

Северный морской путь как драйвер социально-экономического развития Мурманской области

**Пронина Кристина Алексеевна,
Щербакова Татьяна Серафимовна,**

*Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы (РУДН)
117198, Москва, Россия, ул. Миклухо-Маклая, д. 6*

В статье исследуется роль Северного морского пути (СМП) как инструмента преодоления ключевых социально-экономических ограничений развития Мурманской области и обеспечения ее устойчивого роста в долгосрочной перспективе. Установлено, что, несмотря на наличие значительного ресурсного потенциала и уникальной инфраструктуры (незамерзающие порты, атомный ледокольный и военно-морской флот), регион на протяжении длительного времени сталкивается с рядом проблем, включая демографический спад, низкую диверсификацию экономики и ограниченные логистические возможности. Анализируются положения федеральных программ – плана мероприятий по развитию СМП до 2035 года и национального проекта «Арктика и СМП» – как институциональной основы для реализации комплексных инфраструктурных решений и привлечения инвестиций. Проведено сопоставление основных проблемных блоков развития региона с мерами, реализуемыми в рамках региональной стратегии «На Севере – жить», и мероприятиями по развитию СМП. Обосновано, что интеграция Мурманской области в глобальные арктические логистические цепочки и включение в инфраструктурные инициативы (портовая особая экономическая зона, транспортно-промышленный кластер) способны обеспечить устойчивый экономический рост региона за счет создания новых рабочих мест, модернизации базовых отраслей и притока инвестиций. Особое внимание уделено роли государственной политики и международного сотрудничества, в том числе с Китаем, в формировании долгосрочных конкурентных преимуществ региона в условиях изменяющейся геоэкономической среды.

Ключевые слова: Северный морской путь, Мурманская область, арктическая инфраструктура, социально-экономическое развитие, демографический кризис, логистический кластер, государственные программы.

JEL коды: R41, L92, O18.

The Northern Sea Route as a driver of socio-economic development of the Murmansk region

**Pronina Kristina Alekseevna,
Shcherbakova Tatyana Serafimovna,**

*Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba (RUDN)
117198, Moscow, Russia, Miklukho-Maklaya st., 6*

The article examines the role of the Northern Sea Route (NSR) as a tool for overcoming key socio-economic constraints in the development of the Murmansk region and ensuring its sustainable growth in the long term. It has been established that, despite the presence of significant resource potential and unique infrastructure (ice-free ports, nuclear icebreaker and navy fleet), the region has

been facing a number of problems for a long time, including demographic decline, low economic diversification and limited logistics capabilities. The provisions of federal programs - the action plan for the development of the NSR until 2035 and the national project «Arctic and NSR» - are analyzed as an institutional basis for the implementation of comprehensive infrastructure solutions and attracting investment. A comparison of the main problematic blocks of the region's development with the measures implemented within the framework of the regional strategy «Living in the North» and NSR development activities is made. It is substantiated that the integration of the Murmansk region into global Arctic logistics chains and inclusion in infrastructure initiatives (port special economic zone, transport and industrial cluster) can ensure sustainable economic growth of the region by creating new jobs, modernizing basic industries and attracting investment. Particular attention is paid to the role of public policy and international cooperation, including with China, in forming long-term competitive advantages of the region in the context of a changing geoeconomic environment.

Keywords: Northern Sea Route, Murmansk region, Arctic infrastructure, socio-economic development, demographic crisis, logistics cluster, government programs.

Введение

Мурманская область представляет собой стратегически значимый арктический субъект Российской Федерации с населением около 700 тыс. человек и располагает крупнейшим в мире незамерзающим морским портом за Полярным кругом. Регион характеризуется высоким уровнем природно-ресурсного потенциала, включающим значительные запасы апатитов, никеля и железной руды, а также развитой промышленной инфраструктурой, в том числе судостроительным комплексом. На территории области дислоцированы силы Северного флота и атомного ледокольного флота Российской Федерации, что обуславливает ее исключительное военно-стратегическое значение в Арктике [7].

Мурманск традиционно рассматривается в качестве исходной точки Северного морского пути – исторически сложившейся национальной единой транспортной артерии, обеспечивающей логистическое освоение Арктической зоны Российской Федерации [3]. В условиях трансформации глобальной геоэкономической архитектуры развитие СМП приобретает статус одного из ключевых приоритетов государственной политики. Согласно заявлениям Председателя Правительства РФ М.В. Мишустина, к 2035 году на реализацию комплекса мероприятий по развитию СМП планируется направить порядка

2 трлн рублей, из которых около 600 млрд рублей – за счет средств федерального бюджета. Финансирование будет направлено на строительство порядка 50 единиц ледокольного флота, развитие портовой инфраструктуры и создание спутниковой системы навигационно-гидрометеорологического мониторинга [4].

Предполагается, что указанные меры позволят увеличить годовой объем грузоперевозок по СМП до 190 млн тонн, а также обеспечат значительный долгосрочный мультипликативный эффект – более 30 рублей дохода на каждый вложенный рубль инвестиций. В новых внешнеполитических условиях СМП приобретает особую роль в обеспечении устойчивости внешнеэкономических связей: по маршруту осуществляется поставка продукции в государства, ориентированные на дружественные отношения с Российской Федерацией, а также осуществляется завоз критически важной продукции (оборудования, продовольствия и др.) в арктические регионы, минуя санкционные ограничения и логистические барьеры.

Наряду с федеральными приоритетами, развитие СМП приобретает особое значение в контексте социально-экономического развития Мурманской области. Регион позиционируется как перспективная «точка роста» в международном транспортном коридоре Азия-Европа и выступает в качестве ключевого логистического узла в структуре СМП, обладающего потенциалом транзитного хаба арктического направления. Однако реализация данного потенциала на практике сдерживается рядом устойчивых структурных ограничений, к числу которых относятся высокая демографическая убыль, монопрофильность региональной экономики, изношенность и технологическая архаизация инфраструктуры, а также недостаточная инвестиционная привлекательность региона.

Настоящее исследование ориентировано на проведение комплексного анализа механизмов сопряжения региональной стратегии социально-экономического развития «На Севере – жить» с мероприятиями по освоению и институционализации СМП. В частности, акцентируется внимание на соотнесении внутренних мер, направленных на поддержку демографии,

модернизацию производственного и инфраструктурного комплекса, с масштабными федеральными проектами по развитию арктического транспортного коридора. Целью анализа является выявление прямой и опосредованной взаимосвязи между реализацией этих направлений и преодолением системных проблем социально-экономического развития Мурманской области.

Социально-экономические проблемы Мурманской области

Ключевые социально-экономические проблемы Мурманской области последовательно зафиксированы в региональной стратегии и сопровождающих аналитических материалах. Одной из центральных угроз устойчивому развитию региона выступает демографический кризис, выражающийся в процессах старения населения и интенсивном миграционном оттоке молодежи. За последние годы наблюдается сокращение численности населения, при этом доля трудоспособных граждан демонстрирует тенденцию к снижению (рис. 1). Экстремальные климатические условия арктической зоны усиливают указанные негативные процессы. Несмотря на реализуемые государственные меры поддержки в виде северных надбавок, социальных льгот и программ, эффективность демографической стабилизации остается ограниченной.

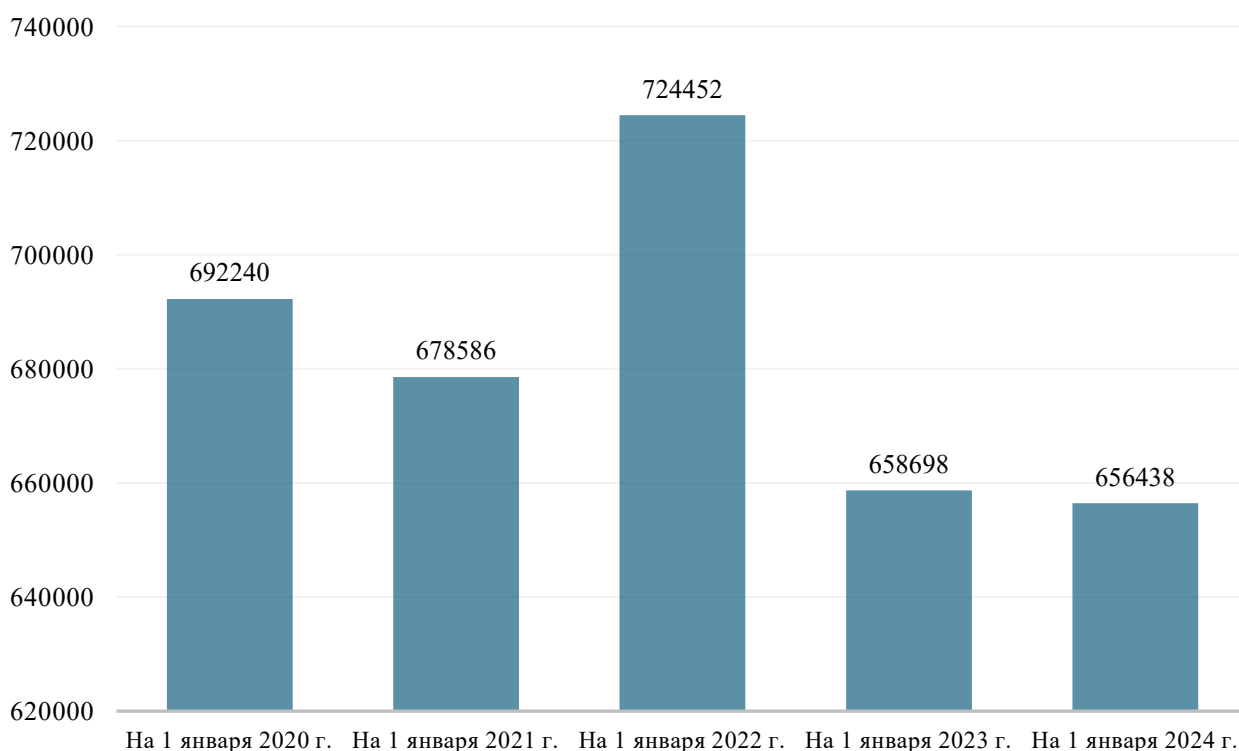


Рис. 1. Динамика численности населения Мурманской области за период 2020-2024 гг., тыс. чел.

Fig. 1. Population dynamics of the Murmansk region for the period 2020-2024, thousand people.

Источник: составлено авторами по данным [6].

Source: compiled by the authors based on data from [6].

Региональная стратегия «На Севере – жить», принятая в ответ на указанные вызовы, определяет приоритетной задачей снижение темпов демографической убыли [5]. С 2019 г. в условиях экономической активизации и при общем объеме инвестиций в размере 1,2 трлн руб. удалось достичь семикратного замедления темпов сокращения численности населения [2]. Вместе с тем, уровень диверсификации экономики области остается критически низким: значительная часть ВРП Мурманской области формируется за счет деятельности в рамках минерально-сырьевого комплекса, обрабатывающей промышленности и рыбохозяйственного сектора (рис. 2).

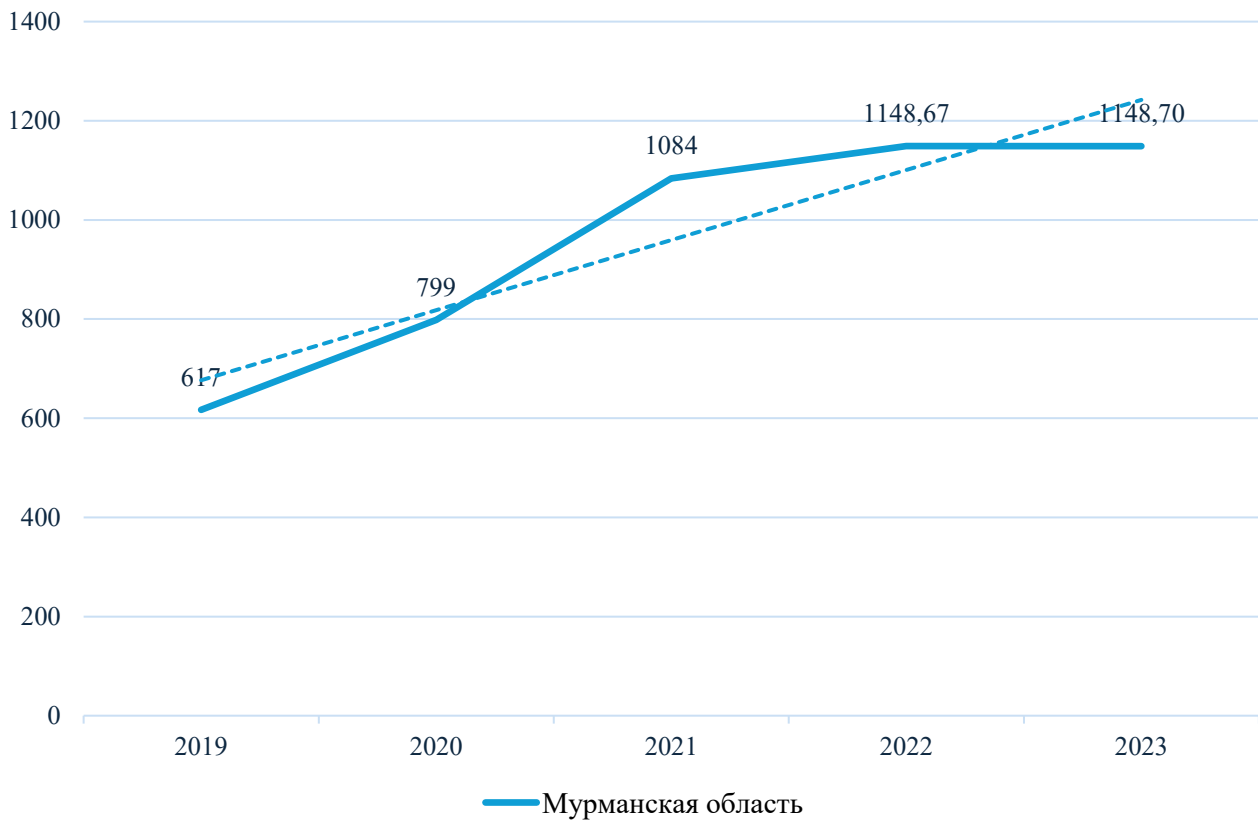


Рис. 2. Динамика ВРП Мурманской области за период 2019-2023 гг., млрд руб.

Fig. 2. Dynamics of GRP of the Murmansk region for the period 2019-2023, bln rubles.

Источник: составлено авторами по данным [6].

Source: compiled by the authors based on data from [6].

Высокая степень износа производственных мощностей, технологическое отставание и наличие административных барьеров препятствуют развитию малого и среднего предпринимательства. Транспортная и энергетическая инфраструктура региона находится в состоянии высокой изношенности и перегрузки. Портовая сеть, морские и железнодорожные коридоры функционируют на предельной пропускной способности и не обеспечивают в полной мере существующие и перспективные потребности грузоперевозок. В энергетическом аспекте регион характеризуется недостаточной обеспеченностью газоснабжением, а также ограниченным числом энергоемких инвестиционных проектов – в частности, масштабный проект освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения остается нереализованным,

что способствует увеличению стоимости жизни и формирует значительные территориальные диспропорции в социально-экономическом развитии.

Инвестиционный климат Мурманской области осложнен как санкционным давлением, так и объективными особенностями ведения хозяйственной деятельности в условиях Крайнего Севера. В этой связи регион объективно нуждается в институциональной поддержке в форме преференциальных экономических режимов, таких как Особая экономическая зона (ОЭЗ), территории опережающего развития (ТОР), а также в формировании территориальных инфраструктурных кластеров, способных обеспечить привлечение капитала и запуск новых проектов.

В стратегических документах подчеркивается, что Мурманская область относится к числу наиболее энерговооруженных регионов России, а ее транспортные мощности, включая железнодорожную и морскую инфраструктуру, а также атомный ледокольный флот, играют системообразующую роль в функционировании арктической логистики. Одновременно отмечается, что низкий уровень экономической диверсификации, технологическая отсталость портовой инфраструктуры и рыбопромышленного комплекса существенно ограничивают потенциал устойчивого развития региона. В качестве приоритетных направлений государственной политики обозначены меры по развитию кластеров горнометаллургического и рыбохозяйственного профиля, расширению туристического сектора, созданию портовой ОЭЗ, реализации программы газификации и других институциональных и инфраструктурных инициатив.

Роль развития Северного морского пути для Мурманской области

СМП рассматривается как стратегически важная интеграционная транспортная магистраль, обладающая потенциалом выступать ключевым экономическим драйвером развития Мурманской области. Регион выполняет функцию отправной точки маршрута и является центральным логистическим узлом российской Арктики. Предполагаемое масштабное расширение

грузоперевозок по СМП – по оценкам различных источников, до нескольких сотен миллионов тонн в год – требует глубокой модернизации транспортной инфраструктуры Мурманского узла. В рамках этих преобразований планируется строительство специализированных перегрузочных терминалов для угля, нефти и сжиженного природного газа (СПГ), формирование контейнерных хабов, а также их интеграция с федеральной сетью железных и автомобильных дорог.

Согласно оценке заместителя губернатора Мурманской области С. Панфиловой, современная значимость СМП обусловлена сокращением времени доставки грузов в два раза по сравнению с традиционными маршрутами и тем, что его трасса полностью пролегает в территориальных водах Российской Федерации. Регион активно реализует инфраструктурные проекты, направленные на модернизацию порта Мурманск с целью увеличения пропускной способности и объемов грузопотока [1]. Губернатор Мурманской области А.В. Чибис подчеркивает, что без системной федеральной поддержки и комплексных программ развития Арктики и СМП невозможно обеспечить приток капитала и кадров в арктические регионы [9]. Резолюции Комиссии по вопросам развития Арктики под его председательством включают положения о всестороннем развитии СМП, стимулировании судостроения и судоремонта, что отражает признание СМП приоритетным стратегическим направлением государственной политики.

Развитие СМП неразрывно связано с глобальными логистическими цепочками. В условиях текущей геоэкономической конфигурации особенно актуален транзитный маршрут Азия-Европа через Мурманск, который, по расчетам, позволяет сократить время и расстояние доставки до 50 % по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал (например, доставка грузов на направлении Мурманск–Япония сокращается с 37 до 18 суток), что повышает конкурентоспособность региональных портов и обеспечивает целесообразность морских перевозок даже в зимний период благодаря наличию ледокольного сопровождения [10]. Советник Президента Российской Федерации по вопросам морской политики И.Е. Левитин подчеркивает: «Северный морской путь

является будущим мировой логистики... Развитие Арктики и Севморпути – безусловный приоритет нашей страны на ближайшие десятилетия» [2].

Предполагается, что реализация проектов по развитию СМП будет способствовать формированию на базе Мурманска мощного транспортно-логистического кластера, включающего модернизированные портовые и железнодорожные узлы, что, в свою очередь, создает условия для выхода региональных предприятий на новые рынки сбыта, обеспечения устойчивого спроса на их продукцию и снижения зависимости от традиционного маршрута Транссибирской магистрали. Кроме того, развитие СМП имеет стратегическое значение в контексте обеспечения национальной безопасности и военно-стратегического баланса в Арктике. Рост коммерческого трафика через Мурманск усиливает его статус как форпоста всей транспортной системы СМП.

В региональных и федеральных планах развитие портовой инфраструктуры сопряжено с расширением авиационной доступности, строительством судоремонтных мощностей и реновацией припортовых территорий. Инвестиционные ресурсы, в том числе со стороны АО «ГТЛК» и ГК «Росатом», направляются на формирование современного судоремонтного кластера в Мурманске, продиктованного растущей потребностью в техническом обслуживании флота, задействованного в арктических перевозках.

СМП рассматривается не просто как маршрут транспортировки, но и как фактор диверсификации региональной экономики, способствующий росту деловой активности. Развитие туристических направлений, в частности круизного судоходства по арктическому побережью, а также логистических и сервисных услуг создает новые возможности занятости в сопутствующих отраслях. Благодаря активному привлечению федерального финансирования и частных инвестиций, реализация проектов СМП способна обеспечить создание десятков тысяч новых рабочих мест и увеличение налоговых поступлений в региональный бюджет, что прямо содействует решению демографических и социальных проблем Мурманской области.

Корреляция проблем региона и решений через СМП

Корреляция между структурными проблемами социально-экономического развития Мурманской области и реализацией проектов по освоению СМП позволяет выявить системную взаимосвязь между региональными стратегическими мерами и федеральной транспортной политикой в Арктике (табл. 1).

Таблица 1

Систематизация ключевых вызовов, внутренних инструментов региональной политики и соответствующих направлений трансформации, обеспечиваемых за счет развития СМП

| Ключевые проблемы Мурманской области | Региональные меры (стратегия развития региона) | Механизмы решения через реализацию проектов СМП |
|--|---|--|
| 1. Демографический кризис. Устойчивое сокращение численности населения, отток молодежи, старение населения, низкий коэффициент рождаемости | Реализация программ демографической поддержки («Свой дом в Арктике», региональный материнский капитал), развитие системы здравоохранения и социальной инфраструктуры, стимулирование создания новых рабочих мест через инвестиционные проекты | Формирование значительного числа новых рабочих мест в рамках портовой, судостроительной и сервисной инфраструктуры СМП. Повышение транспортной доступности региона способствует росту привлекательности для трудоспособного населения и молодых специалистов |
| 2. Недостаточная диверсификация экономики. Зависимость от сырьевого сектора и рыбной промышленности | Формирование индустриальных кластеров (горнометаллургический, рыбохозяйственный, туристский), поддержка малого и среднего предпринимательства, стимулирование инвестиций в НИОКР и модернизацию производств | Развитие транспортно-логистического кластера в рамках СМП, привлечение инвестиций в судостроение, судоремонт и портовую инфраструктуру (в том числе в формате ОЭЗ). Расширение экспортных каналов и формирование новых сегментов бизнеса, включая логистику СПГ и экспорт полуфабрикатов |
| 3. Ограниченные возможности транспортной инфраструктуры. Недостаточная пропускная способность портов, дефицит подводных глубин, устаревшие железнодорожные магистрали | Инвестиции в комплексное развитие Мурманского транспортного узла, строительство терминалов (уголь, нефть, контейнеры), развитие газотранспортной инфраструктуры и автомагистралей | Программы развития СМП способствуют привлечению софинансирования и механизмов государственно-частного партнерства для модернизации портов и создания ОЭЗ. Расширение ледокольного флота обеспечивает круглогодичную навигацию и повышение пропускной способности арктического коридора |

| | | |
|---|---|--|
| <p>4.Слабая инвестиционная привлекательность. Санкционное давление, нехватка долгосрочного финансирования, высокие риски</p> | <p>Введение преференциальных экономических режимов (АЗРФ, ТОР «Кировск»), упрощение процедур для инвесторов, государственные субсидии и поддержка приоритетных проектов</p> | <p>Национальный проект «Арктика и СМП» выступает в качестве институциональной платформы для консолидации частных и государственных ресурсов. Государственные гарантии и системные льготы снижают инвестиционные риски, способствуют привлечению капитала и кадров</p> |
| <p>5.Высокие логистические издержки и слабая интеграция в глобальные рынки. Протяженность маршрутов, зависимость от Суэцкого канала.</p> | <p>Развитие мультимодальных перевозок, субсидирование северных поставок, интеграция с федеральными и международными логистическими коридорами.</p> | <p>СМП обеспечивает сокращение маршрута Азия-Европа (в два раза короче по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал). Формирование регулярных контейнерных и балкерных линий по СМП улучшает внешнеторговые связи, снижает стоимость импортной продукции и расширяет экспортные возможности региона.</p> |

Источник: составлено авторами по данным [5; 8].

Table 1

Systematization of key challenges, internal instruments of regional policy and corresponding directions of transformation provided by the NSR development

| Key problems of the Murmansk region | Regional measures (regional development strategy) | Solution mechanisms through the implementation of SME projects |
|--|---|---|
| <p>1.Demographic crisis. Steady population decline, outflow of youth, aging population, low birth rate</p> | <p>Implementation of demographic support programs («Own Home in the Arctic», regional maternity capital), development of the healthcare system and social infrastructure, stimulation of the creation of new jobs through investment projects</p> | <p>Formation of a significant number of new jobs within the port, shipbuilding and service infrastructure of the NSR. Increasing the transport accessibility of the region contributes to the growth of attractiveness for the working population and young professionals</p> |
| <p>2.Insufficient diversification of the economy. Dependence on the raw materials sector and the fishing industry</p> | <p>Formation of industrial clusters (mining and metallurgy, fisheries, tourism), support for small and medium-sized businesses, stimulation of investment in R&D and modernization of production</p> | <p>Development of a transport and logistics cluster within the NSR, attraction of investments in shipbuilding, ship repair and port infrastructure (including in the SEZ format). Expansion of export channels and formation of new business segments, including LNG logistics and export of semi-finished products</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>3. Limited transport infrastructure. Insufficient port capacity, lack of underwater depths, outdated railway lines</p> | <p>Investments in the comprehensive development of the Murmansk transport hub, construction of terminals (coal, oil, containers), development of gas transportation infrastructure and highways</p> | <p>NSR development programs help attract co-financing and public-private partnership mechanisms for port modernization and the creation of SEZs. The expansion of the icebreaker fleet ensures year-round navigation and increases the capacity of the Arctic corridor</p> |
| <p>4. Weak investment attractiveness. Sanction pressure, lack of long-term financing, high risks</p> | <p>Introduction of preferential economic regimes (AZRF, Kirovsk priority development area), simplification of procedures for investors, government subsidies and support for priority projects</p> | <p>The national project «Arctic and NSR» acts as an institutional platform for the consolidation of private and public resources. State guarantees and systemic benefits reduce investment risks and help attract capital and personnel</p> |
| <p>5. High logistics costs and weak integration into global markets. Length of routes, dependence on the Suez Canal</p> | <p>Development of multimodal transportation, subsidizing northern supplies, integration with federal and international logistics corridors</p> | <p>The NSR provides a shortening of the Asia-Europe route (twice shorter than the route through the Suez Canal). The formation of regular container and bulk lines along the NSR improves foreign trade relations, reduces the cost of imported products and expands the region's export capabilities</p> |

Source: compiled by the authors based on data from [5; 8].

Обобщенные данные демонстрируют прямую взаимосвязь между стратегическими целями регионального развития Мурманской области и реализацией проектов в рамках СМП. Расширение портовой и логистической инфраструктуры в арктической зоне частично нивелирует проблемы транспортной доступности и инвестиционной активности. Параллельно формирование Мурманского логистического кластера способствует стабилизации демографической ситуации за счет создания рабочих мест и повышения качества городской среды. Указанные взаимосвязи свидетельствуют о том, что долгосрочные цели социально-экономического развития региона принципиально зависят от успешной институционализации и операционализации проектов, реализуемых в рамках СМП.

Выводы

Развитие СМП представляет собой один из ключевых факторов обеспечения устойчивого социально-экономического роста Мурманской области. Прежде всего, оно инициирует масштабный инфраструктурный прорыв: при поддержке федерального бюджета формируется современный транспортно-логистический узел, включающий портовые терминалы, ОЭЗ, а также модернизированную сеть железнодорожных и автомобильных коммуникаций. Реализация данных проектов значительно увеличивает пропускную способность транспортной системы региона, одновременно создавая технологическую основу для становления и развития новых отраслей – в частности, судостроения, арктического сервисного машиностроения и перспективных направлений, включая водородную энергетику.

Кроме того, активизация инвестиционной деятельности в рамках СМП способствует запуску механизмов межотраслевого взаимодействия. В арктические кластеры привлекаются капиталы, технологии и управленческие практики из смежных сфер – энергетики, машиностроения, информационных логистических систем, что создает предпосылки для повышения степени экономической диверсификации Мурманской области и перехода к более сложной и устойчивой отраслевой структуре регионального хозяйства.

Долгосрочные эффекты развития СМП распространяются и на демографическую сферу. Формирование новых рабочих мест и реализация социальных стимулов, включая налоговые и регуляторные преференции для компаний, ведущих деятельность в арктической зоне, способствует не только снижению миграционного оттока, но и повышению привлекательности региона для молодых специалистов и высококвалифицированных кадров. По оценкам региональных властей, в последние годы удалось сократить темпы убыли населения в два раза, в том числе за счет экономического оживления, вызванного инфраструктурными инвестициями. Расширение культурной, образовательной и городской среды в рамках национальных проектов и программ ревитализации

арктических городов усиливает позиционирование региона как привлекательного пространства для жизни и профессиональной реализации.

Государственная политика играет определяющую роль в институционализации процессов развития СМП. Актуализированный до 2035 г. федеральный план мероприятий включает свыше 150 позиций – от проектирования новых ледоколов до внедрения цифровых решений для маршрутов арктического судоходства. Документ синхронизирован с целями социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 г. и со «Стратегией развития Арктической зоны РФ», утвержденной указом Президента РФ в 2020 г. Эффективная реализация обозначенных мероприятий требует учета международных геоэкономических факторов, в том числе укрепления логистического партнерства с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего Китаем, заинтересованным в доступе к альтернативным транспортным коридорам. Не менее значимым становится адаптация к климатическим изменениям, включая прогнозируемое продление периода ледовой обстановки и потребность в расширении ледокольного флота.

В условиях глобального энергетического перехода и санкционного давления СМП обеспечивает России стратегическую гибкость в вопросах экспорта и логистики. Транспортировка как сырьевых товаров (нефть, газ, уголь), так и высокотехнологичной продукции по маршруту, проходящему в пределах национальной юрисдикции, позволяет поддерживать устойчивость внешнеторговых поставок и минимизировать уязвимость цепочек поставок к международным ограничениям.

Скоординированное развитие СМП и реализация региональной стратегии «На Севере – жить» формируют синергетический эффект, выражающийся в укреплении транспортно-логистических кластеров, росте промышленного и технологического потенциала, а также в улучшении социально-демографических показателей. На этой основе обеспечивается долгосрочная устойчивость развития Мурманской области, сопровождаемая снижением зависимости региональной экономики от конъюнктурных внешних факторов. Комплекс

реализуемых мероприятий подтверждает, что развитие СМП становится системным драйвером прогресса в регионе, обеспечивая масштабные и многоуровневые дивиденды – от модернизации инфраструктуры до стабилизации демографии и структурной перестройки экономики. При условии активной государственной поддержки и учета трансформаций в международных логистических цепочках Мурманская область обладает потенциалом стать одним из ведущих и наиболее динамично развивающихся регионов российской Арктики.

Список литературы

1. В рамках МАФ-2025 губернатор Андрей Чибис предложил ключевые модели развития СМП на долгосрочную перспективу // Инвестиционный портал Мурманской области [Электронный ресурс]. URL: https://invest.nashsever51.ru/list_item/news/v-ramkakh-maf-2025-gubernator-andrey-chibis-predlozhil-kliuchevye-modeli-razvitiia-smp-na-dolgosrochnuiu-perspektivu (дата обращения: 07.05.2025).
2. МАФ-2025: Определены векторы развития Арктики и механизмы привлечения инвестиций // Инвестиционный портал Мурманской области [Электронный ресурс]. URL: https://invest.nashsever51.ru/list_item/news/maf-2025-opredeleny-vektory-razvitiia-arktiki-i-mekhanizmu-privlecheniia-investitsiy (дата обращения: 07.05.2025).
3. Развитие Северного морского пути // Арктическая Россия [Электронный ресурс]. URL: <https://arctic-russia.ru/northsearoute/> (дата обращения: 07.05.2025).
4. Северный морской путь: в 2024 году грузопоток по Севморпути может превысить 36 млн тонн // ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17941997> (дата обращения: 07.05.2025).
5. Стратегический план развития Мурманской области до 2030 года «На Севере – жить!». – Мурманск: Правительство Мурманской области, 2024.

[Электронный ресурс]. URL: https://invest.nashsever51.ru/public/uploads/mediastore/Стратегия_«На_Севере_-жить!».pdf (дата обращения: 07.05.2025).

6. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 20.03.2025).

7. Черняев М.В. Особенности научной дипломатии в Арктике в условиях санкционного давления коллективного Запада // Арктическое обозрение. – 2024. – № 10. – С. 54-61.

8. Чибис: план «На Севере – жить!» – фундаментальная основа развития Мурманской области // ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/interviews/22353339> (дата обращения: 07.05.2025).

9. Чибис: проект развития Арктики и СМП станет платформой привлечения инвестиций // Рамблер [Электронный ресурс]. URL: <https://finance.rambler.ru/economics/54411556-chibis-proekt-razvitiya-arktiki-i-smp-stanet-platformoy-privlecheniya-investitsiy/> (дата обращения: 07.05.2025).

10. Russia and China discuss Northern Sea Route development // World Nuclear News [Электронный ресурс]. URL: www.world-nuclear-news.org/articles/russia-and-china-discuss-northern-sea-route-development (дата обращения: 07.05.2025).

References

1. V ramkah MAF-2025 gubernator Andrej Chibis predlozhl klyuchevye modeli razvitiya SMP na dolgosrochnuyu perspektivu [As part of the MAF-2025, Governor Andrey Chibis proposed key models for the long-term development of the NSR]. Investment portal of the Murmansk region. Available at: https://invest.nashsever51.ru/list_item/news/v-ramkakh-maf-2025-gubernator-andrey-chibis-predlozhl-kliuchevye-modeli-razvitiia-smp-na-dolgosrochnuiu-perspektivu (accessed: 07.05.2025).

2. MAF-2025: Opredeleny vektory razvitiya Arktiki i mekhanizmy privlecheniya investitsiy [MAF-2025: Vectors of Arctic development and mechanisms for attracting investment have been determined]. Investment portal of the Murmansk

region. Available at: https://invest.nashsever51.ru/list_item/news/maf-2025-opredeleny-vektory-razvitiia-arktiki-i-mekhanizmy-privlecheniia-investitsiy (accessed: 05/07/2025).

3. Razvitie Severnogo morskogo puti [Development of the Northern Sea Route]. Arctic Russia. Available at: <https://arctic-russia.ru/northsearoute/> (accessed: 05/07/2025).

4. Severniy morskoy put: v 2024 godu gruzopotok po Sevmorputi mozhet prevysit 36 mln tonn [Northern Sea Route: in 2024, cargo traffic along the Northern Sea Route may exceed 36 million tons]. TASS. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/17941997> (accessed: 05/07/2025).

5. Strategicheskiy plan razvitiya Murmanskoy oblasti do 2030 goda «Na Severe – zhit!» [Strategic plan for the development of the Murmansk region until 2030 "Live in the North!"]. Murmansk: Government of the Murmansk Region, 2024. Available at: https://invest.nashsever51.ru/public/uploads/mediastore/Стратегия_«На_Севере_-_жить!»_pdf (accessed: 05/07/2025).

6. Federal State Statistics Service. Available at: <https://rosstat.gov.ru/> (accessed: 03/20/2025).

7. Chernyaev M.V. Osobennosti nauchnoy diplomatii v Arktike v usloviyah sanktsionnogo davleniya kollektivnogo Zapada [Features of scientific diplomacy in the Arctic under the sanctions pressure of the collective West]. Arctic Review, 2024, no. 10, pp. 54-61.

8. Chibis: plan «Na Severe – zhit!» – fundamentalnaya osnova razvitiya Murmanskoy oblasti [Chibis: The “Live in the North!” plan is the fundamental basis for the development of the Murmansk region]. TASS. Available at: <https://tass.ru/interviews/22353339> (accessed: 05/07/2025).

9. Chibis: proekt razvitiya Arktiki i SMP stanet platformoy privilecheniya investitsiy [Chibis: The Arctic and NSR development project will become a platform for attracting investment]. Rambler. Available at: <https://finance.rambler.ru/economics/54411556-chibis-proekt-razvitiya-arktiki-i-smp-stanet-platformoy-privlecheniya-investitsiy/> (accessed: 05/07/2025).

10. Russia and China discuss Northern Sea Route development. World Nuclear News. Available at: www.world-nuclear-news.org/articles/russia-and-china-discuss-northern-sea-route-development (accessed: 05/07/2025).

© Пронина К.А., Щербакова Т.С., 2025