
**АРКТИКА:
НОВЫЙ РЕГИОН МИРОВОЙ ПОЛИТИКИ**

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В АРКТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ РФ

© 2019 г. М. Гутенев

*ГУТЕНЕВ Максим Юрьевич, кандидат философских наук, доцент,
Южно-Уральский Государственный университет, кафедра социологии и политологии, РФ, 454080 Челябинск,
пр-т Ленина, 76 (gutenevmi@susu.ru).*

Статья поступила в редакцию 15.03.2018.

Рассматривается роль Северного морского пути (СМП) в рамках стратегии РФ в Арктике. Показано, что одним из главных векторов его развития должно стать налаживание взаимовыгодного сотрудничества с иностранными партнерами, направленного на согласование правил и норм использования северного морского коридора.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, РФ, геополитика.

DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87

В советский период Северный морской путь был важным транспортным коридором по обеспечению морских перевозок в северных и арктических регионах страны¹. Однако с 1990-х годов произошло снижение грузопотоков почти в 6 раз [1, с. 286]. Из полусотни портов более половины прекратили свое существование, а в оставшихся ввиду сокращения финансирования не проводилась модернизация. В критическом состоянии находится большинство причалов, сооружений для утилизации и приема судовых отходов, а также средств предотвращения разлива топлива.

Навигационные и гидрографические комплексы обеспечения безопасности на трассе также нуждаются в существенной модернизации. Обновляется только минимальное количество навигационного оборудования из перечня необходимого. Возраст большинства разведывательных навигационных судов превышает 30 лет, что свидетельствует об острой нехватке современных средств для проведения арктических исследований, что в свою очередь требует больших финансовых вложений для покрытия расходов на постоянные ремонты устаревшего оборудования.

Руководство РФ поставило задачу интеграции Севморпути в мировую транзитную систему в качестве эффективного евроазиатского транспортного коридора [2]. Все больше фактов свидетельствуют, что перевозки по нему могут быть коммерчески оправданы. В 2012 г. впервые состоялась успешная

перевозка сжиженного природного газа из Норвегии в Японию [3].

В целях развития СМП Правительством РФ в 2013 г. создано ФГУП “Администрация Северного морского пути” [4] и введены в действие “Правила плавания в акватории СМП”. Задачи администрации – обеспечение безопасности мореплавания, защита морской акватории от загрязнения. Ограниченность полномочий не позволяет ей стать единым органом управления, ответственным за развитие северного коридора.

Главный программный документ – “Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г.” [5]. В нем подробно прописаны приоритеты государственной политики: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, развитие ее ресурсной базы, активное сотрудничество с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы предотвращения техногенных катастроф.

Изменение климата и сокращение ледовых полей в акватории Северного Ледовитого океана открывают в обозримой перспективе новые возможности по добыче природных ископаемых в Арктике и облегчат условия прохождения СМП, особенно в летнее время. В этой связи в последнее время растет интерес к российской Арктике.

Для иностранных государств (особенно стран АТР) СМП предоставляет выгодную альтернативу перевозкам вдоль южного побережья Евразии через Суэцкий канал, который в настоящее время практически достиг предела своей пропускной способности. Например, арктический маршрут из Пусана до Роттердама на 40% короче, чем через Суэцкий канал, что в перспективе позволит сокра-

¹ Под Северным морским путем понимается исторически сложившаяся единая транспортная коммуникация РФ в Арктике. Северный морской путь проходит через моря Северного Ледовитого океана – Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово. Общая протяженность его от Карских ворот до бухты Провидения составляет около 5600 км.

тить время доставки грузов примерно на 7 дней. К конкурентным преимуществам СМП можно отнести беспрошлый проход, потенциальную экономию на топливе и фрахте, а также отсутствие угрозы международного терроризма и нападения пиратов. По оценкам специалистов, используя СМП иностранные грузоотправители могут сэкономить до 0.5 млн долл. на каждом рейсе. Доход отечественных ледоколов за проводку одного судна будет составлять более 100 тыс. долл. [1, с. 289].

Не менее важный аспект интереса иностранных государств и компаний к СМП – возможность получить доступ к ресурсам Арктики. По оценкам Геологического общества США, за Полярным кругом залегают до 25% мировых запасов углеводородов, из них около 60% (более 250 млн барр. нефти и газа в нефтяном эквиваленте) – в российском секторе Арктики [6].

Добыча углеводородного сырья в российском Заполярье ведется с 1970-х годов, однако шельфовые зоны начали осваиваться лишь недавно. К настоящему времени в них открыто 25 месторождений с извлекаемыми запасами промышленных категорий более 430 млн т нефти и 8.5 трлн куб. м газа. Пока единственный проект, реализуемый на шельфе российской Арктики, – нефтяное месторождение “Приразломное” в Печорском море. Сохраняет актуальность проект разработки Штокмановского газоконденсатного месторождения, запасы которого оцениваются в 56.1 млн т конденсата и 3.9 трлн куб. м газа [7]. Транспортировка по морю углеводородов с арктической континентальной территории и шельфа уже в ближайшее время может стать более выгодной по сравнению с трубопроводами.

В регионе сосредоточены также богатые месторождения алмазов, вольфрама, меди, никеля, угля, золота и урана. Помимо экспортеров углеводородного сырья в навигации по СМП для экспорта в государства Юго-Восточной Азии заинтересованы компании – лицензиаты разработки Таймырского и Печорского угольных бассейнов, североонежских бокситов, полиметаллов Норильска и марганца Новой Земли. Так, компания “Восток Уголь”, которая занимается разработкой Таймырского бассейна антрацитов, к 2020 г. намерена нарастить объемы транспортировки угля по СМП в 10 раз – до 10 млн т в год [8].

К рейсам через северный коридор стали проявлять большой интерес Япония, Южная Корея, Китай, Вьетнам, а также Сингапур и Индия. По данным Администрации СМП, транзит грузов по нему в 2016 г. вырос в 5.4 раза по сравнению с 2015 г. К 2029 г. грузопоток по СМП (в основном сырая нефть, сжиженный природный газ, уголь и металлы) может возрасти до 80 млн т [9].

ОПАСЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТОРОВ

Северный морской путь был закрыт для иностранных судов во времена СССР. Лишь спустя 15 лет после его распада там началось международное судоходство. Правда, у потенциальных иностранных партнеров и инвесторов остаются опасения по поводу коммерческой жизнеспособности северного морского коридора.

Как отмечалось выше, к преимуществам СМП можно отнести более короткое расстояние между некоторыми азиатскими и европейскими рынками, а также сокращение сроков перевозок грузов. Маршрут из Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП составляет 14 тыс. км, а через Суэцкий канал – свыше 23 тыс. км. Однако, хотя сезон свободного ото льда мореплавания в российской Арктике увеличился с 84 дней в 1979 г. до 129 в 2006 г., доставка по СМП пока не может осуществляться круглый год, как через Суэцкий канал. Относительно короткий срок функционирования не позволяет СМП стать надежной альтернативой для азиатских транспортных компаний. Чтобы сделать СМП коммерчески жизнеспособным, российским властям необходимо решить вопрос оснащения портовой инфраструктуры, а также обеспечить бесперебойность доставки грузов.

Остается проблема оценки затратности рейсов. У иностранных партнеров нет ясного понимания стоимости ледокольных тарифов и расходов на страховку. Сами страны АТР не располагают ледокольным флотом, который может понадобиться для отправки грузов через СМП. К дополнительным расходам также относятся затраты на ледового лоцмана, которые составляют порядка 10 тыс. долл. за рейс [10, с. 92].

В РФ реализуется программа развития и обновления ледокольного флота, что в перспективе должно развеять опасения иностранных компаний по поводу ледокольного сопровождения транспортных судов и фрахтованию. Россия располагает самым большим по численности ледокольным флотом – около 40 судов, 7 из которых с атомной энергоустановкой, придающей им способность обеспечивать круглогодичную проводку транспортных судов по СМП. В ближайшем времени планируется сдача новых атомоходов “Арктика”, “Сибирь”, “Урал” [11].

Азиатские судоходные компании все еще настороженно относятся к транспортировке грузов через северный путь. “Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах сопряжено с вероятностью повреждения арктическими льдами, что повышает страховые расходы перевозчика” [12, с. 50].

Препятствием для полноценного использования СМП южнокорейские исследователи считают проблему безопасности мореплавания [13, р. 267]. Торосы способны нанести повреждения танкерам и баржам, перевозящим углеводороды и топливо, что может привести к разливам нефти и серьезной экологической катастрофе всей экосистемы Арктики. Более того, условия Северного Ледовитого океана сильно осложняют проведение спасательных операций.

Значительное влияние на навигацию по северной трассе оказывают также международные политические факторы. Так, некоторые западные страны активно продвигают идею интернационализации СМП. В связи с этим у зарубежных судоходных компаний возникают опасения в связи с неясностью его правового статуса.

Не менее значимым фактором являются экологические требования. Арктический совет, Международная морская организация и другие международные организации могут повлиять на судоходство по СМП. Более того, в случае роста коммерческих перевозок в Арктике могут усилить свою активность экологические организации, а также международные органы по защите прав коренных народов Севера.

Риски использования северного транспортно-коридора могут также возрасти в связи с более строгими по сравнению с российским законодательством нормами Полярного кодекса, который будет регулировать правила эксплуатации судов в полярных водах [14]. Так, некоторые исследователи из Южной Кореи считают, что Полярный кодекс, который вступил в силу 1 января 2017 г., может стать значительным препятствием для судоходства по СМП в случае несоблюдения его экологических требований [13, р. 268].

Очевидно, что главным фактором, стимулирующим масштабное освоение кратчайшего пути из Европы в Азию, будет необходимость перевозки углеводородов. Однако в ближайшей перспективе морские перевозки нефти и газа будут происходить в основном в западном направлении. Поставки углеводородов из Баренцева моря и месторождений Западной Сибири на рынки стран АТР в настоящий момент сопряжены с высокими экономическими рисками и издержками.

Впрочем, не все так пессимистично. В 2010 г. Правительством Российской Федерации был создан проект развития добычи сжиженного природного газа на полуострове Ямал. Для реализации проекта “Ямал СПГ” началось активное строительство портового поселка Сабетта. Одновременно со строительством завода “Ямал СПГ” к порту Сабетта прокладывается железнодорожная магистраль из вахтового поселка Бованенково. В 2019 г.

после завершения ее строительства СМП будет доступен для многих регионов России, что позволит открыть торговые пути на азиатский рынок не только для углеводородного сырья [15].

В 2013 г. для транспортировки продукции “Ямал СПГ” компания “Новатэк” заказала 15 танкерогазовозов в Южной Корее. Первый из них “Кристоф де Маржери” в феврале–марте 2017 г. успешно прошел ледокольные испытания в Карском море и море Лаптевых, а затем совершил успешный рейс из Норвегии в Южную Корею. К январю 2018 г. флот пополнился еще тремя танкерами: “Борис Вилкицкий”, “Федор Литке” и “Эдуард Толль”. В связи с тем, что долгое время Россия занималась поставками природного газа исключительно по трубопроводам, в стране пока нет собственного производства танкеров для перевозки СПГ. Их строительство планируется начать в 2020–2021 гг. на дальневосточной верфи “Звезда” [16].

В связи с наблюдаемыми на планете климатическими изменениями в Арктике ускорится таяние льдов. В перспективе это значительно упростит добычу здесь углеводородов и других полезных ископаемых, навигация станет возможной на всем протяжении Севморпути, а также в его прибрежной зоне. При должном внимании он может превратиться в один из основных грузовых маршрутов в мире.

* * *

Полномасштабное освоение российской арктической зоны и Северного морского пути требует выработки единой стратегии социально-экономического развития северных субъектов федерации, повышения эффективности управления ими и реализации общей для всех регионов концепции их будущего. Для развития СМП следует создать в регионе особые экономические зоны для стимулирования международных перевозок и привлечения иностранных инвестиций, развивать ледокольный флот РФ, активно восстанавливать и модернизировать инфраструктуру портов на всей трассе, совершенствовать нормативно-правовое регулирование перевозок с целью недопущения вмешательства иностранных государств во внутренние дела РФ. Важно закрепить в международно-правовых документах внешние границы континентального шельфа РФ в Северном Ледовитом океане и, наконец, создать единый орган управления СМП, отвечающий за его комплексное развитие и модернизацию, а также за привлечение иностранных перевозчиков в контексте реформы арктической политики России.

Последовательное развитие СМП уже в обозримой перспективе способно благотворно повлиять на экономику северных субъектов РФ

и создание новых рабочих мест. Переоценивать его перспективы также не следует. Ввиду недостаточной прозрачности правил судоходства, слабости инфраструктуры, опасных условий мореплавания северный маршрут пока не способен составить полноценную альтернативу южному. В связи

с этим остро стоит задача расширения сотрудничества с иностранными партнерами по согласованию правил и норм использования северного морского коридора, а также проведения комплексной работы по повышению его коммерческой привлекательности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. *О состоянии и проблемах законодательного обеспечения реализации стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. О состоянии и проблемах законодательного обеспечения научной деятельности Российской Федерации в Антарктике*. Ежегодный доклад (2015 г.) и аналитический обзор (2010–2015 гг.). Москва, Издательский отдел Управления делами Аппарата Совета Федерации, 2015. 588 с. [On the state and problems of legislative maintenance of realization of strategy of development of the Arctic zone of the Russian Federation and national security for the period up to 2020. The state and problems of legislative support of scientific activity of the Russian Federation in the Antarctic. Annual Report (2015) and the Analytical Review (2010–2015). Moscow, Izdatelskii otдел Upravleniya delami Apparata Soveta Federatsii, 2015. 588 p. (In Russ.)]
2. *Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года*. [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 (In Russ.)] Available at: <http://rosavtodor.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda> (accessed 28.12.2016).
3. *“Газпром” обкатал поставку сжиженного газа по Северному морскому пути*. [“Gazprom” has tested delivery of liquefied gas via the Northern Sea Route (in Russ.)] Available at: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2012/12/06/gazprom_proshel_morem#ixzz2EFE1Pe9u (accessed 28.09.2017).
4. *Распоряжение Правительства РФ от 15 марта 2013 года № 358-р о создании Федерального государственного казенного учреждения “Администрации Северного морского пути”*. [The Decree of the RF Government dated March 15, 2013 No. 358-p on the establishment of the Federal State Institution “Administration of the Northern Sea Route” (In Russ.)] Available at: <http://archive.government.ru/gov/results/23372/> (accessed 28.12.2016).
5. *Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020*. [The development strategy of the Arctic zone of the Russian Federation and national security for the period up to 2020 (in Russ.)] Available at: <http://government.ru/info/18360/> (accessed 13.01.2017).
6. *Нефтяной полярный горизонт*. [Oil polar horizon (In Russ.)] Available at: <http://expert.ru/northwest/2016/40/neftyanoj-polyarnyj-gorizont/> (accessed 15.09.2017).
7. *Разработка морских нефтегазовых ресурсов Арктики. Текущее состояние и перспективы*. [The Development of Offshore Oil and Gas in the Arctic. Current Status and Prospects (In Russ.)] Available at: <http://russiancouncil.ru/arcticoil> (accessed 15.08.2017).
8. *Объем перевозки угля с Таймыра по Севморпути к 2020 году вырастет в 10 раз*. [The volume of transportation of Coal from Taimyr along the Northern Sea Route will grow 10 times by 2020 (In Russ.)] Available at: <http://tass.ru/vstrane/4136353> (accessed 15.08.2017).
9. *“Атомфлот” спрогнозировал рост грузопотока по Северному морскому пути*. [“Atomflot” has predicted growth of cargo traffic along the Northern Sea Route (In Russ.)] Available at: <http://www.interfax.ru/business/567293> (accessed 15.08.2017).
10. Селин В.С. Движущие силы и проблемы развития грузопотоков Северного морского пути. *Арктика и Север*, 2016, № 22, сс. 87–111. [Selin V.S. Dvizhushchie sily i problemy razvitiya gruzopotokov Severnogo morskogo puti [The driving forces and challenges for the development of cargo traffic of the Northern Sea Route]. *Arktika i Sever*, 2016, no. 22, pp. 87–111.]
11. *Ледокол “Сибирь” занял место “Арктики” на стапеле*. [Icebreaker “Siberia” took place of “Arctic” on the slipway (In Russ.)] Available at: <http://24ri.ru/down/o-311.html> (accessed 15.08.2017).
12. Залывский Н.П. Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования. *Арктика и Север*, 2015, № 20, сс. 37–57. [Zalyvskii N.P. Severnyi morskoi put': potencial ozhidaniya i real'nye problemy funkcionirovaniya [The Northern Sea Route: potential expectations and real problems of functioning]. *Arktika i Sever*, 2015, no. 20, pp. 37–57.]
13. Lee T., Kim H.J. Barriers of Voyaging on the Northern Sea Route: A Perspective from Shipping Companies. *Marine Policy*, 2015, vol. 62, pp. 264–270.
14. *Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)*. [The International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) (In Russ.)] Available at: <http://docs.cntd.ru/document/420376046> (accessed 13.01.2017).
15. *Проект Ямал СПГ в Сабетте*. [The project Yamal LNG in Sabetta (In Russ.)] Available at: <http://www.nasha-strana.info/archives/15372> (accessed 13.09.2017).
16. *Заказ южнокорейских танкеров не повредит российским верфям*. [Order of South Korean tankers will not damage Russian shipyards (In Russ.)] Available at: <https://vz.ru/economy/2017/9/7/885955.html> (accessed 01.02.2018).

NORTHERN SEA ROUTE IN ARCTIC POLICY OF RUSSIA

(World Economy and International Relations, 2019, vol. 63, no. 1, pp. 83-87)

Received 15.03.2018.

Maxim Y. GUTENEV (gutenevmi@susu.ru),

South Ural State University, 76, Lenin Prosp., Chelyabinsk, 454080, Russian Federation.

The article is devoted to assessing the development prospects of the Northern sea route (NSR). The author examines the main concerns of international investors and partners about the commercial viability of the NSR. The author proposes to deliberately and systematically implement the strategic objectives for the Arctic development, to create a comprehensive plan for the implementation of measures aimed at the development of forecasts for the development of the NSR. Despite the considerable international interest in the Russian Arctic from potential foreign partners and investors, there are also great concerns about the commercial viability of the NSR. For example, in the foreign shipbuilding and shipping companies who would be interested in the development of the NSR, there is no single point of view about the prospects of this transport corridor. According to foreign researchers, in order to promote active use of the Northern route has a lot of issues should be cleared out. The main problems today relate to the political, economic and intra-corporate barriers. One of the main vectors of development of the NSR in the twenty-first century should be the development of cooperation with foreign partners, aimed at the harmonization of the rules and regulations relating to the use of the Northern sea corridor, as well as comprehensive work aimed at improving its general image and commercial attractiveness.

Keywords: Russia, Arctic, Northern sea route, NSR, shipping, hydrocarbons.

About author:

Maxim Y. GUTENEV, Cand. Sci. (Philos.), Associate Professor.

DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87