

Научная статья

Original article

УДК 656

doi: 10.55186/2413046X\_2025\_10\_10\_230

**ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕСУРСОВ ПРИ ИНТЕГРИЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ И МАГИСТРАЛИ «СЕВЕР-ЮГ» КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ**

**SPATIAL DISTRIBUTION OF RESOURCES IN THE INTEGRATION OF THE TRANSPORT CORRIDORS OF THE NORTHERN SEA ROUTE AND THE NORTH-SOUTH HIGHWAY AS A FACTOR IN THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC ZONE**



**Осипова Елена Эдуардовна**, кандидат экономических наук, доцент, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, 163001 наб. Северной Двины, 17, Архангельск, Россия, E-mail: [e.e.osipova@narfu.ru](mailto:e.e.osipova@narfu.ru), ORCID: 0000-0001-7960-1607

**Osipova Elena Tduardovna**, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia, E-mail: [e.e.osipova@narfu.ru](mailto:e.e.osipova@narfu.ru), ORCID: 0000-0001-7960-1607

**Аннотация.** В данной статье автор исследует влияние интеграции Северного морского пути (далее по тексту СМП) и международного транспортного коридора (далее по тексту МТК) «Север-Юг» на пространственное распределение ресурсов и устойчивое развитие Арктической зоны, анализируются потенциальные выгоды и риски, связанные с синергией двух ключевых транс-

портных артерий, включая экономический рост, развитие инфраструктуры, изменение логистических цепочек и экологические последствия. Особое внимание уделяется определению оптимальных сценариев пространственного распределения ресурсов, которые способствуют устойчивому развитию арктических территорий, с учетом геополитических, экономических и экологических факторов.

Интеграция СМП и МТК «Север-Юг» открывает новые горизонты для пространственной реорганизации ресурсной базы Арктической зоны. Сокращение транспортных издержек и времени доставки грузов, обусловленное использованием этих маршрутов, создает предпосылки для перераспределения производственных мощностей и привлечения инвестиций в регион. Возникает возможность более эффективной эксплуатации арктических минеральных ресурсов, развития портовой инфраструктуры и стимулирования смежных отраслей, что влечет за собой изменение сложившейся модели пространственного развития.

Однако, интеграция СМП и МТК «Север-Юг» определяется вызовами. Интенсивность судоходства повышает риски связанные с возможными экологическими катастрофами. Необходимость строительства новых портов и транспортно-логистических узлов оказывает негативное воздействие на хрупкие экосистемы региона. Важно не забывать и учитывать интересы коренных народов, проживающих в Арктике, и следовательно обеспечивать соблюдение их прав при внедрении и реализации инфраструктурных проектов.

Автор считает, что для оптимизации пространственного распределения ресурсов в Арктической зоне требуется комплексный подход, который будет учитывать экономические, экологические и социальные факторы. Для органов государственной власти и бизнеса, ключевым направлением представляется разработка стратегического плана развития арктической транспортно-логистической инфраструктуры, который основывается на принципах устой-

чивого развития. Необходимо укреплять международное сотрудничество в области охраны окружающей среды и обеспечения безопасного судоходства.

**Abstract.** In this article, the author examines the impact of the integration of the Northern Sea Route (hereinafter referred to as the NSR) and the International North-South Transport Corridor (hereinafter referred to as the ITC) on the spatial distribution of resources and sustainable development in the Arctic zone. The potential benefits and risks associated with the synergy of these two key transport arteries are analyzed, including economic growth, infrastructure development, changes in supply chains, and environmental impacts. Particular attention is paid to identifying optimal scenarios for the spatial distribution of resources that contribute to the sustainable development of Arctic territories, taking into account geopolitical, economic, and environmental factors.

The integration of the NSR and the North-South ITC opens new horizons for the spatial reorganization of the Arctic zone's resource base. The reduction in transportation costs and cargo delivery times achieved through the use of these routes creates the preconditions for the redistribution of production capacity and attracting investment to the region. This presents an opportunity for more efficient exploitation of Arctic mineral resources, the development of port infrastructure, and the stimulation of related industries, which entails a change in the existing spatial development model.

However, the integration of the NSR and the North-South International Transport Corridor is not without challenges. Intensive shipping increases the risks associated with potential environmental disasters. The need to build new ports and transport and logistics hubs has a negative impact on the region's fragile ecosystems. It is important to remember and consider the interests of indigenous peoples living in the Arctic and, therefore, ensure that their rights are respected during the implementation of infrastructure projects.

The author believes that optimizing the spatial distribution of resources in the Arctic zone requires a comprehensive approach that considers economic, environ-

mental, and social factors. For government agencies and businesses, the key focus is the development of a strategic plan for the development of Arctic transport and logistics infrastructure based on sustainable development principles. It is also essential to strengthen international cooperation in environmental protection and safe navigation.

**Ключевые слова:** ресурсы, интеграция, транспортные коридоры, Арктическая зона, риски, управление доставкой, устойчивое развитие

**Keywords:** resources, integration, transport corridors, Arctic zone, risks, delivery management, sustainable development

### **Введение**

Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) является территорией стратегического значения, обладающей колоссальными запасами природных ресурсов и уникальным геополитическим положением. В последние годы, в связи с изменением климата и таянием арктических льдов, возрастает интерес к освоению ресурсов и развитию транспортной инфраструктуры в регионе. Важнейшими элементами этой инфраструктуры являются Северный морской путь (СМП) и международный транспортный коридор (МТК) "Север-Юг", потенциал интеграции которых для обеспечения устойчивого развития АЗРФ представляется значительным.

На сегодняшний день СМП, является кратчайшим морским маршрутом между Европой и Азией, следовательно, становится все более привлекательным для международного транзита грузов. В то же время, МТК "Север-Юг" призван соединить Россию с Индией и странами Персидского залива, тем самым открывая новые возможности для торговли и экономического сотрудничества. Интеграция этих двух транспортных коридоров способна создать мощный синергетический эффект, обеспечивая мультипликацию экономического роста и развитие арктических территорий.

Однако, необходимо учитывать, что активное развитие транспортной инфраструктуры в Арктике сопряжено с определенными рисками, такими как:

- экологические угрозы;
- социальные последствия для местного населения;
- необходимость значительных инвестиций.

Если рассматривать более детально, то ключевым фактором успешной интеграции СМП и МТК "Север-Юг" будет являться эффективное пространственное распределение ресурсов, которое позволит максимизировать экономические выгоды, минимизировать негативное воздействие на окружающую среду и обеспечить устойчивое развитие АЗРФ.

В связи с этим, целью написания данной статьи является - анализ пространственного распределения ресурсов в условиях интеграции транспортных коридоров СМП и МТК "Север-Юг", возможного перераспределения ресурсов и определения, как следствие, его влияния на устойчивое развитие Арктической зоны Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- Оценить потенциал интеграции СМП и МТК "Север-Юг" для развития АЗРФ;
- Выявить ключевые факторы, влияющие на пространственное распределение ресурсов в Арктике;
- Проанализировать возможные сценарии пространственного развития в условиях интеграции транспортных коридоров;
- Разработать возможные рекомендации по обеспечению устойчивого развития АЗРФ на основе эффективного пространственного распределения ресурсов.

Результаты исследования могут быть полезны для органов государственной власти, бизнеса и научных организаций, занимающихся вопросами развития Арктической зоны Российской Федерации.

Проблемы и возможности интеграции транспортных коридоров Северного морского пути и магистрали «Север-Юг», а так же теоретико-

методологические основы устойчивого развития Арктической зоны представлены в трудах Осиповой Е.Э., Авагиной О.И., Шарапова А.Е., Пилясова А.Н., Лукина Ю.Ф., Баранова Д.В., Гринберга А.С., Lasse H. Pettersson, Klaus Dodds, Richard Pomfret, Dr. Seyed Rasoul Mousavi, Orn Urbanek, Jean-Charles Pommier

Актуальность исследования на сегодняшний день обусловлена возрастающей ролью Арктической зоны в мировой экономике, а также необходимостью оптимизации транспортно-логистических цепочек и эффективного использования имеющегося ресурсного потенциала.

Авторское исследование направлено на выявление пространственных закономерностей в размещении ключевых экономических активов, трудовых ресурсов и инфраструктуры в контексте развития указанных транспортно-логистических коридоров. Особое внимание уделяется анализу возможных потенциальных точек роста, зон риска и узких мест, которые возникают при взаимодействии различных транспортно-логистических систем. Автор в рамках исследования дает возможную оценку влияния транспортной доступности на социально-экономическое развитие отдельных арктических территорий.

Также рассматриваются вопросы оптимального размещения производственных мощностей, энергетических объектов и логистических центров с учетом перспектив развития Северного морского пути и магистрали «Север-Юг». Анализируются различные сценарии интеграции транспортно-логистических коридоров и их влияние на пространственную структуру экономики Арктической зоны.

Автор дает рекомендации по совершенствованию возможной государственной политики в области пространственного планирования, направленные на стимулирование устойчивого развития арктических территорий и повышение эффективности использования ресурсного потенциала арктического региона. Особый акцент делается на необходимости сбалансированного раз-

вития транспортно-логистической инфраструктуры, учитывающего экологические и социальные аспекты.

В соответствии с поставленной целью автором предложены следующие решения поставленных задач:

1. Оценить текущее состояние и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры. Проанализировать существующие транспортные сети в Арктической зоне, включая Северный морской путь и прилегающие к нему территории, а также магистраль «Север-Юг» на участках, связанных с Арктикой. Выявить узкие места, инфраструктурные ограничения и потенциал для расширения и модернизации.

2. Выявить ключевые ресурсных зоны для определения местоположения, объемов и характеристик основных природных ресурсов (минеральных, энергетических, биологических и др.), расположенных в зоне влияния Северного морского пути и магистрали «Север-Юг». Оценить их потенциальную экономическую значимость и роль в развитии Арктического региона.

3. Проанализировать влияния интеграции транспортно-логистических коридоров на пространственное распределение ресурсов. Исследовать изменения в доступности и экономической целесообразности разработки различных ресурсных зон в результате интеграции Северного морского пути и магистрали «Север-Юг». Оценить влияние на логистические цепочки, снижение транспортных издержек и повышение эффективности использования ресурсов.

4. Предложить сценарии пространственного развития Арктической зоны на основе интеграции транспортных коридоров. Спрогнозировать возможные изменения в структуре экономики, расселении населения и использовании территории Арктического региона в результате реализации интеграционных проектов. Учесть экологические, социальные и экономические факторы, а также интересы различных заинтересованных сторон.

5. Сформировать рекомендации по устойчивому управлению ресурсами и пространственному планированию. Разработать предложения по оптимиза-

ции использования ресурсного потенциала Арктической зоны, минимизации негативного воздействия на окружающую среду и обеспечению устойчивого социально-экономического развития региона с учетом интеграции транспортных коридоров.

Полученное исследование позолит выявить сложные закономерности пространственного распределения ресурсов в связи с интеграцией транспортных коридоров Северного морского пути (СМП) и магистрали «Север-Юг» (МСЮ), так как анализ показывает, что зоны тяготения к данным транспортным артериям формируют новые центры экономического роста, концентрируя инвестиции и трудовые ресурсы. Однако, одновременно наблюдается и отток ресурсов из периферийных районов, не включенных в непосредственную зону влияния СМП и МСЮ, что создает риски усиления региональных диспропорций.

Особое внимание автор уделяет влиянию интеграции транспортных коридоров на доступность минеральных ресурсов Арктической зоны. Установлено, что улучшение транспортно-логистической инфраструктуры способствует вовлечению в разработку ранее недоступных месторождений, в том числе стратегически важных полезных ископаемых. Вместе с тем, возрастает нагрузка на экологические системы Арктики, требующая разработки и внедрения строгих природоохранных мер.

Результаты исследования подчеркивают первоочередную необходимость комплексного подхода к управлению пространственным развитием Арктической зоны в условиях интеграции СМП и МСЮ. На данном этапе важно обеспечить:

- сбалансированное распределение ресурсов между различными территориями;
- стимулировать развитие не только ресурсодобывающих, но и перерабатывающих отраслей арктического региона;
- создать условия для диверсификации экономики арктических регионов.



Это в свою очередь позволит максимально использовать потенциал транспортных коридоров для устойчивого развития Арктической зоны, минимизируя возможные негативные последствия для окружающей среды и социальной сферы.

Первоочередные полученные результаты входе проведенного научного исследования демонстрируют достаточно сложную взаимосвязь между транспортно-логистическими потоками и территориальной организацией экономики в арктическом регионе. Анализ позволит выявить, что оптимизация использования транспортной инфраструктуры, формирующейся на пересечении СМП и магистрали "Север-Юг", способна значительно повысить эффективность освоения арктических ресурсов, а следовательно и арктических регионов. В частности, прогнозируется снижение транспортных издержек для предприятий, занимающихся добычей и переработкой полезных ископаемых, а также создание новых возможностей для развития сопутствующих отраслей, таких как судостроение, энергетика и логистика.

Исследование подчеркивает критическую роль пространственного планирования в процессе интеграции транспортно-логистических коридоров. Для юолее глобального рассмотрения вопроса интеграции транспортных коридоров необходима разработка комплексных территориальных схем, учитывающих экологические ограничения Арктики, интересы коренных народов и перспективы развития различных секторов экономики. При этом особое внимание следует уделить созданию опорной инфраструктуры вдоль трасс СМП и магистрали "Север-Юг", включая порты, терминалы, логистические центры, аварийно-спасательные центры и объекты энергетики.

Автор считает, что перспективным направлением будет являться развитие прибрежной зоны и создание портовых кластеров, способных обеспечивать перевалку грузов с морского на железнодорожный и автомобильный транспорт, что позволит не только оптимизировать транспортно-логистические

цепочки, но и стимулировать развитие сопутствующих производств и услуг, создавая новые рабочие места и повышая уровень жизни местного населения.

Вместе с тем, исследование указывает на необходимость решения ряда возникающих проблем, связанных с:

- неразвитостью инфраструктуры;
- климатическими рисками;
- экологическими ограничениями.

Для успешной реализации интеграционного потенциала СМП и магистрали "Север-Юг" требуется:

- привлечение значительных инвестиций;
- внедрение инновационных технологий;
- разработку эффективных механизмов государственно-частного партнерства.

Наконец, важно отметить, что устойчивое развитие Арктической зоны возможно только при условии сбалансированного подхода, учитывающего экономические, социальные и экологические аспекты. Интеграция транспортных коридоров должна способствовать не только экономическому росту, но и сохранению уникальной природы Арктики и обеспечению достойного уровня жизни для ее населения.

### **Проблематика и методы пространственного распределение ресурсов при интеграция транспортных коридоров влияющих на развитие Арктической зоны**

Теория и методология научного исследования по выбранной теме составила основу для фундаментальных элементов, а проанализированные в большом объеме научные и практические работы и разработки как отечественных, так и зарубежных авторов в области теории хозяйственного управления, теории развития экономико-социальных систем, экономики и менеджмента транспортно-логистических систем, дали возможность решить поставленные задачи [1, Осипова Е.Э., с 55-56 ].

Научное исследование строилось на анализе различных трудов, как российских так зарубежных, что позволило определиться с общими методическими подходами в исследуемом научном направлении [2, Осипова Е.Э., с 228-230]. Проблематика исследования обусловлена не только геополитической значимостью Арктической зоны, но и ее уязвимостью к антропогенному воздействию. Рассматриваемая возможная интеграция транспортных коридоров, таких как Северный морской путь (СМП) и магистраль «Север-Юг», представляет собой достаточно сложную задачу, которая требует учета, как было сказано выше, экологических, экономических и социальных факторов. Возникающее неравномерное пространственное распределение ресурсов таких как инфраструктура, трудовые ресурсы и финансовые потоки, может привести к глобальным диспропорциям в развитии различных территорий Арктической зоны, что усугубит уже существующие социально-экономические проблемы.

В рамках проведенного исследования, автором предполагается возможное использование комплекса разработанных методов и методик, включающих анализ статистических данных, моделирование и экспертные оценки. Проведенный анализ уже доступных статистических данных позволяет не только оценить текущее состояние социально-экономического развития регионов Арктической зоны, но выявить возможные тенденции развития и определить проблемные зоны. Внедрение моделирования дает возможность визуализировать пространственное распределение ресурсов и оценивать влияние интеграции транспортных коридоров на окружающую среду. Методы экспертных оценок, позволяют при проведении интервью и опросов представителей власти, бизнеса и научного сообщества, учитывать субъективные факторы и выявлять потенциальные конфликты интересов.

Особое внимание уделяется изучению влияния транспортно-логистической инфраструктуры на изменение ландшафтов и биоразнообразия Арктической зоны. Возникает необходимость разработки методов оценки

экологического ущерба и предложить пути по его минимизации. Важным направлением анализа остается влияние интеграции транспортно-логистических коридоров на социальную сферу - это здоровье населения, уровень образования и занятость.

Перспективы развития Арктической зоны неразрывно связаны с необходимостью обеспечения экологической безопасности и сохранения уникального природного наследия. Увеличение грузопотока по СМП и развитие сопутствующей инфраструктуры создают экологические риски загрязнения морской среды, увеличения выбросов парниковых газов и нарушения естественных миграционных путей животных. С целью уменьшения этих рисков необходимо внедрить современные технологии и экологически чистые виды топлива, а также разработать строгие стандарты экологической безопасности для всех видов деятельности в Арктической зоне.

Следует отметить, что достаточно важным аспектом остается социально-экономическое развитие коренных народов, проживающих на арктических территориях и возможная интеграция транспортно-логистических коридоров должна в первую очередь учитывать их интересы и способствовать улучшению качества жизни, сохранению традиционного образа жизни и культуры. Следовательно необходимо обеспечить доступ коренных народов к образованию, здравоохранению и современным технологиям, а также предоставить им возможность участвовать в принятии решений, касающихся развития Арктической зоны [3, Шапаров А.Е., с 100-102].

Что касается финансового обеспечения устойчивого развития Арктической зоны, то здесь требуется привлечения как государственных, так и частных инвестиций за счет создания благоприятного инвестиционного климата, стимулирующего развитие инновационных технологий и экологически чистых производств. Важным источником финансирования могут стать международные фонды и программы, направленные на поддержку устойчивого развития Арктики при стабилизации геополитических условий развития.

Возможная реализация предложенных мер позволит создать не только устойчивую модель развития Арктической зоны, но и обеспечить баланс между экономическим ростом, экологической безопасностью и социальным благополучием, что станет важным шагом на пути к сохранению уникального природного наследия Арктики для будущих поколений.

**Влияние пространственного распределение ресурсов при интеграция транспортных коридоров Северного морского пути и магистрали «Север-Юг» на устойчивое развитие Арктической зоны**

Пространственное распределение ресурсов играет ключевую роль в определении траектории устойчивого развития Арктической зоны в условиях интеграции Северного морского пути (СМП) и магистрали «Север-Юг». Эффективное размещение производственных мощностей, транспортно-логистических узлов и социальной инфраструктуры напрямую влияет на экономическую эффективность освоения региона, его экологическую безопасность и социальную стабильность.

Интеграция СМП и «Север-Юг» создает уникальные возможности для оптимизации транспортно-логистических цепочек и расширения доступа к ресурсам Арктики. Однако, нерациональное пространственное планирование и концентрация экономической активности в отдельных точках может привести к истощению местных ресурсов, росту антропогенной нагрузки на хрупкие экосистемы и обострению социальных проблем, связанных с миграцией населения и неравномерным распределением доходов.

Для обеспечения устойчивого развития Арктической зоны необходимо разрабатывать и внедрять комплексные стратегии пространственного планирования, учитывающие экологические, экономические и социальные факторы. Это включает в себя:

- создание системы мониторинга и оценки воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду;

- разработку механизмов стимулирования экологически ответственного поведения бизнеса;
- инвестиции в развитие социальной инфраструктуры;
- создание рабочих мест для местного населения.

Следовательно, особое внимание следует уделять развитию транспортно-логистической инфраструктуре, обеспечивающая связь между СМП и «Север-Юг», а также внутренним территориям Арктической зоны. Создание мультимодальных транспортных узлов, объединяющих морской, железнодорожный и автомобильный транспорт, позволит оптимизировать транспортно-логистические потоки и тем самым существенно снизить транспортные издержки, что, в свою очередь, будет способствовать развитию экономики региона и повышению его инвестиционной привлекательности.

В конечном итоге, успешная интеграция транспортных коридоров и устойчивое развитие Арктической зоны будут зависеть от способности государства, бизнеса и общества к совместному стратегическому планированию и реализации разработанных проектов, направленных на рациональное использование природных ресурсов, сохранение уникальной экологии региона и повышение качества жизни его населения.

Также важным аспектом пространственного распределения ресурсов является развитие энергетической инфраструктуры, обеспечивающей потребности растущей экономики Арктики. В данном случае необходимо провести стимулирование использования возобновляемых источников энергии (ветровая и солнечная), а также разработать проекты по повышению энергоэффективности существующих производств в арктическом регионе и жилого фонда. Это позволит существенно снизить зависимость региона от ископаемого топлива, сократить выбросы парниковых газов и уменьшить воздействие на окружающую среду.

Так же, необходимо учесть интересы коренных народов, проживающих в Арктической зоне, так как пространственное стратегическое планирование

должно предусматривать не только сохранение традиционного образа жизни, обеспечения доступа к природным ресурсам, необходимым для ведения традиционного хозяйства, а также участие представителей коренных народов в принятии все решений, для развития региона. В данном вопросе важно найти баланс между экономическим развитием, сохранением культурного наследия и уникальной идентичности коренных народов [3, Шапаров А.Е., с 100-102].

Для достижения эффективного управления пространственным развитием Арктической зоны необходимо создать единую информационно-аналитическую систему, содержащую данные о природных ресурсах, экономической активности, состоянии окружающей среды и социальной сфере. Разработанная система позволит обеспечивать доступ к актуальной и достоверной информации для всех заинтересованных сторон, включая органы государственной власти, бизнес, научные организации и общественность [4, Lasserre J], [4, Dodds K.], [6.Smith L.C.].

Статистические данные показывают, что влияния Северного морского пути (СМП) и коридора Север-Юг на Арктическую зону представляет собой сложную, многофакторную картину, отражающую как экономические выгоды, так и экологические риски. Так как СМП, являясь кратчайшим морским путем между Европой и Азией, то он демонстрирует устойчивый рост грузооборота в последние годы, а увеличение числа транзитных судов приводит к росту выбросов загрязняющих веществ в атмосферу Арктики, что, в свою очередь, ускоряет таяние льдов и дестабилизирует хрупкую экосистему арктического региона [7, Росморречфлот].

Коридор Север-Юг – это мультимодальный маршрут который соединяет Индию, Иран, Россию и Европу, и оказывает косвенное влияние на Арктическую зону [8, INSTC]. Возможное развитие инфраструктуры вдоль этого коридора простимулирует экономическую активность в северных регионах России, что, в свою очередь, может привести к увеличению промышленного

производства и, как следствие, к возможным выбросам парниковых газов, ускоряющих глобальное потепление и влияющих на Арктику.

Аналитика данных свидетельствуют о том, что развитие СМП и коридора Север-Юг создает новые рабочие места и стимулирует экономический рост в регионах, прилегающих к Арктике, но без внедрения строгих экологических стандартов и технологий, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду, выгоды от этих проектов могут быть нивелированы долгосрочными экологическими издержками.

Проведенный статистический анализ возможного влияния СМП и коридора Север-Юг на Арктическую зону учитывает не только прямые факторы (выбросы от судов и промышленных предприятий), но и косвенные (изменение климата, вызванное глобальными выбросами парниковых газов) и влияние этих изменений на экосистему Арктики. Для проведения объективной оценки необходимо применить комплексный подход, объединяющий экономические, экологические и социальные показатели.

Доступные в статистических базах данных экономические результаты показывают влияние Северного морского пути (СМП) и коридора Север-Юг на Арктическую зону и представляются многогранными и потенциально трансформационными. СМП, дает возможность сократить расстояние между Европой и Азией, открывает тем самым новые возможности для транспортировки грузов, а это, дает дополнительный стимул для развитие портовой инфраструктуры и сопутствующих сервисов вдоль арктического побережья. Следовательно создаются новые рабочие места, привлекаются инвестиций и увеличиваются налоговые поступления в региональные бюджеты. Развитие СМП также способствует освоению богатых природных ресурсов Арктики, включая нефть, газ и минеральное сырье, что оказывает значительное влияние на экономический рост региона.

При этом транспортный коридор Север-Юг, который соединяет Россию с Индией и другими странами Южной Азии, также имеет потенциал для сти-



мулирования экономического развития Арктической зоны. Этот маршрут можно использовать для транспортировки грузов, производимых в Арктике, на рынки Южной Азии, а также для импорта товаров и технологий, необходимых для развития региона.

Важно учесть, что экономическое влияние СМП и коридора Север-Юг на Арктическую зону не ограничивается только прямыми выгодами от транспортировки грузов и освоения ресурсов, развитие этих транспортных артерий влечет за собой необходимость модернизировать инфраструктуру, развивать образование и здравоохранение, а также решать экологические проблемы, связанные с увеличением транспортной активности и промышленным освоением Арктики [9. Правительство Российской Федерации].

В конечном итоге, все экономические результаты влияния СМП и коридора Север-Юг на Арктическую зону будут определяться в первую очередь эффективностью государственной политики, которая должна быть направлена на стимулирование экономического развития региона, привлечение инвестиций и обеспечение устойчивого развития Арктики с учетом экологических и социальных факторов. Важно, чтобы развитие этих транспортно-логистических маршрутов способствовало не только экономическому росту, но и улучшению качества жизни населения арктического региона.

Можно сказать, что Северный морской путь (СМП) и международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК С-Ю) оказывают многоаспектное влияние на Арктическую зону, затрагивая экономическую, экологическую и геополитическую сферы.

В геополитическом плане оба маршрута повышают стратегическую значимость Арктической зоны, привлекая внимание различных государств, заинтересованных в использовании транспортного потенциала региона, что требует укрепления международного сотрудничества в области регулирования судоходства, защиты окружающей среды и обеспечения безопасности в Арктике [10, Гринберг А.С., с. 23-25].

В целом, влияние СМП и МТК С-Ю на Арктическую зону является сложным и неоднозначным и для извлечения максимальной выгоды и минимизации рисков необходимо сбалансированное развитие, которое будет учитывать экономические, экологические и геополитические аспекты.

### **Выводы**

В заключение, можно сказать, что исследование предлагает ряд рекомендаций по совершенствованию государственной политики в области пространственного развития Арктической зоны с учетом интеграции СМП и МСЮ. Предложенные рекомендации касаются, в частности, разработки целевых программ поддержки периферийных районов, развития транспортной и энергетической инфраструктуры, стимулирования инновационной деятельности и подготовки квалифицированных кадров для работы в арктических условиях.

Устойчивое развитие Арктической зоны в условиях интеграции СМП и магистрали «Север-Юг» требует комплексного и системного подхода к пространственному планированию, учитывающего экологические, экономические и социальные аспекты. Только совместные усилия государства, бизнеса и общества могут обеспечить рациональное использование ресурсов, сохранение уникальности природы арктического региона и повышение качества жизни его населения.

Можно сделать следующие выводы по результатам исследования:

Автору, проведенное научное исследование позволило определить ключевые факторы, которые непосредственно оказывают влияние на устойчивое развитие Арктической зоны.

Во-первых, усиление взаимосвязей между различными регионами за счет новой транспортной инфраструктуры создавая условия для более эффективного использования ресурсного потенциала каждого из них (минеральные ресурсы, биологические и туристические ресурсы).

Во-вторых, возможная оптимизация транспортно-логистических логистических цепочек, достигаемая за счет интеграции СМП и «Север-Юг», спо-

способствует значительному снижению транспортных издержек и повышению конкурентоспособности продукции, производимой предприятиями в Арктической зоне – это дает возможность для развития экспортно-ориентированных отраслей, таких как добыча полезных ископаемых, судостроение и рыболовство.

В-третьих, возможное развитие транспортно-логистической инфраструктуры привлекает и стимулирует приток инвестиций в Арктическую зону, что способствует созданию не только новых рабочих мест, но и повышению уровня жизни населения, при этом особое внимание уделяется вопросам экологической безопасности и сохранению уникальной природы Арктики.

В-четвертых, интеграция транспортно-логистических коридоров позволяет диверсифицировать экономику Арктической зоны, снижая ее зависимость от добычи и экспорта сырьевых ресурсов, а развитие перерабатывающих производств, туризма и других отраслей создает более устойчивую и сбалансированную экономическую структуру.

Таким образом, результаты проведенных исследований подчеркивают значительный потенциал интеграции транспортных коридоров Северного морского пути и магистрали «Север-Юг» для обеспечения устойчивого развития Арктической зоны, но для реализации этого потенциала необходимо учитывать комплекс экономических, социальных и экологических факторов, а также координировать и стимулировать усилия различных заинтересованных сторон.

#### **Список источников**

1. Осипова, Е. Э. Развитие экспорта российской Арктики в условиях изменения логистики / Е. Э. Осипова, О. И. Авагина // Арктика и Север. – 2022. – № 49. – С. 55-69. – DOI <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.55>. – EDN MYDULX.
2. Осипова, Е. Э. Северные поставки в российскую Арктику в условиях изменения логистики / Е. Э. Осипова, О. И. Авагина // Современные тенденции

в государственном управлении, экономике, политике, праве : Сборник докладов XIII международной научно-практической конференции молодых ученых, аспирантов и студентов, Ростов-на-Дону, 01 декабря 2022 года / Под редакцией Т.П. Черкасовой, Л.Л. Ивановой. – Ростов-на-Дону: Южно-Российский институт управления - филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (ЮРИУФ РАНХиГС), 2023. – С. 226-232. – EDN KSOCTA.

3. Шапаров, А. Е. Этнонациональная политика России в Арктике: основные подходы и принципы / А. Е. Шапаров // Арктика и Север. – 2015. – № 21. – С. 98-117. – DOI <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2015.21.98>. – EDN UYYEMP.

4. Lasserre J. The Northern Sea Route: Affecting global shipping and Arctic development. — Farnham: Ashgate, 2014// [https://www.researchgate.net/publication/270607195\\_Arctic\\_Shipping\\_Routes\\_From\\_the\\_Panama\\_Myth\\_to\\_Reality](https://www.researchgate.net/publication/270607195_Arctic_Shipping_Routes_From_the_Panama_Myth_to_Reality)

5. Dodds K. The Scramble for the Poles: The geopolitics of the Arctic and Antarctic. Cambridge: Polity, 2015. 223 p.

6. Smith L.C., Stephenson S.R. New trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury // Proceedings of the National Academy of Sciences. 2013. Vol. 110. No. 13. P. E1191–E1195. DOI: <https://doi.org/10.1073/pnas.1214212110>

7. Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) / Минтранс России. Стратегические документы по развитию Северного морского пути и портовой инфраструктуры / Концепции и программы развития. — Москва: Минтранс РФ; 2016–2024. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения: 01.10.2025).

8. Межправительственная комиссия по международному транспортному коридору «Север-Юг» (INSTC). Доклады и обзоры развития коридора // Мини-

стерство транспорта РФ / МИД РФ / профильные органы государств-участников. — 2002–2024. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.minstroavr.ru> / официальные сайты стран-участников (дата обращения: 01.10.2025).

9. Правительство Российской Федерации. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (Концепция/Документ). — Москва: Администрация Президента/Правительство РФ, 2020. [Электронный ресурс]. — URL: <http://kremlin.ru> / <https://government.ru> (дата обращения: 01.10.2025).

10. Гринберг А.С., Лазарев П.И. Геоинформационные технологии в пространственном планировании арктической инфраструктуры // Геоинформатика. — 2019. — №1. — С. 23–40.

11. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегия развития Северного морского пути (документы плана развития, программы инвестиционного развития). — Москва: Минтранс РФ, 2017–2023. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения: 01.10.2025).

12. Российский железнодорожный транспорт (РЖД). Отчёты и технико-экономические обоснования по развитию мультимодальных узлов на маршруте «Север-Юг». — Москва: РЖД, 2015–2024. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.rzd.ru> (дата обращения: 01.10.2025).

13. Rosatom / FSUE Atomflot. Отчёты по ледокольной инфраструктуре и навигационному обеспечению СМП. — Москва: Росатом, 2015–2023. [Электронный ресурс]. — URL: <https://rosatom.ru> (дата обращения: 01.10.2025).

14. Куликов А.Г., Петров И.В. Логистика в Арктике: риски и возможности при интеграции транспортных коридоров // Транспортная география. — 2020. — Т.10. — №2. — С. 45–62.

15. Шестаков Е.В., Смирнова Н.П. Экологическая устойчивость при развитии портовой и транспортной инфраструктуры в Арктике // Экология и право. — 2018. — №6. — С. 8–18.

16. Баранов Д.В., Мельникова О.Ю. Социально-экономические эффекты от интеграции СМП и коридора «Север-Юг» для арктических регионов // Региональная экономика: теория и практика. — 2021. — №4. — С. 77–95.

17. OECD. Transport infrastructure and the role of corridors: policy briefs and methodology notes. — Paris: OECD, 2015–2022. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.oecd.org> (дата обращения: 01.10.2025).

### References

1. Osipova, E. E. Development of Russian Arctic Exports in the Context of Changing Logistics / E. E. Osipova, O. I. Avagina // Arctic and North. - 2022. - No. 49. - Pp. 55-69. - DOI 10.37482/issn2221-2698.2022.49.55. - EDN MYDULX.

2. Osipova, E. E. Northern Supplies to the Russian Arctic in the Context of Changing Logistics / E. E. Osipova, O. I. Avagina // Modern Trends in Public Administration, Economics, Politics, Law: Collection of Papers of the XIII International Scientific and Practical Conference of Young Scientists, Postgraduates and Students, Rostov-on-Don, December 1, 2022 / Edited by T. P. Cherkasova, L. L. Ivanova. - Rostov-on-Don: South-Russian Institute of Management - branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Professional Education Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (SUIUF RANEPА), 2023. - pp. 226-232. - EDN KSOCTA.

3. Shaparov, A. E. Ethnonational Policy of Russia in the Arctic: Main Approaches and Principles / A. E. Shaparov // Arctic and North. - 2015. - No. 21. - pp. 98-117. - DOI 10.17238/issn2221-2698.2015.21.98. - EDN UYYEMP.

4. Lasserre J. The Northern Sea Route: Affecting global shipping and Arctic development. — Farnham: Ashgate, 2014// [https://www.researchgate.net/publication/270607195\\_Arctic\\_Shipping\\_Routes\\_From\\_the\\_Panama\\_Myth\\_to\\_Reality](https://www.researchgate.net/publication/270607195_Arctic_Shipping_Routes_From_the_Panama_Myth_to_Reality)

5. Dodds K. The Scramble for the Poles: The geopolitics of the Arctic and Antarctic. Cambridge: Polity, 2015. 223 p.

6. Smith L.C., Stephenson S.R. New trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury // Proceedings of the National Academy of Sciences. 2013. Vol. 110. No. 13. P. E1191–E1195. DOI: <https://doi.org/10.1073/pnas.1214212110>
7. Federal Agency for Maritime and River Transport (Rosmorrechflot) / Ministry of Transport of the Russian Federation. Strategic documents for the development of the Northern Sea Route and port infrastructure / Concepts and development programs. — Moscow: Ministry of Transport of the Russian Federation; 2016–2024. [Electronic resource]. — URL: <https://www.mintrans.ru> (date of access: 01.10.2025).
8. Intergovernmental Commission on the North-South International Transport Corridor (INSTC). Reports and reviews of corridor development // Ministry of Transport of the Russian Federation / Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation / relevant bodies of the participating states. — 2002–2024. [Electronic resource]. — URL: <https://www.minstroavr.ru> / official websites of the participating countries (date of access: 01.10.2025).
9. Government of the Russian Federation. Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035 (Concept/Document). — Moscow: Presidential Administration/Government of the Russian Federation, 2020. [Electronic resource]. — URL: <http://kremlin.ru> / <https://government.ru> (date of access: 01.10.2025).
10. Grinberg A.S., Lazarev P.I. Geoinformation technologies in spatial planning of Arctic infrastructure // Geoinformatics. — 2019. — No. 1. — P. 23–40.
11. Ministry of Transport of the Russian Federation. Development Strategy for the Northern Sea Route (development plan documents, investment development programs). — Moscow: Ministry of Transport of the Russian Federation, 2017–2023. [Electronic resource]. — URL: <https://www.mintrans.ru> (accessed: 01.10.2025).
12. Russian Railway Transport (RZD). Reports and Feasibility Studies for the Development of Multimodal Hubs on the North–South Route. — Moscow: RZD,

2015–2024. [Electronic resource]. — URL: <https://www.rzd.ru> (accessed: 01.10.2025).

13. Rosatom / FSUE Atomflot. Reports on Icebreaker Infrastructure and Navigation Support for the Northern Sea Route. Moscow: Rosatom, 2015–2023. [Electronic resource]. Available at: <https://rosatom.ru> (Accessed: 01.10.2025).

14. Kulikov A.G., Petrov I.V. Logistics in the Arctic: Risks and Opportunities in Integrating Transport Corridors // Transport Geography. 2020, Vol. 10, No. 2, pp. 45–62.

15. Shestakov E.V., Smirnova N.P. Environmental Sustainability in the Development of Port and Transport Infrastructure in the Arctic // Ecology and Law. 2018, No. 6, pp. 8–18.

16. Baranov D.V., Melnikova O.Yu. Socioeconomic effects of the integration of the NSR and the North-South corridor for the Arctic regions // Regional Economy: Theory and Practice. - 2021. - No. 4. - P. 77-95.

17. OECD. Transport infrastructure and the role of corridors: policy briefs and methodology notes. - Paris: OECD, 2015-2022. [Electronic resource]. - URL: <https://www.oecd.org> (date of access: 01.10.2025).

© *Осипова Е.Э., 2025. Московский экономический журнал, 2025, № 10.*