

Выявление перспектив развития Северного морского пути. Сравнительный анализ с альтернативным маршрутом

Винокурова Виктория Дмитриевна

бакалавр

Владивостокский государственный университет

Россия. Владивосток

E-mail: vinokurova.vekas@mail.ru Тел. +79502855185

ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014

Руководитель работы: Городников Олег Александрович

старший преподаватель кафедры ТПТ

Владивостокский государственный университет

Россия. Владивосток

E-mail: gorodnikov.o@vvsu.edu.ru

ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014

На сегодняшний день Европу и Азию связывают 2 морских логистических маршрута, это Северный морской путь и Южный морской путь. У обоих направлений есть свои преимущества и недостатки. И если Южный морской путь не смотря на свои недостатки является уже привычным маршрутом для торговых компаний, Северное направление находится на этапе развития. Правительство России и дружественных стран заинтересованы в развитии этого пути и готовы инвестировать и создавать программы по правительственной поддержке. Хотя и доля в мировом грузопотоке по СМП достаточно мала, но это не говорит о без перспективности данного маршрута. В данной статье представлена сравнительная характеристика Южного и Северного морских путей, а также выделены перспективы развития проектов по повышению экономической целесообразности выбора СМП, как альтернативы ЮМП.

Ключевые слова: Северный морской путь, Южный морской путь, перспективы развития, грузооборот, время транспортировки.

Today, Europe and Asia are connected by two maritime logistics routes, the Northern Sea Route and the Southern Sea Route. Both directions have their advantages and disadvantages. And while the Southern Sea Route, despite its disadvantages, is already a familiar route for trading companies, the Northern direction is at the stage of development. The Government of Russia and friendly countries are interested in developing this path and are ready to invest and create government support programs. Although the share in the global freight traffic along the NSR is quite small, this does not mean that this route has no prospects. This article presents a comparative description of the Southern and Northern Sea Routes, as well as highlights the prospects for the development of projects to increase the economic feasibility of choosing the NSR as an alternative to the YMP.

Keywords: Northern Sea Route, Southern Sea Route, development prospects, cargo turnover, transportation time.

Основным логистическим маршрутом, связывающим Европу и Азию является Южный морской путь (ЮМП) через Суэцкий канал. По данному маршруту перевозится 12% морского грузооборота всего мира, в то время как через Северный морской путь (СМП) 0,4%. Общая протяженность ЮМП 23 тыс. км, а СМП 14 тыс. км, но не смотря на такую большую разницу, оба маршрута осложнены климатическими условиями регионов пролегания. СМП проходит через моря Северного Ледовитого океана, которые большую часть года скованы льдами, поэтому прохождение по этому маршруту сопровождается ледоколами, которые прокладывают путь торговым судам. В тоже время прохождение по ЮМП осложняется девятимесячным сезоном штормов в Индийском океане. Зачастую, что маршрут через СМП, что маршрут через ЮМП в эти периоды останавливает свою навигацию.

В таблице 1 приведены пункты, для сравнения этих стратегически важных для нашего полушария логистических маршрутов.

Таблица 1 «Показатели СМП и ЮМП»

	Северный морской путь	Южный морской путь
Время в пути	33 дня	50 дней
Скорость следования	14 км/ч – условия дрейфа; 44 км/ч - благоприятные	18 км/ч
Протяженность	14 000 км	23 000 км
Доля в мировом морском грузообороте	0,40%	12%

Помимо технических характеристик ЮМП и СМП, компании, выбирающие наиболее выгодный логистический маршрут должны обратить и на экономические особенности маршрутов (таблица 2).

Таблица 2 «Экономические показатели СМП и ЮМП»

	Северный морской путь	Южный морской путь
Возможность навигации	5-6 месяцев	Круглогодично
Экономические потери из-за пиратства	-	до 1 млрд. долл.
Средний расход топлива при следовании из Европы в Китай	625 т	875 т
Стоимость прохода через канал	не имеет прямых сборов	250 000 долл.
Дополнительные затраты на сопровождение	Ледоколы - 380 000 долл.	Военное сопровождение - около 520 000 долл.
Страхование груза	70 000 долл.	120 000 долл.

Не смотря на все преимущества и недостатки одного маршрута перед другим, в то или иное время компания может выбрать наиболее выгодный с финансовой точки зрения маршрут. На решение могут повлиять различные факторы, такие как: период навигации, экономико-политическая ситуация в регионе, протяженность маршрута, стоимость услуг компании перевозчика, тип груза, и т.д.

Нынешняя Экономико-политическая ситуация в мире осложняет полноценный запуск работы СМП. В полной мере данным маршрутом пользуются компании, добывающие полезные ископаемые в российских регионах и на шельфе Северных морей. При экспорте грузов также компании предпочитают ЮМП из-за приписки портов СМП к РФ.

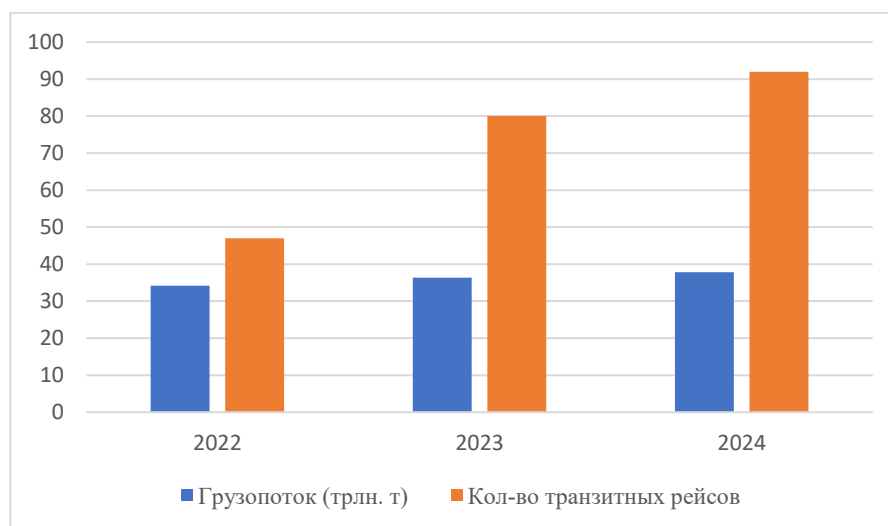
Если вывести за скобки сложную политическую ситуацию в мире и представить, что иностранные компании готовы рассматривать СМП в качестве логистического маршрута из Европы в Азию, то и в этом случае не все так просто.

Главное преимущество СМП — возможность снизить время транспортировки и тем самым сэкономить на фрахте судна, оплате труда экипажа и топливе. Кроме того, привлекательность СМП растет, когда Суэцкий канал из-за атак пиратов, сконцентрировавшихся на всем пути следования по Индийскому океану, становится практически заблокирован для судоходства.

Но цена перевозки по СМП часто становилась главным аргументом против этого маршрута. Так, в апреле 2021 издание Arctic Journal указывало, что доставка по СМП примерно в три раза дороже, чем транспортировка через Суэцкий канал. На цену влияют в первую очередь необходимость дополнительно оплачивать услуги ледокольной проводки и более высокие ставки страхования грузов.

Так на протяжении последних лет показатели СМП растут, и каждый год ставят рекорды. (таблица 3).

Таблица 3 «Грузопоток и количество транзитных рейсов по СМП»



Рост транспортных расходов и задержка поставок товаров привели к тому, что транзит грузов по ЮМП становится все более рискованным и менее популярным. Бизнесу понятно, что Северный морской путь становится альтернативой для торговых судов, следующих между Европой и Азией. С учетом развития инфраструктуры и растущего спроса на дополнительные транспортные каналы, роль этого маршрута возрастает.

Понимая всю стратегическую важность Арктической зоны, ЕОЭС заинтересована в поддержке и развитии Арктики, в том числе в продвижении инвестиционной привлекательности арктического региона.

Важность развития и улучшения инфраструктуры понимают и в российском правительстве: вице-премьер Юрий Трутнев заявлял, что перевозки по СМП должны быть не дороже, чем через Суэцкий канал. Аналогичным образом высказался специальный представитель президента по международному сотрудничеству в сфере транспорта Игорь Левитин во время выступления на Восточном экономическом форуме в 2024 году. По его словам, СМП может стать альтернативным торговым маршрутом, если «Росатом» обеспечит дешевую ледокольную проводку. С 2008 года Госкорпорация «Росатом» управляет единственным в мире атомным ледокольным флотом. В 2022 году Госкорпорацией «Росатом», по распоряжению Правительства РФ, учреждено федеральное государственное бюджетное учреждение «Главное управление Северного морского пути» (ФГБУ «ГлавСевморпуть») в чьи задачи вошло управление судоходством на СМП.

Кроме высокой стоимости есть и другие ограничения, которые мешают сделать СМП полноценным торговым маршрутом: короткий срок навигации, сложные погодные условия, отсутствие полноценной инфраструктуры.

Спецпредставитель «Росатома» по вопросам развития Арктики Вадим Панов считает, что полноценная международная логистика по этому маршруту также возможна, но в долгосрочной перспективе. Он справедливо замечает, что Южный морской путь, который связывает Европу и Азию и проходит через Суэцкий канал, также имеет долгую и сложную историю возникновения.

Заключение

После проведенного сравнительного анализа можно вывести заключение, что СМП несмотря на низкие показатели грузопотока и транзитных рейсов по сравнению с ЮМП, коротким сроком навигации, а также слабо развитой инфраструктурой имеет большой потенциал. Международные инвесторы и правительство стран Азиатско-Тихоокеанского региона готовы инвестировать в проекты по развитию СМП. Но это не значит, что все компании начнут выбирать СМП как основной логистический маршрут для своих судов. Это лишь позволит разгрузить основной маршрут через Суэцкий канал, а также уменьшит расходы компаний на перевозку грузов.

-
1. Гуранова А.А. Логистические преимущества Северного морского пути. – Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Санкт-Петербург, Россия. – 2019. – С. 170-176.
 2. Объем грузоперевозок по Северному морскому пути. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://apsbt.ru/media-centr/novosti-otrasli/bem-perevezennyh-gruzov-po-severnomu-morskому-puti-v-2022-godu-sostavil-34117-mln-tonn/>
 3. Перспективы развития Северного морского пути. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://apsbt.ru/media-centr/novosti-otrasli/bem-perevezennyh-gruzov-po-severnomu-morskому-puti-v-2022-godu-sostavil-34117-mln-tonn/>
 4. Суэцкий канал. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vistat.org/objects/suetskij-kanal-247>

5. Тодоров А. А. Международный транзитный потенциал северного морского пути: экономический и правовой аспекты. – Проблемы национальной стратегии. – 2017. – № 3(42). – С. 149-171.