Перспективы развития СМП как социально-экономического ресурса развития российского государства и его безопасности в XXI веке

**Человек:** Предметом исследования являются перспективы развития СМП как социально-экономического ресурса развития российского государства и его безопасности. В статье автор рассматривает основные опасения иностранных инвесторов и партнеров по поводу коммерческой жизнеспособности СМП. Сокращение территории морских льдов в акватории Северного Ледовитого океана открывает большие возможности по использованию морского пути и добычи природных ископаемых в Арктике. Изменение климата и сокращение льда в Арктике убедительно подтверждает тот факт, что идея развития СМП в обозримой перспективе станет коммерчески жизнеспособной, особенно в летнее время. К основным методам данного исследования относятся сбор и анализ отечественных и зарубежных документов, сравнение различных точек зрения, общелогические методы. Основными выводами проведенного исследования являются рекомендации о налаживании взаимовыгодного сотрудничества с иностранными партнерами, направленные на согласование правил и норм использования северного морского коридора, а также комплексная работа над улучшением его репутации и имиджа. Автор предлагает целенаправленно и планомерно реализовывать стратегические задачи по развитию Арктики, создать комплексный план по реализации мер, направленных на разработку прогнозов по развитию СМП.

**Key words:** углеводороды, безопасность, геополитика, Северный морской путь, политика, Арктика, шельф, границы, РФ, Полярный кодекс

=================================

**FastText\_KMeans\_Clean:** В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф. Сокращение территории морских льдов в акватории Северного Ледовитого океана открывает большие возможности по использованию морского пути и добычи природных ископаемых в Арктике. В вопросе активного использования северного пути есть много проблемных моментов, которые следует учитывать. Некоторые азиатские судоходные компании отмечают наличие своих частных проблем, из-за которых транспортировка грузов через северный путь не может эффективно использоваться, т.к. тариф будет варьироваться от усмотрения российских властей: "Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах постоянно напоминает о вероятности повреждения арктическими льдами, также удорожающие страховые расходы перевозчика”[1]. Впрочем, не все так пессимистично.

**Key words part:** 0.6818181818181818

=================================

**FastText\_KMeans\_Raw/:** В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф. Понимая новые возможности, которые открывает СМП, к транспортным рейсам через северный коридор стали проявлять большой интерес страны Азии. Некоторые азиатские судоходные компании отмечают наличие своих частных проблем, из-за которых транспортировка грузов через северный путь не может эффективно использоваться, т.к. тариф будет варьироваться от усмотрения российских властей: "Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах постоянно напоминает о вероятности повреждения арктическими льдами, также удорожающие страховые расходы перевозчика”[1]. Есть шанс, что при должном внимании к СМП в перспективе он может стать одним из основных грузовых маршрутов на земле, а процесс добычи углеводородов в Арктике в связи с таянием льдов значительно упростится.

**Key words part:** 0.7272727272727273

=================================

**FastText\_PageRank\_Clean/:** Северный морской путь проходит через моря Северного Ледовитого океана – Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово. Общая протяженность этого транспортного пути более 5600 километров. Особое внимание российское правительство стало уделять развитию СМП в последнее десятилетие. Особый интерес к СМП в настоящее время проявляют Япония, Южная Корея, Китай, Вьетнам. Причины опасений потенциальных западных партнеров и инвесторов. Рассмотрим их подробнее. Стратегические задачи по развитию СМП. Впрочем, не все так пессимистично.

**Key words part:** 0.5454545454545454

=================================

**FastText\_PageRank\_Raw/:** Северный морской путь проходит через моря Северного Ледовитого океана – Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово. Общая протяженность этого транспортного пути более 5600 километров. Особое внимание российское правительство стало уделять развитию СМП в последнее десятилетие. Особый интерес к СМП в настоящее время проявляют Япония, Южная Корея, Китай, Вьетнам. Причины опасений потенциальных западных партнеров и инвесторов. Рассмотрим их подробнее. Стратегические задачи по развитию СМП. Впрочем, не все так пессимистично.

**Key words part:** 0.5454545454545454

=================================

**Mixed\_ML\_TR/:** В советский период СМП являлся одним из самых значительных транспортных коридоров по обеспечению морских перевозок в северных и арктических регионах страны. В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф. Несмотря на значительный международный интерес к российской Арктике, у потенциальных иностранных партнеров и инвесторов есть также и большие опасения по поводу коммерческой жизнеспособности СМП. Очевидно, что одним из факторов, который способен повлиять на масштабное освоение СМП, является развитие перевозки углеводородов в Арктике. Рынок стран АТР в настоящий момент для развития СМП доступен слабо из-за высоких экономических рисков и издержек при доставке углеводородов из Баренцева моря и месторождений Западной Сибири. Стратегические задачи по развитию СМП. В связи с этим, одним из главных векторов развития СМП в XXI веке должно стать развитие сотрудничества с иностранными партнерами, направленное на согласование правил и норм использования северного морского коридора, а также комплексная работа над улучшением его репутации и имиджа.

**Key words part:** 0.6818181818181818

=================================

**MultiLingual\_KMeans/:** В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф. Несмотря на значительный международный интерес к российской Арктике, у потенциальных иностранных партнеров и инвесторов есть также и большие опасения по поводу коммерческой жизнеспособности СМП. Рынок стран АТР в настоящий момент для развития СМП доступен слабо из-за высоких экономических рисков и издержек при доставке углеводородов из Баренцева моря и месторождений Западной Сибири. Стратегические задачи по развитию СМП.

**Key words part:** 0.6363636363636364

=================================

**Multilingual\_PageRank/:** Общая протяженность этого транспортного пути более 5600 километров. Из полусотни функционирующих портов к настоящему времени более половины прекратили свое существование. После распада Советского Союза и сокращения финансирования в портах СМП не проводилась какая-либо значительная модернизация. Обновляется только минимальное количество навигационного оборудования из перечня необходимого. Более того, расстояние, например, из Пусана до Роттердама через СМП примерно на 40% короче, чем через Суэцкий канал, что в перспективе позволяет сократить скорость доставки грузов примерно на 7 дней. Рассмотрим их подробнее. Однако в настоящий момент в мире наблюдается снижение спроса и цены на углеводородные энергоресурсы. Морские перевозки нефти и газа в ближайшей перспективе по СМП будут происходить в основном только в направлении запада.

**Key words part:** 0.5

=================================

**RuBERT\_KMeans\_Without\_ST/:** Понимая новые возможности, которые открывает СМП, к транспортным рейсам через северный коридор стали проявлять большой интерес страны Азии. Чтобы СМП стал коммерчески жизнеспособным российским властям необходимо решить вопрос оснащения инфраструктуры портов, а также обеспечить бесперебойные доставки грузов в Арктику. Не менее значимым международным фактором в использовании СМП являются жесткие экологические требования арктического региона. Впрочем, не все так пессимистично. В связи с этим, одним из главных векторов развития СМП в XXI веке должно стать развитие сотрудничества с иностранными партнерами, направленное на согласование правил и норм использования северного морского коридора, а также комплексная работа над улучшением его репутации и имиджа.

**Key words part:** 0.5454545454545454

=================================

**RuBERT\_KMeans\_With\_ST/:** В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф. Более того, расстояние, например, из Пусана до Роттердама через СМП примерно на 40% короче, чем через Суэцкий канал, что в перспективе позволяет сократить скорость доставки грузов примерно на 7 дней. Ценность СМП для последних стран, в первую очередь, обусловлена не их желанием получить более быстрый и, возможно, экономически более выгодный способ транспортировки продукции в Европу, а перспективой получить доступ к ресурсам российской Арктики. Чтобы СМП стал коммерчески жизнеспособным российским властям необходимо решить вопрос оснащения инфраструктуры портов, а также обеспечить бесперебойные доставки грузов в Арктику. Для того, чтобы проект развития СМП увенчался успехом, нам представляется необходимым целенаправленно и планомерно реализовать следующие стратегические задачи:.

**Key words part:** 0.5909090909090909

=================================

**RUBERT\_page\_rank\_Without\_ST/:** Обновляется только минимальное количество навигационного оборудования из перечня необходимого. Рассмотрим их подробнее. Руководство США не соглашается на исключительную юрисдикцию РФ в акватории СМП. Впрочем, не все так пессимистично. 5. разработка национальной стратегии комплексного развития транспортной сети коммуникаций северных субъектов федерации на несколько десятков лет;.

**Key words part:** 0.5

=================================

**RUBERT\_page\_rank\_With\_ST/:** Обновляется только минимальное количество навигационного оборудования из перечня необходимого. Рассмотрим их подробнее. К дополнительным расходам при прохождении СМП также относятся и затраты на ледового лоцмана, около 10 тысяч долларов за рейс [5]. 1. создание особых экономических зон для развития международных перевозок и привлечения иностранных инвестиций;. 6. закрепление в международно-правовых документах внешних границ континентального шельфа РФ в Северном Ледовитом океане;.

**Key words part:** 0.5909090909090909

=================================

**RUSBERT\_KMeans\_Without\_ST/:** Единой точки зрения насчет перспектив развития СМП нет также и у зарубежных исследователей Арктики. Некоторые азиатские судоходные компании отмечают наличие своих частных проблем, из-за которых транспортировка грузов через северный путь не может эффективно использоваться, т.к. тариф будет варьироваться от усмотрения российских властей: "Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах постоянно напоминает о вероятности повреждения арктическими льдами, также удорожающие страховые расходы перевозчика”[1]. Есть шанс, что при должном внимании к СМП в перспективе он может стать одним из основных грузовых маршрутов на земле, а процесс добычи углеводородов в Арктике в связи с таянием льдов значительно упростится. В связи с этим, одним из главных векторов развития СМП в XXI веке должно стать развитие сотрудничества с иностранными партнерами, направленное на согласование правил и норм использования северного морского коридора, а также комплексная работа над улучшением его репутации и имиджа.

**Key words part:** 0.6363636363636364

=================================

**RUSBERT\_KMeans\_With\_ST/:** В советский период СМП являлся одним из самых значительных транспортных коридоров по обеспечению морских перевозок в северных и арктических регионах страны. Более глобальных полномочий у этого органа нет, что не позволяет ему стать единым органом управления, ответственным за развитие СМП. Если говорить о заинтересованности других государств в развитии СМП, то главная ценность этого транспортного коридора определяется следующими моментами. Так, некоторые исследователи из Южной Кореи считают, что Полярный кодекс, который вступил в силу 1 января 2017 года, может стать значительным препятствием для судоходства по СМП в случае несоблюдения его экологических требований [10].

**Key words part:** 0.5909090909090909

=================================

**RUSBERT\_page\_rank\_Without\_ST/:** Более глобальных полномочий у этого органа нет, что не позволяет ему стать единым органом управления, ответственным за развитие СМП. В вопросе активного использования северного пути есть много проблемных моментов, которые следует учитывать. Рассмотрим их подробнее. Стратегические задачи по развитию СМП. Впрочем, не все так пессимистично.

**Key words part:** 0.5

=================================

**RUSBERT\_page\_rank\_With\_ST/:** Общая протяженность этого транспортного пути более 5600 километров. В вопросе активного использования северного пути есть много проблемных моментов, которые следует учитывать. Рассмотрим их подробнее. Стратегические задачи по развитию СМП. Впрочем, не все так пессимистично.

**Key words part:** 0.5

=================================

**Simple\_PageRank/:** Под Северным морским путем (СМП) понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью России, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилегающую зону и исключительную зону РФ. Об этом, в частности, свидетельствует создание Федерального государственного казенного учреждения "Администрация Северного морского пути" распоряжением Правительства Российской федерации от 15 марта 2013 года № 358-р [4], а также создание и регистрация минюстом РФ 12 апреля 2013 года Правил плавания в акватории СМП. Главным программным документом, созданным для развития СМП, в настоящий момент является "Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020" [6]. Некоторые азиатские судоходные компании отмечают наличие своих частных проблем, из-за которых транспортировка грузов через северный путь не может эффективно использоваться, т.к. тариф будет варьироваться от усмотрения российских властей: "Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах постоянно напоминает о вероятности повреждения арктическими льдами, также удорожающие страховые расходы перевозчика”[1]. Устойчивое освоение СМП в обозримой перспективе позволит системно повлиять не только на социально-экономическое развитие северных субъектов РФ, но и открыть новые стратегические перспективы для межгосударственного сотрудничества с другими странами. В связи с этим, одним из главных векторов развития СМП в XXI веке должно стать развитие сотрудничества с иностранными партнерами, направленное на согласование правил и норм использования северного морского коридора, а также комплексная работа над улучшением его репутации и имиджа.

**Key words part:** 0.6363636363636364

=================================

**TextRank/:** В советский период СМП являлся одним из самых значительных транспортных коридоров по обеспечению морских перевозок в северных и арктических регионах страны. В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф. Несмотря на значительный международный интерес к российской Арктике, у потенциальных иностранных партнеров и инвесторов есть также и большие опасения по поводу коммерческой жизнеспособности СМП. 7. создание единого органа управления, отвечающего за комплексное развитие СМП, модернизацию транспортной системы, а также за разработку и корректировку стратегии по привлечению иностранных перевозчиков;. Безусловно, устойчивое и последовательное развитие СМП уже в обозримой перспективе способно благотворно повлиять на экономику северных субъектов РФ, активное освоение арктического шельфа в целом, а также создание новых рабочих мест. В связи с этим, одним из главных векторов развития СМП в XXI веке должно стать развитие сотрудничества с иностранными партнерами, направленное на согласование правил и норм использования северного морского коридора, а также комплексная работа над улучшением его репутации и имиджа.

**Key words part:** 0.6818181818181818

=================================

**TF-IDF\_KMeans/:** Под Северным морским путем (СМП) понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью России, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилегающую зону и исключительную зону РФ. Главным программным документом, созданным для развития СМП, в настоящий момент является "Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020" [6]. Сокращение территории морских льдов в акватории Северного Ледовитого океана открывает большие возможности по использованию морского пути и добычи природных ископаемых в Арктике. Изменение климата и сокращение льда в Арктике убедительно подтверждает тот факт, что идея развития СМП в обозримой перспективе станет коммерчески жизнеспособной, особенно в летнее время. В первую очередь, СМП интересен другим государствам (особенно странам АТР) возможностью стать более выгодной альтернативой перевозкам вдоль южного побережья Евразии через Суэцкий канал, который в настоящее время практически достиг предела своей пропускной способности. Несмотря на значительный международный интерес к российской Арктике, у потенциальных иностранных партнеров и инвесторов есть также и большие опасения по поводу коммерческой жизнеспособности СМП. 7. создание единого органа управления, отвечающего за комплексное развитие СМП, модернизацию транспортной системы, а также за разработку и корректировку стратегии по привлечению иностранных перевозчиков;.

**Key words part:** 0.6818181818181818

=================================

**Текст:** Северный морской путь на сегодняшний день является одним из важнейших элементов морской и внутренней водной транспортной системы России. Под Северным морским путем (СМП) понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью России, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилегающую зону и исключительную зону РФ. Северный морской путь проходит через моря Северного Ледовитого океана – Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово. Общая протяженность этого транспортного пути более 5600 километров.. Анализ текущего уровня развития СМП и его перспектив. В советский период СМП являлся одним из самых значительных транспортных коридоров по обеспечению морских перевозок в северных и арктических регионах страны. Однако, начиная с 90-х годов XX века, СМП начал переживать довольно тяжелые времена, что привело к снижению грузопотоков почти в 6 раз по сравнению с советским периодом [3]. Из полусотни функционирующих портов к настоящему времени более половины прекратили свое существование. После распада Советского Союза и сокращения финансирования в портах СМП не проводилась какая-либо значительная модернизация. В критическом состоянии находится большинство причальных сооружений, сооружений для утилизации и приема судовых отходов, а также средств предотвращения разлива нефти в случае возникновения аварии.. Навигационные и гидрографические комплексы обеспечения безопасности на СМП также нуждаются в существенной модернизации. Обновляется только минимальное количество навигационного оборудования из перечня необходимого. Возраст большинства разведывательных навигационных судов, изучающих трассы СМП, превышает 30 лет, что свидетельствует об острой нехватке современных средств для проведения арктических исследований, что, в свою очередь, требует больших финансовых вложений для того, чтобы покрывать расходы на постоянные ремонты устаревшего оборудования.. Руководство нашей страны, осознавая необходимость интеграции СМП в мировую транзитную систему, поставило задачу модернизации портов с тем, чтобы возродить потенциал СМП и создать современный и эффективный евро-азиатский транспортный коридор [7]. В последнее время мы можем наблюдать все больше фактов, которые свидетельствуют о том, что многие экспериментальные проекты перевозки по СМП оправдали себя и стали коммерческими.. Особое внимание российское правительство стало уделять развитию СМП в последнее десятилетие. Об этом, в частности, свидетельствует создание Федерального государственного казенного учреждения «Администрация Северного морского пути» распоряжением Правительства Российской федерации от 15 марта 2013 года № 358-р [4], а также создание и регистрация минюстом РФ 12 апреля 2013 года Правил плавания в акватории СМП. Главными задачами деятельности администрации являются обеспечение безопасности мореплавания и защита морской акватории СМП от загрязнения. Более глобальных полномочий у этого органа нет, что не позволяет ему стать единым органом управления, ответственным за развитие СМП.. Главным программным документом, созданным для развития СМП, в настоящий момент является «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020» [6]. В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф.. Сокращение территории морских льдов в акватории Северного Ледовитого океана открывает большие возможности по использованию морского пути и добычи природных ископаемых в Арктике. Изменение климата и сокращение льда в Арктике убедительно подтверждает тот факт, что идея развития СМП в обозримой перспективе станет коммерчески жизнеспособной, особенно в летнее время. В связи с ростом ожиданий от таяния льдов международный интерес к российской Арктике в последнее время неуклонно растет. Однако результаты выводов иностранных исследователей в отношении перспектив использования арктических морских маршрутов широко варьируются, в зависимости от выбираемых параметров и их значения.. Если говорить о заинтересованности других государств в развитии СМП, то главная ценность этого транспортного коридора определяется следующими моментами. В первую очередь, СМП интересен другим государствам (особенно странам АТР) возможностью стать более выгодной альтернативой перевозкам вдоль южного побережья Евразии через Суэцкий канал, который в настоящее время практически достиг предела своей пропускной способности. Более того, расстояние, например, из Пусана до Роттердама через СМП примерно на 40% короче, чем через Суэцкий канал, что в перспективе позволяет сократить скорость доставки грузов примерно на 7 дней. Не менее важным аспектом значимости СМП для иностранных государств и компаний является возможность посредством СМП получить доступ к ресурсам российской Арктики. Транспортировки углеводородов с шельфа Арктики могут стать более выгодными по сравнению с транспортировками посредством нефте- и газопроводов.. Понимая новые возможности, которые открывает СМП, к транспортным рейсам через северный коридор стали проявлять большой интерес страны Азии. Особый интерес к СМП в настоящее время проявляют Япония, Южная Корея, Китай, Вьетнам. Также не скрывают своего интереса к морскому пути Сингапур и Индия. Ценность СМП для последних стран, в первую очередь, обусловлена не их желанием получить более быстрый и, возможно, экономически более выгодный способ транспортировки продукции в Европу, а перспективой получить доступ к ресурсам российской Арктики.. Причины опасений потенциальных западных партнеров и инвесторов. Несмотря на значительный международный интерес к российской Арктике, у потенциальных иностранных партнеров и инвесторов есть также и большие опасения по поводу коммерческой жизнеспособности СМП. Так, например, у зарубежных судостроительных и транспортных компаний, которые были бы заинтересованы в развитии СМП, нет единой точки зрения по поводу перспектив этого транспортного коридора. Единой точки зрения насчет перспектив развития СМП нет также и у зарубежных исследователей Арктики. В вопросе активного использования северного пути есть много проблемных моментов, которые следует учитывать. Главными проблемами на сегодняшний день являются политические, экономические и внутренние корпоративные барьеры. Рассмотрим их подробнее.. Как мы уже отмечали выше, к преимуществам СМП можно отнести более короткое расстояние между некоторыми азиатскими и европейскими рынками, а также сокращение сроков перевозок грузов. Хотя сезон свободного ото льда моря в российской Арктике и увеличился с 84 дней в 1979 году до 129 в 2006 году, в целом очевидно, что доставка по СМП не может осуществляться круглый год, как это происходит через Суэцкий канал. Набирающий силу, но с относительно коротким сроком функционирования, СМП все еще не внушает доверия иностранным инвесторам и не является достаточно надежной альтернативой для азиатских транспортных компаний. Чтобы СМП стал коммерчески жизнеспособным российским властям необходимо решить вопрос оснащения инфраструктуры портов, а также обеспечить бесперебойные доставки грузов в Арктику.. Еще одним важным барьером, препятствующим активному использованию СМП, является проблема затратности рейсов. У иностранных партнеров нет ясного понимания стоимости ледокольных тарифов и расходов на страховку. Кроме того, у стран АТР нет такого ледокольного флота, который может понадобиться для отправки грузов через СМП, а строительство новых судов ледокольного класса является очень затратным мероприятием, которое может и не окупиться. К дополнительным расходам при прохождении СМП также относятся и затраты на ледового лоцмана, около 10 тысяч долларов за рейс [5].. Некоторые азиатские судоходные компании отмечают наличие своих частных проблем, из-за которых транспортировка грузов через северный путь не может эффективно использоваться, т.к. тариф будет варьироваться от усмотрения российских властей: «Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах постоянно напоминает о вероятности повреждения арктическими льдами, также удорожающие страховые расходы перевозчика”[1].. Редко упоминаемым барьером в развитии СМП остается проблема недостаточной информационной осведомленности зарубежных судовладельцев о программах модернизации портов арктической трассы, перечне услуг по ремонту кораблей, условиях поисково-спасательных работ в Арктике. Масло в огонь подливают многочисленные иностранные аналитики и логисты, занимающиеся поиском и мониторингом альтернативных транспортных маршрутов. В связи с определенным информационным дефицитом и, возможно, преднамеренным искажением фактов в медийном поле, у потенциального инвестора или партнера формируются не самые благоприятные представления в отношении СМП.. К очередному препятствию полноценного использования СМП, которое выделяют южнокорейские исследователи, можно отнести проблему безопасности СМП [10]. Торосы могут нанести повреждения танкерам и баржам, перевозящим углеводород и топливо, что может привести к разливам нефти и огромной экологической катастрофе всей экосистемы Арктики. Более того, холодный Северный ледовитый океан очень сильно затрудняет возможность терпящих бедствие судов своевременно извещать о происшествии, что в свою очередь затруднит проведение спасательных операций в экстремальных условиях.. Помимо перечисленных факторов, на навигацию по СМП также оказывают значительное влияние международные политические факторы. Одной из проблем в информационном поле может стать то, что некоторые западные страны активно отстаивают идею интернационализации СМП. Так, например, российское правительство уверено, что наша страна имеет полное право регулирования Северного морского пути благодаря Конвенции ООН по морскому праву от 1982 года. Руководство США не соглашается на исключительную юрисдикцию РФ в акватории СМП.. В директиве по арктической политике от 12 января 2009 года США назвали одним из своих приоритетов свободу судоходства и трансарктических перелетов на всей территории Арктики, включая СМП. В связи с этим у потенциальных инвесторов в лице международных судоходных компаний могут возникнуть опасения по поводу СМП из-за неясности его правового статуса. В зависимости от статуса СМП, компании должны будут соблюдать различные юридические нормы. Решить проблемы согласования законодательных норм использования СМП и прийти к какому-то компромиссу в настоящий момент нашей стране представляется довольно затруднительным, особенно на общем фоне антироссийских санкций после событий, связанных с Украиной. Следствием нерешенных юридических и территориальных споров в Арктике становится ее ремилитаризация.. Не менее значимым международным фактором в использовании СМП являются жесткие экологические требования арктического региона. Арктический совет, Международная морская организация и другие международные организации могут повлиять на использование СМП судоходными компаниями. Более того, в случае роста коммерческих перевозок в Арктике могут усилить свою активность экологические организации, а также международные органы по защите прав коренных народов севера.. Риски использования СМП могут также возрасти в связи с более строгими по сравнению с российским законодательством нормами Полярного кодекса, который будет регулировать правила эксплуатации судов в полярных водах [2]. Так, некоторые исследователи из Южной Кореи считают, что Полярный кодекс, который вступил в силу 1 января 2017 года, может стать значительным препятствием для судоходства по СМП в случае несоблюдения его экологических требований [10].. Очевидно, что одним из факторов, который способен повлиять на масштабное освоение СМП, является развитие перевозки углеводородов в Арктике. Однако в настоящий момент в мире наблюдается снижение спроса и цены на углеводородные энергоресурсы. Морские перевозки нефти и газа в ближайшей перспективе по СМП будут происходить в основном только в направлении запада. Рынок стран АТР в настоящий момент для развития СМП доступен слабо из-за высоких экономических рисков и издержек при доставке углеводородов из Баренцева моря и месторождений Западной Сибири.. Стратегические задачи по развитию СМП. Впрочем, не все так пессимистично. В связи с последними климатическими изменениями развитие СМП может стать довольно перспективным делом. Навигация станет возможной на всем протяжении СМП, а также в прибрежной зоне. Есть шанс, что при должном внимании к СМП в перспективе он может стать одним из основных грузовых маршрутов на земле, а процесс добычи углеводородов в Арктике в связи с таянием льдов значительно упростится.. Полномасштабное освоение СМП невозможно без построения единой стратегии социально-экономического развития северных субъектов федерации, повышения эффективности управления ими и выработки и реализаций общей для всех регионов некой концепцией своего будущего. Для того, чтобы проект развития СМП увенчался успехом, нам представляется необходимым целенаправленно и планомерно реализовать следующие стратегические задачи:. 1. создание особых экономических зон для развития международных перевозок и привлечения иностранных инвестиций;. 2. создание комплексного плана по реализации мер, направленных на разработку прогнозов по развитию СМП;. 3. развитие ледокольного флота России и активное восстановление и модернизация инфраструктуры портов СМП на всей трассе;. 4. совершенствование нормативно-правовой основы по регулированию перевозок на СМП с целью недопущения вмешательства иностранных государств во внутренние дела РФ;. 5. разработка национальной стратегии комплексного развития транспортной сети коммуникаций северных субъектов федерации на несколько десятков лет;. 6. закрепление в международно-правовых документах внешних границ континентального шельфа РФ в Северном Ледовитом океане;. 7. создание единого органа управления, отвечающего за комплексное развитие СМП, модернизацию транспортной системы, а также за разработку и корректировку стратегии по привлечению иностранных перевозчиков;. 8. реформа арктической политики России в сфере привлечения иностранных инвесторов для развития СМП.. Выводы. В последнее десятилетие руководство нашей страны начало предпринимать ряд активных действий, направленных на улучшение инфраструктуры СМП, а также повышение его инвестиционной привлекательности для иностранных государств. В первую очередь данные нововведения касаются улучшения навигационного обслуживания транспортного коридора на всей его протяженности, включая спутниковые системы определения местонахождения ГЛОНАСС и GPS и электронные системы связи.. Устойчивое освоение СМП в обозримой перспективе позволит системно повлиять не только на социально-экономическое развитие северных субъектов РФ, но и открыть новые стратегические перспективы для межгосударственного сотрудничества с другими странами. В целом, результатом успешной реализации федеральных программ по развитию транспортного пути должно стать обеспечение геоэкономической безопасноти и привлекательности России в XXI веке.. Безусловно, устойчивое и последовательное развитие СМП уже в обозримой перспективе способно благотворно повлиять на экономику северных субъектов РФ, активное освоение арктического шельфа в целом, а также создание новых рабочих мест. Однако переоценивать значение СМП также не следует. В связи с недостаточной прозрачностью правил судоходства по нему, низким уровнем инфраструктуры и портов и опасными условиями мореплавания, СМП представляется достойной альтернативой Суэцкому каналу не всем иностранным партнерам и инвесторам. В связи с этим, одним из главных векторов развития СМП в XXI веке должно стать развитие сотрудничества с иностранными партнерами, направленное на согласование правил и норм использования северного морского коридора, а также комплексная работа над улучшением его репутации и имиджа..