

УДК 656.025.6

**СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ПРОГНОЗ ПОЯВЛЕНИЯ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ  
КОРИДОРОВ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДЛЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ****М.С. ФЕДОРОВА***(Представлено: канд. экон. наук, доц. Е.Б. МАЛЕЙ)*

*В статье раскрыта экономическая значимость Северного морского пути в контексте рассмотрения создания новых транспортных коридоров и потоков в логистике, представлены преимущества и недостатки СМП, обосновано получение экономической выгоды от реализации данного проекта для Республики Беларусь.*

В последние годы в условиях глобализации мировой экономики стремительно растет уровень развития международной торговли, что, в свою очередь, ведет к увеличению объемов перемещения потока грузов и пассажиров, финансов и услуг при помощи международных транспортных коммуникаций. Очевидно, что ускоренные темпы роста мировой торговли приводят к увеличению товарооборота, благодаря чему возникает спрос на перемещение требуемого товара из одного пункта в другой. Это возможно благодаря обширной международной транспортной системе, включающей в себя автомобильные, железнодорожные, воздушные, морские и трубопроводные магистрали. В данную международную транспортную сеть включена и Республика Беларусь, поскольку Беларусь находится в выгодном транспортно-географическом положении и связывает европейскую и азиатскую части континента. Все вышесказанное является веской причиной расширения внешних и внутринациональных хозяйственных связей, а также оптимального выстраивания транспортно-логистической инфраструктуры в стране и за ее пределами.

В настоящее время основные грузопотоки на евразийском континенте формируются в треугольнике ЕС–ЕАЭС–Китай, где сосредоточено порядка 33% объема мировой торговли. Безусловно, лидирующие позиции в торговле с Европой принадлежат Китаю. Основная доля всех грузоперевозок между Европой и Китаем производится морским путем через Суэцкий канал, поскольку данный путь является самым выгодным видом доставки грузов сегодня. Грузоперевозки морским видом транспорта пролегают с китайских портов Иу и Гуанчжоу через Суэцкий канал к берегам Италии и Греции, а далее продукция доставляется сушей по всей Европе [1].

Однако в данном способе транспортировки присутствуют отрицательные стороны: очень существенный временной интервал, который иногда достигает двух месяцев из-за повышенного спроса и, соответственно, длительного ожидания, а также небезопасные маршруты в некоторых регионах Суэцкого канала. Кроме этого, существенным недостатком Суэцкого канала является его недостаточная пропускная способность, так как присутствуют ограничения стандартом Suezmax на габариты судов. Данный фактор приводит к увеличению спроса на услуги египетского маршрута, который значительно опережает рост пропускной способности канала. Поскольку с каждым годом в мировом судостроении и судоходстве наблюдаются тенденции к прогрессу (особенно в части контейнерных перевозок), что связано с расширением возможностей судов для перевозок большего объема грузов, то из-за недостаточной пропускной способности канала возникают проблемы дополнительных временных и финансовых затрат. По этим причинам в данный момент пристальные взоры направлены на прокладку новых транспортных коридоров и поиск альтернативы данному морскому пути [2, 3].

Северный морской путь (СМП) представляет собой альтернативу транспортным артериям, проходящим через Суэцкий и Панамский каналы. СМП проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому) и частично Тихого океана (Берингову). Данная морская магистраль соединяет порты, расположенные в Европейской и Дальневосточной частях России. К ключевым портам СМП относятся порты в Мурманске, Архангельске, Диксоне, Дудинке и Игарке, а также в Нордвике, Тикси, Амбарчике, Певеке и Провидении (рисунок 1) [4].

Северный морской путь делится на два сектора: Западный сектор (пролегает от Мурманска до Дудинки; поддержку осуществляют суда Росатомфлота) и Восточный сектор (проходит от Дудинки до Чукотки; поддержку осуществляют ледоколы Дальневосточного морского пароходства).

Длина Северного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения – около 5600 км. Путь из Мурманска в Иокогаму через Суэцкий канал составляет 24 тыс. км, а через Северный морской путь – менее 11 тыс. От Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути 14 тыс. км, через Суэцкий канал – 23 тыс. км, вокруг Африки – почти 30 тыс. км. Сокращение расстояния позволяет существенно экономить топливо, повышает оборачиваемость судов, улучшает условия ликвидности средств, вложенных в доставляемые грузы [5].

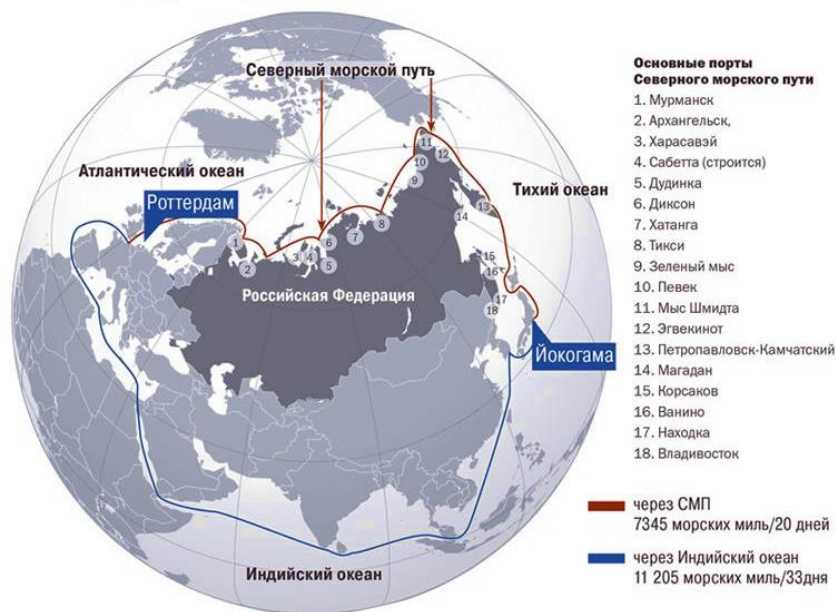


Рисунок 1. – Основные порты Северного морского пути

В качестве факторов Северного морского пути, обуславливающих повышение его привлекательности по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал в будущем, можно рассматривать:

Оптимальное расстояние СМП в сравнении с Суэцким каналом (рисунок 2). Например, маршрут Йокогама–Роттердам через Северморпуть составляет 9230 км, тогда как при использовании альтернативного варианта через Суэцкий канал – 22540 км. Данная разница в расстоянии составляет 59%, благодаря чему возможно сократить до 2 недель в пути. От Гамбурга до Шанхая по Северному морскому пути 13600 км, через Суэцкий канал – 20000 км. Разница в данном случае составляет порядка 32%. Безусловно, данные значения следует воспринимать условно, поскольку длительность пути также зависит от характеристик и скорости движения конкретного судна, а также от времени года и конечного пункта назначения.

Отсутствие ограничений. Как уже было сказано ранее, пропускная способность Суэцкого канала ограничена из-за стандарта Suezmax. Северный морской путь в свою очередь не зависит от подобного ограничения.

Относительная безопасность Северного морского пути. Как известно, основными проблемами безопасности Суэцкого канала являются сложная военно-политическая обстановка в Красном море и пиратство в определенных районах. У СМП на данный момент не существует подобных угроз.

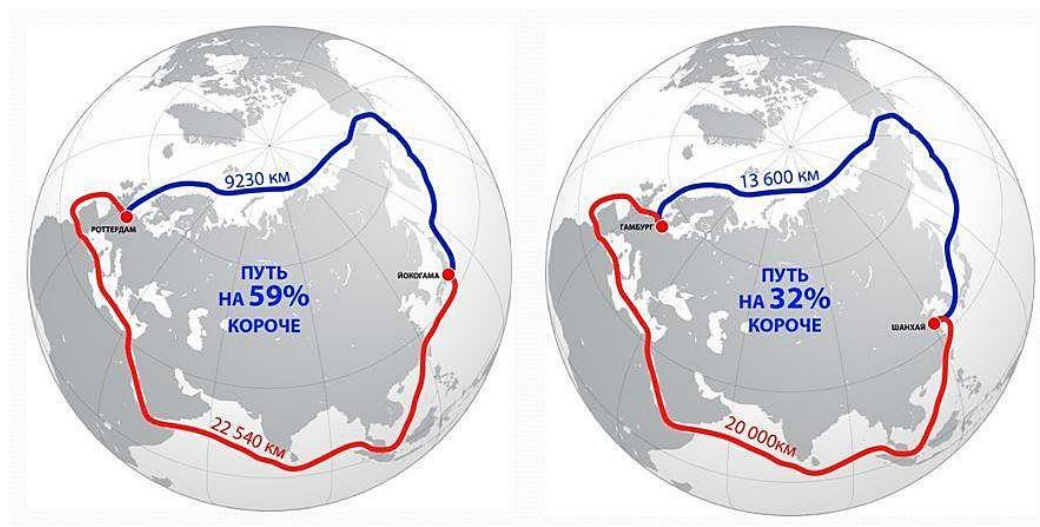


Рисунок 2. – Расстояния Северного морского пути и Суэцкого канала между маршрутами Йокогама–Роттердам и Шанхай–Гамбург

Проанализировав вышеизложенное, приходим к выводу о существенной значимости данного маршрута при выборе наиболее рационального варианта организации доставки грузов морем. Однако, несмотря на вышеперечисленные преимущества Северного морского пути перед Суэцким каналом, следует указать и ряд недостатков, которые также в значительной степени могут влиять на привлекательность данного пути не в лучшую сторону. Подобными отрицательными сторонами могут являться:

Ограниченная возможность использования пути, что обуславливается климатическими особенностями Арктики. По этой причине продолжительность судоходной навигации без использования ледоколов составляет от двух до четырех месяцев в год. Данная проблема может быть устранена только благодаря работе ледоколов, а это существенно повышает расходы на транспортировку грузов [3].

Коммерческую привлекательность использования СПМ снижает необходимость привлечения ледоколов, поскольку это не только повышает расходы при грузоперевозках, но и снижает скорость движения судов. Кроме этого, в Арктике существуют проблемы со спутниковой связью (там не работают привычные операторы, которыми пользуются морские перевозчики), а из-за геомагнитной активности в полярных широтах не работают навигационные системы, что в сложных условиях подвергает суда опасности [6].

Необходимость приобретения страховых и технических услуг на случай технических проблем, застревания судов во льдах.

Отсутствие необходимой логистической инфраструктуры, так как ее создание и развитие, учитывая особенности Арктики, требует колоссальных инвестиций и временных затрат.

Законодательно Северный морской путь является территориальной частью Российской Федерации и объединяет почти 70% российского пространства, что придает данному пути стратегическое значение. Можно даже говорить о том, что СМП – это главная судоходная магистраль российской Арктики, а также один из важнейших элементов экономики этого региона. На нынешнем этапе развития основными пользователями данной морской артерии являются «Норникель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», а также Красноярский край, Якутия и Чукотка. Однако если исходить из итогов 2016 года, объем перевозок через Суэцкий канал составил 974 млн. тонн, аналогичный показатель транзита через Северморпуть – 200 тыс. тонн, что не насчитывает даже и 1% в сравнении с «египетским маршрутом». Именно поэтому президентом РФ была поставлена задача сделать Северный морской путь «по-настоящему глобальной, конкурентной транспортной артерией» и увеличить к 2025 году грузопоток до 80 млн. тонн в год [3, 7].

Осуществление данной цели требует огромных финансовых вложений. Главным источником финансирования денежных средств в этом случае могут выступить страны БРИКС. Наибольшую экономическую поддержку в данном случае может оказать Китай. Данная поддержка может стать одним из ключевых факторов для успешного развития СМП в дальнейшем. Благодаря ей станет возможно развитие инфраструктуры и улучшение качества предоставляемого сервиса, разработка новых вариантов маршрутов, разработка современного информационного обеспечения экипажей и т.д. Реализация подобных идей (самостоятельно Российской Федерацией либо при помощи инвесторов) позволяет в будущем превратить Северный морской путь в маршрут мирового масштаба [8].

Кроме прочего, в контексте развития СМП предоставляется возможность создания мультимодальных комплексов для стыка логистических путей различных видов транспорта. Все вышеизложенное поможет выгодно развивать торгово-экономические отношения между государствами, а также открывает выгодные перспективы развития нового международного коридора, в который помимо стран Европейского союза, РФ и Китая будет также включена Республика Беларусь.

Как известно, территорию Республики Беларусь пересекают два из десяти трансъевропейских транспортно-коммуникационных коридоров, определенные по международной классификации под № II (Запад-Восток) и под № IX (Север-Юг). К западу и северу от страны находятся страны ЕС (Польша, Чехия, Словакия, Венгрия, страны Балтии), к югу – страны Черноморского бассейна (Украина, Молдова, Румыния, Болгария, Турция), а к востоку – Россия. Таким образом, Республика Беларусь является транзитным коридором, соединяющим между собой Балтийский и Черноморский регионы, Россию со странами Центральной и Западной Европы, а также европейские страны и Центральную Азию. Через Беларусь проложен участок трансконтинентальной железнодорожной магистрали, пересекающей всю Евразию – от Тихого до Атлантического океана. Отсюда ясно, что Республика Беларусь при изменении транспортных потоков, связанных с реализацией потенциала Северного морского пути, может извлечь собственную выгоду. Создание новых транспортных коридоров, включающих в себя мультимодальные транспортные магистрали, несет в себе экономическую выгоду от увеличения товарооборота между государствами, и, соответственно, рост значения логистики как на микро-, так и в макроуровнях.

На основе всего вышеизложенного можем сделать следующий вывод: превращение Северного морского пути в мировую торговую артерию и создание на базе этого логистической инфраструктуры и мультимодальных комплексов в будущем может содействовать в значительной степени развитию глобальной

торговли и, соответственно, экономике. Это, в свою очередь, в дальнейшем может позитивно повлиять на экономическую, а значит и на политическую ситуации в государствах, имеющих отношение к данному маршруту и заинтересованных в его реализации, в целом и на Республику Беларусь в частности.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Провальная логистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/provalnaya-logistika>. – Дата доступа: 13.10.2019.
2. Транспортная логистика между Европой, Китаем и странами Юго-Восточной Азии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://riatec.md/novosti/transportnaya-logistika-mezhdu-evropoy-kitaem-i-stranami-yugo-vostochnoy-azii\\_ru.php](https://riatec.md/novosti/transportnaya-logistika-mezhdu-evropoy-kitaem-i-stranami-yugo-vostochnoy-azii_ru.php). – Дата доступа: 13.10.2019.
3. Северный морской путь против Суэцкого канала [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ng.ru/energy/2018-06-19/11\\_7247\\_nord.html](http://www.ng.ru/energy/2018-06-19/11_7247_nord.html). – Дата доступа: 13.10.2019.
4. Порты Северного морского пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.nemiga.info/rossiya/severny\\_morskoj\\_put-2.htm](http://www.nemiga.info/rossiya/severny_morskoj_put-2.htm). – Дата доступа: 13.10.2019.
5. Куватов, В.И. Потенциал Северного морского пути Арктической зоны России. Факторы и стратегия развития / В.И. Куватов, Д.В. Козьмовский, Н.В. Шаталова // Вестник евразийской науки. – 2014. – № 6. – С. 3.
6. Ботнарюк, М. В. Анализ состояния и перспективы развития Северного морского пути / М.В. Ботнарюк // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2013. – №1. – С. 187.
7. Арктический мост [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.bfm.ru/special/northway>. – Дата доступа: 13.10.2019.
8. Северный морской путь (Northern Sea Route) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ko-rabel.ru/sevmorput/about.html>. – Дата доступа: 13.10.2019.
9. Северный морской путь и Суэцкий канал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyu-morskoj-put-i-sueckiy-kanal.html>. – Дата доступа: 13.10.2019.