

УДК 338.28

Д.В. Колпакиди

Иркутский государственный университет, Иркутск, email: kolpakidy2@yandex.ru

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ

Ключевые слова: Арктическая зона, малое и среднее предпринимательство, государственная поддержка, институциональные структуры, Северный морской путь, арктическое предпринимательство.

Настоящая работа продолжает цикл статей о перспективах развития малого и среднего предпринимательства в Арктической зоне. Появление устойчивого транспортного коридора между европейскими территориями и странами Азиатско-Тихоокеанского региона не только повышает уровень национальной безопасности Российской Федерации, но и значительным образом изменяет экономические показатели прилегающих регионов, повышает качество жизни населения, а, в перспективе, изменит структуру социума и принцип заселения территорий. В рамках проведенного исследования проанализирована динамика процесса развития малого и среднего предпринимательства в регионах, прилегающих к Северному морскому пути. Осуществлена оценка факторов, определяющих развитие малого и среднего бизнеса в арктических регионах. Определен вклад институциональных структур, призванных содействовать развитию предпринимательства. Выявлены направления дальнейшего развития малых и средних предпринимательских структур в Арктической зоне.

D.V. Kolpakidi

Irkutsk State University, Irkutsk, email: kolpakidy2@yandex.ru

DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE AS A FACTOR IN THE FORMATION OF SMALL AND MEDIUM ENTERPRISE IN THE ARCTIC ZONE

Keywords: Arctic zone, small and medium enterprise, government support, institutional structures, Northern Sea Route, Arctic entrepreneurship.

This work continues the series of articles on the prospects for the development of small and medium-sized businesses in the Arctic zone. The emergence of a sustainable transport corridor between European territories and the countries of the Asia-Pacific region not only increases the level of national security of the Russian Federation, significantly changes the economic indicators of adjacent regions, improves the quality of life of the population, and, in the future, will change the structure of society and the principle of settlement of territories. As part of the study, the dynamics of the development of small and medium-sized businesses in the regions adjacent to the Northern Sea Route were analyzed. An assessment of the factors determining the development of small and medium-sized businesses in the Arctic regions was carried out. The contribution of institutional structures designed to promote the development of entrepreneurship has been identified. The directions for further development of small and medium-sized business structures in the Arctic zone have been identified.

Северный морской путь (СМП) – развивающийся логистический маршрут, соединяющий Европу с территориями Азиатско-Тихоокеанского региона. Расстояние от Мурманска до Шанхая составляет 7000 миль (через Гибралтарский пролив и Суэцкий канал 12500 миль). С появлением современного ледокольного флота объем перевезенных по водной магистрали грузов постепенно возрастает. Выделяют три вида грузопотока: 1) отгрузка из Обской Губы и Енисейского залива; 2) каботажные грузы, предна-

значенные для снабжения инвестиционных проектов в Арктической зоне и грузов северного завоза; 3) транзитные грузы. Общий объем перевозки грузов по СМП составил в 2022 году 34 млн. тонн, в 2023 году – 36,2 млн. тонн, в 2024 году ожидается превышение показателей прошлого года еще на 3-5%. Следует отметить увеличение параметров перевозки транзитных грузов: 2021 год – 2 млн. тонн; 2022 год – 200 тыс. тонн (падение на 90% под воздействием различных факторов); 2023 год – 2 млн. 150 тыс. тонн,

а в 2024 году объем транзитных перевозок уже достиг 3 млн. 80 тыс. По составу в транзитных грузах в 2023 году превалировала нефть. Постепенно будут возрастать объемы сжиженного газа, железорудного концентрата. Именно транзитный поток грузов характеризует уровень развития СМП, его востребованность. Однако несмотря на ежегодный рост перевозок, достижение целевых показателей остается под вопросом. В 2024 году ожидался запуск работы Северного морского пути в круглогодичном режиме. Однако, по всей видимости этого не будет, в первую очередь из-за отсутствия достаточного количества судов ледового класса Arc7. Интерес к развитию Северного морского пути выражают китайские партнеры. В 2023 году транзит по СМП начала китайская компания New Shipping Line [1-3].

Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) [4] предусматривается исполнение проектов реконструкции и создания портовой инфраструктуры, строительства объектов автомобильной, железнодорожной и авиационной инфраструктуры и пр. Одновременно осуществляется реконструкция и строительство социальной инфраструктуры, развиваются производства в регионах, расположенных вдоль СМП, увеличивается количество рабочих мест.

Потенциал развития арктических регионов ограничивается множественными рисками, основные из которых выделяются современными исследователями:

1. Риск обеспеченности рынками сбыта, связанный с санкциями со стороны США и ряда европейских стран, в целом сократился в связи с появлением и укреплением азиатских рынков.

2. Слабая обеспеченность судами ледового класса. На начало 2024 года национальная группировка ледоколов насчитывает 41 судно (34 дизельных и 7 атомных ледоколов) [5]. Наблюдается отставание по строительству танкеров, газовозов, балкеров, и это острая проблема, тормозящая исполнение всех ключевых арктических проектов. В соответствии с прогнозами к 2035 году потребуется порядка 200 судов ледового класса. Однако в России наблюдается

недостаток верфей для строительства судов такого класса.

3. Технологические риски, в основном связанные с отсутствием необходимого оборудования для реализации арктических проектов. Уровень использования зарубежных технологических решений очень высок. Реализация проектов, основанных на использовании американского оборудования, была приостановлена. Сегодня основным поставщиком современных технологий для арктических проектов является китайский рынок.

Кроме функций транспортной артерии, СМП представляет собой модель триггерного механизма для прорывного социально-экономического развития прилегающих территорий. Очевидно, что к выполнению работ по развитию СМП и арктических территорий должен быть привлечен малый и средний бизнес.

Развитие Северного морского пути открывает возможности определения новых направлений в деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства (СМСП) арктических территорий. В первую очередь, строительство новых портов и реконструкция старых, возможности круглогодичной навигации создают перспективы встраивания СМСП в сферу морской логистики [6]. Исходя из опыта других стран, необходимо отметить, что морская отрасль представляется одной из перспективных сфер для развития малого и среднего бизнеса, работающего в сегментах локальных грузоперевозок, таможенного оформления, курьерской доставки. Это небольшая часть спектра морских логистических услуг.

Исследователи отмечают тенденции в сфере логистики, перспективные для привлечения СМСП в развитие территорий АЗРФ: рост сегментов комбинированных и местных грузоперевозок, узкоспециализированных логистических услуг, перевозки грузов специализированным транспортом, внедрение информационных технологий в морскую отрасль. Подобные тенденции уверенно прослеживаются в зарубежной Арктике. Доля СМСП в логистике различна в разных странах: в Германии – 63%; в США – 54%; в Китае – 25%; в России – 15%.

Цель работы

Целью настоящей работы является определение структурных изменений, происходящих в сфере малого и среднего предпринимательства в регионах, расположенных вдоль траектории Северного морского пути.

Материалы и методы исследования

В качестве основы для проведения исследования привлекались нормативные и правовые документы федерального и регионального уровня, регулирующие процесс социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ); стратегии, национальные и региональные проекты развития субъектов малого и среднего предпринимательства (СМСП), государственные программы различного уровня; статистические данные о развитии СМСП в регионах, которые расположены вдоль траектории Северного морского пути [7, 12, 13], а также обзоры, отчеты, статьи о функционировании и развитии СМСП в Арктике. В работе (с точки зрения развития малого и среднего предпринимательства вдоль Северного морского пути) анализируются четыре региона, полностью относящихся к Арктической зоне – Мурманская область, Ненецкий автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Чукотский автономный округ.

При выполнении работы использовались общенаучные (анализ, синтез, обобщение, дедукция, аналогия) и специальные методы (статистические, сравнение).

Результаты и обсуждение

К территории Арктической зоны РФ отнесены 10 регионов: шесть регионов входят в рамках отдельных муниципальных образований, а четыре – полностью. Основные элементы развития АЗРФ для каждого региона прописаны в Стратегии [4] (рис. 1-3).

Процесс реализации Стратегии развития АЗРФ в Ненецком автономном округе, Ямало-Ненецком автономном округе и Чукотском автономном округе проанализирован на рисунках 2-3 [4, 8, 9]. Достижение стратегических целей сопряжено с процессом исполнения множества социально-эко-

номических программных документов федерального, регионального и муниципального уровней. Реализация проектов развития арктических территорий подразумевает задействование предприятий различных форм собственности разных масштабов, а также сохранение и создание новых рабочих мест.

Анализ исполнения Стратегии развития АЗРФ демонстрирует постепенную перестройку социально-экономических процессов в Арктической зоне. Производится реконструкция и модернизация морских портов вдоль Северного морского пути, осуществляется строительство железнодорожной, автомобильной, речной транспортной инфраструктуры, которая соединяет морские порты с месторождениями, производствами, прочими получателями и отправителями грузов.

Развитие транспортной инфраструктуры инициирует процесс социально-экономического развития территорий.

Резидентом АЗРФ может стать коммерческая организация или ИП, зарегистрированные в Арктической зоне. Инвестиции в новый проект должны составлять не менее 1 млн. рублей.

Резидент получает налоговые (федеральные и региональные) и административные преференции. К федеральным преференциям относятся: льготы по налогам на прибыль (0% на 10 лет – федеральная часть), добычу полезных ископаемых (0,5 действующей ставки до 2032 года), субсидирование 75% объема страховых взносов в государственные внебюджетные фонды РФ. Субъекты РФ самостоятельно устанавливают льготы по ряду налогов. Анализ льготных ставок налогообложения в отдельных регионах АЗРФ позволяет выделить интервалы их вариаций: по упрощенной системе налогообложения («доходы» – 1-3%, «доходы-расходы» – 5-7,5% на 3-12 лет), налогам на прибыль (0-10% на 5-10 лет), имуществу организаций (0-1,1% на 5-10 лет), земельному налогу (0-0,75% на 5-10 лет). Основные административные преференции: земельные участки предоставляются без торгов, защита интересов резидентов в суде, субсидии на создание инфраструктуры, возможность применения процедуры свободной таможенной зоны.

Республика Карелия	• Работы по модернизации Беломорско-Балтийского канала; развитие промышленности строительных материалов на базе собственных ресурсов; развитие рыбохозяйственного и туристического кластеров; строительство каскадов малых гидроэлектростанций и пр.
Архангельская область	• Модернизация действующей портовой инфраструктуры; развитие транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает связь морского порта с внутренними территориями России; развитие международного аэропорта; развитие лесоперерабатывающей, судостроительной, судоремонтной промышленности, создание мощностей для производства оборудования для добычи нефти и газа; развитие свинцово-цинкового минерально-сырьевого центра на архипелаге Новая Земля; развитие рыбопромышленного и туристического кластеров; развитие морского круизного туризма на Соловецких островах и пр.
Республика Коми	• Комплексное социально-экономическое развитие монопрофильных МО Воркуты и Инты; развитие добычи, переработки угольного сырья на базе Печорского угольного бассейна; развитие минерально-сырьевой базы твердых полезных ископаемых; создание и развитие горно-металлургического комплекса по переработке титановых руд и кварцевых песков Пижемского месторождения; развитие железнодорожной инфраструктуры (строительство железнодорожной магистрали Сосногорск – Индига, реконструкция участка Коноша–Котлас–Чум–Лабытнанги и пр.); развитие транспортной инфраструктуры (строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Сыктывкар–Ухта–Печора–Усинск–Нарьян-Мар, проведение дноуглубительных работ на реке Печоре); реконструкция и модернизация аэропортовой сети; развитие туристического кластера и пр.
Красноярский край	• Социально-экономическое развитие монопрофильного МО Норильск; развитие Норильского промышленного района (добыча и переработка цветных металлов); создание и расширение добывающих мощностей (уголь, нефть, медь, алмазы, золото и пр.); создание Западно-Таймырского углепромышленного кластера; развитие морских портов Диксон и Дудинка; реконструкция и модернизация аэропортовой сети; развитие туристско-рекреационного кластера и пр.
Республика Саха (Якутия)	• Дноуглубление рек Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма; комплексное развитие районов Анабарского и Ленского бассейнов, организация добычи полезных ископаемых (редкоземельные металлы, алмазы, каменный уголь, нефть и пр.); комплексное развитие пос. Тикси (в том числе морского порта Тикси), территорий в бассейнах рек Яна (создание инфраструктуры, разработка месторождений золота, серебра, олова и пр.), Индигирка, Колыма; организация сети торгово-логистических центров для обеспечения северного завоза; создание туристического кластера и пр.
Ханты-Мансийский автономный округ — Югра	• Отдельные муниципальные образования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры были отнесены к сухопутным территориям АЗРФ Федеральным законом от 23.03.2024 № 56-ФЗ «О внесении изменений в статью 7.1 Федерального закона «Об Особой экономической зоне в Магаданской области и на территориях Южно-Курильского, Курильского и Северо-Курильского городских округов Сахалинской области» и статью 2 Федерального закона «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации».

Рис. 1. Основные направления реализации Стратегии развития АЗРФ в отдельных регионах

Источни к: составлено автором по данным [4].



Рис. 2. Реализация Стратегии развития АЗРФ В Мурманской области и в Ямало-Ненецком автономном округе [4, 8, 9]



Рис. 3. Реализация Стратегии развития АЗРФ в Ненецком и Чукотском автономных округах [4, 8, 9]

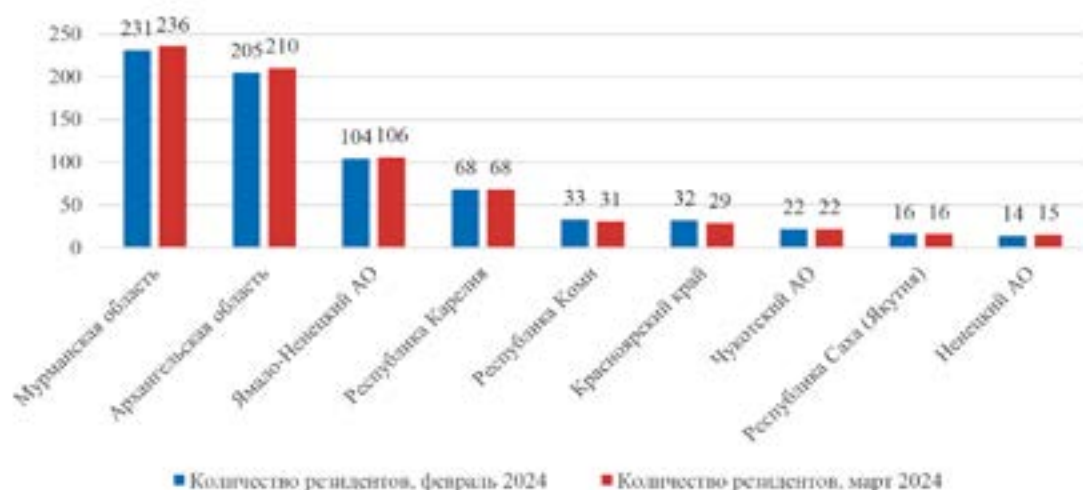


Рис. 4. Распределение резидентов АЗРФ по субъектам РФ, ед.

Особо стоит подчеркнуть, что на всей территории Арктической зоны наблюдается развитие различных видов туризма: экологического, познавательного, культурно-религиозного, этнологического и пр. Северный морской путь становится основой круизного туризма [4, 8, 9].

В настоящее время по данным Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики в Арктической зоне зарегистрировано 854 резидента [9]. На начало 2024 года по данным АО «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики» [10] количество резидентов АЗРФ распределялось следующим образом (рис. 4).

К реализации Стратегии развития Арктической зоны привлечены органы федеральной, региональной и муниципальной власти, множество организаций различных форм собственности, в том числе и субъекты малого и среднего предпринимательства.

Анализ рис. 5 демонстрирует процесс изменения количества СМСП в период с 2016 по 2024 гг. В работе использованы данные по четырем регионам Арктической зоны за весь период, включенные в Единый реестр СМСП [7]. Территории Мурманской области, Ненецкого автономного округа, Ямало-Ненецкого автономного округа и Чукотского автономного округа полностью входят в Арктическую зону РФ.

Подписи на столбцах линейчатых диаграмм содержат значения изменчивости (в %) количества СМСП год к году (YoY) с учетом направленности изменений. Через точку с запятой приведены абсолютные величины количества СМСП.

На фоне последовательного введения международных санкций в период исследования наблюдался спад социально-экономической активности, в том числе уменьшалось количество малых предприятий в выделенных районах, которое достигло минимума в годы пандемии. В постковидный период наблюдается рост количества СМСП. Однако, в Мурманской области и Ямало-Ненецком автономном округе еще не удалось осуществить выход на показатели 2016 года.

В Ненецком и Чукотском автономных округах малому и среднему бизнесу отводится важнейшее социально-экономическое значение, поскольку именно СМСП, с учетом государственной поддержки, представляются драйвером развития территорий в отсутствие крупных предприятий и главным работодателем для постоянно проживающего населения. Отсюда, все усилия, как государства и региона, так и самих предпринимателей, направлены на создание условий для роста СМСП по всем показателям.

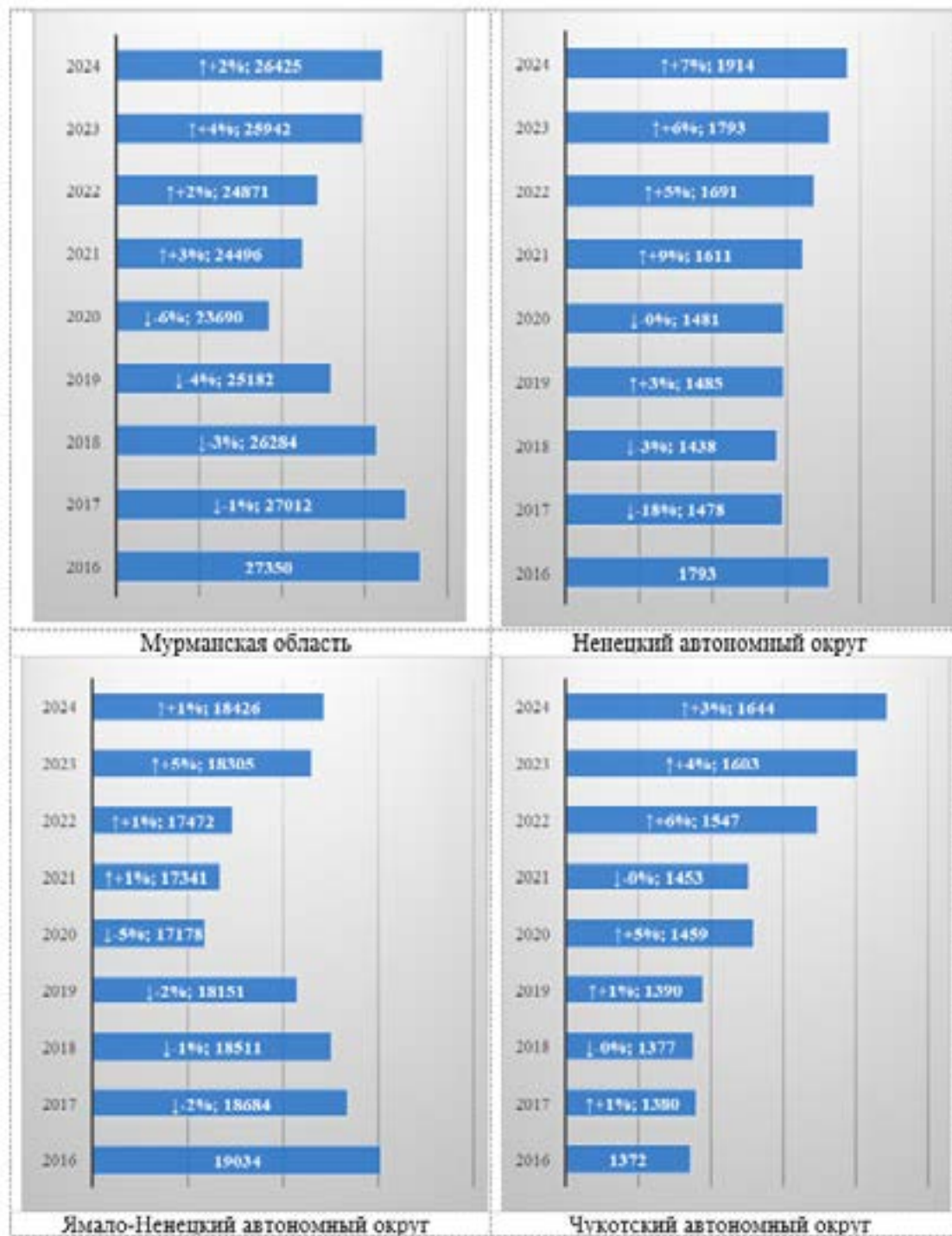


Рис. 5. Изменение количества субъектов малого и среднего предпринимательства в отдельных регионах Арктической зоны в период с 2016 по ноябрь 2024 гг.

Источник: составлено автором по данным [7].

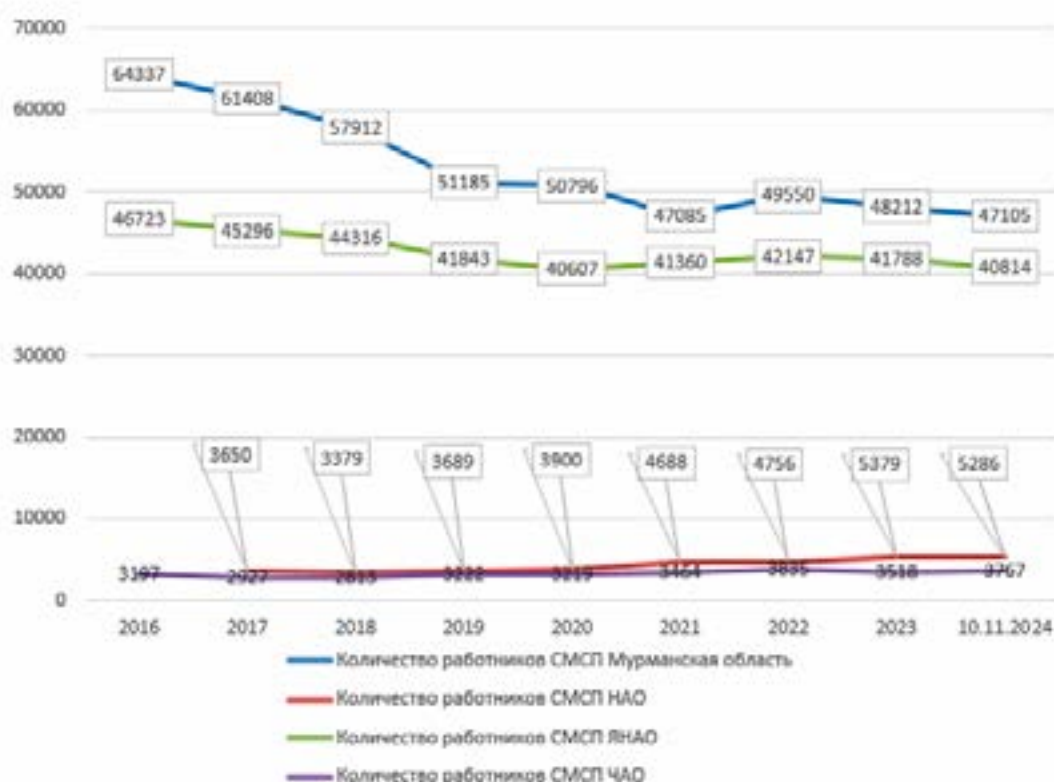


Рис. 6. Динамика количества работников, занятых в сфере малого и среднего предпринимательства в Мурманской области, Ненецком, Ямало-Ненецком и Чукотском автономных округах в период с 2020 по ноябрь 2024 гг.

Источник: составлено автором по данным [7].

Анализ рисунка 6 демонстрирует многолетнее изменение численности работников в структурах СМСП. Пандемия COVID оказала заметное влияние на количественные характеристики персонала СМСП Мурманской области и ЯНАО. Восстановление структуры осуществляется до сих пор.

Совсем другая картина в Ненецком и Чукотском автономных округах, где малые предприятия являются стабильными работодателями практически во всех сферах деятельности.

Официальная статистика показывает, что вклад субъектов малого и среднего предпринимательства в ВВП РФ составляет около 21% (на фоне 50-60% в других странах). Однако СМСП представляют собой, ввиду своей мобильности, гибкости, устойчивости к неблагоприятным факторам, основу успешного экономи-

ческого развития. Деятельность СМСП характеризуется значительной социальной составляющей. Весьма важно, чтобы в процессе развития микропредприятия и малые предприятия укрупнялись и вырастали до размера средних предприятий.

По данным 2023 года составлен рейтинг регионов по степени вовлеченности населения в малый бизнес [11].

Ранжирование проводилось по формуле (1).

$$\text{Доля занятых в сфере МСП} = \frac{\text{Численность занятых в сфере МСП}}{\text{Численность занятых в экономике региона}} \times 100\%. \quad (1)$$

Во главе рейтинга оказались регионы с высокой долей населения, занятого в МСП (1 место – Санкт-Петербург – 62,9%, 2 место – Новосибирская область – 56,6%, 3 место – Москва – 56,5%).



Рис. 7. Формы и виды государственной поддержки, предоставленной СМСП – резидентам АЗРФ в Ямало-Ненецком автономном округе в период с 2020 по ноябрь 2024 гг.

Источник: составлено автором по данным [8, 13, 14].

Регионы, полностью входящие в состав АЗРФ, распределились по доле занятых в сфере МСП следующим образом:

58 место – Мурманская область – 33,7% (105,6 тыс. чел.);

60 место – Ненецкий АО – 33,5% (10,3 тыс. чел.);

83 место – Чукотский АО – 21,6% (6,9 тыс. чел.);

84 место – Ямало-Ненецкий АО – 20,7% (84,7 тыс. чел.).

В регионах с недостаточным уровнем социально-экономического развития малый бизнес обеспечивает занятость существенной части населения, обеспечивая дополнительные рабочие места.

Субъекты малого и среднего предпринимательства Арктической зоны

могут оказаться в более выгодном состоянии, чем крупные, поскольку могут получать государственную поддержку из двух источников:

1) получить налоговые и административные преференции, зарегистрировавшись как резидент АЗРФ;

2) стать соискателем различных видов государственной поддержки в организациях инфраструктуры поддержки СМСП, которые функционируют на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

В качестве примера, в работе, на основе данных [7, 12, 13], проведен анализ распределения государственной поддержки, предоставленной СМСП – резидентам АЗРФ в ЯНАО (рис. 7), по фор-

мам и видам, который показывает, что наибольшей популярностью пользуется финансовая поддержка (45,6%). При этом лидирующее место по видам финансовой поддержки занимает предоставление субсидий и грантов (24,8%), затем предоставление финансирования на возвратной основе (14,2%) и предоставление гарантий и поручительств (6,7%). Всего с 2020 по 2024 годы было оказано 1010 услуг государственной поддержки. На втором месте консультационная поддержка (33,7%), причем наиболее востребованы комплексные консультационные услуги (10,3%), консультационные услуги по вопросам информационной поддержки деятельности СМСП (8,4%), консультационные услуги по мерам государственной поддержки (6,8%), а на оставшиеся 8 видов поддержки приходится лишь 8,1% от общего количества оказанных услуг. Третье место занимает образовательная поддержка (17,4%), в основном это организация и проведение семинаров, тренингов, конференций, форумов, круглых столов, бизнес-игр (17%). Последние два места, с заметным отставанием, занимают информационная поддержка (2,2%) и имущественная поддержка (1,1%).

Таким образом, наибольшей популярностью пользуются меры по прямой финансовой поддержке, также в достаточной мере востребованы комплексные консультационные услуги. Государственной поддержкой малого и среднего бизнеса пользовались 67% СМСП – резидентов АЗРФ в ЯНАО, что примерно соответствует доле СМСП, воспользовавшихся поддержкой, в общем количестве СМСП в ЯНАО. При этом СМСП составляют 97% от общего количества резидентов АЗРФ ЯНАО, а из общего количества СМСП в ЯНАО резидентам АЗРФ стали около 1% малых и средних предприятий. Таким образом СМСП отдают предпочтение прямым мерам финансовой поддержки СМСП, а также более активно, чем крупные предприятия, используют возможности, которые предоставляет статус резидентов АЗРФ. Возможно, благодаря большей заинтересованности в поддержке, гибкости в принятии управленческих решений и небольшому порогу входа по объему инвестиций в новые проекты (1 млн. рублей).

Проведенные по итогам 2023 года исследования [14], показывают, что одна часть СМСП – резидентов АЗРФ предпочитает помощь в форме преференций в налогообложении (например, структуры малого и среднего бизнеса в Архангельской области), другие СМСП предпочитают пользоваться льготами, предоставляемыми государственными организациями инфраструктуры поддержки (например, предприниматели Ненецкого АО, работающие в сферах дополнительного образования детей, зрелищно-развлекательной и спортивной, чаще обращаются к финансовой поддержке в виде грантов и субсидий из регионального бюджета). Финансовую поддержку предпочитают предприниматели до 25 лет, являющиеся резидентами Арктической зоны в Красноярском крае, поскольку на конкурсной основе они могут получить грант в размере до 1 млн. руб., а также СМСП в Карелии, которые осуществляют деятельность в сферах торговли, грузовых автомобильных перевозок, обрабатывающих производств, парикмахерских услуг и салонов красоты, туристического бизнеса (в этих сферах работают порядка 25% карельских структур малого и среднего бизнеса).

СМСП Республики Коми, осуществляющие деятельность в сфере строительства, торговли, транспорта используют весь комплекс мер, предлагаемый резидентам АЗРФ: уменьшение налоговой нагрузки, а также льготную поддержку в виде кредитно-гарантийной и лизинговой помощи.

На основании ресурсов Единого реестра субъектов малого и среднего предпринимательства [7] в работе проанализированы данные о количестве СМСП по 10 самым «популярным» ОКВЭД в Мурманской области, ЯНАО, НАО и ЧАО. Наиболее популярными видами экономической деятельности для СМСП являются «Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам», «Строительство жилых и нежилых зданий», отдельные виды розничной торговли, «Предоставление косметических услуг парикмахерскими и салонами красоты», услуги по аренде и управлению имуществом и пр. Популярность грузовых перевозок опреде-

ляется плохой транспортной доступностью территорий вдоль Северного морского пути. Подобная ситуация влияет на доступность товаров и спрос на них. Создание и реконструкция всех видов инфраструктуры в Арктической зоне повышает уровень участия СМСП в строительных проектах, а также создает возможность реализации собственных проектов в данной сфере.

В перспективе ожидается рост участия СМСП в реализации проектов развития АЗРФ в сферах транспортной инфраструктуры, добычи полезных ископаемых, энергетики, обслуживания нефтехимии и химии и пр.

Выводы

Реализация масштабного проекта развития Северного морского пути постепенно ускоряет процесс социально-экономического развития Арктической зоны. Вклад в изменение арктических территорий вносят предприятия различных форм собственности и разных масштабов (крупные, средние, малые, микропредприятия, а также граждане, зарегистрировавшие предпринимательскую деятельность).

Субъектам малого и среднего предпринимательства принадлежит особая роль в развитии современной экономики. Их маневренность, относительная простота регистрации, льготы по налогообложению, развивающаяся государственная поддержка позволяют СМСП наращивать свой вклад в экономику региона. Кроме этого, малые и средние предпринимательские структуры исполняют важнейшую социальную роль, создавая рабочие места и обеспечивая занятость населения, что является важнейшей функцией малого бизнеса в Арктической зоне.

Ожидаемый запуск Северного морского пути в круглогодичном режиме представляется важнейшим фактором развития малого и среднего предпринимательства с учетом особого статуса Арктической зоны и льгот, предоставляемых государством.

С учетом развития Северного морского пути и инфраструктуры прилегающей территории малый и средний бизнес образует ядро, вокруг которого концентрируется население арктических регионов. Развитие данного процесса представляется реальным механизмом для формирования постоянно проживающего в Арктике населения.

Очевидно, что субъекты малого и среднего предпринимательства не располагают значительными инвестициями для реализации масштабных проектов (развитие инфраструктуры, приобретение основных средств и пр.) и испытывают сильную конкуренцию со стороны крупного бизнеса. В арктических регионах существуют сложности с привлечением квалифицированного персонала.

Создание новой инфраструктуры и модернизация портовых комплексов требует создания СМСП в инновационной сфере. Например, в качестве перспективных ниш для малого и среднего бизнеса в морской отрасли следует рассматривать: цифровизацию в области типовых бизнес-процессов и логистических услуг; автоматизацию погрузочно-разгрузочных работ и размещения грузов с помощью роботов; развитие AI-технологий; создание единых цифровых логистических платформ для интеграции сухопутных и морских перевозок.

Использование нововведений в этих сферах представляется наиболее перспективным при разработке и осуществлении высокотехнологичных проектов.

Библиографический список

1. Рекордный грузопоток на Севморпути в 2024 году ожидает Минвостокразвития. Сайт Министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/eue/press-center/branch-news/4851> (дата обращения 27.11.2024).
2. В «Росатоме» ожидают рекордного объема грузоперевозок по СМП в 2024 году. [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/1790369/2024-11-13/v-rosatome-ozhidaiut-rekordnogo-obemagruzoperevozok-po-smp-v-2024-godu> (дата обращения 27.11.2024).
3. Костринский Г. Севморпуть переключается в сторону скромности. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2024/09/17/66e848979a7947126c129334> (дата обращения 27.11.2024).

4. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972/page/1> (дата обращения 09.11.2024).
5. Ледокольный флот России – самый мощный в мире. Министерство транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11115> (дата обращения 18.11.2024).
6. Малый бизнес в сфере морской логистики: перспективы и возможности. [Электронный ресурс]. URL: <https://portsinfo.ru/ports-news/144-port-news/170805-malyj-biznes-v-sfere-morskoj-logistiki-perspektivy-i-vozmozhnosti> (дата обращения 18.11.2024).
7. Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства. [Электронный ресурс]. URL: <https://ofd.nalog.ru/> (дата обращения 27.11.2024).
8. Arctic Russia. Инвестиционный портал Арктической зоны России. [Электронный ресурс]. URL: <https://arctic-russia.ru/> (дата обращения 01.12.2024).
9. Арктическая зона Российской Федерации. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. [Электронный ресурс]. URL: <https://erdc.ru/about-azrf/#> (дата обращения 01.12.2024).
10. Инвест-Дайджест Корпорации развития Мурманской области. [Электронный ресурс]. URL: https://invest.nashsever51.ru/public/uploads/mediastore/Инвест_Дайджест_март_2024.pdf (дата обращения 07.12.2024).
11. Названы регионы – лидеры по вовлеченности жителей в малый и средний бизнес. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20240826/biznes-1968410521.html> (дата обращения 22.11.2024).
12. Реестр резидентов Арктической зоны Российской Федерации в Ямало-Ненецком автономном округе. [Электронный ресурс]. URL: <https://invest.yanao.ru/investors/podderzhka-investorov-v-arktike/registry/> (дата обращения 01.12.2024).
13. Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства – получателей поддержки. [Электронный ресурс]. URL: <https://rmsp-pp.nalog.ru/> (дата обращения 01.12.2024).
14. В Арктике самыми быстрорастущими отраслями МСП стали торговля, нефтехимия и спецтехника. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/v-strane/19960677> (дата обращения 22.11.2024).