



УДК 656.022

DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-44-48

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ. СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР

М. А. Трегуб, К. А. Ярошенко-Соколовская

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова

В работе представлен сравнительный анализ морских международных транспортных маршрутов: Северного морского пути (СМП) и Южного морского пути (ЮМП). Производится анализ конкурентных преимуществ и недостатков Северного морского пути в сравнении с Южным морским путём. На основе исследования основных логистических характеристик морских артерий: длины, климата, экономических рисков на северном и южном направлениях морских грузоперевозок, делается вывод о потенциале Северного морского пути. Рассматривается возможность перераспределения на это направление части международных грузоперевозок, осуществляемых в настоящее время по Южному морскому пути.

Ключевые слова: СМП, Северный морской путь, транзит, транзитный коридор, Арктика, СМТК, Северный морской транзитный коридор.

Для цитирования:

Трегуб М. А., Ярошенко-Соколовская К. А. Перспективы развития Северного морского пути. Северный морской транзитный коридор // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №1(27), ISSN 2077-5687. – СПб.: ГУАП, 2021 – с. 44-48. РИНЦ, DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-44-48.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE. NORTHERN SEA TRANSIT CORRIDOR

M. A. Tregub, K. A. Iaroshenko-Sokolovskaia

The Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

The article presents a comparative analysis of international maritime transport routes – the Northern Sea Route (NSR) and the Southern Sea Route (SMR). The article analyzes the competitive advantages and disadvantages of the Northern Sea Route in comparison with the Southern Sea Route. Based on the study of the main logistics characteristics of sea arteries: length, climate, economic risks in the northern and southern directions of sea cargo transportation, a conclusion is made about the potential of the Northern Sea Route. The possibility of redistributing part of the international cargo transportation currently carried out along the Southern Sea Route to this direction is being considered.

Keywords: NSR, Northern Sea Route, transit, transit corridor, Arctic, SMTK, Northern Sea Transit Corridor.

For citation:

Tregub M. A., Iaroshenko-Sokolovskaia K. A. Prospects for development of the Northern Sea Route. Northern Sea transit corridor // System analysis and logistics.: №1(27), ISSN 2077-5687. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAI., 2021 – p. 44-48. DOI: 10.31799/2077-5687-2021-1-44-48.

Введение

История освоения Северного морского пути берет свое начало ещё в первой половине XVI века и продолжается в настоящее время. Представляя собой важную и перспективную водную артерию, Северный морской путь (СМП) протянулся от незамерзающего порта Мурманск до бухты Провидения, проходя через Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море. СМП можно условно разделить на западный сектор, который простирается от Мурманска до Дудинки. Обслуживание этого сектора осуществляется ледоколами Росморфлота. Восточный сектор, располагающийся от Чукотки до Дудинки, обслуживается ледоколами Дальневосточного морского пароходства. На пути следования судов, идущих Северным морским путём, встречается порядка семидесяти перевалочных пунктов и портов, располагающихся как по береговой линии, так и в глубине континента. Северный морской путь простирается между двумя транспортными коридорами: Баренцево-Евразийским и Азиатско-Тихоокеанским (рис. 1).



Рис.1 Российский транспортный коридор Северный морской путь в системе международных транспортных коридоров Запад-Восток-Запад

Перспективы развития Северного морского пути во многом связаны с конкурентоспособными показателями артерии транзитного коридора по отношению к Южному морскому пути.

Оптимизация логистических процессов и оценка внешних факторов помогают в выборе маршрута транспортировки груза. В ходе анализа рассматриваются: протяженность маршрута, климатические условия, физико-географические факторы, постоянные и переменные затраты на транспортировку.

Процесс разработки схемы транспортировки груза предполагает чёткий расчёт расходов. Важно оптимизировать и минимизировать постоянные и переменные затраты таким образом, чтобы это не повлияло на качество транспортировки. К постоянным затратам относятся эксплуатационные расходы, косвенные и прочие навигационные расходы, последние из которых напрямую зависят от выбранного маршрута. К переменным, в свою очередь, можно отнести затраты на топливо и смазку, которые меняются в зависимости от того, находится судно на ходу или на стоянке, а также в каких условиях осуществляется транспортировка.

Одним из важнейших условий является период навигации, который на СМП длится с июля по ноябрь, то есть до 5 месяцев в год – беспрепятственно, остальное время – в сопровождении атомных ледоколов, что непосредственно влияет на переменные затраты. По данным статьи, опубликованной в Российской газете, уровень ледовитости на СМП падает, и в дальнейшем изменение климатической ситуации позволит уменьшить расходы на специальное оборудование, ледоколы, соответствующий экипаж, оснащение береговых объектов [1]. В связи с этим можно прогнозировать увеличение грузопотока по Северному морскому пути в долгосрочной перспективе. В дальнейшем и расширение периода навигации с годами положительно скажется на грузопотоке. Богатства Арктики, в виде минеральных, биологических и природных ресурсов, интересуют не только представителей России, но и Международное сообщество. СМП является исключительной экономической зоной России, и используется в качестве стратегической ресурсной базы.

В периоды навигации можно говорить о возможной экономии на фрахте, но это касается судов, не имеющих ледокольного класса и не предназначенных для хождения в районах, где возможен лёд. На данный момент для обеспечения прохождения СМП требуются суда более мощного ледокольного класса, способные регулярно обеспечивать прохождение судов в сложных ледовых условиях. Согласно «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности» планируется строительство не менее пяти универсальных атомных



ледоколов проекта 22220, трёх атомных ледоколов проекта "Лидер", 16 аварийно-спасательных и буксирно-спасательных судов различной мощности, трех гидрографических и двух лоцмейстерских судов [2]. Стоит отметить, что в труднодоступных районах Арктики практически отсутствуют автодороги и железнодорожные пути. Согласно данным аналитического управления Аппарата Совета Федерации, на данный момент стоит задача по восстановлению, оснащению, модернизации большинства аэродромов и посадочных площадок в Арктической зоне России [3]. Для создания полноценной инфраструктуры на СМП потребуются немалые капитальные вложения, связанные со строительством, оборудованием и обслуживанием портов, располагающихся на пути.

Стоит отметить, что при движении по СМП не взимается плата за проход судов. Администрация Суэцкого канала берет же плату в размере от 6 до 10 долларов за тонну перевозимого груза. Стоимость прохода через канал зависит от веса груза, осадки судна, высоты груза на палубе, даты подачи заявки. Правила плавания определяет Египет, бюджет которого во многом зависит от судооборота через Суэцкий канал. Некоторые судовладельцы принимают решение о проложении маршрута через мыс Доброй Надежды, пытаясь сэкономить на сборах Суэцкого канала. Однако этот маршрут грозит большими рисками, связанными захватом судна сомалийскими пиратами.

На СМП крайне низка возможность физической потери груза. Безопасность транзита связана с отсутствием пиратства в арктическом регионе. Как следствие, удастся сэкономить на охране судов. За счет климатического фактора удастся создать лучшие условия для перевозки некоторых грузов. Например, для наливного груза, которому свойственна испаряемость, транспортировка Северным Ледовитым океаном потребует подогрева груза в танках и существенно не повлияет на количество груза и его качественные характеристики.

Рассмотрим таблицу сравнительных характеристик СМП и ЮМП (табл. 1).

Таблица 1 – Сравнительные характеристики СМП и ЮМП

Критерии	Северный Морской путь	Южный морской путь	Оценка перспективности СМП
Проходимость	40 тыс. тонн.	990 млн тонн.	В 25 тысяч раз меньше
Время прохождения	7–15 дней	22–30 дней	Почти на 50% быстрее
Время нахождения в порту	-	14 часов	
Возможность навигации	5–6 месяцев	круглогодично	
Экономические потери из-за пиратства	-	80%, до 1 млрд. долл.	
Средний расход топлива при преодолении маршрута из Европы до Китая	625 тонн	875 тонн	В 1,4 раз меньший расход топлива
Стоимость прохода по каналу	Не имеет прямых сборов	250 000 долл.	
Затраты на специальное сопровождение	Ледоколы – 380 000 долл.	Военное сопровождение – около 520 000 долл.	В 1,3 раза меньшие траты на преодоление пути
Страховка	70 000 долл.	120 000 долл.	На 50% дешевле

Подводя итоги, преимуществами Северного морского пути перед другими путями доставки грузов из Европы в Азию, являются:

1. Протяженность маршрута
2. Время доставки
3. Затраты на топливо



4. Климатически выгодные условия для транспортировки грузов зависящих от температурного режима (повышения температур)
5. Отсутствие непредсказуемых явлений природы, подвергающих риску целостность и сохранность груза и судна
6. Отсутствие рисков гибели груза, товаров при АНВ
7. Более низкие ставки на страхование грузов.

Основываясь на вышеперечисленных преимуществах, сделаем выводы. Северный морской путь является основным конкурентом другим водным артериям, соединяющим регионы Азии с Европой, при условии развития высокоуровневой инфраструктуры, а именно современно оборудованных северных морских портов, способных увеличить пропускную способность. Учитывая климатические исследования, в долгосрочной перспективе можно говорить об увеличении навигационного периода, также за счёт расширения атомного ледокольного флота. В дальнейшем представляется возможность перераспределения морских грузопотоков с южных маршрутов на СМП. Безусловно, увеличение грузопотока на трассе Северного морского пути за счёт освоения арктических месторождений будет способствовать привлечению новых инвестиций и повысит интерес местных властей к магистрали. Очевидно, что использование трассы не ограничится только вывозом извлекаемых ресурсов. Появится возможность осуществлять так называемый северный завоз – товары, необходимые для обеспечения жизнедеятельности местного населения и функционирующих предприятий [4].

Россия как страна, располагающая таким значимым ресурсом, как Северный Ледовитый океан, может стать значимым участником международных морских грузоперевозок при условии должного развития транспортной системы Арктики и ледокольного флота. Транспортные услуги на СМП могут стать высокодоходной статьёй экспорта в Арктической зоне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Тихонов С.* Российская газета - Федеральный выпуск № 270(8324) // 30.11.2020
2. Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 "О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года"
3. Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации // Развитие инфраструктуры Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы России. -2016.-с. 7.
4. *Башмакова Е. П.* Опорные зоны как основа транспортной связанности Российской Арктики // Технологии построения когнитивных транспортных систем: материалы всероссийской научнопрактической конференции. СПб: ИПТ РАН. – 2018. – С. 203–209.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Трегуб Маргарита Александровна –

магистр

ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»

199106, Россия, Санкт-Петербург, Косая линия, д. 15, лит. А

E-mail: tregub.margo@yandex.ru

Ярошенко-Соколовская Ксения Александровна –

магистр

ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»

199106, Россия, Санкт-Петербург, Косая линия, д. 15, лит. А

E-mail: ys.ksenia@gmail.com



INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Tregub Margarita Aleksanrovna –

master

The Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

15A, Kosaya line, Saint-Petersburg, 199106, Russia

E-mail: tregub.margo@yandex.ru

Iaroshenko-Sokolovskaia Kseniia Aleksanrovna –

master

The Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

15A, Kosaya line, Saint-Petersburg, 199106, Russia

E-mail: ys.ksenia@gmail.com