионы страны. При этом необходимо отметить, что построенный в 1988 г. атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть» эксплуатируется уже более 30 лет и, с учетом текущего состояния, в ближайшее время требуется решение вопроса его дальнейшей эксплуатации.

Для регулярных перевозок рыбной продукции в контейнерах по Северному морскому пути необходима проработка вопроса строительства или привлечения флота с техническими характеристиками, позволяющими осуществлять безопасное мореплавание в его акватории. Вместе с тем целесообразно рассматривать возможность строительства или привлечения нескольких судов, что позволит осуществлять перевозку продукции по Северному морскому пути по регулярному расписанию.

Для минимизации рисков повторения указанной ситуации предлагается инициировать строительство серии рефрижераторных контейнеров с возможностью льготного кредитования и передачей в оперативное управление уполномоченному логистическому оператору – единому консолидатору груза, который будет взаимодействовать с грузоотправителями,

обеспечивать загрузку судов для выстраивания эффективной работы по организации перевозок, оперативно реагировать на изменения логистического рынка, а также предлагать грузовладельцам конкурентные транспортные решения. Кроме того, необходима разработка и реализация субъектами Российской Федерации комплекса мер по развитию портовой, логистической и судоремонтной инфраструктуры, требуется обеспечение попутной и обратной загрузки транспортных судов на Северном морском пути.

Таким образом, развитие Северного морского пути представляет собой не только стратегический ориентир для транспортного комплекса в целом, но и определяющий фактор обеспечения экономической безопасности Дальневосточного федерального округа, залог опережающего развития его промышленного и инфраструктурного потенциала¹². Развитие Северного морского пути направлено на обеспечение достойного уровня жизни населения региона, прежде всего на территориях, отнесенных к Арктической зоне Российской Федерации с учетом всей ее природно-климатической и географической специфики.

Анализ стратегических документов, определяющих долгосрочные планы по социально-экономическому развитию Республики Саха (Якутия), Чукотского автономного округа, Камчатского края, свидетельствует о том, что векторы экономического роста указанных территорий уже сформированы с учетом перспектив наращивания грузопотоков на Северном морском пути. Обеспечение маршрута необходимыми объемами грузовых потоков требует комплексного и эффективного подхода к планированию промышленно-производственных процессов с учетом общей проблематики становления транспортной и производственной инфраструктуры в Арктике, а также интересов приоритетных отраслей соответствующих субъектов Российской Федерации.

¹² Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (утв. Указом Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164). URL: <https://docs.cntd.ru/document/564371920>

Таблица 1**Стоимость морской перевозки по маршруту
Петропавловск-Камчатский – Мурманск)****Table 1****The cost of sea transportation (route Petropavlovsk-Kamchatsky – Murmansk)**

Параметр	Единица измерения	Северный морской путь	Южный морской путь
Расстояние	км	7 963,6	25 763,2
Скорость	км/ч	18,5	29,6
Время перехода рефрижератора	сутки	18	35
Транспортные издержки на 1 кг груза (в одну сторону)	руб.	6,5	20,5
Транспортные издержки на 1 кг груза (туда и обратно)	руб.	3,5	12

Источник: авторская разработка*Source:* Authoring**Таблица 2****Стоимость условного (минимального) набора продуктов питания
в ноябре 2021 г., руб.****Table 2****The cost of a conditional (minimum) set of food products in November 2021, RUB**

Административно-территориальная единица	Стоимость
Российская Федерация (среднее значение)	5 133,28
Приволжский федеральный округ	4 663,74
Южный федеральный округ	4 981,53
Северо-Кавказский федеральный округ	5 083,25
Уральский федеральный округ	5 265,81
Сибирский федеральный округ	5 133,91
Центральный федеральный округ	5 313,47
Северо-Западный федеральный округ	5 721,83
Дальневосточный федеральный округ	6 590,46
Республика Саха (Якутия)	7 751,49
Камчатский край	8 000,17
Магаданская область	8 829,28
Чукотский автономный округ	12 387,21

Источник: данные Единой межведомственной информационно-статистической системы*Source:* The Unified Interdepartmental Statistical Information System data

Рисунок 1

**Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути
в 2014–2021 гг, млн т**

Figure 1

**The volume of cargo transportation in the water area of the Northern Sea Route
in 2014–2021, million tonne**



Источник: данные Единой межведомственной информационно-статистической системы

Source: The Unified Interdepartmental Statistical Information System data

Список литературы

1. Гутенев М.Ю. Северный морской путь в арктической политике РФ // *Мировая экономика и международные отношения*. 2019. Т. 63. № 1. С. 83–87. URL: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87>
2. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона // *Власть и управление на Востоке России*. 2020. № 3. С. 55–63. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-sistema-dalnego-vostoka-effekty-novoy-modeli-razvitiya-makroregiona/viewer>
3. Журавель В.П., Назаров В.П. Северный морской путь: настоящее и будущее // *Вестник Московского государственного областного университета*. 2020. № 2. С. 140–158. URL: <https://doi.org/10.18384/2224-0209-2020-2-1010>
4. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Влияние портов Северного морского пути на формирование очагового освоения восточной Арктики // *Арктика: экология и экономика*. 2021. Т. 11. № 1. С. 6–18. URL: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18>
5. Пилясов А.Н., Путилова Е.С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! // *Арктика и Север*. 2020. № 38. С. 21–43. URL: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.38.21>

6. *Васильев А.М., Васильев В.В., Вышинская Ю.В. и др.* Экономическая безопасность российской Арктики: особенности и проблемы обеспечения: монография. Апатиты: Кольский научный центр РАН, 2018. 103 с.
7. *Соколов Ю.И.* Риски северного завоза // Проблемы анализа риска. 2019. Т. 16. № 4. С. 32–47.
URL: <https://doi.org/10.32686/1812-5220-2019-16-4-32-47>
8. *Шарыпова О.А., Гальцева Н.В.* Продовольственная обеспеченность в регионах Северо-Востока России в 2005–2018 гг.: особенности и тенденции // Региональная экономика: теория и практика. 2020. Т. 18. Вып. 9. С. 1712–1737. URL: <https://doi.org/10.24891/re.18.9.1712>
9. *Пиль Э.А.* Анализ северного завоза и варианты его реализации // Цифровая наука. 2021. № 3. С. 42–58.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-severnogo-zavoza-i-varianty-ego-realizatsii/viewer>
10. *Журавлева А.* Долго ли, коротко ли: зачем миру Севморпуть? // Энергетическая политика. 2021. № 4. С. 72–87.
URL: <https://energypolicy.ru/dolgo-li-korotko-li-zachem-miru-sevmorput/gaz/2021/13/15/>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Economic Security

THE IMPACT OF THE NORTHERN SEA ROUTE DEVELOPMENT ON ECONOMIC SECURITY OF THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT

El'za L. ZHEBRIK

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russian Federation
elzazhebrik@yandex.ru
ORCID: not available

Article history:

Article No. 71/2022
Received 24 Feb 2022
Received in revised
form 14 March 2022
Accepted 29 Mar 2022
Available online
14 April 2022

JEL classification:

O18, P25, R11, R58

Keywords:

economic
security, regional
economy, transport
infrastructure, Northern
Sea Route, Far Eastern
Federal District

Abstract

Subject. The article addresses development prospects for the Northern Sea Route.

Objectives. The aim is to analyze the role of the Northern Sea Route in the economic security of the Far Eastern Federal District, assess the main directions of development of the Northern Sea Route in terms of economic growth priorities of the Far East.

Methods. The study employs methods of comparative and statistical analysis.

Results. The paper explores the impact of the Northern Sea Route development on economic security of the Far Eastern Federal District. It reveals areas for further development of the region, bearing in mind the factor of the Northern Sea Route.

Conclusions. The development of the Northern Sea Route should be based on the interests and priorities of constituent entities of the Far Eastern Federal District.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2022

Please cite this article as: Zhebrik E.L. The Impact of the Northern Sea Route Development on Economic Security of the Far Eastern Federal District. *National Interests: Priorities and Security*, 2022, vol. 18, iss. 4, pp. 652–666.
<https://doi.org/10.24891/ni.18.4.652>

References

1. Gutenev M. Yu. [Northern Sea Route in Arctic policy of Russia]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations*, 2019, vol. 63, iss. 1, pp. 83–87. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87>
2. Bardal' A. B. [Transport system of the Far East: Effects of a "new model" of the macro-region development]. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii = Power and Administration in the East of Russia*, 2020, no. 3, pp. 55–63.

- URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-sistema-dalnego-vostoka-effekty-novoy-modeli-razvitiya-makroregiona/viewer> (In Russ.)
3. Zhuravel' V.P., Nazarov V.P. [Northern Sea Route: Present and future]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta*, 2020, no. 2, pp. 140–158. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.18384/2224-0209-2020-2-1010>
 4. Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. [Influence of the ports of the Northern Sea Route on the formation of focal zones for the development of the Eastern Arctic]. *Arktika: ekologiya i ekonomika = Arctic: Ecology and Economy*, 2021, vol. 11, no. 1, pp. 6–18. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18>
 5. Pilyasov A.N., Putilova E.S. [New projects for the development of Russian Arctic: Space matters!]. *Arktika i Sever*, 2020, no. 38, pp. 21–43. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.38.21>
 6. Vasil'ev A.M., Vasil'ev V.V., Vyshinskaya Yu.V. et al. *Ekonomicheskaya bezopasnost' rossiiskoi Arktiki: osobennosti i problemy obespecheniya: monografiya* [Economic security of the Russian Arctic: Features and problems of ensuring security: a monograph]. Apatity, Kola Science Centre of RAS Publ., 2018, 103 p.
 7. Sokolov Yu.I. [Risks of northern delivery]. *Problemy analiza riska = Issues of Risk Analysis*, 2019, vol. 16, no. 4, pp. 32–47. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.32686/1812-5220-2019-16-4-32-47>
 8. Sharypova O.A., Gal'tseva N.V. [Food security of the North-East regions of Russia in 2005–2018: Some particularities and trends]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*, 2020, vol. 18, iss. 9, pp. 1712–1737.
URL: <https://doi.org/10.24891/re.18.9.1712>
 9. Pil' E.A. [Analysis of the northern delivery and options for its implementation]. *Tsifrovaya nauka*, 2021, no. 3, pp. 42–58.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-severnogo-zavoza-i-varianty-ego-realizatsii/viewer> (In Russ.)
 10. Zhuravleva A. [How long or short: why the world needs the Northern Sea Route?]. *Energeticheskaya politika = Energy Policy*, 2021, no. 4, pp. 72–87.
URL: <https://energypolicy.ru/dolgo-li-korotko-li-zachem-miru-sevmorput/gaz/2021/13/15/> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.