

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ДЛЯ РОССИИ В XXI В.

Толмачев Андрей Валерьевич

студент 4 курса

«Государственное и муниципальное управление»

lexus446@rambler.ru

Елена Валерьевна Вайднер

кан. социол. наук, доцент

Kat-vajdner@yandex.ru

ФГБОУ ВО Мичуринский ГАУ,

г. Мичуринск, РФ.

Аннотация. Статья посвящена анализу развития северного морского пути, как национального торгового маршрута. А также позитивным и негативным факторам в связи с развитием данного национального торгового маршрута.

Ключевые слова: НТК, Севморпуть, глобализация, национальный транспортный коридор.

Современное глобальное объединение труда между странами и транснациональными компаниями в процессе создания любого продукта, высокотехнологичного оборудования предполагает участие, как минимум, нескольких государств, в процессе производства изделия. Например, в создании любого смартфона одна страна производит операционные системы, вторая - процессор, третья - осуществляет сборку, а марка или бренд принадлежит четвертому государству. Одновременно идёт непрерывный процесс обмена информацией, товарами, технологиями, продуктами. Однако на современном этапе развития стран и народов возникает проблема обеспечить в короткие сроки дешёвую доставку груза из условной страны «А» в страну «В». Постепенно вырисовываются проекты создания внутриконтинентальных торговых путей, которые могли бы решить данную проблему. Историческим примером сухопутных маршрутов является: Великий Шелковый путь, который до 3 века н.э. контролировался четырьмя империями — Китайской (Ханьской), Римской в Средиземноморье, Парфянской на Ближнем Востоке, Кушанской в Средней и Южной Азии [14]. Один из самых древних памятников международной торговли в истории.

В XXI в связи с развитием технологии и внутриконтинентальных территории, и проблем скорости доставок тысяч тонн грузов, очевиден факт развития новых торговых коридоров. Особенно это актуально для России. В последние годы в нашей стране набирают популярность 3 крупных проекта это развитие международного транспортного коридора Север-Юг, Запад-Восток, и реконструкция Северного морского пути, национального торгового коридора (далее НТК).

Развитие данных направлений не только позволит сформировать заказ для промышленности нашей страны, но и реализовать принцип безопасного коридора прохождения грузов, взаимного контроля грузоперевозок, что позволит активно включиться в процесс мировой торговли, пополнит казну и послужит основой для строительства ЕАЭС.

Исследование проводится в соответствии с Указом президента Владимира Владимировича Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [1], и Распоряжения правительства от 30 сентября 2018 года №2101-р, Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года [2].

«В транспортную часть Комплексного плана включены проекты: «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение, внутренние водные пути» [2].

Целью данной работы: является анализ конструктивных и деструктивных элементов развития северного морского пути через морскую часть территории России.

Объект исследования является: развитие транспортной инфраструктуры в рамках СМП.

Предмет исследования: конструктивные и деструктивные элементы развития СМП.

Национальный торговый коридор Северный морской путь.

Северный морской путь считается исторической национальной транспортной коммуникацией России. Стратегия развития арктической зоны Российской Федерации, предполагает использование северного морского пути для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации.

История освоения данного маршрута уходит к началу XX века, данный маршрут сыграл большую роль в победе, в Великой Отечественной Войне. На пике в 1996 году он обеспечивал грузооборот почти 8 миллионов тонн грузов [6]. Данный маршрут пролегает в относительно безопасном районе от войн, пиратства и он короче. Протяжённость Северного морского пути от Карских

Ворот до бухты Провидения около 5600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км (для сравнения, через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. км). В среднем для перехода из Европы в Китай по СМП нужно 25 дней и 625 тонн мазута, а при использовании Суэцкого канала - 35 дней и 875 тонн мазута [3].

На данный момент большая часть грузоперевозок между Европой и Азией осуществляются через Суэцкий канал. В час через него проходят 76 судов. А после открытия в 2015 году новой ветки «Нового Суэца» уже к 2023 году доходы от эксплуатации пути возрастут в 2,5 раза с нынешних 5,3 до 13,2 млрд. долларов [11].

«По прогнозам Минтранса, потенциальный объём загрузки Северного морского пути в перспективе может достигнуть 65 миллионов тонн, из них почти 50 процентов составят перевозки через порт Сабетту» [3].

Во многих случаях это единственная трасса в некоторых северных и восточных регионах страны. «По прогнозам Минтранса, потенциальный объём загрузки Северного морского пути в перспективе может достигнуть 65 миллионов тонн, из них почти 50 процентов составят перевозки через порт Сабетту» [3].

Общий объём контейнерных перевозок по Севморпути может составить 455 тыс. контейнеров [3]. Принятие решений по развитию СМП проходило одновременно с ростом объёма перевозок на маршруте, ежегодный уровень которого составлял 30% (табл. 1). В 2016 г. администрацией СМП было выдано около 718 разрешений на проход по Севморпути [5]. Однако ледоколы провели 410 судов (в 2015 г. — 195), т.е. количество проводок увеличилось в 100 % [6].

В структуре транспортировки преобладали генеральные грузы, уголь и руда, но в 2016 г. произошло увеличение объёмов транспортировки нефтепродуктов, газоконденсата. Текущая тенденция сохранится и в ближайшее время. В свою очередь экспертное сообщество прогнозируют дальнейший рост доли перевозок сырья с российских месторождений в Арктике [12]. Приблизительный объём, на основе расчётов Минтранса, к 2020 году

может быть равен 30 млн. тонн, а при оптимистичной оценке 65 млн. тонны [15]. Объем добычи газа в Арктической зоне РФ в 2035 г., согласно разрабатываемой стратегии развития территории, может составить 90% от всего добываемого российского газа [16].

Российский ледокольный флот, увеличившись на три единицы, теперь включает в себя 40 судов различной мощности и назначения [17].

Также в России уже спущен на ходовые испытания боевой ледокол проекта 21180 "Илья Муромец" [18]. В перспективе усилия по созданию военных ледоколов будут сосредоточены на универсальных патрульных кораблях арктической зоны ледового класса проекта 23550 "Арктика" [19].

При этом существенная часть грузопотока будет создаваться за счёт энергетических проектов, таких как "Ямал СПГ", чья мощность производства до 16,5 млн. тонн в год. Из них 7 млн. тонн пойдёт в Европу а 9 млн. тонн в Азию. В свою очередь месторождение "Варандей" оценивается до 6 млн. тонн, Новопортовское месторождение от 6 до 8 млн. тонн. И последнее "Приразломное" в 6 млн. тонн [13].

Выгоды от развития СМП для России:

- «Время транспортировки грузов по Суэцкому каналу, из Роттердама в Йокогаму, составляет около 48 дней. А маршрут идущий по СМП составит около 25 дней, это значит значительное сокращение сроков доставки, экономию топлива и сокращение транспортных издержек (стоимость фрахта, зарплата персонала и т.д.)» [6];

- В свою очередь даже низкая скорость движения судов (в среднем составляющая порядка 10 узлов), при прохождении маршрута из Мурманска в Хуанхуа КНР может занять порядка 8 дней [7].

- Существенным плюсом является отсутствие очередей, платы за проход судов, как на Суэцком канале, взимается только ледокольный сбор;

- Отсутствие риска противоправных действий со стороны сомалийских и других пиратов, и необходимости охраны морских судов;

- Полное отсутствие ограничений на тоннаж и размер судов через Суэцкий канал не могут пройти суда с осадкой более 20,1 метра;
- В российской части, шельфа в Арктике имеются запасы углеводорода по скромным подсчётам равные 106 млрд. тонн нефтяного эквивалента. А также 69,5 трлн. куб. м природного газа. В материковой части сосредоточены богатые запасы редкоземельных металлов, золота, алмазов, ртути, вольфрама и, без которых невозможно развитие современных технологий, чипов, микроэлектроники [3];
- Принимая то факт, что 90% китайских товаров поставляются в Европу по морю, именно развитие арктической части Шелкового пути интегрированного в СМП позволит КНР экономить и повесть прибыль, а это означает взаимовыгодное сотрудничество с РФ.[3];
- «Данные по таянию ледников в Арктике говорят о том, что в за последние 35 лет площадь льда в Арктике уменьшилась почти в два раза — с 7,1 до 3,45 км². Что свидетельствует о том, что в будущем значение инфраструктуры и охраны этого маршрута будут решающим фактором в использовании данной территорий в качестве торгового маршрута» [8];
- СМП станет удобен для грузов с высокой добавленной стоимостью (текстиль, транспортное оборудование, электротехническое оборудование) [3];
- В свою очередь Китай собирается поощрять свои турагентства к сотрудничеству по туризму с государствами Арктики.[10];
- Реализация проекта «Ямал СПГ» показал миру, что, Россия способна самостоятельно находить новые финансовые и технологические источники для достижения собственных целей;
- Так в 2017 году Администрацией СМП было выдано около 662 разрешения судам на плавание в Арктической акватории, где 107 разрешения были иностранным судам, в 2016 году - 688 и 136 разрешений соответственно, что показывает некоторую динамику уменьшения [9];

Сложности в связи с развитием СМП для России:

- В первую очередь, обострение противоречий в территориальных водах, со странами, выходящими к Арктическому поясу, в особенности со странами членами НАТО;

- Строительство будущей инфраструктуры в суровых условиях;

- Возможные загрязнения окружающей среды связанные с аварийными ситуациями в результате интенсификации грузоперевозок нефтеналивных, газоконденсатных танкеров. Несмотря на соответствующий федеральный закон, регулирующий статус и порядок мореплавания по СМП, в которых документы определили основные условия ответственность за причинение экологического ущерба и загрязнение окружающей среды на судовладельцев;

Соблюдение данного параметра является одним из основных при эксплуатации маршрута;

- Вызов для промышленности, строительство большого количества ледоколов, в том числе военного класса, для круглогодичного использования маршрута;

- Заинтересованность Китая в СМП носит экономический, а в перспективе - и военно-стратегический характер, что может в будущем стать противоречивым фактором взаимоотношении между государствами;

- Китай вошел в крупнейшие российские арктические проекты и хочет играть ведущую роль в разработке правил игры в новых сферах, что может негативно отразиться в инфраструктурной самостоятельности России при реализации данного проекта в будущем [10];

Уже сейчас можно осознать всю важность восстановления этого «нового» маршрута как в военно-стратегическом плане, так и в экономическом. Не только для обеспечения безопасности России, но и для взаимовыгодного сотрудничества. СМП является приоритетным направлением развития транспортных коридоров в экономическом, военно-стратегическом плане. Дефицит финансовых и технологических ресурсов не может применяться при реализации данного проекта. Вместе с тем ограничение бюджета и недостаток

необходимого количества специалистов, работающих в суровых условиях, является решающим. Поэтому при реализации проекта в будущем, на наш взгляд, с большей долей вероятности именно СМП будет в достаточной мере реализован в соответствии с текущими программами. Ещё одним аргументом служат огромные запасы редкоземельных металлов, которые используются в ЭВМ, а также запасы полезных ископаемых. Для полноценного запуска северных морских маршрутов потребуются значительные объёмы инвестиций в транспортную прибрежную инфраструктуру. Вместе с тем, именно развитие данного проекта будет вызовом со стороны России для других стран региона, а значит, деструктивное воздействие против нашей страны только усилится. Помимо внешних вызовов именно человеческий управленческий, потенциал будет, является решающим в грамотном распределении бюджета при строительстве Северного морского пути.

ЛИТЕРАТУРА

1. Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // [Электронный ресурс]. - Режим доступа <http://kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 25.01.2019).
2. Распоряжение от 30 сентября 2018 года №2101-р. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года // [Электронный ресурс]. - Режим доступа <http://government.ru/docs/34297/> (дата обращения: 25.01.2019).
3. Северный морской путь - новый транзитный маршрут «Одного пояса - одного пути» путь // международная жизнь [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/2047> (дата обращения: 25.01.2019).
4. Международный форум "Арктика — территория диалога" // Президент РФ. Официальный сайт // [Электронный Ресурс]. - Режим доступа <http://kremlin.ru/events/president/news/54149> (дата обращения: 25.01.2019).

5. В 2016 году в два раза увеличилось число ледокольных проводок Росатомфлота в акватории Северного морского пути // Росатомфлот. 2017. 20 февраля. - // [Электронный Ресурс]. - Режим доступа:<http://rosatomflot.ru> (дата обращения: 25.01.2019).
6. Ямал и Северный морской путь // [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://polkrug.ru/news/ekonomika-i-biznes/nasha-arktika/4999-yamal-i-severnyu-morskoy-put> (дата обращения: 25.01.2019).
7. Marchenko N. NORTHERN SEA ROUTE: MODERN STATE AND CHALLENGES // Proceedings of the ASME 2014 33rd International Conference on Ocean, Offshore and Arctic Engineering OMAE2014. 2014. June 8–13. // [Электронный ресурс]. - Режим доступа:<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.658.1332&rep=rep1&type=pdf> (дата обращения: 25.01.2019).
8. Северный морской путь // [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://megabook.ru/article> (дата обращения: 25.01.2019).
9. Подведение итогов деятельности Администрации СМП за 2017 г. / [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.nsra.ru/ru/glavnaya/novosti/n19.html> (дата обращения: 25.01.2019).
10. Зачем Китай рвется в Арктику // Независимая газета. 2018. 27 мая [Электронный ресурс].-Режим доступа: http://nvo.ng.ru/concepts/2018-05-27/100_arctic.html (дата обращения: 25.01.2019).
11. Суэцкий канал-2 начнет работу 6 августа // [Электронный Ресурс]. - Режим доступа: - <https://www.vestifinance.ru/articles/60542> (дата обращения: 25.01.2019).
12. Грузопоток по Северному коридору к 2025 году может достигнуть 75 млн. тонн //ТАСС. 2017. 13 февраля // [Электронный Ресурс]. - Режим доступа: <http://tass.ru/transport/4018066> <http://tass.ru/transport/4018066> 9 (дата обращения: 25.01.2019).
13. Степанов И. Северный морской путь для России и мира // Международный дискуссионный клуб Валдай. 2017. 27 марта. // [Электронный

ресурс]. - Режим доступа: http://ru.valdaiclub.com/a/highlights/severnoy-morskoy-put-rossiya-mir/sphrase_id=14803 (дата обращения: 25.01.2019).

14. Великий Шелковый путь // Владимир Дергачев [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://dergachev.ru/latest-geopolitics/27.html> (дата обращения: 25.01.2019).

15. Минтранс: порт Сабетта обеспечит 35 млн. тонн/год грузов по Северному морскому пути к 2020 году // [Электронный ресурс]. - Режим доступа: Neftegaz.ru. 2015. 12 февраля. - <http://neftegaz.ru/forum/showthread.php?tid=30811&pid=31491> (дата обращения: 25.01.2019)

16. Арктика может обеспечить добычу 90% всего российского газа к 2035 г. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: neftegaz.ru (дата обращения: 31.10.2019)

17. Ледокольный флот России: смена поколений / Новая «Арктика» готова к сражениям за арктический шельф [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://svpressa.ru/economy/article/163792/> (дата обращения: 05.11.2019).

18. Российский боевой ледокол вышел в море / RG RU оружие России [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://rg.ru/2017/07/24/reg-szfo/rossijskij-boevoy-ledokol-vyshel-v-more.html> (дата обращения: 05.11.2019).

19. Проект 23550 Арктика / Многоцелевой патрульный корабль ледового класса [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://dfnc.ru/katalog-vooruzhenij/boevye-korabli-vmf/proekt-23550-arktika/> (дата обращения: 05.11.2019).

ECONOMIC ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE FOR RUSSIA IN THE XXI CENTURY.

Tolmachev Andrew Valerevich

4 year student

«State and municipal administration»

lexus446@rambler.ru

Elena V. Weidner

can sociol. sciences, associate professor

Kat-vajdner@yandex.ru

Michurinsk State Agrarian University

Michurinsk, Russia.

Annotation. The article is devoted to the analysis of the development of the Northern Sea Route as a national trade route. Analysis positive and negative factors in connection with the development of this national trade route in XXI century.

Key words: NTK, Northern Sea Route, globalization, national transport corridor, Russia and China, icebreaker navy.