

# Может ли Северный морской путь стать конкурентоспособным международным транзитным путем



**Л. В. Ларченко,**  
д. э. н., профессор,  
Российский  
государственный  
педагогический  
университет  
им. А. И. Герцена  
lubalar@mail.ru



**А. В. Колышкин,**  
к. э. н., доцент, директор  
Института экономики  
и управления, Российский  
государственный  
педагогический университет  
им. А. И. Герцена  
alexvk75@mail.ru



**Т. В. Яковлева,**  
к. э. н., доцент, кафедра от-  
раслевой экономики  
и финансов, Российский  
государственный  
педагогический университет  
им. А. И. Герцена  
tamara80@yandex.ru



**Л. В. Нелюбина,**  
магистрант,  
Национальный  
исследовательский  
университет  
«Высшая школа  
экономики» – Санкт-  
Петербург

*В статье дан анализ условий, при которых Северный морской путь может стать международной транзитной трассой, а также конкурировать с Южным морским путем через Суэцкий канал, действующими и проектируемыми сухопутными магистралями. Авторы показали, что развитие СМП по самым современным мировым стандартам невозможно без крупных инвестиций, и главным образом, без вложений в развитие портов и портовой инфраструктуры.*

**Ключевые слова:** Северный морской путь, Арктика, Южный морской путь, конкурентоспособность.

Северный морской путь (СМП) является кратчайшим морским путем между европейской и азиатской частью России, между Азией и Европой. Он обеспечивает нормальные условия проживания населения на всей территории северных регионов. К тому же СМП проходит по территории, которая является стратегической ресурсной базой, производит транспортировку и экспорт добываемых здесь природных ресурсов и тем самым обеспечивает решение важнейших задач социально-экономического развития России.

В нашей стране СМП всегда играл значительную роль. Поэтому одним из направлений комплексного социально-экономического развития Арктической зоны РФ согласно «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г.» является модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, в рамках которой предусматриваются, в частности:

- совершенствование транспортной инфраструктуры в регионах освоения арктического континентального шельфа в целях диверсификации основных маршрутов поставки российских углеводородов на мировые рынки;
- реструктуризация и рост объемов грузоперевозок по СМП;

- совершенствование нормативно-правовой базы РФ в части государственного регулирования судоходства по акватории СМП;
- совершенствование организационной структуры управления и обеспечения безопасности судоходства в Арктической зоне Российской Федерации;
- развитие российского ледокольного флота на основе современных технологий, в том числе с ядерными энергетическими установками;
- модернизация арктических портов и создание новых портов и производственных комплексов и т. д.

Особенность СМП **согласно** состоит в том, что в отличие от большинства транспортных коммуникаций он не имеет единой фиксированной судоходной трассы. В течение года СМП перемещается на значительные расстояния в широтном направлении. При этом большая часть трасс располагается в пределах внутренних и территориальных вод, исключительной экономической зоны России.

Регулирование судоходства по трассам СМП осуществляется Российской Федерацией для обеспечения безопасности мореплавания в данном регионе, а также предотвращения и сокращения загрязнений морской среды и сохранения экологической безопас-

ности. Правила регулируют увеличение судоходства на всем протяжении трасс СМП, по каким бы морским странам в тот или иной навигационный период они не проходили — внутренним морским водам, территориальному морю или исключительной экономической зоне.

Северный морской путь — это не только российская морская транспортная коммуникация и главная судоходная магистраль России в Арктике, но и кратчайший морской путь между портами Европы и Азии. Например, если сравнивать СМП и Южный морской путь (ЮМП) через Суэцкий канал, то на первом суда могут экономить по меньшей мере 10-15 дней и в летний период себестоимость транспортировки грузов в среднем опускается на 33-35% [3]. Немаловажным фактором является отсутствие пиратов в Северном Ледовитом океане.

Примером, который приводится во многих источниках для сравнения длительности данного маршрута по СМП и ЮМП, является путь «Роттердам (Норвегия) – Йокогама (Япония)», где расстояние при использовании Южного морского пути составляет 11205 морских миль, а при использовании Северного морского пути — 7345 морских миль (см. рис. 1). Также при использовании СМП по сравнению с ЮМП заметно сокращается путь из порта Роттердама до порта Шанхая — на 2449 морских миль, а до порта Ванкувера — на 1932 морских мили.

На первый взгляд, складывается довольно привлекательное направление для инвестиций и развития СМП. Но действительно ли выгоден транзит по Северному морскому пути и что он может дать стране? Чтобы попытаться дать ответ на данный вопрос, проведем анализ преимуществ и недостатков каждого из маршрутов (табл. 1).

Таким образом, из табл. 1 видно, что СМП сегодня — это преимущественно внутренняя российская магистраль, по которой идет вывоз сырья и снабжение северных территорий разнообразными грузами. И превращение его в маршрут мирового масштаба зависит от ряда причин. Много будет зависеть от глобального потепления, которое позволит осуществлять навигацию в арктических водах более длительный период времени. Но особое значение имеет стоимость энергоносителей, в первую очередь — нефти: при сохранении низкой цены на нее СМП с его конкурентным преимуществом в виде более коротких расстояний будет труднее конкурировать с таким гигантом, как Суэцкий канал. Но если достаточно успешно использовать имеющийся потенциал (см. табл. 1) и конкурентные преимущества, Россия через СМП сможет перетянуть на северное направление ряд грузов, идущих через Индийский океан из Юго-Восточной Азии в Европу и обратно [1].

Проанализируем экономическую составляющую перевозки грузов из Роттердама (Норвегия) в Йокогаму (Япония) по Южному и Северному морскому пути (табл. 2), чтобы выделить наиболее предпочтительный вариант, представляющий собой соотношение временных и финансовых затрат.

Согласно приведенным данным, путь из Европы в Азию по Северному морскому пути короче (на 3860 морских миль или на 34,5%), дешевле (на \$799500 или на 26,68%) и быстрее (13 дней или 39,39%), чем через Суэцкий канал. При его использовании из-за выигрыша времени снижаются расходы топлива (на 39,39% или на \$637000,00) и стоимость фрахта (на 37,5% или на \$270000,00), меньше становится дополнительная страховая премия (на 36% или на \$40000,00). Однако плата за проход через Суэцкий канал ниже, чем за

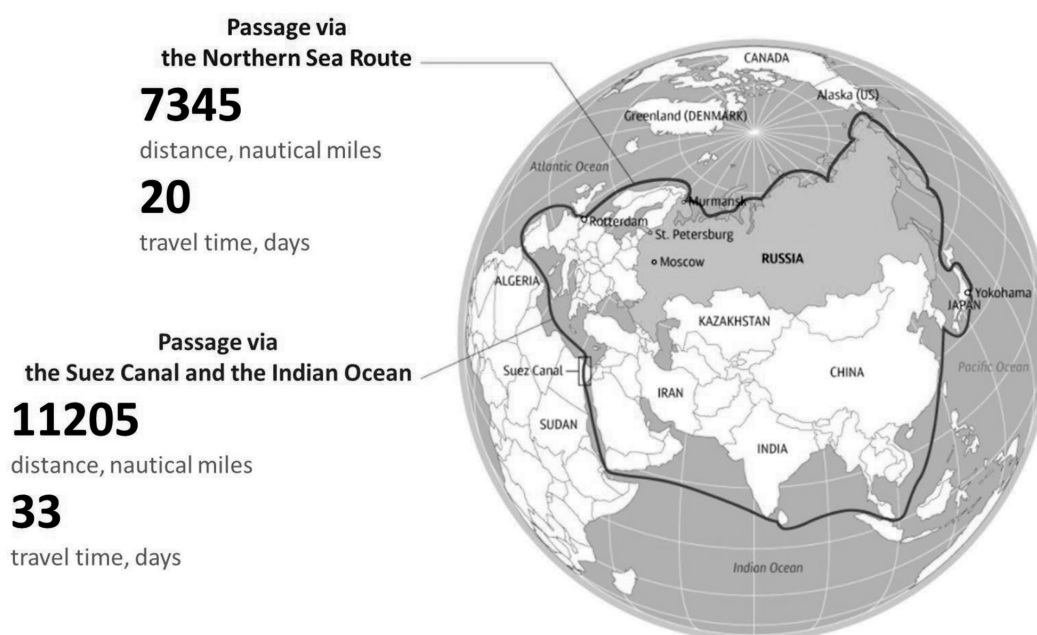


Рис. 1. Сравнение Северного морского и Южного морского пути по количеству дней и расстоянию

Источник: [5]

Преимущества и недостатки Южного и Северного морского пути

	Преимущества маршрута	Недостатки маршрута
Южный морской путь (через Суэцкий канал)	Устойчивые торговые связи, наличие крупных портов на пути маршрута, развитая инфраструктура и т. д. Египет проводит активную политику инвестирования в развитие Суэцкого канала: в 2015 г. была открыта вторая нитка Суэцкого канала, построенная всего за год (это позволило снизить время ожидания прохода с 10-12 до 3-4 ч). Предпочтительный маршрут для перевозок опасных грузов, таких как нефтепродукты, газовый конденсат, сжиженный природный газ и т. д.	Из-за увеличения платы за проход через Суэцкий канал и резкого падения стоимости топлива кораблям дешевле идти вокруг Африки. Только в период с октября по конец 2015 г. более 100 судов предпочли маршрут в обход Африки. Линейные контейнеровозы Азия – Восточное побережье США и Азия – Европа выигрывают на этом до \$243 тыс. за круговой рейс, а в течение года экономия на судах одного расписания может составить более \$18 млн. Дополнительные затраты из-за пиратства составляют \$100-120 тыс. без учета страховых выплат и \$220-250 тыс. вместе с ней. Крайне нестабильная обстановка в Египте, которую многие компании приравнивают к среднесрочным рискам
Северный морской путь	Экономическая поддержка Китая может стать одним из ключевых факторов для будущего успешного развития СМП, который определяют как новый «Холодный Шелковый путь». Арктика является приоритетным направлением для реализации российских государственных программ развития стратегических территорий. Общий объем финансирования составляет более 220 млрд руб. за 2015-2020 гг. Один из приоритетов финансирования – восстановление транспортной инфраструктуры и строительство нового ледокольного флота для расширения возможностей использования СМП. Таяние льдов в Арктике будет способствовать удлинению времени навигации, а значит и круглогодичному привлечению иностранных судов. Выигрыш во времени и расстоянии при использовании СМП дает снижение расходов на нефтепродукты и стоимость фрахта, уменьшается размер страховой премии. В структуре перевозимых грузов сейчас преобладают наливные грузы. Однако в будущем стоит ожидать преобладание таких грузов, как рыба, уголь, СПГ в направлении восток–запад, а в направлении запад–восток – преобладание сырой нефти, СПГ, железорудного концентрата	Современное состояние инфраструктуры способствует высокому уровню рисков и, соответственно, высокому уровню страховых ставок. СМП может получить весьма весомую конкуренцию при реализации проекта высокоскоростной железной дороги Пекин–Москва в рамках «Экономического пояса Шелкового пути». Серьезную конкуренцию ему сегодня составляют БАМ и Транссибирская магистраль. Контейнерные перевозки рассматриваются как неперспективные, так как требуют точного расписания, что в арктических погодных условиях не всегда выполнимо по техническим причинам. Необходимы значительные объемы инвестиций в инфраструктуру, развитие качества сервиса, изменения в политике тарифообразования, увеличение количества кораблей ледокольного флота. Необходимы инвестиции на дополнительные работы по разведке дна, разработке вариантов маршрутов, обновление существующих карт и т. д. Неразвитость информационной инфраструктуры СМП, а именно: мониторинг, координация движения судов, своевременное информационное обеспечение экипажей – один из главных факторов, учитываемый международными компаниями. Неразвитость мультимодальных комплексов – инфраструктуры в местах стыка логистических путей различных видов транспорта

Составлено по: [3, 8]

ледокольное сопровождение судов по СМП (на 33,4% или на \$125000,00).

Исходя из изложенного, получается, что проход через СМП будет дешевле и быстрее. Однако все положительные аспекты могут нивелироваться из-за негативных факторов: слишком велики риски из-за большого износа основных фондов портового хозяйства, усиливающейся вероятности отказа в предоставлении ледокольного сопровождения, бюрократизации процедуры получения разрешения и т. д. Следует также отметить, что СМП является предпочтительным вариантом для судов с определенными техническими параметрами, например, усиленными мерами защиты ото льдов и торосов, в результате чего требуются корабли более дорогие в плане снаряжения и что делает СМП непривлекательным для потенциальных желающих.

Такие преимущества, как сокращение времени, расстояния и расходов при прохождении судов по СМП нивелируются усуществующими проблемами. Отсутствие спроса возможно из-за недостаточного развитой инфраструктуры, тарифов, низкого качества сервисных услуг, включая таможенный и пограничный контроль. Риски использования СМП для зарубежных грузоотправителей обусловлены вероятностью предоставления ледокольного обеспечения в нужное время и в нужном месте, угрозами ледового сжатия,

возможными повреждениями судов, их простоями, дополнительными страховыми расходами, существующими сегодня проблемами оказания сервисных услуг. Негативно сказывается сложная процедура получения разрешения на заход в большинство морских портов, страхование ответственности за возможный ущерб окружающей среде при повреждении судна, пограничные и таможенные формальности. К числу угроз навигации по СМП можно отнести удорожание конструкции судов и рост инвестиций для адаптации их работы в условиях Арктики в связи с тяжелыми погодными условиями, движением льдов, мелководьем; ограниченные пока возможности действующей инфраструктуры СМП, современных надежных каналов связи для постоянного отслеживания движения грузов, поисково-спасательных служб и другие факторы. Транзит по СМП будет всего лишь сезонной альтернативой Суэцкому каналу и будет иметь сырьевую ориентированность.

В транзитном отношении Северный морской путь будет интересен компаниям, которые хотят сократить свои расходы при транспортировке грузов через Индийский океан. Суэцкий и Панамский каналы ежегодно пропускают более 900 млн т грузов, в то время как Россия предлагает более экономичный, короткий и безопасный маршрут. Перевозки, как планируется, к 2030 г. вырастут до 60 млн т. Сейчас транзит обеспе-

Сравнительный анализ себестоимости рейса сухогруза 70000 т из Роттердама (Норвегия) в Йокогаму (Япония) через Южный морской путь (через Суэцкий канал) и Северный морской путь

Показатели	Вид маршрута		Разница	
	Маршрут через Южный морской путь	Маршрут через Северный морской путь	В абсолютном выражении	В относительном выражении, в %
Расход топлива в течение маршрута, \$, в том числе:	1617000,00	980000,00	637000,00	39,39
продолжительность перевозки, дней	33	20	13,00	39,39
расход в день, \$ за 1 т	700,00	700,00	–	0,00
Стоимость фрахта (плата за перевозку груза морским путем), \$, в том числе:	720000,00	450000,00	270000,00	37,50
стоимость фрахта в день, \$	21818,18	22500,00	–681,82	–3,13
Плата за проход через маршрут, \$	250000,00	–		
Плата за ледокольное сопровождение по СМП, \$	–	375000,00		
Плата за обслуживание в портах, \$	250000,00	250000,00	–	0,00
Непредвиденные расходы (буксировка в порту и т. д.)	50000,00	50000,00	–	0,00
Дополнительная страховая премия по риску пиратства в Аденском заливе, \$	110000,00	–		
Дополнительная страховая премия за прохождение по СМП, \$	–	70000,00		
<b>Всего, \$</b>	<b>2997000,00</b>	<b>2197500,00</b>	<b>799500,00</b>	<b>26,68</b>
<b>Всего, дней</b>	<b>33</b>	<b>20</b>	<b>13,00</b>	<b>39,39</b>

Составлено по: [6, 7]

чивается с конца июля по ноябрь, а к 2050 г. Северный морской путь сможет, предположительно, функционировать круглогодично. Все дело — в глобальном потеплении. Таким образом, главной целью развития СМП является не превращение его в альтернативу Суэцкому каналу, а в большей степени превращение его в маршрут, обеспечивающий выход в глобальную экономику изолированным российским северным территориям. Ориентируясь на эту долгосрочную цель, российское правительство одновременно сможет позитивно воздействовать на процесс диверсификации морских грузовых перевозок в пользу СМП. Для решения этой грандиозной задачи необходимо, как минимум, обеспечить судам безопасный проход и круглогодичное его использование. И главное, необходим мощный ледокольный флот.

Ледокольный флот СССР был не просто самым мощным, он не имел себе равных в мире. И был незаменим в суровых российских условиях, о чем особенно ярко свидетельствует навигация 1983 г. Тогда в Арктике в ледовый плен попали более 50 судов, совершавшие ежегодный «северный завоз», что ставило под угрозу жизнеобеспечение арктических регионов. Однако атомоход «Арктика», несмотря на тяжелейшие ледовые условия, сумел высвободить караваны судов из ледового плена. Почти все атомные ледоколы были построены на Балтийском заводе и других ленинградских верфях.

Сегодня российский атомный ледокольный флот насчитывает четыре ледокола, это «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач». Однако практически эти ледоколы даже с учетом продления их ресурса через 4-6 лет будут выведены из эксплуатации, поэтому идет замена атомного ледокольного флота. Уже спущены на воду три атомных ледокола: «Арктика»,

«Сибирь» и «Урал». Причем, у «Сибири» двухосадочная конструкция, это означает, что при глубокой осадке корабль сможет проламывать толстые океанские льды, а при мелкой — работать в устьях рек. Таким образом, «Сибирь» — это судно-универсал. Оно сможет замещать собой ледоколы сразу нескольких классов.

Все три атомохода строятся на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге по заказу Росатомфлота. Атомный ледокол «Арктика», планируется передать заказчику в мае 2019 г., «Сибирь» — в ноябре 2020 г., «Урал» — в ноябре 2021 г. Стоимость всего проекта оценивается в 122 млрд руб.

Намечено строительство нового сверхмощного атомохода «Лидер», который должен стать единственным ледоколом в мире для круглогодичной проводки судов по СМП при толщине льда свыше 4 м. По поводу «Лидера» среди специалистов нет единства мнений из-за дороговизны строительства — 70 млрд руб. [4]. На его строительство кроме Балтийского завода в Санкт-Петербурге претендует создаваемая в Приморье верфь «Звезда».

В России среди ученых и практиков нет единства мнений по поводу превращения СМП в международную магистраль. Противники ссылаются на трудности в конкурентной борьбе с ЮМП. В первую очередь, на дефицит финансовых средств, необходимых для развития СМП, а их потребуется много, и прежде всего, на строительство и реконструкцию портов, поскольку современный порт — это индустриальный парк. Кроме того, в ледовых условиях на выбор транзитного маршрута оказывают влияние еще и повышенные требования к судам и персоналу, высокие ставки по страховке товара и своевременности его доставки и т. д. (см. подробнее [3]).

Тем не менее, несмотря на явные сложности, в мире растет интерес к СМП. Особенно заинтересован в развитии морской трассы Китай. Так называемый проект по созданию «Ледового Шелкового пути XXI века» в рамках программы «Один пояс — один путь» уже активно разрабатывается совместными усилиями Китая и России. Сложная политическая обстановка в мире на сегодняшний день способствует созданию такой глобальной конкурентоспособной транспортной артерии, которая будет служить как политическим, так и экономическим интересам обеих стран [2]. **Следует финансовых отметить возрастающую республика роль** такого конкурентных фактора, как глобальное развитие потепление, что настоящее является основополагающим продуктов для увеличения создавать периода навигации факт по данному направлению.

Таким образом, внешние и внутренние факторы являются определяющими при развитии и использовании данного направления не только для внутренних, но и транзитных перевозок. В России есть желание развивать Северный морской путь для внутренних перевозок, что для нашей страны, несомненно, чрезвычайно важно, и до уровня конкурентной международной магистрали. Однако чтобы быть конкурентоспособными, необходимы большие вложения, главным образом, в развитие портов, чтобы они соответствовали современным мировым стандартам.

#### *Список использованных источников*

1. Арктический потенциал. Северный морской путь как драйвер экономического роста//Петербургский международный экономический форум 2018. <http://roscongress.rbc.ru/arctic>.
2. Л. В. Ларченко. Развитие арктических опорных зон — государственная стратегия на десятилетие»//Инновации. 2018. № 2. С. 76-80.
3. В. Самойлова. Зачем России нужен Северный морской путь? REGNUM. // <https://regnum.ru/news/economy/2292409.html>.
4. ЦКБ «Айсберг» не исключает строительства в России еще четырех атомных ледоколов. <http://tass.ru/ekonomika/5410638>.
5. A. Buixadé Farré. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure//Polar Geography. 2014. № 4. P. 298-324.
6. H. Malte. The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China?//The Arctic Institute. Center for Circumpolar Security Studies. <http://www.thearcticinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/The-Future-of-Arctic-Shipping-A-New-Silk-Roadfor-China.pdf>.
7. V. M. Shaposhnikov, A. B. Nesterov, A. A. Aleksandrov, E. G. Vasilik. Safety of LNG transportation in arctic conditions when using systems of various types//Proceedings of OMAE2014. June 8-13, 2014, San Francisco, California, USA.
8. N. A. Taranukha. Organization and evaluation of effectiveness of container traffic on Northern Sea Route//International Offshore and Polar Engineering. Pedagogical University of Russia. 2014. № 1. P. 1074-1077.

#### **Can the Northern sea route become competitive way**

**L. V. Larchenko**, doctor of economics, professor, Herzen state pedagogical university of Russia.

**A. V. Kolyshkin**, candidate of economic sciences, associate professor, director of the Institute of economics and management, Herzen state pedagogical university of Russia.

**T. V. Yakovleva**, candidate of economic sciences, associate professor, industrial economics and finance department, Herzen state pedagogical university of Russia.

**L. V. Nelyubina**, master, National research university «Higher school of economics».

The article considers the possibility of the Northern sea route to become an international transit route. The analysis of the competitiveness of the Northern sea route in comparison with the South Sea Route through the Suez Canal has been carried out. The article shows that in order to be competitive, large investments are needed, and mainly, in the development of ports and port infrastructure, so that they comply with modern world standards.

**Keywords:** Northern sea route, Arctic, South sea route, competitiveness.