

Мировая экономика

Научная статья

УДК 911.3

doi: 10.17223/19988648/57/14

Институциональное развитие Северного морского пути в рамках модернизации экономики России

Никита Сергеевич Степанов

*Институт экономики Российской академии наук,
Москва, Россия, stepanov720@inecon.ru*

Аннотация. Северный морской путь (СМП), имеющий фундаментальное значение для национальной экономики, является одним из важнейших компонентов системы точечной инфраструктуры страны. Эффективное функционирование и, в частности, стремление повысить конкурентоспособность северных морских портов как в российской, так и в глобальной системе требует хорошо организованной институциональной структуры, направленной на улучшение параметров портовой инфраструктуры и инфраструктуры для обеспечения эффективной перевозки грузов. В статье обобщены основные аспекты институционального обеспечения транспортной инфраструктуры Северного морского пути, учитывающие интеграционную направленность. Предложены направления и принципы модернизационных преобразований СМП. Определено, что основой национального законодательства в сфере модернизации СМП должно стать создание интегрированной транспортной системы на основе институциональных, структурных, технико-технологических изменений на базе интеграции, технологизации и устойчивого экобезопасного развития через применение комбинированной транспортной политики. Отмечено, что для эффективного управления морской транспортной инфраструктурой в первую очередь следует привести в соответствие институциональное обеспечение требованиям международных стандартов, а также обеспечить его сбалансированность на мега-, макро-, мезо- и микроуровнях.

Ключевые слова: Азия, Европа, Китай, международно-правовые стандарты, морские порты, национальное законодательство, перевозки грузов, ресурсы, Россия, транспортная инфраструктура

Для цитирования: Степанов Н.С. Институциональное развитие Северного морского пути в рамках модернизации экономики России // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2022. № 57. С. 00–00. doi: 10.17223/19988648/57/14

World Economy

Original article

Institutional development of the Northern Sea Route within the framework of Russian economy modernization

Nikita S. Stepanov

*Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Russia, Moscow,
stepanov720@inecon.ru*

Abstract. The Northern Sea Route, which is of fundamental importance for the national economy, is one of the most important components of the country's point infrastructure system. Effective functioning and, in particular, the desire to increase the competitiveness of northern seaports, both in the Russian and global systems, requires a well-organized institutional structure aimed at improving the parameters of port infrastructure and infrastructure to ensure efficient transportation of goods. The article examines the theoretical and practical aspects of the development of the Northern Sea Route, the modernization of the Russian economy. For the study, methods within the framework of a systematic approach were used. The article summarizes the main aspects of the institutional support of the transport infrastructure of the Northern Sea Route, taking into account the integration orientation. The directions and principles of modernization transformations of the Northern Sea Route are proposed. It is determined that the basis of national legislation in the field of the Northern Sea Route modernization should be international conventions and standards. The laws in the field of maritime transport infrastructure and the Northern Sea Route are briefly reflected on, and it is also established that the current legislation in the field of maritime transport infrastructure fully meets public needs and international legal standards. It is noted that for the effective management of the maritime transport infrastructure, first of all, institutional support should be brought in line with the requirements of international standards, and its balance should be ensured at the mega-, macro-, meso-, and micro-levels.

Keywords: Asia, Europe, China, international legal standards, seaports, national legislation, cargo transportation, resources, Russia, transport infrastructure

For citation: Stepanov, N.S. (2022) Institutional development of the Northern Sea Route within the framework of Russian economy modernization. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika – Tomsk State University Journal of Economics*. 57. pp. 00–00. (In Russian). doi: 10.17223/19988648/57/14

Введение

Северный морской путь (далее – СМП), имеющий фундаментальное значение для национальной экономики, является одним из самых важных составляющих системы транспортной инфраструктуры страны. Он также является основным элементом построения систем транспортной сети и транспортных коридоров в Арктике, соединяющим российскую транспортную систему с европейской и азиатскими системами, а значит, и глобальной си-

стемой в качестве элемента мультимодальных транспортных цепочек море – суша. Эффективное функционирование и, в частности, стремление к повышению конкурентности СМП требует капиталоемких инвестиционных мероприятий, направленных на улучшение состояния технического оборудования, особенно северных портов и инфраструктуры [1].

Низкая транспортная доступность Арктики является результатом периферийного расположения, а также слабости существующих транспортных связей. Россия видит необходимость развития коммуникационной инфраструктуры СМП, которая благодаря своему транзитному расположению, может играть очень важную роль в обслуживании международных перевозок между Европой и Азией, включая Китай [2].

Можно согласиться с исследователями, считающими, что развитие СМП, с одной стороны, зависит от темпов модернизации, а с другой – само выступает поставщиком экономического роста [3–6]. Развитие СМП зависит от специфики отраслей и регионов в Арктике и осуществляется в соответствии с изменениями в производственной сфере. Структура производства в современных условиях характеризуется растущей ориентацией не на отраслевую, а на региональную систему хозяйствования. В современных условиях в России возникла острая необходимость ускорить решение проблем развития составляющих СМП, что является одним из самых главных и необходимых условий для модернизационных преобразований экономических отношений в стране.

Материалы и методы

Исследование показало, что СМП занимает ключевое место в развитии российской экономики, поскольку его существование связано с состоянием производительных сил и территориальным разделением труда в Арктике, а также эффективностью функционирования сферы материального производства, прежде всего в сфере освоения природных ресурсов. В процессе исследования были применены методы в рамках системного подхода и анализ научной литературы.

Результаты

Необходимость освоения арктических ресурсов позволила крупнейшим северным морским портам получить значительную финансовую поддержку для реализации ключевых инфраструктурных инвестиционных проектов. Дальнейшая конкурентоспособность СМП во многом будет зависеть от реализации последовательной политики развития отдельных элементов его инфраструктуры [7].

Наиболее важные инвестиции в инфраструктуру морских портов СМП будут сосредоточены в двух основных областях, во-первых, в корректировке параметров портовой инфраструктуры для приема более крупных (с точки зрения их вместимости и грузоподъемности) судов, чем те, которые обслуживались до сих пор. Конкретные действия в этой области будут

включать среди прочего углубление каналов и портовых бассейнов, реконструкцию существующих причалов до новых параметров, строительство новых причалов с необходимой технической инфраструктурой (инженерными коммуникациями), автомобильной и железнодорожной инфраструктурой, связывающей их с резервными объектами, а также подготовку территорий [8–10].

Во-вторых, помимо вышеупомянутой деятельности, больше внимания будет уделяться проектам, направленным на адаптацию инфраструктуры порта к изменяющейся структуре грузов (например, газовый порт). Конкретные действия в этой области будут включать в том числе строительство портовых терминалов вместе с причалом, автомобильной и железнодорожной инфраструктурой, складскими площадками и стоянками, строительство портовых причалов со строительством необходимой технической и коммуникационной инфраструктуры, подъездных путей к этим пристаням, реконструкцию / модернизацию существующих причалов, но не адаптированных к текущим потребностям рынка, выгрузку неиспользуемых портовых бассейнов, что позволит расширить причальную линию. Развитие инфраструктуры СМП также должно быть тесно связано с инвестициями в инфраструктуру для доступа к портам с моря и суши [11–13].

Направления модернизации СМП представлены на рис. 1.



Рис. 1. Направления модернизации СМП. Источник: составлено автором

В основу модернизационных преобразований СМП, по нашему мнению, необходимо положить общеуниверсальные принципы, традиционно выделяемые в модели модернизации общества и сгруппированные по следующим признакам: первая группа – это принципы функциональных изменений (революционность, синергичность, прогрессивность), вторая – это принципы всеобъемлющего процесса модернизации (комплексность, масштабность, универсализация) и третья группа – это принципы временного лага (длительность, стадийность, необратимость) модернизационных процессов. Описание принципов представлено в таблице.

Описание принципов модернизационных процессов СМП

Название	Описание
<i>Принципы функциональных изменений</i>	
1. Принцип революционности преобразований	Переход от «традиционности» к «настоящему» сопровождается радикальными всеобъемлющими трансформациями моделей человеческого существования и хозяйственной деятельности, в том числе и в транспортном секторе
2. Принцип синергии	Изменения в одной из сфер деятельности отражаются и в других сферах, а общий прогресс оценивается на основе синергетического сочетания модернизации каждой составляющей хозяйства
3. Принцип прогрессивности (эволюционности)	Модернизированные общества имеют гораздо большие возможности по сравнению с традиционными. Материальное и культурное благополучие современного общества по сравнению с традиционным значительно выше
<i>Принципы всеобъемлющего процесса модернизации</i>	
4. Принцип комплексности	Процесс, который нельзя свести к какому-либо одному фактору, аспекту, измерению. Модернизация должна включать такие процессы, как индустриализация, урбанизация, дифференциация, секуляризация, грамотность и образование, рост политической активности и т.д.
5. Принцип масштабности преобразований	Модернизация – процесс глобальный, это общемировое явление, обусловленное диффузией современных идей и технологий из центра в периферию мирового хозяйства, с одной стороны, и с другой – эндогенным развитием других сообществ
6. Принцип универсализации	Существует много типов традиционных обществ, коренным образом отличающихся друг от друга, и общее для них только одно – несовременность. Модернизированные общества, напротив, имеют много общих черт. Модернизация, таким образом, стимулирует тенденции к конвергенции сообществ
<i>Принципы временного лага</i>	
7. Принцип продолжительности	Модернизация – длительный, а не одномоментный процесс, который носит динамический характер при масштабности изменений, но при этом он эволюционен по скорости их осуществления
8. Принцип стадийности	Процесс, в котором возможно выделение уровней или фаз зрелости, по которым должно пройти общество. Общества можно сравнивать между собой и ранжировать в соответствии со степенью их продвижения путем от «традиционности» до «современности»
9. Принцип необратимости	Начав, этот процесс нельзя остановить. Он может сильно варьировать по отношению к разным странам по степени изменений, но не по самому направлению этих изменений

Источник: составлено автором по данным [14–16].

По нашему мнению, в основу модернизации транспортных систем и их инфраструктуры должны закладываться принципы, объединяющие техническую, технологическую и институционально-управленческую составляющие этих изменений. С технологической точки зрения важны также необходимость соблюдения рациональности движения и эффективность взаимодействия всех участников транспортного процесса в условиях модернизационных преобразований. Институциональные изменения в целом отражают изменения в структуре собственности отрасли, структуре управления, организационной структуре, участии частных компаний в выполнении контрактов, отделении инфраструктуры от потенциально конкурирующих предприятий, формировании независимого регулирующего органа, прозрачности регулирования, доступе к инфраструктуре частных компаний и т.д.

Отдельного рассмотрения требует вопрос о роли государства в институционализации отношений и ресурсном обеспечении модернизации транспортной системы СМП.

Обсуждение

Основная цель модернизации экономики России и транспортных систем страны – создание интегрированной транспортной системы на базе институциональных, структурных, технико-технологических изменений на основе интеграции, технологизации и устойчивого экобезопасного развития через применение комбинированной транспортной политики, что предполагает сочетание рационализма и либерализации, являющейся первейшей задачей для органов государственного управления и, соответственно, осуществление корректировки и уточнения основной миссии с обязательным переходом от узкоотраслевого к функциональному подходу [17].

На новом этапе государственная транспортная стратегия России должна выражать активную позицию государства по совершенствованию транспортной системы, это касается прежде всего снижения совокупных расходов общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли [18].

Таким образом, в рамках определения институциональных основ развития СМП в условиях модернизации было проанализировано нормативно-правовое регулирование морской транспортной инфраструктуры, что позволяет сделать выводы о том, что отечественное законодательство в данной сфере находится на этапе интенсивного развития. Стремление России к евразийской интеграции обеспечивает процесс согласования национального законодательства с международными требованиями. Для достижения эффективности модернизации необходимо провести унификацию административных и правовых норм. Именно это будет способствовать избеганию препятствий по привлечению инвестиций в морскую транспортную инфраструктуру, что, в свою очередь, обеспечит повышение конкурентоспособ-

ности СМП и его востребованность в качестве основного транспортного канала между Европой и Азией.

Заключение

По результатам проведенного исследования сформулирована важнейшая цель модернизации СМП – создание интегрированной транспортной системы на базе институциональных, структурных, технико-технологических изменений на основе интеграции, технологизации и устойчивого экобезопасного развития через применение комбинированной транспортной политики и либерализации. Показано, что институциональная основа развития СМП в рамках модернизации, в свою очередь, базируется на рациональном применении механизма государственно-частного партнерства с целью оптимального ресурсного обеспечения модернизации и дальнейшего инновационного развития транспортных систем по принципу стимулирования инвестиционного, инновационного и кадрового обеспечения.

В результате можно обеспечить создание эффективного СМП, интегрированного в мировую транспортную сеть, его безопасное функционирование, достижение Россией статуса регионального транспортного хаба, удовлетворение потребностей бизнеса в перевозках и улучшение условий ведения бизнеса, чтобы достичь конкурентоспособности и эффективности национальной экономики.

Список источников

1. Степанов Н.С. Институциональные механизмы развития Арктики и влияние других стран на модернизацию экономики Северного морского пути // *Modern Economy Success*. 2021. № 1. С. 44–52.
2. Куенко Е.В. Правовые основы сотрудничества Китайской Народной Республики с арктическими государствами в освоении недр Арктики // *Горный информационно-аналитический бюллетень (научно-технический журнал)*. 2021. № 3-1. С. 199–213.
3. Степанов Н.С., Соколовская Е.А. Развитие Северного морского пути как фактор ускорения экономического роста // *Возможные сценарии будущего России и мира: междисциплинарный дискурс : сборник научных трудов участников XI Международной Кондратьевской конференции / под ред. В.М. Бондаренко*. 2020. С. 423–430.
4. Гаврилова К.А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // *Сибирские исторические исследования*. 2020. № 3. С. 62–75.
5. Тибиллов Д.П., Домахина Ю.А. Специфика российских инфраструктурных компетенций в развитии экспортно-ориентированных компаний минерально-сырьевого комплекса // *Уголь*. 2020. № 9 (1134). С. 18–23.
6. Дробаденко В.П., Малухин Г.Н., Луконина О.А., Салахов И.Н. Современное состояние проблем освоения твердых минеральных ресурсов дна морей и океанов // *Горный информационно-аналитический бюллетень (научно-технический журнал)*. 2021. № 3-1. С. 99–109.
7. Журавель В.П. Председательство в Арктическом совете: от Финляндии к Исландии // *Современная Европа*. 2019. № 4 (89). С. 97–108.
8. Степанов Н.С. Модернизация портовой инфраструктуры Северного морского пути // *Федерализм*. 2020. Т. 25, № 3 (99). С. 52–65.

9. Копылов А.С., Карасёв Г.А., Кожиев Х.Х., Кондратьев Ю.И. Разработка золото-содержащих наносов на шельфе Чукотского моря // ГИАБ. 2020. № 11-1. С. 158–168.
10. Zysk K. Russia Turns North, Again: Interests, Policies, and the Search for Coherence // Handbook of the Politics of the Arctic / ed. L.C. Jensen, G. Hønneland. Cheltenham, UK : Edward Elgar, 2015. P. 437–461.
11. Цветков В.А., Дудин М.Н., Юрьева А.А. Стратегическое развитие арктического региона в условиях больших вызовов и угроз // Экономика региона. 2020. № 3. С. 680–695.
12. Åtland K. Russia's Northern Fleet and the Oil Industry-Rivals or Partners? Petroleum, Security, and Civil-Military Relations in the Post-Cold War European Arctic // Armed Forces & Society. 2009. Vol. 35, № 2. P. 362–384.
13. Прищепа О.М., Боровиков И.С., Грохотов Е.И. Нефтегазоносность малоизученной части северо-запада Тимано-печорской нефтегазоносной провинции по результатам бассейнового моделирования // Записки Горного института. 2021. С. 66–81.
14. Носов М.Г. Россия в контексте китайского проекта «Один пояс – один путь». Статья первая // Современная Европа. 2020. № 5. С. 33–45.
15. Pierre C., Olivier F. Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping. Transportation Research Part A // Policy and Practice. 2015. № 78 (10). P. 337–346.
16. Воронов К.В. Северные страны и Россия: «неприкосновенный запас» прочности двухсторонних отношений // Современная Европа. 2021. № 1. С. 33–40.
17. Мачерет Д.А. Транспортный фактор формирования эпохи современного экономического роста // Экономическая политика. 2019. № 1. С. 154–179.
18. Вуоренпя Марья-Леена. Северное измерение: взаимовыгодное сотрудничество сегодня и в будущем // Современная Европа. 2019. № 3 (88). С. 36–41.

References

1. Stepanov, N.S. (2021) Institutional mechanisms for the development of the Arctic, and the influence of other countries on the modernization of the economy of the Northern Sea Route. *Modern Economy Success*. 1. pp. 44–52. (In Russian).
2. Kienko, E.V. (2021) Legal framework for the arctic subsoil management cooperation between the People's Republic of China and Arctic states. *Gornyy informatsionno-analiticheskii byulleten' – Mining Informational and Analytical Bulletin*. 3-1. pp. 199–213. (In Russian). DOI: 10.25018/0236_1493_2021_31_0_199
3. Stepanov, N.S. & Sokolovskaya, E.A. (2020) [Development of the Northern Sea Route as a factor of accelerating economic growth]. *Vozmozhnye stsenarii budushchego Rossii i mira: mezhdistsiplinarnyy diskurs* [Possible Scenarios of the Future of Russia and the World: Interdisciplinary discourse]. Proceedings of the 11th International Kondrat'ev Conference. Moscow. 20–21 October 2021. Moscow: Mezhhregional'naya obshchestvennaya organizatsiya sodeystviya izucheniyu, propagande nauchnogo naslediya N.D. Kondrat'eva. pp. 423–430. (In Russian).
4. Gavrilova, K.A. (2020) The northern sea route in Russian official discourse: strategies for determining functional and geographical boundaries. *Sibirskie istoricheskie issledovaniya – Siberian Historical Research*. 3. pp. 62–75. (In Russian). DOI: 10.17223/2312461X/29/5
5. Tibilov, D.P. & Domakhina, Yu.A. (2020) Specificity of Russian infrastructure competencies in the development of export-oriented companies of the mineral resource complex. *Ugol'*. 9 (1134). pp. 18–23. (In Russian). DOI: 10.18796/0041-5790-2020-9-18-23
6. Drobadenko, V.P. et al. (2021) Solid marine mineral mining: current situation. *Gornyy informatsionno-analiticheskii byulleten' – Mining Informational and Analytical Bulletin*. 3-1. pp. 99–109. (In Russian). DOI: 10.25018/0236_1493_2021_31_0_99
7. Zhuravel', V.P. (2019) The chairmanship in the Arctic Council: from Finland to Iceland. *Sovremennaya Evropa – Contemporary Europe*. 4 (89). pp. 97–108. (In Russian). DOI: 10.15211/soveurope4201997107

8. Stepanov, N.S. (2020) Modernization of the port infrastructure of the Northern Sea Route. *Federalizm*. 3 (99). pp. 52–65. (In Russian). DOI: 10.21686/2073-1051-2020-3-52-65
9. Kopylov, A.S. et al. (2020) Development of gold-containing nanospers on the shelf of the Chukot sea. *Gornyy informatsionno-analiticheskiy byulleten'* – *Mining Informational and Analytical Bulletin*. 11-1. pp. 158–168. (In Russian). DOI: 10.25018/0236-1493-2020-111-0-158-168
10. Zysk, K. (2015) Russia Turns North, Again: Interests, Policies, and the Search for Coherence. In: Jensen, Ch. & Hønneland, G. (eds) *Handbook of the Politics of the Arctic*. Cheltenham, UK: Edward Elgar, pp. 437–461.
11. Tsvetkov, V.A., Dudin, M.N. & Yur'eva, A.A. (2020) Strategic development of the Arctic region in the context of great challenges and threats. *Ekonomika regiona – Economy of Region*. 3. pp. 680–695. (In Russian). DOI: 10.17059/ekon.reg.2020-3-1
12. Åtland, K. (2009) Russia's Northern Fleet and the Oil Industry-Rivals or Partners? Petroleum, Security, and Civil-Military Relations in the Post-Cold War European Arctic. *Armed Forces & Society*. 2 (35). pp. 362–84. DOI: 10.1177/0095327X08316151
13. Prishchepa, O.M., Borovikov, I.S. & Grokhotoy, E.I. (2021) Oil and gas content of the understudied part in the northwest of the Timan-Pechora oil and gas province according to the results of basin modeling *Zapiski Gornogo instituta – Journal of Mining Institute*. pp. 66–81. (In Russian). DOI: 10.31897/PMI.2021.1.8
14. Nosov, M.G. (2020) Russia in the context of the Chinese “Belt and Road Initiative” project. Article one. *Sovremennaya Evropa – Contemporary Europe*. 5. pp. 33–45. (In Russian). DOI: 10.15211/soveurope520203345
15. Pierre, C. & Olivier, F. (2015) Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping. *Transportation Research Part A. Policy and Practice*. 78 (10). pp. 337–346. DOI: 10.1016/j.tra.2015.05.020
16. Voronov, K.V. (2021) The nordic countries and Russia: an untouchable reserve of strength to maintain bilateral relations. *Sovremennaya Evropa – Contemporary Europe*. 1. pp. 33–40. (In Russian).
17. Macheret, D.A. (2019) The Transport Factor of Formation of the Era of Modern Economic Growth. *Ekonomicheskaya politika – Economic Policy*. 1. pp. 154–179. (In Russian).
18. Vuorenpyaya, M.-L. (2019) The northern dimension: mutual beneficial cooperation. *Sovremennaya Evropa – Contemporary Europe*. 3(88). pp. 36–41. (In Russian). DOI: 10.15211/soveurope320193641

Сведения об авторе:

Степанов Н.С. – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Центра институтов социально-экономического развития, Институт экономики Российской академии наук (Москва, Россия). E-mail: stepanov720@inecon.ru

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author:

N.S. Stepanov, Cand. Sci. (Economics), Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia. E-mail: stepanov720@inecon.ru

The author declares no conflicts of interests.

Статья принята к публикации 09.02.2022.

The article was accepted for publication 09.02.2022.