

ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Аннотация. В статье раскрываются актуальность и геополитическая значимость развития Северного морского пути в историческом ракурсе. Особое внимание уделяется XIX в., который связан с научно-прикладными исследованиями иркутского купца — Александра Сибирякова, а также современному этапу развития России, на которое влияют геополитические внешние санкции. Рассмотрены этапы исследования и освоения СМП, а также его геополитическое значение. Определены проблемы и риски освоения СМП, отмечены перспективные направления, усиливающие положение России на мировом логистическом рынке.

Ключевые слова: Северный морской путь; СМП; логистика; транспорт; геополитика; риски.

T.I. Kubasova
A.V. Kleshchenko

THE GEOPOLITICAL SIGNIFICANCE OF THE DEVELOPMENT THE NORTH SEA WAY

Abstract. The article reveals the relevance and geopolitical significance of the development of the North Sea Route (NSR) from a historical perspective. Special attention is paid to the 19th century, which is associated with the scientific and applied research of the Irkutsk merchant Alexander Sibiriyakov, as well as the modern stage of Russia's development associated with geopolitical external sanctions. The stages of research and development of the NSR, as well as its geopolitical significance, are considered. The problems and risks of the development of the NSR are identified and promising areas that strengthen Russia's position in the global logistics market are considered.

Keywords: Northern Sea Route; SNP; logistics; trans-port; geopolitics; risks.

В настоящий момент международные логистические маршруты обеспечиваются через Суэцкий и Панамский каналы, но, поскольку они почти достигли предела своей пропускной способности, актуальным становится поиск альтернативных путей. Особенно это касается России, которая попала под международные санкции, в результате которых традиционные логистические связи нарушились, что привело к разрыву цепочек поставок, в результате чего увеличились геополитические риски. Альтернативой перевозки грузов из Азии в Европу не

через Африку является Северный морской путь. Северный морской путь (СМП) — морской транспортный путь, который берет начало от Карских Ворот до бухты Провидения, длина которого около 5 600 км. Это самый короткий морской путь между европейской частью России и Дальним Востоком. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по нему составляет свыше 14 тыс. км. Для сравнения, через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. км. Продолжительность навигации по открытой воде — 2–4 месяца.

Поэтому целью данного исследования является рассмотрение исторических аспектов освоения СМП, определяющих его геополитическое значение.

Исторический аспект. В данной статье акцент сделан на исследованиях, СМП, которые еще в XIX в. осуществлял наш земляк — иркутский купец Александр Михайлович Сибиряков, имя которого в течение двух последних столетий неразрывно связано с освоением СМП. Он был убежден в том, что освоение Сибири напрямую связано с развитием торговых связей, в первую очередь морских. Первый этап его исследований Северного Ледовитого океана относится к 1878–1880 гг. В этот период А.М. Сибиряков лично финансировал и содействовал организации полярной экспедиции шведского мореплавателя А.Э. Норденшельда в шедшего через Берингов пролив в Тихий океан на пароходе «Вега», построенном А.М. Сибиряковым совместно с королем Швеции [3; 5].

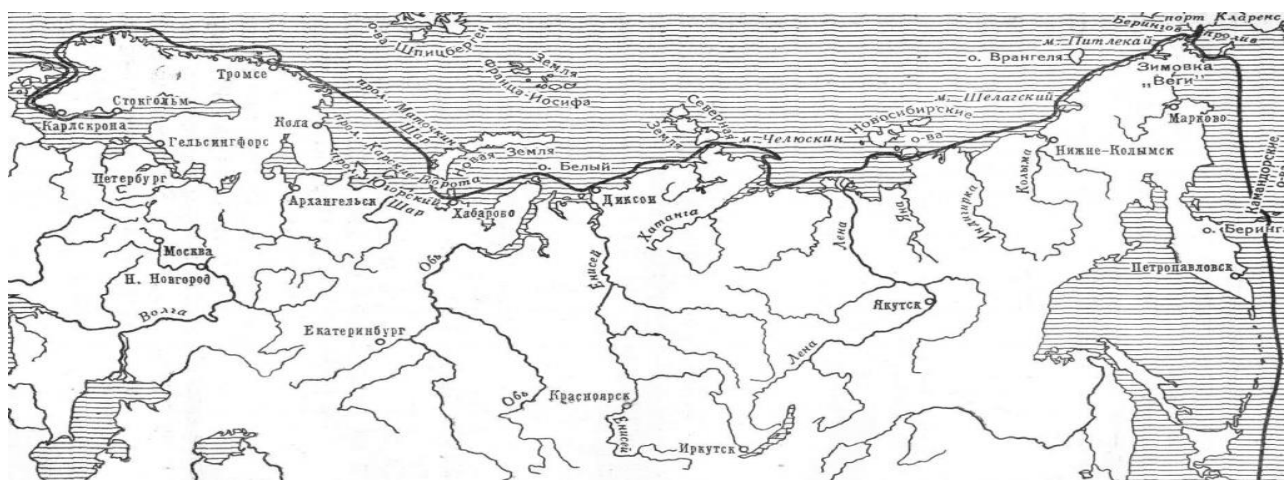


Рис. 1. Маршрут экспедиции на «Вега»

Уже в тот период геополитическое значение СМП осознавалось торговыми государствами, и Норденшельд отмечал, что целью их экспедиции было «разрешение географической задачи, чтобы северо-восточным путем проникнуть в Китай и Японию, что в течение трех столетий составляло предмет соревнования между первейшими на свете торговыми государствами и отважнейшими мореплавателями» [5]. К сожалению, экспедиция не смогла пройти СМП за одну навигацию, это стало возможным только в 1932 г., когда в СССР был осуществлен первый сквозной рейс по СМП на ледокольном пароходе, названном в честь А.М. Сибирякова. Эта экспедиция стала поворотной в освоении СМП, так как его удалось пройти за один сезон, что позволило перейти от освоения отдельных

навигационных участков СМП к полноценному водному маршруту для развития торговли и морского сообщения [3].

Современный этап развития и освоения СМП в России связан с факторами неопределенности, вызванными ковидными и санкционными ограничениями, поэтому актуальность перевозок по Северному морскому пути многократно возрастает ввиду роста тарифов на контейнерные отправки и отсутствия других альтернативных путей международных логистических перевозок. Поэтому на Восточном экономическом форуме 2021 г. было принято решение рассмотреть возможность с 2022 г. открыть первые регулярные рейсы по перевозке грузов между Владивостоком и Санкт-Петербургом [1]. Основной задачей для России является ускоренное формирование доступных логистических коридоров по СМП, что подразумевает развитие транспортных средств, строительство транспортно-логистических и промышленных центров, цифровизацию маршрутов и обеспечение расчетов [2].

Рассмотрим геополитические преимущества, которые обеспечивает развитие СМП по сравнению с Суэцким каналом (*внешний маршрут*) и Транссибом (*внутренний маршрут*).

Геополитически, СМП является одним из альтернативных внешних маршрутов перевозки грузов из Азии в Европу не через Суэцкий канал, который заблокирован в период санкций для российских судов. Преимущества проявляются также и в экономии времени (в том числе сокращение расходов на фрахт судов); экономии топлива; повышается безопасность прохождения судов (отсутствие «пиратских зон») (табл.).

Сравнительная характеристика логистических маршрутов через Суэцкий канал и Северный морской путь [7]

Характеристика	Суэцкий канал	Северный морской путь
Протяженность (Восточная Азия — Западная Европа), км	21 000	12 800
Примерное время прохода маршрута, сут	32 (скорость 15 уз)	18 (скорость 15 уз) 32 (скорость 9 уз)
Планирование сроков поставок	Высокое	Низкое
Возможные риски	Политические факторы	Ледовая обстановка
Расход топлива	Высокий	Низкий
Пиратство	Да	Нет
Ограничение размеров судна	Да	Да
Навигационная безопасность	Высокая	Низкая
Требования к подготовке экипажа	Низкие	Высокие
Ограничения срока навигации	Нет	Да
Требования к наличию обеспечивающих судов	Нет	Да
Наличие сборов	Да	Да
Береговая инфраструктура	Благоприятные условия	Не самые благоприятные условия
Поисково-спасательные возможности	Высокие	Низкие

Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП составляет свыше 14 тыс. км. Для сравнения, через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. При максимальной скорости судна в 15 узлов транзитное время из Владивостока в Санкт-Петербург будет составлять 21 день.

Глобальное потепление делает СМП наиболее перспективным коммерческим маршрутом. Так, по мнению экспертов, «к 2030 г. водные пути СМП будут свободны ото льда в течение шести месяцев в году. В более отдаленном будущем (между 2035 и 2050 гг.) СМП будет полностью судоходным большую часть года или даже круглый год без обязательного сопровождения ледоколами. Ожидается, что к середине XXI столетия на маршруте не будет льда летом» [4].

У Транссибирской магистрали ресурс железнодорожных перевозок ограничен и по ней невозможно пустить большое количество составов. Транссиб в настоящее время испытывает взрывной рост железнодорожного контейнерного транзита из Китая в Европу, что ограничивает пропускную способность, что наглядно видно на рис. 2.



Рис. 2. Железнодорожный контейнерный транзит
Китай — Европа — Китай (тыс. teu) [6]

Эксперты отмечают, что сейчас один из лучших периодов для развития Северного морского пути, несмотря на очевидные сложности. Его запуск в регулярном режиме поможет частично разгрузить Транссиб, что должно благоприятно сказаться на всей логистике России. Для круглогодичной навигации необходимо использование ледоколов, так как продолжительность навигации по открытой воде — 2–4 месяца. По данным Российского морского регистра судоходства, в настоящее время круглогодично в арктической зоне находится порядка 20 ледоколов, которые в состоянии провести ледокольные операции, хотя при идеальных условиях для обеспечения регулярного еженедельного сервиса в летний период достаточно 6 ледоколов для сопровождения судов [1]. При максимальной скорости судна в 15 узлов транзитное время из Владивостока в Санкт-Петербург будет составлять 21 день. Проблемой для полноценного запуска коммерческих перевозок могут стать недостаток контейнеров ледового класса, а также создание инфраструктуры для этого пути.

Выводы

1. Исторический аспект развития СМП заключается в его поэтапном освоении. Александр Сибиряков — это имя, которое в течение двух последних столетий неразрывно связано с СМП и проведением первой экспедиции по освоению СМП. На момент, когда был совершен первый сквозной рейс по СМП на ледокольном пароходе «А.М. Сибиряков», все преимущества ограничивались периодом открытой воды. Прохождение всего маршрута занимало около двух месяцев. В настоящий момент развитие кораблестроения позволяет ходить по этому маршруту круглогодично и проходить его за 21 день.

2. Современное значение развития СМП в современных условиях для России определяется факторами неопределенности развития мировой экономики и геополитической важностью расширения морских логистических коридоров. СМП следует рассматривать как альтернативный вариант действующим логистическим маршрутам через Суэцкий канал и Транссиб.

Список использованной литературы

1. Волынчиков И.Б. Развитие конкурентоспособности Северного морского пути / И.Б. Волынчиков // Вопросы экономики и управления. — 2018. — № 2. — С. 36–39.

2. В правительстве создают штаб по транспортно-логистическим коридорам // SeaNews : информ.-аналит. агентство. — 2022. — 29 апр. — URL: <https://seanews.ru> (дата обращения 11.05.2022).

3. Геополитические аспекты изучения Сибири научными обществами во второй половине XIX — начале XX вв. // Электронный журнал: Сибирская Займка. — 2001. — URL: <https://zaimka.ru/degaltseva-geopolitics> (дата обращения 11.05.2022).

4. Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения / М.Ю. Зеленков // Арктика: экология и экономика. — 2019. — № 4 (36). — С. 131–140. — DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-131-140.

5. Сибирские предприниматели и северный морской путь. — URL: <https://nenuda.ru/сибирские-предприниматели-и-северный-морской-путь.html> (дата обращения 11.05.2022).

6. Товары сбились с пути. Как сломалась логистика в РФ из-за конфликта на Украине // Коммерсант. — 2022. — 22 марта. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5270164> (дата обращения 11.05.2022).

7. Черемных И. Северный морской путь и Суэцкий канал / И. Черемных // Деловые новости. — 2017. — 24 апр. — URL: <http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyumorskoy-put-i-sueckiy-kanal.html> (дата обращения 11.05.2022).

Информация об авторах

Кубасова Татьяна Иннокентьевна — доктор экономических наук, профессор, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: lenina424@yandex.ru.

Клещенко Александра Вячеславовна — студент, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: vulpesalex.irk@gmail.com.

Authors

Kubasova Tatyana Innokentievna — Doctor of Economics, Professor, Chair of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: lenina424@yandex.ru.

Kleshchenko Aleksandra Vyacheslavovna — student, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: vulpesalex.irk@gmail.com.