

# МОРСКОЙ ПОРТ АРХАНГЕЛЬСК — СЕВЕРНЫЕ ВОРОТА В РОССИЙСКУЮ АРКТИКУ. КЛЮЧЕВЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И ПЕРСПЕКТИВЫ АРХАНГЕЛЬСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА В НОВОЙ СИСТЕМЕ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК ГРУЗОВ

THE SEAPORT OF ARKHANGELSK IS THE NORTHERN GATEWAY  
TO THE RUSSIAN ARCTIC. KEY ADVANTAGES AND PROSPECTS  
OF THE ARKHANGELSK TRANSPORT HUB IN THE NEW CARGO  
SUPPLY CHAIN SYSTEM

Пестова В. О.

Pestova V. O.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Северный морской путь; Архангельский транспортный узел; морской порт Архангельск; Арктическая зона Российской Федерации; грузовая база; разворот на Восток; северный завоз; каботажные перевозки; переориентация цепочек поставок; судостроение и судоремонт

## АННОТАЦИЯ

Значение Арктических регионов в ближайшие десятилетия будет только возрастать, поскольку здесь находятся основная база энергоресурсов государства и национальная транспортная магистраль России — Северный морской путь, единственная океанская коммуникация, которая на всем своем протяжении проходит по территориальным водам Российской Федерации. В текущих геополитических условиях использование возможностей Северного морского пути является одним из ключевых приоритетов выстраивания мировой логистики. В этой связи значи-

## ABSTRACT

The importance of the Arctic regions will only increase in the coming decades, since here is the main base of the state's energy resources and the national transport route of Russia — the Northern Sea Route — the only ocean communication that runs along its entire length in the territorial waters of the Russian Federation. In the current geopolitical conditions, using the capabilities of the Northern Sea Route is one of the key priorities for building global logistics. In this regard, the role of seaports located along the Arctic coast is significantly increasing. The port of Arkhangelsk,

**KEY WORDS:**

Northern Sea Route; Arkhangelsk transport hub; seaport of Arkhangelsk; Arctic zone of the Russian Federation; cargo base; turn to the East; northern delivery; cabotage transportation; reorientation of supply chains; ship-building and ship repair

тельно возрастает роль морских портов, расположенных вдоль арктического побережья. Порт Архангельск, исторически являющийся воротами в Арктику, не является исключением.

historically the gateway to the Arctic, is no exception

**Пестова В. О.**

заместитель начальника управления стратегического планирования и территориального развития министерства экономического развития, промышленности и науки Архангельской области.

—

pestova.vo@dvinaland.ru

**Pestova V. O.**

Deputy head of the Department of strategic planning and territorial development of the Ministry of economic development, industry and science of the Arkhangelsk region.

—

pestova.vo@dvinaland.ru

**М**орской порт Архангельск несколько веков служит интересам России как стратегический объект, геополитическое значение которого будет только возрастать. Безусловно, он имеет неоспоримые преимущества, которые необходимо сегодня использовать максимально:

— Архангельск — многопрофильный морской порт круглогодичной навигации с выходом в мировой океан без пересечения территориальных вод других государств;

— существующие глубины позволяют принимать суда с осадкой до 9,2 метра и дедвейтом до 35 тыс. тонн [1];

— Архангельск близок к промышленным центрам Северо-Запада России, Урала, Коми, Сибири;

— порт имеет прямой выход через Белое море в Мировой океан без ограничений по проливам, что позволяет осуществлять морские рейсы как по Северному морскому пути, так и через Суэцкий канал. Время следования судна из Архангельска в Шанхай через Суэцкий канал — 53–58 дней, по СМП — 20–22 дня;

— в порту в наличии современное высокопроизводительное оборудование, опытный персонал и цифровые сервисы, позволяющие предоставлять более высокий сервис заказчикам;

- порт можно использовать при осуществлении перевозок по Северному морскому пути, в том числе для обеспечения северного завоза;
- имеется прямой выход на Транссибирскую магистраль;
- в наличии бессрочная лицензия на перевалку практически всех классов опасных грузов (с 1-го по 9-й) за исключением класса 7 (радиоактивные грузы) [8];
- в эксплуатации специализированный контейнерный терминал вместимостью до 7000 контейнеров одновременно [8].

**РИС. 1. ТЕРМИНАЛ «ЭКОНОМИЯ» ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**



*Источник: пресс-служба министерства экономического развития, промышленности и науки Архангельской области*

Проектные возможности по грузообороту морского порта Архангельск составляют порядка 11 млн тонн в год

Проектные возможности по грузообороту морского порта Архангельск составляют порядка 11 млн тонн в год, фактический грузооборот составляет 4–6,5 млн тонн в год [1], то есть имеются достаточно хороший задел и свободные мощности по наращиванию действующего грузооборота.

Большую часть грузопотока, идущего через порт Архангельск, составляют морские перевозки по Северному морскому пути (более 50%). Несмотря на то что порт является замерзающим, внутрипортовая ледокольная проводка позволяет обеспечивать круглогодичную навигацию. Грузооборот морского порта Архангельск на две трети обеспечивается северным завозом и каботажем (преимущественно генеральные и нефтяные грузы), где самой удаленной точкой является морской порт Владивосток.

**РИС. 2. НАПРАВЛЕНИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ МОРСКОГО ПОРТА АРХАНГЕЛЬСК**



Основные якорные грузоотправители — «Норникель», «Северная звезда» (АЕОН), горнодобывающая компания «Баимская», «Новатэк» (АСПГ-1, АСПГ-2, ЯСПГ, Обский ГХК), «Газпромнефть», «Роснефть» («Восток-Ойл»).

В настоящее время терминалы морского порта Архангельск разработали и уже применили при перевалке минеральных удобрений инновационную технологию перевозки, хранения и перевалки насыпных грузов в контейнерах с использованием специализированной крановой технологической оснастки [8].

**РИС. 3.**  
**ПЕРЕВАЛКА НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ**



*Фото из открытых источников*

Важным аспектом в деятельности порта стало внедрение системы «цифрового порта». Благодаря ее применению стали реальными получение детальных данных и их обработка в режиме текущего времени, что позволяет оперативно управлять потоками грузов в порту, предоставлять более высокий сервис заказчикам [8].

Сегодня грузоотправители проявляют высокий спрос к использованию морского порта Архангельск в своих логистических цепочках при отправлениях грузов как в западном направлении,

так и в восточном — по Северному морскому пути. Ожидается, что в ближайшие три-четыре года действующие портовые мощности будут заполнены максимумом ввиду нескольких факторов:

- увеличения интереса у грузоотправителей к Арктическим портам и перевозкам по Северному морскому пути;
- организации субсидируемых каботажных перевозок между морскими портами Северо-Запада, Арктики и Дальнего Востока России через акваторию Северного морского пути, где морской порт Архангельск — одна из основных отправных точек;
- реализации федерального закона «О северном завозе» и созданию единого морского оператора с максимальным вовлечением в этот проект Архангельской области;
- реализации договоренностей с Республикой Беларусь в части организации перевозок белорусского экспорта через морской порт Архангельск, общий объем которого составляет порядка 20 млн тонн в год;
- перенаправлению более 1 млн тонн минеральных удобрений российских производителей для перевалки через морской порт Архангельск в страны Африки, Южной Америки и АТР;
- организации регулярной контейнерной линии из портов Китайской Народной Республики (Шанхай, Далянь) в морской порт Архангельск.

Ожидается, что в ближайшие три-четыре года действующие портовые мощности будут заполнены максимально

## Переориентация цепочек поставок

Сегодня крупные международные логистические компании заявляют об обострении ситуации в Красном море и росте издержек на перевозку грузов. Они вынуждены прокладывать морской маршрут вокруг мыса Доброй Надежды, минуя Суэцкий канал. Маршрут вокруг мыса Доброй Надежды из Санкт-Петербурга в Китай сегодня составляет 90 дней — такие сроки называют логистические компании. И неудивительно, что растет спрос на использование Севморпути

Сегодня крупные международные логистические компании заявляют об обострении ситуации в Красном море и росте издержек на перевозку грузов



*Источник: пресс-служба министерства экономического развития, промышленности и науки Архангельской области*

и именно морского порта Архангельск, так как он находится ближе всех остальных арктических портов к центру России, а маршрут до Китая по СМП составляет всего 22 дня. И чем лучше порт Архангельска будет обустроен, тем еще выше станет спрос [5].

Санкционное давление, с которым Россия столкнулась в 2022 году, повлекло за собой значительные изменения в устоявшихся логистических цепочках грузоотправителей. Так, лесопромышленные предприятия Архангельской области, отгружавшие практически 100% готовой продукции в страны Европы, с 2022 года переориентировали поставки продукции на азиатское направление и осуществляют транспортировку не морскими судами, как ранее, а перешли на железнодорожный транспорт. В связи с этим значительно загружен Восточный полигон железных дорог. Грузовая база предприятий Архангельской области составляет порядка 3 млн тонн в год, которую в перспективе возможно полностью перенаправить на отгрузку морем по СМП через порт и снизить транспортную напряженность на участках Восточного полигона железных дорог.

Кроме того, конъюнктура рынка перевалки, в том числе через порты Балтики, за грузы которой конкурирует порт Архангельск, меняется. В настоящее время остро стоит вопрос о переориентации перевалки российских минеральных удобрений. Введенные Западом ограничительные меры в отношении Российской Федерации закрыли доступ российским производителям к морским портам Прибалтики, через которые исторически переваливалась данная продукция. В настоящее время дефицит портовых мощностей для обеспечения перевалки минеральных удобрений российских производителей составляет порядка 6 млн тонн в год. Альтернативным пунктом перевалки минеральных удобрений является морской порт Архангельск. Терминалы морского порта Архангельск готовы обеспечить перевалку минеральных удобрений свыше 1 млн тонн в год — уже более 12 судов отправились с данной продукцией из морского порта Архангельск в направлении стран Африки и Южной Америки. Также в дальнейшем планируются рейсы в страны АТР.



**РИС. 5. ПЕРЕВАЛКА МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ НА ТЕРМИНАЛЕ «ЭКОНОМИЯ»  
ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**



*Источник: департамент пресс-службы и информации администрации губернатора и правительства Архангельской области.*

В открытых источниках опубликована новая стратегия развития «Норникеля», которая подразумевает создание плавильных мощностей в Китае и поставку порядка 2 млн тонн в год медного концентрата через Северный морской путь в Китайскую Народную Республику, что потребует создания дополнительных логистических мощностей и расширения существующих на трассе СМП. Морской порт Архангельск вполне логично может стать полноценным участником этой логистической цепочки [7].

## **Новые направления перевозок из морского порта Архангельск и международная кооперация региона в сфере логистики**

Сегодня порт Архангельск является одной из основных отправных точек для субсидируемых каботажных перевозок

Сегодня порт Архангельск является одной из основных отправных точек для субсидируемых каботажных перевозок между морскими портами Северо-Запада, Арктики и Дальнего Востока России через акваторию Северного морского пути (субсидируемых в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 18.03.2023 № 397) [2]. Перевозка грузов на таких рейсах осуществляется по льготным тарифам морского фрахта. Повышенный интерес к таким рейсам проявляют участники северного завоза и экспортеры, у которых конечной точкой доставки продукции является Китай. Они смогут по льготным тарифам доставить груз в порты Владивостока, Сахалина или Находки по СМП, минуя загруженный Восточный полигон железных дорог, и далее перегрузить товары на морские суда в направлении портов Китая.

В настоящее время сформировано расписание судозаходов на 2024 год в период летне-осенней навигации. Планируется выполнить как минимум два рейса (в июле и августе) из морского порта Архангельск, потенциальная грузовая база отправок из него составляет порядка 200 тыс. тонн.

Для Китая очень важна артерия Северного морского пути — там ее называют Полярным шелковым путем. Китай активно использует СМП, поскольку это более короткий и безопасный путь по сравнению с традиционным (через Суэцкий канал). В Архангельской области дальнейшее углубление и развитие партнерских отношений с Китайской Народной Республикой считаются одними из приоритетов внешних связей региона.

В Архангельской области дальнейшее углубление и развитие партнерских отношений с Китайской Народной Республикой считаются одними из приоритетов

В мае этого года делегация правительства Архангельской области и представители бизнес-сообщества региона посетили портовый город Далянь (КНР, провинция Ляонин), где обсудили с мэром города совместные интересы для развития сотрудничества в области логистики и портовой деятельности.

В июне текущего года с ответным визитом официальная делегация города Далянь во главе с заместителем мэра народного правительства города Далянь Лэн Сюэфэном посетила город Архангельск. Главная цель поездки — развитие торговых отношений и морских перевозок, добычи и переработки морепродуктов, посещение терминалов морского порта Архангельск.

**РИС. 6. ВИЗИТ ДЕЛЕГАЦИИ ИЗ ГОРОДА ДАЛЯНЯ (КНР) НА ТЕРМИНАЛ «ЭКОНОМИЯ» ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**



*Источник: департамент пресс-службы и информации администрации губернатора и правительства Архангельской области»*

В Даляне есть мощнейший контейнерный морской порт — 254 пристани и 47 км причального фронта. Это основной канал внешней торговли провинции Ляонин. Через него идет больше половины поставок в рамках взаимодействия местных предпринимателей с иностранными партнерами.

**РИС. 7. МОРСКОЙ ПОРТ ДАЛЯНЯ, КНР**



*Источник: департамент пресс-службы и информации администрации губернатора и правительства Архангельской области»*

В период летне-осенней навигации текущего года из Шанхая и Даляня планируется совершить 10–12 рейсов в морской порт Архангельск

Интерес Архангельской области заключается в том, чтобы наращивать грузооборот с портами Китая, в частности Даляня. В период летне-осенней навигации текущего года из Шанхая и Даляня планируется совершить 10–12 рейсов в морской порт Архангельск. Об этом с китайскими партнерами договорились после того, как в прошлом году они прошли по маршруту Севморпути за 23 дня, а не за 58, как через Суэцкий канал.

**РИС. 8. СРАВНЕНИЕ ВРЕМЕННЫХ ЗАТРАТ ПРИ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ В МОРСКОЙ ПОРТ ШАНХАЙ (КНР)**



Планируемый импорт из Китая — легковые автомобили

Перевозки планируются экспортно-импортные — с загрузкой от 500 до 700 контейнеров на каждый рейс. Планируемый импорт из Китая — легковые автомобили, которые после выгрузки с судна будут перегружаться на железнодорожный транспорт для дальнейшей доставки до рынков сбыта в Москве и Санкт-Петербурге.

**РИС. 9. ПОГРУЗКА КОНТЕЙНЕРОВОЗА «XIN XIN HAI 1» НА ТЕРМИНАЛЕ «ЭКОНОМИЯ» ООО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»**



Источник: департамент пресс-службы и информации администрации губернатора и правительства Архангельской области»

В апреле текущего года делегация Архангельской области с рабочим визитом посетила Республику Беларусь, где состоялась встреча с президентом Республики Беларусь Александром Лукашенко. Одним из перспективных направлений сотрудничества с Архангельской областью президент Беларуси обозначил логистику по СМП через морской порт Архангельск.

**РИС. 10. ВСТРЕЧА ДЕЛЕГАЦИИ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ С ПРЕЗИДЕНТОМ БЕЛАРУСИ АЛЕКСАНДРОМ ЛУКАШЕНКО**





В настоящее время объем экспортного грузооборота Республики Беларусь, который проходит через территорию Российской Федерации, составляет порядка 20 млн тонн. Основная номенклатура грузов — калийные удобрения, нефтепродукты, пиломатериалы в 40-футовых контейнерах, автотехника и различное оборудование, металлопрокат.

Уже сегодня ключевые морские операторы порта Архангельск предлагают адресный сервис для белорусских предприятий-экспортеров

Уже сегодня ключевые морские операторы порта Архангельск предлагают адресный сервис для белорусских предприятий-экспортеров в части обеспечения гарантированного объема перевалки груза. Помимо этого белорусским грузоотправителям уже обозначена комплексная ставка по перевалке и перевозке грузов через морской порт Архангельск в направлении портов КНР, в настоящее время ведутся переговоры с экспортерами продукции ЛПК и логистическими компаниями республики.

## О северном завозе

В Архангельской области существенная часть территорий значительно удалена от областного центра и имеет сложную транспортную доступность

1 апреля 2024 года вступил в силу федеральный закон «О северном завозе» [4].

Принятие федерального закона о северном завозе — это важный шаг для налаживания упорядоченной схемы снабжения удаленных территорий, который позволил сформировать единый комплексный общегосударственный подход к организации северного завоза.

В Архангельской области существенная часть территорий значительно удалена от областного центра и имеет сложную транспортную доступность. Есть населенные пункты, куда добраться можно только летом по воде, в период межсезонья: до налаживания зимников или весной они практически отрезаны от Большой земли. Они расположены в семи районах Архангельской области.

Механизм северного завоза является важной составляющей жизнеобеспечения и развития северных территорий. Основная номенклатура грузов северного завоза в регионе — дизельное топливо, бензин, уголь, дрова, строительные материалы, медикаменты, продовольствие, иные промышленные товары для населения (мебель, одежда, бытовые приборы и пр.). Сформирован план северного завоза Архангельской области на период 2024–2026 годов, в среднем по году он составляет 26 тыс. тонн различных грузов.

В соответствии с законом формируется перечень объектов транспортно-логистической инфраструктуры — так называемая опорная сеть, имеющая критическое значение для построения оптимальных логистических маршрутов и обеспечения бесперебойного снабжения территорий северного завоза [4]. И что немаловажно, развитие этих объектов будет осуществляться в том числе в рамках федерального финансирования. Это принципиально, так как более 50% объектов речной инфраструктуры северного завоза — это необорудованные берега, которые нуждаются в должном обустройстве.

Архангельская область активно включается в работу функционирования единого морского оператора

В рамках реализации федерального закона создается единый морской оператор северного завоза [4], который будет обеспечивать регулярные каботажные перевозки грузов между морскими портами с понятным графиком, правилами и с фиксированной ценой, что позволит исключить самостоятельный поиск рейсов судоходных компаний региональными предпринимателями. Тогда можно будет исключить риски сбоя в поставках товаров, удешевить и ускорить их доставку. Архангельская область активно включается в работу функционирования единого морского оператора, так как доставка в районы северного завоза региона морским и речным транспортом составляет порядка 40% от общего объема завоза грузов.

Кроме того, мощности основных терминалов Архангельского транспортного узла и флот региональных судоходных компаний могут выступать ключевыми участ-

## Перспективные инвестиционные проекты в сфере логистики

Оптимальной в реализации представляется мультитерминальная модель проекта

никами в организации перевозки грузов северного завоза для удовлетворения потребностей других субъектов Российской Федерации — участников северного завоза, что может превратить морской порт Архангельск в ключевой опорный порт северного завоза.

В целях перспективного развития порта Архангельск, всецело понимая стремительное увеличение его грузооборота, реализуются мероприятия Комплексного плана развития Архангельского транспортного узла на период до 2035 года, утвержденного правительством Российской Федерации в прошлом году, который предусматривает как развитие действующей транспортной и инженерной инфраструктуры транспортного узла, так и создание принципиально новых объектов [3].

Ключевым мероприятием Комплексного плана развития Архангельского транспортного узла является флагманский для региона перспективный инфраструктурный проект по строительству глубоководного района морского порта Архангельск в Двинском заливе Белого моря, севернее острова Мудьюг [3].

Этот проект имеет стратегически важное значение, в том числе как ключевой элемент развития Северного морского пути и региональных логистических мощностей в рамках политики «разворота на Восток».

Ключевые конкурентные преимущества проекта:

- длина подходного канала — 9,8 км;
- глубина канала и акватории — 16,4 м;
- максимально допустимая осадка — 14,5 м;
- возможность обработки морских судов с максимальным дедвейтом 75 тыс. тонн.

Учитывая различную номенклатуру предполагаемых к перевалке грузов, объем которых предварительно оценивается в 19,3 млн тонн, оптимальной в реализации представляется мультитерминальная модель проекта, что предлагает потенциальным грузоотправителям любую подходящую конфигурацию терминалов.

Помимо строительства внутрипортовой инфраструктуры проект предусматривает развитие сопутствующей транспортной инфраструктуры на подходах к новому району:

- строительство железной дороги протяженностью 70 км [3];
- строительство автомобильной дороги протяженностью 50 км [3].

Важно отметить, что этот проект будет обеспечен необходимыми провозными мощностями, что заложено в экономической модели проекта. Предполагается строительство флота ледового класса для обеспечения круглогодичной навигации и оптимальной конкурентоспособной ставки морского фрахта для грузоотправителей со следующими характеристиками: ледовый класс Arc 7, dwt 75 тыс. т, контейнероёмкость — 5000 TEU.

В части грузовой базы проект не будет конкурировать с Мурманским транспортным узлом ввиду непересекающихся грузопотоков, традиционно сконцентрированной работы Мурманского порта на аффилированных производителях («Фосагро», СУЭК, «Норникель») и ограниченности потенциала расширения пропускной способности Мурманского транспортного узла (логистика через порт Мурманск относительно Архангельска удлиняет наземное плечо на 900 км, или на двое суток).

Архангельский глубоководный район дополнит существующую транспортную инфраструктуру

Архангельский глубоководный район дополнит существующую транспортную инфраструктуру, тем самым позволив снизить дефицит портовых глубоководных мощностей в западном сегменте Российской Арктики.

Ожидаемые результаты проекта:

- создание более 2 тыс. рабочих мест в регионе;
- более 460 млрд рублей поступлений в бюджетную систему Российской Федерации;
- увеличение грузооборота на маршруте СМП — более 19 млн тонн;
- более 300 млрд рублей инвестиций в развитие Архангельской области.

Стратегическим партнером в рамках реализации проекта строительства нового глубоководного района порта Архангельск является госкорпорация «Росатом», которая сегодня является единым инфраструктурным оператором Севморпути.

Сегодня 68% всех резидентов АЗРФ зарегистрированы в Архангельской агломерации

Строительство глубоководного района создаст базу для реализации инвестиционных проектов в Арктической зоне. В регионе сформированы условия для развития бизнеса — в первую очередь за счет режима Арктической зоны Российской Федерации. Сегодня 68% всех резидентов АЗРФ зарегистрированы в Архангельской агломерации и активно развивают свои проекты. Общий объем инвестиций — порядка 131,7 млрд рублей, из которых в основной капитал уже вложено 23,6 млрд рублей. В рамках проектов будет создано более 6,5 тыс. новых рабочих мест.

## Формирование арктического транспортного флота

Сегодня с учетом необходимости импортозамещения остро стоит вопрос строительства новых верфей, которые смогут закрыть потребности как в появлении нового арктического флота, так и в обновлении действующего. Сейчас средний возраст эксплуатируемых в Арктике судов составляет 27–28 лет. Согласно статистическим данным, за последние 20 лет было списано более 580 судов арктического флота, а введено в эксплуатацию только 224 [9].

У судов, тяготеющих к морскому порту Архангельск и пользующихся судоремонтными услугами архангельских верфей (порядка 272 морских судна), потребность в судоремонте в 3 раза превышает предложение. С учетом ввода новых мощностей действующими судоремонтными предприятиями региона в среднесрочной перспективе спрос в 1,5 раза будет превышать предложение [9].

Архангельская область является центром судостроения и судоремонта, а оборонные гиганты Северодвинска («Севмаш», «Звездочка», «Арктика») строят и ремонтируют суперсовременные атомные подводные лодки и военные корабли. Регион обладает высоким кадровым потенциалом для дальнейшего развития судостроения и судоремонта: профильные учебные заведения, а их в регионе девять, ежегодно выпускают 900 человек для данной отрасли.

Таким образом, сегодня Архангельская область — наиболее подготовленный для дальнейшего развития судостроения и судоремонта регион.

Сегодня Архангельская область — наиболее подготовленный для дальнейшего развития судостроения и судоремонта регион

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) до сентября 2024 года намерена определиться с местом строительства новой крупнотоннажной верфи.

К заявленным ранее локациям (Петербург и Ленобласть) добавились Мурманский и Архангельский регионы. Уже проведена проработка потенциальных площадок и оценены наиболее важные факторы, которые могут повлиять на объемы первоначальных инвестиций и прогнозируемые операционные расходы [10].

Новая верфь будет рассчитана на строительство крупнотоннажных судов и, предварительно, сможет производить до 12 судов в год. Сроком реализации проекта в Минпромторге называют 2031–2032 годы [10].

## О форуме «Арктика — Регионы»

**8–9** августа 2024 года в городе Архангельске прошел II форум «Арктика — Регионы», ежегодное проведение которого в прошлом году поддержал Юрий Трутнев. Генеральным партнером форума выступила госкорпорация «Росатом», а основным организатором — ООО «Нева-Интернешнл».

Основная тематика форума была посвящена судоходству и морской логистике Северного морского пути, налаживанию транспортных потоков и развитию портовой инфраструктуры. В рамках форума была организована масштабная выставочная экспозиция, предусмотрены культурная и экскурсионная программы.

## Заключение

**П**одводя итог, особо хотелось бы подчеркнуть важность прошедшего Петербургского экономического форума, на котором представители Архангельской области во главе с губернатором Александром Цыбульским уделили особое внимание арктической теме и конкретно Северному морскому пути.

Отражением амбициозных планов региона в части развития Северного морского пути и морского порта Архангельск является высказывание губернатора Архангельской области: «Всё это заставило меня дерзнуть и сказать, что, ставя перед нами задачу повысить объем грузооборота по СМП до 200 млн тонн к 2030 году, Президент России нас сильно пожалел. Нужно стремиться существенно перевыполнить план, ускоряя темпы, чтобы не потерять главное — курс», — заявил А. В. Цыбульский [6].

Сегодня с уверенностью можно сказать, что Архангельская область готова к осуществлению «миссии эпохи», которую на площадке форума обозначил губернатор, говоря о стратегическом развитии арктических территорий и Северного морского пути.

### Литература

1. Распоряжение Росморречфлота от 17 ноября 2010 г. № АД-324-р «О внесении сведений о морском порте Архангельск в реестр морских портов Российской Федерации» // Официальный интернет-сайт ФГУП «Росморпорт». — URL: [https://www.rosmorport.ru/media/File/arf/Rasp\\_AD-324-r.pdf](https://www.rosmorport.ru/media/File/arf/Rasp_AD-324-r.pdf) (дата обращения — 14.06.2024).
2. Постановление Российской Федерации от 18 марта 2022 г. № 397 «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидии на государственную поддержку организации регулярных перевозок по Северному морскому пути» // Официальное опубликование правовых актов. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202203210006> (дата обращения — 14.06.2024).
3. Распоряжение правительства Российской Федерации

### References

1. Rosmorrechflot Order № AD-324-r dated November 17, 2010 «On entering information about the seaport of Arkhangelsk into the Register of seaports of the Russian Federation» // Official website of FSUE «Rosmorport». — URL: [https://www.rosmorport.ru/media/File/arf/Rasp\\_AD-324-r.pdf](https://www.rosmorport.ru/media/File/arf/Rasp_AD-324-r.pdf) (accessed — 14/06/2024).
2. Resolution of the Russian Federation № 397 of March 18, 2022 «On approval of the Rules for granting subsidies from the federal budget for state support for the organization of regular transportation along the Northern Sea Route» // Official publication of legal acts. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202203210006> (accessed — 14/06/2024).
3. Decree of the Government of the Russian Federation dated September 22, 2023 № 2555-



- Федерации от 22 сентября 2023 г. № 2555-р (утвержден комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла на период до 2035 года) // Официальное опубликование правовых актов. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310020003> (дата обращения — 14.06.2024).
4. Федеральный закон от 04.08.2023 № 411-ФЗ «О северном завозе» // Официальное опубликование правовых актов. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040016> (дата обращения — 14.06.2024).
  5. Телеграмм-канал «СМП», новости и мнения по теме экономической и политической жизни Российской Арктики // Телеграм-канал. — URL: <https://web.telegram.org/a/#-1001240656249> (дата обращения — 08.05.2024).
  6. Федеральная экспертная сеть «Клуб регионов» // Интернет-сайт. — URL: <http://m.club-rf.ru/29/detail/7344> (дата обращения — 13.06.2024).
  7. Официальный телеграм-канал ПАО «ГМК "Норильский никель"» // Телеграм-канал. — URL: <https://web.telegram.org/a/#-1001160935989> (дата обращения — 25.04.2024).
  8. Официальный сайт ООО «Архангельский морской торговый порт». — URL: <https://www.ascp.ru> (дата обращения — 01.04.2024).
  9. Маркетинговое исследование рынка судоремонтных услуг на территории Архангельской области, исполнитель — ассоциация «Кластер судостроения и производства морской техники Архангельской области». — Архангельск, 2023 (дата обращения — 14.06.2024).
  10. Официальный сайт АО «Коммерсантъ» // Интернет-сайт. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6772159> (дата обращения — 14.06.2024).
- r (approved a comprehensive plan for the development of the Arkhangelsk transport hub for the period up to 2035) // Official publication of legal acts. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310020003> (accessed — 14/06/2024).
4. Federal Law of 04.08.2023 No. 411-FZ «On Northern Delivery» // Official publication of legal acts. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040016> (accessed — 14/06/2024).
  5. Telegram channel «SMP», news and opinions on the topic of economic and political life of the Russian Arctic // Telegram-channel. — URL: <https://web.telegram.org/a/#-1001240656249> (accessed — 08/05/2024).
  6. Federal expert network «Club of Regions» // Website. — URL: <http://m.club-rf.ru/29/detail/7344> (accessed — 13/06/2024).
  7. Official telegram-channel of PJSC MMC Norilsk Nickel // Telegram-channel. — URL: <https://web.telegram.org/a/#-1001160935989> (accessed — 25/04/2024).
  8. Official website of Arkhangelsk Sea Trade Port LLC. — URL: <https://www.ascp.ru> (accessed — 01/04/2024).
  9. Marketing research of the ship repair services market in the Arkhangelsk region, performer — «Shipbuilding Cluster Association and production of marine equipment in the Arkhangelsk region». — Arkhangelsk, 2023 (accessed — 14/06/2024).
  10. Official website of JSC «Kommersant» // Website. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6772159> (accessed — 14/06/2024).