

УДК 656.614.35

**О. И. Жулева**

Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов,  
Санкт-Петербург, e-mail: olga-zhuleva@inbox.ru

**В. Н. Кузьменкова**

Институт Железнодорожных войск и военных сообщений),  
e-mail: veronicakuzmenkova@rambler.ru

## **ОБОСНОВАНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ЗНАЧЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ МЕТОДОМ АНАЛИЗА ЛОГИСТИЧЕСКИХ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ АСПЕКТОВ ЕГО ПЕРСПЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ**

**Ключевые слова:** Северный морской путь (СМП), стратегия, морской транспорт, морской порт, транспортная логистика, Арктический бассейн, грузы.

В статье описываются проблемы развития Северного морского пути, внимание уделяется перспективам использования Северного морского пути. Анализируется текущая ситуация с учетом климатических, торговых изменений и военного значения Северного морского пути. Рассмотрено преимущество морских перевозок по сравнению с остальными видами транспорта. Выделены функции портовых объектов. Определено, какая акватория обозначается термином «Северный морской путь». Отмечено, что стратегическое значение Северного морского пути заключается не только в развитии международной торговли. Ввиду притязаний на Арктические территории со стороны других государств, данная трасса, помимо экономического, имеет еще и значительное военное значение. Поэтому в любом случае нашему государству необходимо развивать инфраструктуру северных портов и строить суда ледокольного класса, чтобы в перспективе удержать свое влияние в Арктическом регионе. Определена стоимость строительства судов ледокольного класса – 40-45 млрд. руб. за единицу. Предполагается государственное и частное финансирование, в том числе с участием иностранных инвесторов. До 2026 г. планируется построить 5 атомных ледоколов для эксплуатации их на трассах Северного морского пути. Существенным недостатком Северного морского пути является большая площадь, покрытая льдом по маршруту следования грузов, приостанавливающая круглогодичную навигацию морских судов. Было выявлено, что США и Канада стараются всячески затормозить процесс развития СМП. Они требуют прекратить инвестиции со стороны Индии и Китая, также высказывают крайнюю озабоченность расширением военного присутствия России в Арктике, при этом абсолютно не скрывая свое стремление увеличить в регионе свое военное присутствие. Все это является следствием их недовольства тем, что Россия является владельцем крупнейшего ледокольного флота в мире и занимает на сегодняшний день лидирующие позиции в развитии Арктического региона, вкладывая колоссальные средства в проекты развития Северных регионов нашей страны. Проведено аналитическое обоснование стратегического значения Северного морского пути с учетом логистических и геополитических аспектов.

**O. I. Zhuleva**

Saint Petersburg humanitarian University of trade unions, Saint Petersburg,  
e-mail: olga-zhuleva@inbox.ru

**V. N. Kuzmenkova**

Institute of Railway troops and military communications),  
e-mail: veronicakuzmenkova@rambler.ru

## **JUSTIFICATION OF THE STRATEGIC IMPORTANCE OF THE NORTHERN SEA ROUTE BY ANALYZING THE LOGISTICS AND GEOPOLITICAL ASPECTS OF ITS FUTURE OPERATION**

**Keyword:** Northern sea route (NSR), strategy, sea transport, sea port, transport logistics, Arctic basin, cargo.

The article describes the problems of development of the Northern sea route, and focuses on the prospects of using the Northern sea route. The current situation is analyzed taking into account climate, trade changes and the military significance of the Northern sea route. The advantage of sea transport in comparison with other types of transport is considered. The functions of port facilities are highlighted. It is determined which water area is designated by the term «Northern sea route». It was noted that the strategic importance

of the Northern sea route is not only in the development of international trade. In view of claims to the Arctic territories by other States, this route, in addition to economic, has also a significant military significance. Therefore, in any case, our state needs to develop the infrastructure of Northern ports and build icebreaker-class vessels in order to maintain its influence in the Arctic region in the future. The cost of construction of icebreaker – class vessels is 40-45 billion rubles per unit. Public and private financing is expected, including with the participation of foreign investors. By 2026, it is planned to build 5 nuclear-powered icebreakers to operate them on the routes of the Northern sea route. A significant disadvantage of the Northern sea route is the large area covered with ice along the route of cargo, which suspends the year-round navigation of sea vessels. It was revealed that the US and Canada are trying to slow down the development of the NSR in every possible way. They demand to stop investment from India and China, and also Express extreme concern about the expansion of Russia's military presence in the Arctic, while making absolutely no secret of their desire to increase their military presence in the region. All this is a result of their dissatisfaction with the fact that Russia is the owner of the largest icebreaker fleet in the world and currently occupies a leading position in the development of the Arctic region, investing huge funds in development projects in the Northern regions of our country. Analytical substantiation of the strategic significance of the Northern sea route is carried out, taking into account logistics and geopolitical aspects.

Северный морской путь (далее СМП) имеет важное стратегическое значение для будущего развития России, особенно для ее экономики. Он начинается в Баренцевом море, его отправной точкой там является незамерзающий порт Мурманск. Далее СМП проходит через Белое и Карское моря, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря. С географической точки зрения это сложный для прохождения судами маршрут, особенно в зимнее время. В этот период судоходство затруднено сложной ледовой обстановкой во всех морях СМП, кроме Баренцева моря.

На протяжении всего СМП находится целый ряд крупных ключевых портов – Архангельск, Сабетта, Диксон, Дудинка, Тикси, Певек, Провидения. Они располагаются, как правило, в устьях крупных судоходных рек (например, Дудинка – в устье Енисея, Тикси в дельте Лены и т.д.). Но помимо крупных портов, есть еще менее известные: Игарка (устье Енисея), Нордвик (устье Лены), Амбарчик (устье Колымы). [1] И надо отметить, что для указанных населенных пунктов морской транспорт являлся и является стратегически важным в отсутствие развитой наземной инфраструктуры.

«Основное и наиболее важное преимущество морских перевозок состоит в том, что они обеспечивают доставку грузов больших объемов, более того, возможны поставки комбинированных грузов» [1].

Основная функция всех перечисленных портовых объектов на сегодняшний день заключается в обеспечении перевалки грузов для их перевозки на мор-

ских судах. В предыдущих своих статьях [1, 2] мы уже говорили о преимущественно экспортной сырьевой направленности работы портов России в целом и, в частности, портов СМП. «Главным направлением перевалки грузов портами Северного морского пути остается экспорт» [2].

При этом объемы перевалки грузов тем меньше, чем восточнее находится порт, хотя все порты Арктического бассейна России приспособлены к приему крупных ледокольных судов и функционированию в течение ледового сезона.

Учитывая климатические изменения последних лет и значительное потепление в регионе, длительность ледового сезона в северных морях сокращается, и «более или менее точно предсказать ее длительность с каждым годом становится все сложнее» [2]. Поэтому все большую важность приобретает работа гидрометеорологических служб и ледовой разведки, включая воздушную. Но это как раз те сферы деятельности, которые не очень привлекают бизнесменов, поскольку они не приносят прибыли как таковой. Это та деятельность, финансирование которой в полной мере ложится на государство.

Более того, существуют жесткие правила движения судов по СМП, и определяются они на сегодняшний день, в первую очередь, законодательством Российской Федерации. Требования эти имеют четкий регламент и зачастую требуют отчета о движении судна. Особенно это касается судов, пересекающих Западный / Восточный рубеж Северного морского пути. Капитаны таких судов

должны давать Администрации СМП ежесуточные отчеты о том, где они находятся, сколько они еще планируют находиться на протяжении СМП, точный курс судна, скорость движения, сведения о текущей ледовой обстановке в районе следования.

Если судно не может двигаться самостоятельно в сложной ледовой обстановке, то капитану необходимо согласовывать свои действия еще и с организацией-судовладельцем «Росатомфлот» для проводки судна по маршруту следования атомным ледоколом. При этом стоит помнить, что проводка судов ледоколами – это недешевая услуга. Стоимость работы одного ледокола варьируется, в зависимости от тоннажа груза на проводимом судне, вида груза и водоизмещения судна, а также от плотности льда в районе прохода судов, в среднем от 3 до 5 млн. руб. за сутки [7].

Особенно важно понимать, какая именно акватория обозначается термином «Северный морской путь». Часто под СМП понимают не одну судоходную трассу, а их комплекс. Также нередко говорят не «трасса СМП», а «площадь», и, таким образом, получается, что «масштабы СМП, простираются в рамках территориальных вод шириной в 12 миль и экономической зоны свободного движения судов длиной в 200 миль», а «площадь СМП – от Карских Ворот до Берингова пролива» [6].

Если же рассматривать СМП как комплекс судоходных трасс, то нужно помнить, что «их конкретная протяженность не имеет постоянной величины и зависит главным образом от сезонных изменений в толщине и расположении арктического льда» [6].

Несмотря на то, что таяние арктических льдов как следствие процесса глобального потепления происходит очень быстрыми темпами, в ближайшей перспективе без ледокольного флота не обойтись, поскольку именно он обеспечивает стабильное и непрерывное функционирование СМП в период зимней навигации, предоставляет доступ к регионам Крайнего Севера, а также к месторождениям полезных ископаемых, расположенных на Арктическом шельфе.

В этой связи, по мнению целого ряда специалистов, необходимо и дальше

вкладывать ресурсы в развитие ледокольного флота России, поскольку «это позволит повысить экономическую рентабельность магистрали, создать новые рабочие места в регионах СМП, улучшить ситуацию с миграцией населения с Севера» [9].

Максимальная пропускная способность СМП на сегодняшний день около 50 млн т грузов в год [7], но в освоении СМП прежде всего как торгового пути заинтересована не только Россия, но и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, причем не только такие гиганты, как Китай и Индия, но и такие маленькие страны, как, например, Сингапур, причем все они готовы инвестировать средства в развитие СМП, как альтернативу Суэцкому каналу при выходе на новые рынки сбыта.

Для нашей же страны стратегическое значение СМП заключается не только в развитии международной торговли. Ввиду притязаний на Арктические территории со стороны других государств, данная трасса, помимо экономического, имеет еще и «значительное военное значение» [4]. Поэтому в любом случае нашему государству необходимо развивать инфраструктуру северных портов и строить суда ледокольного класса, чтобы в перспективе удержать свое влияние в Арктическом регионе.

Капитаны иностранных судов в целом довольны качеством российской ледокольной проводки, но основная проблема сейчас – время ожидания ледокола для осуществления этой самой проводки; все чаще на сегодняшний день оно затягивается, и основная причина этого – нехватка ледоколов. А тем временем, от длительности ожидания напрямую зависят транспортно-эксплуатационные издержки судовладельцев и время доставки груза в порт назначения. То есть фактически ставятся под сомнение главные преимущества СМП.

Строительства судов ледокольного класса обходится недешево: порядка 40-45 млрд. руб за единицу. При этом государство готово финансировать это строительство вместе с частными, в том числе и иностранными, инвесторами. До 2026 г. планируется построить 5 атомных ледоколов для эксплуатации их на трассах Северного морского пути.

«Существенным недостатком Северного морского пути является большая площадь, покрытая льдом по маршруту следования грузов, приостанавливающая круглогодичную навигацию морских судов» [4].

Тот факт, что Северный морской путь пролегал в территориальных водах России, не остался без внимания США и стран НАТО. В частности, США и Канада стараются всячески затормозить процесс развития СМП. Они требуют прекратить инвестиции со стороны Индии и Китая, также высказывают крайнюю озабоченность расширением военного присутствия России в Арктике, при этом абсолютно не скрывая свое стремление увеличить в регионе свое военное присутствие.

Все это является следствием их недовольства тем, что «Россия является владельцем крупнейшего ледокольного флота в мире» [3] и занимает на сегодняшний день лидирующие позиции в развитии Арктического региона, вкладывая колоссальные средства в проекты развития Северных регионов нашей страны. А между тем это продиктовано, прежде всего, объективной «необходимостью культурного и экономического развития» [5] наших северных территорий.

Работа по обновлению российского ледокольного флота осуществляется сегодня по заказу «Росатомфлота» в рамках государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» [8]. В ход ее реали-

зации строятся универсальные атомные ледоколы проекта 22220, три из которых уже спущены на воду. Эти 173-метровые гиганты – 30 000 тонн – станут самыми большими и мощными в мире кораблями своего класса [10].

Одновременно в Санкт-Петербурге завершается строительство ледокола дизель-электрического проекта 22600 «Виктор Черномырдин», ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс», а недавно там же спустили на воду патрульное судно ледового класса «Иван Папанин» [10].

Но строительство судов – это только одна сторона процесса. Для их полноценной работы необходимо создавать современные высокотехнологичные навигационные комплексы. И для этого уже в самой ближайшей перспективе «потребуется создать современную группировку малых радиолокационных и оптических космических аппаратов дистанционного зондирования Земли – для оперативного получения данных о ледовой обстановке» [10].

Таким образом, возрождение судоходства по СМП – это многогранный процесс, требующий инвестирования финансовых и интеллектуальных ресурсов в колоссальных объемах, причем как со стороны Российских инвесторов (включая, в первую очередь, государство), так и со стороны заинтересованных в первую очередь в продуктивном экономическом сотрудничестве наших потенциальных иностранных партнеров [9].

*Библиографический список*

1. Жулева О.И., Кузьменкова В.Н. Логистические инновации и анализ деятельности российских морских портов, динамика грузооборота и перспективы развития // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 2-2. С. 260–266.
2. Жулева О.И., Кузьменкова В.Н. Экономические и логистические особенности стратегии развития портов арктического (северного) бассейна // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 7-1. С. 50–55.
3. Жулева О.И. О проблемах и перспективах использования морского транспорта в России // Экономика и управление в сфере услуг: современное состояние и перспективы развития XVI Всероссийская научно-практическая конференция. СПб., 2019. С. 72–73.
4. Паламарчук Г.И., Кацер Н.Н., Кузьменкова В.Н. Анализ инновационного логистического обеспечения Северного морского пути // Специальная техника и технологии транспорта: сборник научных статей. СПб., 2020. С. 167–175.
5. Синько Г.И. Культурное многообразие как фактор влияния на процесс формирования ценностей в современной России // X Невские чтения: материалы международных научно-практических

конференций научной сессии / под ред. Л.Ф. Соловьевой, И.Г. Тарусиной, Т.Б. Фейлинг, В.Н. Шайдурова. СПб.: Невский институт языка и культуры, 2008. С. 32–34.

6. Северный морской путь. Порты Северного морского пути. Освоение, значение и развитие Северного морского пути. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://fb.ru/article/146776/severnyiy-morskoy-put-portyi-severnogo-morskogo-puti-osvoenie-znachenie-i-razvitie-severnogo-morskogo-puti> (дата обращения: 14.04.2020).

7. Утверждены тарифы на ледокольную проводку по Севморпути. [Электронный ресурс]. – URL: <https://murmansk.bezformata.com/listnews/tarifi-na-ledokolnuyu-provodku-po/18283799/> (дата обращения: 14.04.2020).

8. Стоимость построить ледокол – Обзор. [Электронный ресурс]. URL: <http://skolko-poluchaet.ru/skolko-stoit/stoimost-postroit-ledokol.html> (дата обращения: 14.04.2020).

9. Государственная программа «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» [Электронный ресурс]. URL: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (дата обращения: 14.04.2020).

10. Север принес России один из главных успехов 2019 года [Электронный ресурс]. URL: [https://yandex.ru/turbo?promo=navbar&text=https%3A%2F%2Fvz.ru%2Feconomy%2F2020%2F1%2F1%2F1012649.html&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fzen.yandex.com%2F%3Ffrom%3Dspecial](https://yandex.ru/turbo?promo=navbar&text=https%3A%2F%2Fvz.ru%2Feconomy%2F2020%2F1%2F1%2F1012649.html&utm_referrer=https%3A%2F%2Fzen.yandex.com%2F%3Ffrom%3Dspecial) (дата обращения: 14.04.2020).