

УДК 656

DOI: 10.28995/2073-6304-2019-3-79-93

Роль транспортной инфраструктуры в развитии северного экономического района России

Надежда Г. Баландина

*Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия,
ngbalandina@yandex.ru*

Вячеслав С. Бобров

*Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия,
viacheslavbobrow@gmail.com*

Аннотация. В статье проанализированы различные направления транспортного развития северных регионов России. Определены основные преимущества реализации проектов развития транспортной инфраструктуры в контексте развития внутренних и внешних экономических отношений. Сформулированы проблемы, тормозящие развитие полноценной транспортно-логистической системе северных регионов России.

Ключевые слова: транспортный комплекс России, транспортная инфраструктура, Мурманский транспортный узел, северный морской путь, северный экономический район, северные территории России, Арктика

Для цитирования: Баландина Н.Г., Бобров В.С. Роль транспортной инфраструктуры в развитии северного экономического района России // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2019. № 3. С. 79–93. DOI: 10.28995/2073-6304-2019-3-79-93

The role of transport infrastructure in the development of the Northern economic region of Russia

Nadezhda G. Balandina

Russian state University for the Humanities, Moscow, Russia
ngbalandina@yandex.ru

Vyacheslav S. Bobrov

Russian state University for the Humanities, Moscow, Russia
viacheslavbobrov@gmail.com

Abstract. The article analyzes the different directions of transport development of the Northern regions of Russia. It defines main advantages of the realization of development projects for transport infrastructure in the context of the internal and external economic relations development. The difficulties of the development of a full-fledged transport and logistics system in the Northern regions of Russia are formulated.

Keywords: transport complex of Russia, transport infrastructure, Murmansk transport hub, Northern sea route, Northern economic region, Northern region of Russia, Arctic

For citation: Balandina NG., Bobrov VS. The role of transport infrastructure in the development of the Northern economic region of Russia. *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series.* 2019;3:79-93. DOI: 10.28995/2073-6304-2019-3-79-93

Введение

В развитии экономики России в целом и развитии ее регионов в частности чрезвычайно важную роль играет транспортная инфраструктура. Она представляет собой специфический вид капитала, имеющий регионообразующий характер. По сути, состояние транспортной инфраструктуры обуславливает территориальную целостность региона, развитие потенциала которой достигается посредством осуществления возложенных на нее функций – обеспечение транспортно-экономических связей.

Состояние и развитие транспортной инфраструктуры имеет важнейшее значение, так как, в первую очередь, она обеспечивает базовые потребности населения. Также для России в целом ее развитие сопряжено с достижением как внутриэкономических, так и внешнеполитических целей.

Особое значение развития транспортной инфраструктуры в России связано с обеспечением укрепления ее позиций в системе международного разделения труда, предоставляющее широкие возможности для развития внешней торговли и укрепления научно-технического сотрудничества с зарубежными партнерами. Транспортная инфраструктура выступает также одним из важнейших факторов связанности экономического пространства страны и обеспечения устойчивого социально-экономического развития ее территорий.

Серьезные ограничения роста экономики сегодня в России во многом обусловлены недостаточным развитием транспортной инфраструктуры. Большая территория и фрагментарность пространства обуславливают необходимость формирования транспортно-логистической связанности страны. Согласно рейтингу Всемирного банка, наша страна в 2018 г. заняла 90 позицию (из 160 стран) по общему показателю логистики. Эта проблема является особенно актуальной для северных и арктических территорий России. В европейских северных регионах России начиная с 1996 г. по настоящий момент наблюдается тенденция сокращения грузооборота, а также ухудшение качества состояния транспортной инфраструктуры. Все это актуализирует проблему поиска путей развития транспортной системы северных экономических регионов России.

Многие исследователи отмечают чрезвычайную важность развития транспортной инфраструктуры России. Развитие транспортно-логистического потенциала России и его интеграция в международные транспортные коридоры возможна только при условии форсированного развития транспортного комплекса страны. Рассмотрению проблем развития транспортной инфраструктуры северного региона посвящены статьи К.В. Заблоцкой, К.А. Рубцовой, Ю.Ю. Кузнецова и др.

Анализ проблем транспортной системы России проводится исследователями в основном в отраслевом разрезе или же с позиций геополитического значения для России. Остро ощущается необходимость проведения комплексной макроэкономической оценки проблем и перспектив развития транспортного комплекса России. Именно такой подход позволит определить причины недостаточной эффективности действующих и планируемых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Ставя перед собой амбициозные задачи стать одним из лидеров глобальной экономики, обеспечить переход к интенсивному типу экономического роста и повышение уровня благосостояния населения, одной из важнейших задач государства является выработ-

ка эффективных стратегических решений относительно развития транспортного комплекса России на долгосрочную перспективу.

Рассмотрение проблем и возможностей использования транспортного потенциала северного экономического региона обусловили тему исследования, а также постановку его задач: определения роли государства в развитии транспортной инфраструктуры северных регионов России, изучение направлений развития транспортной системы и интеграции ее в международные транспортно-логистические проекты, выявление проблем, препятствующих ускорению реализации существующих и будущих проектов развития транспортной инфраструктуры в России.

Проблемы и перспективы развития северных экономических регионов России

Повышенный интерес к северным регионам в аспекте транспортного развития в последние десятилетия способствовал появлению большого массива разного рода государственных проектов, планов, программ, концепций и гипотез. Не осталось в стороне от этой проблематики и научное сообщество, обогатив науку значительной библиотекой, включающей в себя публикации, посвященные как узкоспециальным темам, так и вопросам общего характера [1]. В установившемся формате, в том числе и на международном уровне, тема развития северной территории России формируется из четырех основных сюжетов:

- 1) перспектива экономического освоения арктического шельфа;
- 2) возможность организации новых транспортных магистралей;
- 3) охрана окружающей среды;
- 4) защита прав коренных малочисленных народов, проживающих на Крайнем Севере.

Достижение этих целей, использование всех преимуществ геополитического местонахождения страны и перспективных возможностей Северного морского пути, а также извлечение природных ресурсов отечественного севера невозможно представить без грамотного транспортного освоения территории.

Юридически неопределенный, на данный момент, статус национальных границ Севера России создает дополнительное напряжение при обсуждении арктической проблематики, тем самым заставляя заинтересованные государства формировать отдельную политику в отношении северных территорий.

Следует отметить, что в начале девяностых годов прошлого века главной задачей государственной политики России в отноше-

нии северных территорий было обеспечение жизнедеятельности регионов, реформирование системы государственной поддержки, перенастройка схемы северного завоза в новых условиях рыночной экономики. Однако единой выстроенной концепции по Арктике не было. Федеральные органы государственной власти в основном решали оперативные задачи поставки топлива, продуктов питания, медикаментов, поддержки транспортной доступности в отдаленные северные территории.

Начало двухтысячных годов знаменует следующий, второй этап формирования политики Российской Федерации в развитии Севера. В 2001 г. президент В.В. Путин подписал «Морскую доктрину Российской Федерации на период до 2020 года». Раздел, посвященный Арктическому направлению, в частности, указывал на решающую роль Северного флота для обороны страны, возможность свободного выхода в Атлантику, наличие на шельфе и в исключительной экономической зоне богатых месторождений. Обеспечение национальных интересов России на Северном морском пути (далее – СМП) должно происходить при четком контроле соблюдения ее интересов при разграничении морских территорий Северного Ледовитого океана с другими приарктическими государствами.

Значимость СМП как самостоятельного Евразийского транспортного коридора была обозначена еще в 1999 г., но окончательно закрепили этот статус в принятой в 2005 г. Министерством транспорта РФ «Транспортной стратегии до 2020 года»¹. В качестве основных целей развития Северного морского пути были сформулированы следующие:

- сохранение СМП как национальной магистрали России в Арктике, с использованием судов и плавсредств под российским флагом и построенных на отечественных предприятиях;
- укрепление национальной безопасности в Арктике;
- транспортное обеспечение освоения арктических месторождений, в том числе шельфовых, углеводородного сырья и морского экспорта нефти и газа;
- развитие экспортных и каботажных перевозок, а также устойчивого снабжения северных территорий России;
- формирование самокупаемой, приносящей доходы, арктической морской транспортной системы;
- усиление положительного влияния СМП на социальные условия жизни народов Севера.

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/2/1015> (дата обращения: 17.05.2019).

На данном этапе Правительство РФ посчитало, что функционирование СМП будет осуществляться через разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности. Механизм долевого участия субъектов РФ предполагает в целях обеспечения привлечения финансирования развития транспортной инфраструктуры Арктики и ее модернизации коммерческие кредиты, в том числе и от международных финансовых институтов. Государство оставляло за собой контрольные функции, рассчитывая в итоге осуществить поэтапное формирование самоосушаемой арктической транспортной системы.

В качестве начала третьего этапа российской «северной политики» вполне логично рассматривать лето 2007 г. В мае–июне экспедиция «Арктика–2007» проводит сейсмическое обследование хребта Ломоносова и зоны его примыкания к континентальному шельфу. Более подробно и тщательно политика России в рамках транспортного развития Севера России формулируется в следующем по хронологии документе. В сентябре 2008 г. на заседании Совета безопасности РФ были приняты, а в 2009 г. утверждены «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу» [2]. Документ определил четыре национальных приоритета арктической политики.

1. Арктика является ресурсной базой РФ стратегического значения, которая обеспечивает достижение задач социально-экономического развития государства.
2. Арктика – зона мира, стабильности и сотрудничества.
3. Сохранение уникальных экологических систем Арктики.
4. Использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации.

В Арктике российская территория начинается с Земли Франца-Иосифа на северо-западе до Островов Врангеля на Востоке. Арктические территории находятся под властью федерального законодательства России, арктические территории активно используются нашей страной в экономических целях.

По территории Арктики проходит Северный морской путь, а также Северный воздушный мост, который связывает Азию и Северную Америку. Арктическая зона России охватывает территории Мурманской области, Ненецкого, Чукотского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Также Республика Коми, несколько районов Якутии, несколько городов Норильска, два района Красноярского края и муниципальные образования Архангельской области.

Арктический регион богат разнообразными полезными ископаемыми. В Баренцевом море открыто 11 месторождений нефти и газа. Среди них одно уникальное – Штокмановское, семь крупных – Ледовое, Лудловское, Мурманское, Долгинское, Приразломное, Медынское море и Северо-Гуляевское, два средних – Поморское и Северо-Кильдинское и одно мелкое – Варандей-море. На шельфе Карского моря открыты два уникальных газоконденсатных месторождения – Русановское и Ленинградское, а также обнаружены газовые месторождения в Тазовской и Обской губах.

Всего на континентальном шельфе РФ находится около 90 % извлекаемых ресурсов углеводорода, 91 % добычи природного газа и 80 % запасов газа страны [3].

Запасы медно-никелевых и агрохимических руд, платиноидов, олова, редких редкоземельных элементов расположены в пределах материковой части Арктики. Кроме того, имеются также запасы черных металлов, золота, вольфрама, оптического сырья, ртути, а также драгоценных и полудрагоценных камней.

Причины трудностей, возникших при реализации намеченной стратегии транспортного развития северных территорий России, можно разделить на две категории. Концептуальные просчеты самой стратегии и проблемы ее практической реализации.

К первой категории относятся:

- 1) несоответствие заявленных целей и поставленных задач состоянию экономической конъюнктуры;
- 2) чрезмерная уверенность в возможности реализации планов по расширению российского арктического сектора;
- 3) расплывчатость формулировок целей, задач и мероприятий, прописанных в стратегии, их декларативность, отсутствие механизма индикативного планирования.

К проблемам практической реализации стратегии следует отнести:

- 4) отсутствие в достаточном объеме бюджетного обеспечения;
- 5) неочевидность тезиса о том, что Арктика может превратиться в обозримой перспективе в ведущую ресурсную базу страны (имеющаяся информация о запасах углеводородов и другие полезные ископаемые базируется на прогнозируемых данных и фактически не учитывает мировую рыночную конъюнктуру);
- 6) завышенные ожидания от возможностей СМП как транснациональной магистрали при отсутствии на ней развитой и современной инфраструктуры, обеспечивающей минимизацию рисков и стабильную безопасность;

- 7) ухудшающее экологическое состояние северных территорий, отсутствие качественных транспортных магистралей и связи, ветхий жилой фонд, изношенные коммуникации, загрязненность Арктической зоны токсичными и радиационными отходами.

Отдельно необходимо выделить еще один существенный фактор, который оказывает отрицательное влияние на реализацию Стратегии транспортного развития северных экономических регионов Российской Федерации, а именно ее отраслевой характер [4].

Анализ современных нормативных документов и других открытых источников позволяет сформулировать ряд тезисов.

Во-первых, российская политика транспортного развития северных территорий определяются тремя основными факторами – сохраненным юридически неопределенным статусом национальных границ в Арктическом регионе, наличием значительных запасов природных богатств в недрах региона и стратегическим значением СМП как национальной интегрированной системы транспортных коммуникаций.

Во-вторых, в геополитическом аспекте Россия в Арктическом регионе не позиционирует себя как вероятного соперника, так и возможного партнера, при этом на практике другие участники сообщества российскими политиками чаще всего воспринимаются как враждебно настроенные конкуренты.

В-третьих, есть вероятность, что международные отношения и кризисные явления, обострившиеся в экономике России, станут причиной ревизии не только тактических задач российской политики в Арктике, но и приведут к пересмотру отдельных стратегических приоритетов.

Роль Мурманского транспортного узла в развитии внутренних и внешних экономических связей России

В 2019 г. актуализирован проект Мурманского транспортного узла. Полная реализация этого проекта позволит повысить возможности морского порта Мурманска практически в десять раз. Организация Мурманского транспортного узла предусматривает создание действующего в круглогодичном режиме глубоководного морского центра, обеспечивающего переработку навалочных и наливных грузов, крупнотоннажных контейнеров, а также грузов снабжения арктических месторождений и промышленных центров, расположенных вдоль трассы СМП.

Мурманский транспортный узел будет крупнейшим транспортным узлом у северных берегов России. Реализация проекта является необходимым и обязательным условием развития Северо-Запада, так как должен быть интегрирован в международный транспортный коридор «Север-Юг». Такие планы предусматривают масштабную реконструкцию железнодорожных подходов к порту, которая включает в себя строительство фактически 100 км дублирующих путей, удлинение перенаправочных путей, усиление устройств электроснабжения. Этапы реализации проекта предусмотрены с 2020 по 2025 г. В рамках первого этапа за счет средств федерального бюджета предполагается строительство новой транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива [5].

Снабжение арктических территорий, в том числе промышленных центров и месторождений, должно проходить через Мурманск, так как они расположены вдоль трассы Северного морского пути. Проект строительства Мурманского транспортного узла является частью реализации федерального комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной и энергетической инфраструктуры. Финансирование проекта будет происходить поэтапно, до 2024 г. предполагается освоить 6,8 трлн рублей [6].

В то же время стоит отметить сложности развития автомобильного транспортного соединения, т. к. на Крайнем Севере России вскоре перестанут строить бесплатные дороги, несмотря на потенциально широкие возможности автомобильного соединения на Севере. Соответствующий законопроект Правительства Госдума приняла в первом чтении 5 февраля 2019 г. Изменения вносятся в ст. 37 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации².

На сегодняшний день в России создание автомобильных дорог общего пользования возможно только на условиях государственно-частного партнерства [7]. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» устанавливает требование об обязательной альтернативе проезда по платным трассам³. Такие условия воз-

² Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 27.12.2018 N 508-ФЗ (ред. от 28.03.2019) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76959/d91f3797198d9ca3a6c60c5e6433f7e3b84569bb/#dst100046 (дата обращения 23 июня 2019).

³ Там же.

можно в той части России, где сеть дорог развита, и можно найти бесплатную альтернативу проезду. В районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориям такой возможности нет, и большая часть населения проживает в отдаленных и труднодоступных местностях без доступа к сети автомобильных дорог общего пользования. Северный путь помогает наладить сотрудничество регионов, которые находятся на большом расстоянии друг от друга.

В качестве наглядного примера можно взять Мурманскую область и Камчатский край. Эти две территории будут работать сообща, так как на их территориях располагаются два круглогодичных и незамерзающих порта – Мурманск и Петропавловск-Камчатский. Эти два порта расположены в разных концах Северного морского пути и как следствие являются самыми удобными и перспективными для выхода на маршрут. В целях создания на мысе Сигнальный грузового терминала, способного принимать грузовые суда любого класса, в том числе ледоколы и круизные лайнеры, в Петропавловске-Камчатском планируются обновление причала Морского торгового порта. Данный проект развития Северного морского пути позволит доставлять уловы камчатских рыбохозяйственных предприятий в порты Мурманска, Петербурга, Калининграда быстрее и дешевле.

На Камчатке есть опыт доставки рыбопродукции в Санкт-Петербург по Северному Морскому пути. Экономия времени при проходе судов – около 20 дней. По оценкам специалистов Камчатского края, потенциально грузовой поток в порт Петропавловск-Камчатский может составить 7–10 млн тонн ежегодно уже к 2025 г.⁴

По мере развития Северного морского пути и снижения стоимости проводки судов по его маршруту должны претерпеть снижение и цены на доставку рыбной продукции с Дальнего Востока в порты Мурманска и Архангельска, а вслед за ними, как правило, и цены в магазинах.

Северный маршрут также может повлиять и на речные перевозки товаров и грузов. Глава Магаданской области Владимир Печеный отметил, что развитие Северного морского пути может положительно сказаться в целом на социально-экономическом развитии Колымы. Северный морской путь поможет увеличить объемы авиационных работ, а также повлияет на развитие внутреннего водного транспорта, что соответственно поможет увеличить грузовые перевозки по реке Колымы до речного порта Сеймчана [8].

⁴ Реестр Морских портов // Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное агентство морского и речного транспорта [Электронный ресурс]. URL: http://www.morflot.ru/deyatelnost/reestr_mp.html (дата обращения 22 апр. 2019).

В рамках нового транспортного коридора, в свою очередь, могут активно развивать сотрудничество Амурская область и республика Якутия. Транзитные грузопотоки из Стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу можно обеспечить за счет организации транспортный узел в Якутске. Маршрут будет выглядеть следующим образом: КНР – Тында – Якутск – река Лена – Северный морской путь – порты российского Севера и Западной Европы.

Важно, чтобы внутренние северные проекты соотносились и с проектами международными, в первую очередь с ЕАЭС. Новый Союз ставит одной из задач создание единой системы транспорта для общего союзного рынка. Еще тридцать лет назад все те же государства, состоящие сейчас в ЕАЭС, имели общую систему транспорта, однако вследствие парада суверенитетов вся система по большей части была разрушена.

Не менее актуальным направлением транспортного использования севера России является проект транспортного коридора «Север-Юг». Соглашению о транспортном коридоре «Север-Юг», который должен стать альтернативой Суэцкому каналу для грузопотоков из Южной Азии в Европу и обратно, скоро исполнится 20 лет.

Идея создания международного транспортного коридора (далее – МТК) «Север-Юг» появилась еще в 1993 г. Однако только в сентябре 2000 г. на международной Евроазиатской конференции по транспорту, которая состоялась в Санкт-Петербурге, было подписано соглашение между Россией, Индией и Ираном. Ратифицировано же соглашение о МТК «Север-Юг» было только в 2002 г. Иран является государством-депозитарием соглашения. Начиная с 2005 г. к соглашению присоединились и другие участники, в частности Азербайджан, Казахстан, Армения, Беларусь, Сирия, Узбекистан, Туркменистан⁵.

Основная цель МТК «Север-Юг» состоит в сокращении времени и удешевлении доставки товаров из Индии и стран Персидского залива в Северную и Западную Европу и наоборот. В 2000 г. страны-участницы провели испытание и доставили пробную партию в размере пяти грузовых контейнеров по маршруту: Индия – Иран – Каспийское море – Россия в течение 21 дня с помощью двух российских и трех иранских транспортных компаний. В то время как груз через Суэцкий канал из Шри-Ланки идет до Москвы 40 дней⁶.

⁵ Ассоциация морских торговых портов // Статистика [Электронный ресурс]. URL: <http://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения: 22 апр. 2019).

⁶ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/2/1015> (дата обращения 17 мая 2019).

Общая протяженность транспортного коридора «Север–Юг» из индийского порта Мумбаи до Москвы составляет примерно 7000 км и охватывает три направления. Восточное: по железнодорожной дороге через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран). Транскаспийское: с использованием российских морских портов в Астрахани, а также морского порта Оля (порт находится рядом с Астраханью, в дельте Волги), морского порта в Махачкале и морских портов Ирана – Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад. Западное: железнодорожное сообщение через Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан) с последующим выходом на железную дорогу Ирана в месте пограничного перехода Астара (Азербайджан) – Астара (Иран)⁷.

На сегодняшний день из трех маршрутов полноценно функционирует только один – по железнодорожному сообщению на восточном побережье Каспия через Казахстан, Туркменистан и Иран. Отсутствие интеграции морской составляющей МТК в железнодорожную систему Ирана является существенной проблемой. Железная дорога Россия–Азербайджан–Иран пока еще не достроена, отсутствует более чем 100-километровый участок Решт–Астара. Сегодня главное – завершить строительство необходимой инфраструктуры для полноценного запуска всех маршрутов МТК «Север–Юг». А уже в дальнейшем участникам коридора будет необходимо создавать выгодные условия для грузоперевозок и привлечения европейских и азиатских товаров на выгодные для себя маршруты [9].

Заключение

В целом транспортная система северных регионов России обладает достаточно явными перспективами и имеет ряд преимуществ, реализация которых возможна при эффективном администрировании, что позволит использовать имеющиеся в России конкурентные преимущества в пользу основных социально-экономических показателей региона.

При разворачивании строительства, было бы разумно опереться на уже устоявшиеся узлы, где сходятся транспортные магистрали. В первую очередь это порты в устьях крупнейших российских рек, таких, как Енисей или Лена. В этих местах вполне возможно

7 Ассоциация морских торговых портов // Статистика [Электронный ресурс]. URL: <http://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения 22 апр. 2019).

развернуть строительство железнодорожных путей, автодорожное строительство и даже порты авиасообщения.

История освоения целинных земель показывает, что важнее всего развернуть железнодорожное строительство для того, чтобы обслуживать богатые почвы сырьевых районов севера. Возможно, что именно железной дороге надо дать главенствующее значение в вопросе освоения севера, в первую очередь потому, что именно по ней в большинстве случаев доставляют цемент, щебень, ЖБИ и все прочее, что необходимо для строительства новых фабрик, поселков или тех же самых транспортных узлов.

Воплощение в жизнь проекта Мурманского Транспортного узла сможет привести к уменьшению дефицита портовых мощностей для перевалки навалочных грузов в европейской части России, и сможет перевести на создаваемый терминал часть российских внешнеторговых грузов, которые сегодня идут через порты сопредельных стран.

Развитие инфраструктуры отечественного севера, которая на данный момент полностью отсутствует в ряде северных регионов России, пойдет на пользу как добывающим государственным компаниям, так и транспортным компаниям. Это также будет способствовать повышению уровня жизни людей, проживающих в немногочисленных северных городах и поселках. В частности, будет введена на новый уровень система товарного обеспечения населения, а также будут созданы новые рабочие места. Важно также заметить, что развитие отечественного единого оператора безусловно даст повод активнее заговорить о всесоюзном логистическом операторе, который выведет ЕАЭС на новый уровень.

Литература

1. *Береснева В.А.* Развитие транспортной инфраструктуры как фактор развития экономики страны // Проблемы современного социума глазами молодых исследователей: Материалы IX Междунар. научно-практич. конф., посвященной 110-летию РЭУ им. Г.В. Плеханова. М., 2017. С. 250–252.
2. *Виниченко В.А., Бабаев А.В., Бударина В.В.* Особенности развития транспортного комплекса северных регионов Сибири // Проблемы современной экономики: Материалы VI Междунар. науч. конф. Казань, август 2017 г. Казань: Молодой ученый, 2017. С. 124–129 [Электронный ресурс]. URL <https://moluch.ru/conf/econ/archive/261/12791/> (дата обращения 22 апр. 2019).
3. *Дмитриева Д.М., Мизун П.С.* Проблемы развития транспортной инфраструктуры арктического региона в контексте инновационного развития // Развитие

- экономической науки на транспорте: проблема оптимизации бизнеса: Сборник научных статей V Международ.й научно-практич. конф. / Под ред. Н.А. Журавлевой. СПб., 2016. С. 146–152.
4. *Архипова Н.И., Крапчатова И.Н., Меркулов В.Н.* Организационное структурирование инновационных бизнес-единиц в рамках распределенных технологических центров в промышленности России // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2013. № 6 (107). С. 124–132.
 5. *Жулева О.И., Кузьменкова В.Н.* Логистические инновации и анализ деятельности российских морских портов, динамика грузооборота и перспективы // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 2–2. С. 260–266 [Электронный ресурс]. URL: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=321> (дата обращения 22 апр. 2019).
 6. *Малинина Е.В.* Совершенствование механизма защиты национальных интересов в финансовой сфере // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2010. № 6 (49). С. 31–40.
 7. *Баландина Н.Г.* Совершенствование системы управления проектами государственного частного партнерства в России // Научный альманах. 2018. № 12–1 (50). С. 23–27.
 8. *Ларионов И.К., Плеханов С.В.* Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры как ключевой элемент глобальной стратегии развития народного хозяйства России // Экономические системы. 2017. Т. 10. № 2 (37). С. 49–51.
 9. *Архипова Н.И., Родионов И.И.* Изменение содержания и роли факторов производства как источника конкурентоспособности в современном мире // Вестник РГГУ. Серия: «Экономика. Управление. Право». 2015. № 1 (1). С. 9–16.

References

1. Beresneva VA. The development of transport infrastructure as a factor in the development of the country's economy. *Issues of modern society through the eyes of young researchers*. Proceedings of the IX International Scientific and Practical Conference dedicated to the 110th anniversary of the G.V. Plekhanov Russian University of Economics. Moscow, 2017. P. 250-52. (In Russ.)
2. Vinichenko VA., Babaev AV., Budarina VV. Features of the development of the transport complex of the northern regions of Siberia. *Issues of the modern economy*. Proceedings of the VI Intern. scientific conf. (Kazan, August 2017). Kazan: Young Scientist Publ.; 2017. P. 124-29. [Internet]. URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/261/12791/> (data obrashcheniya 24 April 2019). (In Russ.)
3. Dmitrieva DM., Mizun PS. Issues of the development of transport infrastructure of the Arctic region in the context of innovative development. *The development of economic science in transport. The issue of business optimization*. Collection of scientific articles of the V International scientific and practical conference. Ed. by NA. Crane. Saint Petersburg, 2016. P. 146-52. (In Russ.)

4. Arkhipova NI., Krapchatova IN., Merkulov VN. Organizational structuring innovative business units within the distributed technology centers in Russian industry. *RSUH/ RGGU Bulletin. "Management" Series*. 2013;6(107):124-32. (In Russ.)
5. Zhuleva OI, Kuzmenkova VN. Logistic innovations and analysis of the Russian seaports operations, the cargo turnover dynamics and prospects. *Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law*. 2019;2-2:260-266 [Internet]. URL: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=321> (data obrashcheniya 24 April 2019). (In Russ.)
6. Malinina EV. Enhancing of the system of protection of national interests in financial sphere. *RGGU Bulletin. "Economics" Series*. 2010;6(49):31-40. (In Russ.)
7. Balandina NG. Developing the project management system of public private partnerships in Russia. *Scientific almanac*. 2018;12-1(50):23-27. (In Russ.)
8. Larionov IK., Plekhanov SV. Investments in the development of transport infrastructure as a key element of the global strategy for the development of the national economy of Russia. *Economic systems*. 2017;2 (37):49-51. (In Russ.)
9. Arkhipova NI., Rodionov II. Changing the contents and role of factors of production as a source of competitiveness in the modern world. *RGGU/RSUH Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*. 2015;1(1):9-16. (In Russ.)

Информация об авторах

Надежда Г. Баландина, кандидат экономических наук, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125993, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6; ngbalandina@yandex.ru

Вячеслав С. Бобров, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125993, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6; viacheslavbobrow@gmail.com

Information about the authors

Nadezhda G. Balandina, Cand. of Sci. (Economics), Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6, Miusskaya Square, Moscow, Russia, 125993; ngbalandina@yandex.ru

Vyacheslav S. Bobrov, Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6, Miusskaya Square, Moscow, Russia, 125993; viacheslavbobrow@gmail.com