



Владимир Петраков,  
Дальневосточный федеральный университет,  
Кафедра менеджмента Школы экономики  
и менеджмента, доцент

# СПОСОБЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В КОНТЕКСТЕ ВЫГОД ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

**Аннотация.** В настоящей статье рассматриваются вопросы реализации конкурентных преимуществ Северного морского пути в XXI в. в связи с его транзитным потенциалом.

**Ключевые слова.** Северный морской путь, транзитный потенциал, конкурентные преимущества, международные грузоперевозки.

**ANNOTATION.** This paper covers on the competitive advantages of the Northern Sea Route (NSR) for XXI century in connection with its transit potential.

**KEY WORDS.** The Northern Sea Route, transit potential, competitive advantages, international freight.

## 1. Введение

Северный морской путь (СМП) является рядом судоходных маршрутов от Новой Земли на Западе до Берингова пролива на Востоке, протяженностью от 2200 до 2900 морских миль, с неглубокими ледовитыми водами, согласно международному определению, приведенному в [1].

Суэцкий канал – искусственная водная артерия протяженностью 119 миль, последние полтора века служащая мировой торговле. Он соединяет Средиземное море и Суэцкий залив, обеспечивая доступ к странам Восточной Азии. В настоящее время около 50% грузов, проходящих через Суэц, составляют контейнерные грузы. Через канал может проходить до 25 000 судов в год, текущая загруженность составляет около 20 000 судов в год, а это 15% от всех морских коммерческих перевозок [2].

Традиционный «до-Суэцкий» маршрут между Северо-Восточной

Азией и Европой, например от Шанхая до Роттердама, составляет около 25 000 км через мыс Доброй Надежды. Суэцкий канал, открытый в 1869 г., способствовал снижению расстояния на 20%. Однако потенциал СМП состоит в дальнейшем снижении данного расстояния при отсутствии или незначительном количестве льда. Как отмечается рядом исследователей, СМП является одним из вариантов маршрута евроазиатской торговли, потенциально конкурирующим с Суэцким каналом.

Анализ расстояний, проведенный нами с использованием онлайн-калькулятора [www.portworld.com](http://www.portworld.com), показал, что с точки зрения расстояния СМП наиболее привлекателен для торговли с Северо-Восточной Азией (Япония, Республика Корея, Китай), постепенно теряя привлекательность при смещении портов погрузки к югу, сравниваясь по дистанции в районе порта Хошимин (табл. 1). Расстояния не учитывают возможные отклонения от прямого курса из-за ледовых условий.

## 2. Методы

В исследовании применяли следующие методы: системный анализ, в основном в форме сравнительного анализа, статистический анализ, географический анализ, абстрактный логический подход.

Теоретическую и методологическую базу исследования составляют работы отечественных и зарубежных исследователей по вопросам развития СМП.

Гипотеза исследования основана на концептуальном предположении, что реализация конкурентных преимуществ СМП предполагает получение доходов в бюджеты Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, а также местные бюджеты от деятельности, непосредственно связанной с реализацией транзитного потенциала СМП. Это предполагает обоснование и проведение предусмотренных в исследовании мероприятий.

Практическая значимость исследования заключается в анализе воз-

Таблица 1.

Расстояния плавания от портов Азии до крупнейшего северного порта России Мурманска и крупнейшего порта Европы Роттердама через Суэцкий канал и Северный морской путь

Порты	Мурманск (через Суэцкий канал), км	Мурманск (через СМП), км	Разница между Суэцким каналом и СМП, %	Роттердам (через Суэцкий канал), км	Роттердам (через СМП), км	Разница между Суэцким каналом и СМП, %
Йокогама	24 190	10 491	57	21 398	13 221	38
Пусан	23 459	11 034	53	20 666	13 764	33
Шанхай	22 792	11 858	48	20 000	14 588	27
Гонконг	21 475	13 119	39	18 683	15 849	15

возможности реализации конкурентных преимуществ СМП в контексте получения доходов в бюджеты непосредственно от деятельности по реализации транзитного потенциала СМП.

### 3. Результаты и обсуждение

Исследованиями отмечено, что Арктика может обладать колоссальным кратко- и среднесрочным потенциалом. Россия и остальные страны Арктической зоны, особенно Норвегия, смогут удовлетворить растущий спрос на энергоносители и сырье со стороны активно развивающихся экономик стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), особенно Китая, а также Индии. По некоторым оценкам, спрос Китая на энергоносители может удвоиться к 2040 г.

Зарубежные исследования по вопросам использования географического, в том числе транзитного, и коммерческого потенциала СМП сводятся к анализу экономии топлива, снижения сроков доставки грузов и уменьшения выбросов, признавая, как отмечалось выше, ряд безусловных конкурентных преимуществ СМП, не останавливаясь на реализации этих конкурентных преимуществ для коммерческой пользы российской экономики. Среди зарубежных исследователей Й. Шварц [3] отметил необходимость развития транзитного потенциала СМП путем улучшения технологий строительства судов ледового плавания.

Шоен и Братен [4] в 2011 г. исследовали экономический потенциал трансарктических перевозок навалом руды и минеральных удобрений. Авторы сравнивали выбросы  $\text{CO}_2$  у сухогрузов, идущих через СМП, Суэцкий канал и через мыс Доброй Надежды. По результатам исследования, Суэцкий канал получил уровень энергоэффективности 22%, а СМП – 100%, выбросы  $\text{CO}_2$  составили 3893

и 623 тонны соответственно. Авторами был сделан вывод о том, что основными конкурентными преимуществами СМП являются более короткие дистанции, экономия на топливе и более низкий выброс  $\text{CO}_2$ .

Лиу и Кронбак [5] в 2010 г. провели исследование контейнерных перевозок транзитом по СМП из Азии в Европу, которое привело к выводу о слишком высокой стоимости ледокольной проводки по СМП и необходимости ее снижения. З. Раза в своем достаточно полном и всестороннем исследовании [6] отмечает экологический эффект при перевозках по СМП на примере перевозок сжиженного природного газа (СПГ).

Остренг и др. [7] в книге «Судоходство в арктических водах» в 2013 г. представили экономическое сравнение различных арктических маршрутов, включая СМП, с Суэцким каналом. По результатам исследования было рассчитано, что балкер типа *Beluga Fraternity* (около 12000 т дедвейтом) при отсутствии ледокольной проводки (которая, по мнению авторов, не потребуется в будущем из-за факторов глобального потепления) обеспечивает экономию топлива на сумму 160 300 долларов США при более быстром прохождении маршрута (на 11 дней).

Аналогичным образом было проведено сравнение контейнеро-воза на рейсе Шанхай–Гамбург через СМП и Суэц. Было обнаружено, что на СМП есть вероятность сэкономить 606 000 долларов США на топливе, однако срок доставки был меньше только на 2 дня [7].

Отечественные авторы, как правило, фокусируются на развитии СМП в контексте реализации стратегий развития Арктической зоны России [8], юридических вопросах, связанных с навигацией по СМП, в частности весьма подробный анализ правового регулирования сделан Г. Ивановым

[9]. Здесь заметим, что юридический статус СМП с точки зрения международного и российского законодательства несколько отличается, что может вызвать юридические научные и практические споры. Из тех авторов, чьи работы посвящены непосредственной реализации транзитного потенциала развития СМП в контексте экономической выгоды для страны, необходимо отметить практически единственного занимающегося данной проблемой известного исследователя В. С. Збарашенко, в прошлом – заместителя министра морского флота СССР [10].

Климатические прогнозы предусматривают сценарии дальнейшего потепления, так и похолодания в Арктике. В настоящее время существует тенденция к потеплению, которая исследователями не оспаривается [11]. Толщина и возраст льдов, а также покрытая льдами площадь за последние десятилетия явно снизились, причем после 2000 г. темпы снижения выросли, что отмечают многие отечественные и зарубежные исследователи. Теперь возможно пройти по всему СМП без ледокольного сопровождения. В 2010 г. судно «Мончегорск» (оператор – «Норильский никель») первым совершило данный рейс. В данном контексте вопрос реализации транзитного потенциала СМП приобретает первостепенное значение.

Ряд исследователей провел SWOT-анализ конкурентных преимуществ СМП, в частности в 2015 г. соответствующие исследования опубликовали Ю. Ф. Лукин [12], С. Галич и др. [13]. Мы частично использовали, переработали и дополнили данные их анализа для составления краткой таблицы, отражающей, на наш взгляд, важнейшие проблемы реализации транзитного потенциала СМП (табл. 2).

С. Галич отмечает, что транзитная навигация по СМП зависит от трех

факторов: предсказуемости, пунктуальности и экономики [13].

Как отмечалось выше, более короткое расстояние между портами отправления и назначения основных маршрутов является несомненным преимуществом. Переходя к задаче нашего исследования, подробнее остановимся на важнейших элементах SWOT-анализа.

Ледовая проводка по СМП обеспечивается мощными атомными ледоколами, оперируемыми ФГУП «Атомфлот», дочерней компанией

Росатома, а также дизельными ледоколами Дальневосточного морского пароходства.

Отметим два момента, которые в контексте нашего исследования не принципиальны, но тем не менее заслуживают упоминания. Во-первых, три имеющихся атомных ледокола будут списаны в связи с истечением срока службы в ближайшие годы и заменены новыми, что обеспечит простое воспроизводство атомного ледокольного флота, но никак не расширенное. Во-вторых, отметим, что

Китай никогда не скрывал своего интереса к развитию СМП. В 2013 г. Пекин получил статус постоянного наблюдателя в Арктическом Совете, состоящем из восьми стран, обладающих арктическими территориями. Как отмечается китайскими исследователями, в частности Ч. Вангом [14], будучи неарктической страной, Китай действует как заинтересованный в обеспечении гарантий своих поставок игрок. Именно этим вызвано строительство первого китайского ледокола «Хуе Лонг» и планы по даль-

Таблица 2.

Краткий SWOT-анализ конкурентных преимуществ Северного морского пути в контексте реализации его транзитного потенциала

Сильные стороны	Слабые стороны	Угрозы	Возможности
Более короткое расстояние	Отсутствие универсального правового режима в Северном Ледовитом океане	Фобии грузоотправителей	Возможность получения доходов
Использование атомных ледоколов на акватории СМП	Отсутствие единого органа, ответственного за комплексное решение вопросов развития СМП	Ввод новых ледоколов заменит только выбывающий ледокольный флот	Фактически круглогодичная навигация в западной части СМП
Тенденция к потеплению	Неопределенность направления данной тенденции в средне- и долгосрочном периоде	Отсутствие прямой возможности брать сборы за прохождение транзитными судами по акватории СМП	Рост периода навигации, в том числе навигации «по чистой воде»

Таблица 3.

Ледокольный флот России

Ледокол	Год постройки	Мощность, МВт	Производитель	Оператор
<b>Атомные ледоколы</b>				
Россия	1984	49	СССР	Атомфлот
Советский Союз	1989	49	СССР	Атомфлот
Ямал	1991	49	СССР	Атомфлот
50 лет Победы	2007	49	Россия	Атомфлот
Таймыр	1989	32,5	Финляндия, СССР	Атомфлот
Вайгач	1990	32,5	Финляндия, СССР	Атомфлот
<b>Дизельные ледоколы</b>				
Ермак	1974	26,5	Финляндия	Росморпорт
Адмирал Макаров	1975	26,5	Финляндия	ДВМП
Красин	1976	26,5	Финляндия	ДВМП
Капитан Сорокин	1977	16,2	Финляндия	Росморпорт
Капитан Николаев	1978	16,2	Финляндия	Росморпорт
Капитан Драницын	1980	16,2	Финляндия	Росморпорт
Капитан Хлебников	1981	16,2	Финляндия	ДВМП
Москва	1980	16	Россия	Росморпорт
Санкт-Петербург	1980	16	Россия	Росморпорт

нейшему развитию ледокольного флота. В первом приближении даже с учетом маломощности первого китайского ледокола это говорит о потенциале роста конкуренции при осуществлении ледокольной проводки.

До распада СССР по СМП проходило достаточно много грузопотоков, направленных, впрочем, на обеспечение доставки в пределах СМП, нежели транзитных. С 1990 г. СМП был открыт для международного судоходства, далее государство последовательно принимало меры по упрощению системы регулирования навигации на акватории СМП. Был принят федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» № 132-ФЗ от 28.07.2012 («Закон о СМП»), а также Правила плавания в акватории Северного морского пути (утверждены Приказом Минтранса России № 7 от 17.01.2013). Распоряжением Правительства Российской Федерации № 358-р от 15.03.2013 на основании пункта 3 статьи 5.1 Федерального закона № 81-ФЗ от 30.04.1999 «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» создано ФГКУ «Администрация Северного морского пути» (далее – АСМП).

Задачи АСМП заключаются в основном в выдаче разрешений на плавание судов в акватории СМП и удостоверений ледовым лоцманам, мониторинге гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки, содействии в организации проведения поисковых и спасательных операций, а также операций по ликвидации последствий загрязнения.

Ледовая проводка больше не является обязательной. Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) № 46-т/2 от 04.03.2014 «Об утверждении Правил применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути» установил, что данные тарифы применяются в зависимости от вместимости, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка, и периода навигации. Также производится оплата только двух видов услуг – ледокольной проводки и арктического лоцмана. Таким образом, новые нормативные документы в области навигации

« **...существующие тарифы делают неконкурентоспособным прохождение акватории СМП, несмотря на то что российское законодательство в области навигации по СМП больше не предусматривает обязательной ледовой проводки, а оплата проводки ограничена фактически пройденным с помощью ледокола расстоянием, рассчитанным по зонам.**

по СМП направлены на обеспечение большей прозрачности, упрощение и повышение конкурентоспособности данного высокоширотного маршрута.

#### 4. Выводы

**В**ышеизложенный анализ позволяет сформулировать следующие выводы:

1. Необходимо четко понимать, что развитие СМП как транспортной артерии и важнейшего высокоширотного маршрута с учетом его роли в освоении Арктики и обеспечении вывоза минерального сырья, включая шельфовые запасы, и получение непосредственной прибыли от реализации некоей бизнес-модели, связанной с судоходством по СМП, являются принципиально разными задачами. От общего развития СМП и драйверов его развития, связанных с реализацией проектов по добыче полезных ископаемых, разработке месторождений в зоне СМП и интеграции СМП в железнодорожную сеть России, можно получить косвенные доходы, связанные с эффектом мультипликатора при реализации крупномасштабных сырьевых проектов, создать новые рабочие места, улучшить условия жизни и социально-экономическое развитие Арктики. Однако непосредственных доходов и прибыли от реализации конкурентных преимуществ СМП указанная реализация проектов не принесет. Чтобы в полной мере реализовать конкурентные преимущества СМП, необходимо реализовать его транзитный потенциал.

2. В данном аспекте необходимо особо отметить, что бюджет Российской Федерации не получит непосредственных доходов от прохождения

зарубежных транзитных судов по акватории СМП. Доходы могут быть получены только ФГУП «Атомфлот» за осуществление ледовой проводки и прокладку ледовых каналов. Однако существующие тарифы делают неконкурентоспособным прохождение акватории СМП, несмотря на то что российское законодательство в области навигации по СМП больше не предусматривает обязательной ледовой проводки, а оплата проводки ограничена фактически пройденным с помощью ледокола расстоянием, рассчитанным по зонам.

3. По мнению В. С. Збарщенко, массовое внедрение в практику транзитных контейнерных перевозок в Арктике экономически целесообразно только при наличии как минимум двух современных контейнерных терминалов-хабов на входе и выходе из арктических акваторий (в Петропавловске-Камчатском и Мурманске), причем если в Мурманске можно говорить о реконструкции и развитии, то в Петропавловске-Камчатском терминал потребует построить с нуля. В контексте нашего исследования перспектив экономической выгоды Российской Федерации необходимы предложения по реализации проектов в рамках реальных экономических моделей и расчетов. Из всего спектра обсуждавшихся в литературе разного уровня академичности проектов необходимо выделить проект фидерной Арктической контейнерной линии (АКЛ) по маршруту Петропавловск-Камчатский–Мурманск, важнейшее значение которого отмечает В. С. Збарщенко.

4. Для обоснования успешной реализации проекта на предварительном этапе необходимо решить следующие принципиальные задачи:

## «**Порты должны быть открыты для иностранных судов, которые при необходимости могли бы получить снабжение, продовольствие, воду, бункер, карты.**

- 1) тип судов, которые будут использоваться на АКЛ: арктические контейнеровозы (с усиленным ледовым классом) или обычные суда с ледокольной проводкой, обоснование строительства новых судов, если вариант с арктическими контейнеровозами окажется более выгодным экономически;
  - 2) создание в Петропавловске-Камчатском и развитие в Мурманске портов-хабов для накопления грузов под рейсы АКЛ, которые будут доставляться в порты-хабы обычными судами, включая подготовку бизнес-планов развития портов-хабов;
  - 3) проведение триальной отправки в рамках продвижения проекта АКЛ с использованием единственного оставшегося атомного лихтеровоза «Севморпуть», оперируемого ФГУП «Атомфлот», в 2017 г. с государственной гарантией сохранности грузов;
  - 4) подготовка бизнес-плана АКЛ с расчетом количества судов, потребного объема инвестиций и прогнозом вариантов развития АКЛ;
  - 5) определение точки безубыточности перевозок с привязкой к международным индексам перевозок контейнерных грузов АТР – Европа;
5. Помимо принципиальных стратегических вопросов необходимо решить частные, в том числе согласование постановки атомного лихтеровоза «Севморпуть» в порт Петропавловск-Камчатский; урегулирование вопроса компенсации фактических расходов ФГУП «Атомфлот» на указанный триальный рейс данного лихтеровоза; массовое анкетирование грузовладельцев, судовладельцев и грузовых агентов в странах АТР и Северной Европы; продвижение проекта АКЛ в международных СМИ. Альтернатива атомному флоту отсутствует, поскольку стоимость ледового канала, сделанного с помощью атомного ледокола, в 6–8 раз ниже, чем с помощью дизельного [15]. Порты должны быть открыты для иностранных судов, которые при

необходимости могли бы получить снабжение, продовольствие, воду, бункер, карты. Должны быть обеспечены аварийно-спасательные работы и водолазный осмотр, т.е. для транзита необходима обычная для нормального судоходства инфраструктура, средства связи, метеорологический и ледовый прогноз.

Решать данные задачи необходимо совместно федеральным и региональным органам исполнительной власти, бизнес-сообществу, научно-исследовательским организациям, судоходным и агентским компаниям с рассмотрением возможностей ГЧП в широком смысле.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. The natural and societal challenges of the Northern Sea Route / Ed. by W. Ostreng. – Springer Science+Business Media Dordrecht, 1999.
2. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. The geography of transport systems. – London: Routledge, 2009.
3. Schwarz J. Achievements and future research needs in ice engineering. Proceedings of the 18th IAHR (International association for hydraulic research International Symposium on Ice (2006): [http://web2.clarkson.edu/projects/iahrice/IAHR%202006/Keynote/KL\\_Schwarz.pdf](http://web2.clarkson.edu/projects/iahrice/IAHR%202006/Keynote/KL_Schwarz.pdf).
4. Schøyen H., Brathen S. The Northern Sea Route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping // *Journal of Transport Geography*. – 2011. – Vol. 19, N 4. – P. 977–983. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.003>.
5. Liu M., Kronbak J. The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe // *Journal of Transport Geography*. – 2010. – Vol. 18, N 3. – P. 434–444. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.08.004>.

6. Raza Z. A Comparative Study of the Northern Sea Rout (NSR) in Commercial and Environmental Perspective with focus on LNG Shipping. Master thesis. – Norway: Vestfold University College Faculty of Technology and Maritime Sciences Tønsberg, 2013.
7. Østreng W., Eger K.M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlænder-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and transpolar passages. – Berlin: Springer, 2013.
8. Куватов В.И., Козьмовский Д.В., Шаталова Н.В. Потенциал Северного морского пути Арктической зоны России. Факторы и стратегия развития // Интернет-журнал «Науковедение». – 2014. – № 6 (25). Электронный ресурс: <http://naukovedenie.ru/PDF/20TVN614.pdf>.
9. Иванов Г. Некоторые вопросы Правового регулирования торгового мореплавания в акватории СМП // *Морской флот*. – 2012. – № 4.
10. Збарщенко В.С. Стратегические транспортные коридоры России // *Морские вести России*. – 2013. – Вып. №5.
11. Vidal J. Melting Arctic ice clears the way for supertanker voyages: <http://www.theguardian.com/environment/2011/oct/05/melting-arctic-ice-supertankers>. The Guardian, October 5, 2011.
12. Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // *Вестник Мурманского государственного технического университета*. – 2015. – №3. – С. 467–475.
13. Galić S., Lušić Z., Vidan P., Bukljaš M. Analysis of development, potential and importance of the Northern Sea // *Route Skočibušić Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*. – 2015. – Vol. 44, N 116. – P. 61–67.
14. Wang Chuanxing. Changes of Security Dimensions and Securitization of Issues in the Arctic Region // *Journal of International Security Studies*. – 2013–03.
15. Рукша В.В., Смирнов А.А., Головинский С.А. Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути // *Арктика: экология и экономика*. – 2013. – № 1 (9). – С. 78–83.