

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

*Лысенко Алексей Дмитриевич*

студент

*Петрова Валерия Ивановна*

студентка

*Журавлева Оксана Вадимовна*

старший преподаватель

ФГАОУ ВПО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

### СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ – ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ

*Аннотация:* в данной статье авторами рассмотрены перспективы и основные проблемы развития Северного морского пути. Какие факторы влияют на развитие и падение показателей СМП. Потенциал и развитие ледокольного флота РФ. СМП как альтернативная замена Южного морского пути.

*Ключевые слова:* Северный морской путь, время навигации, морской транспорт, объем перевозок, сырьевая база, транспортный коридор, Севморпуть.

*Северный морской путь.*

Северный морской путь (СМП) представляет собой единственную широтную магистраль, которая связывает все арктические и субарктические регионы России. Вместе с многочисленными реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, СМП формирует единую транспортную систему.

Длина Северного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения составляет около 5600 км. В этом плане он обладает значительным преимуществом перед водными артериями, проходящими через широко используемые Суэцкий и Панамский каналы. Так, от Санкт-Петербурга до Владивостока дорога через Северный морской путь составляет 14 280 км, через Суэцкий канал – 23 200 км, а вокруг мыса Доброй Надежды 29 400 км. Северный морской путь

может служить кратчайшим транспортным маршрутом между Западной Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

В 2010 году к традиционным перевозкам грузов Норникеля, Обской губы и Северного завоза прибавились перевозки в восточном направлении. Это перевозки нефтепродуктов на Чукотку, экспорт углеводородов из Мурманска в Китай и транзитные перевозки железнорудного концентрата из Норвегии в тот же Китай. Зарубежные эксперты прогнозируют к 2020 году рост объёма транзита в восточном направлении до 6 млн. тонн, а в западном – 3 млн. тонн в год.

До 2014 года Северный морской путь бурно, ну, или вполне динамично, развивался: в 2010 году прошло по нему 4 судна, в 2011 году – 34, в 2012 году – 46 судов, в 2013 году – 71 судно, однако, Северный морской путь в 2014 году впал в депрессию: мало грузов, мало судов, много льда – 53 грузовых корабля. Объем грузов в 2014 году упал более, чем на 76%: с 1 миллиона 355 тысяч 897 тонн в 2013 году до 274 тысяч тонн. Возникает вопрос – почему именно в 2014 году случилось такое падение показателей?

Специалисты выделяют несколько факторов. Как ни странно, но итоги развития Северного морского пути к 2015 году определялись ситуацией на нефтяном рынке. Так как СМП, прежде всего, – один из ключевых элементов обеспечения разработки минерально-сырьевых ресурсов российского Севера.

При падении стоимости нефти стоимость добычи нефти в Арктике становится неинтересной зарубежным инвесторам. Кроме падения нефтяных цен, негативно повлияли на СМП в прошлом году санкции Запада. Не радуют в последние года и климатические условия.

Тем не менее, отмечается некоторый прогресс в западной части СМП – наблюдается рост экспорта сырой нефти на челночных танкерах с ледокольным сопровождением через порты Архангельск и Витино. Потенциал СМП также усиливается тем, что топливно-энергетические ресурсы России в арктической зоне оцениваются на уровне более 62 трлн долл. США. Восточная часть СМП пока находится в депрессивном состоянии, так как из-за свертывания производства, грузовая база перевозок снизилась более чем в 4 раза.

*Перспективы развития.*

Перспективы транзита через СМП вряд ли можно сравнить с потенциалом ВШП или Транссиба. Транспортировка грузов по СМП по некоторым аспектам выглядит существенно более затруднительной в сравнении с Южным морским путем. Это обусловлено следующими факторами:

- необходимость дополнительных капиталовложений в суда для их приспособления к условиям севера (необходимы суда ледового класса);
- дополнительные расходы на ледокольное обслуживание;
- необходимость развития инфраструктуры, которая в ряде случаев находится в неконкурентоспособном состоянии (имеется в виду развитие портовой инфраструктуры, наращивание ледокольного флота) и т.д.;
- непредсказуемость сроков доставки в связи с климатическими рисками, что может при определенных обстоятельствах свести на нет все преимущество СМП над Южным морским путем по расстоянию;
- короткий период навигации (4 месяца).

Учитывая эти факторы, необходимо понимать, что СМП, скорее всего не сможет стать полноценной альтернативой Южному морскому пути. При этом он может стать конкурентоспособным транспортным коридором по перевозке определенных видов грузов по определенным маршрутам. Это в первую очередь касается транспортировки российского сырья, добываемого в арктическом регионе и продуктов его переработки в страны Восточной Азии.

Россия обладает крупнейшим ледокольным флотом в мире (4 атомохода мощностью по 75 тыс. л.с.), а до конца 2015 г., по сведениям главы Росморречфлота А. Давыденко, планируется построить еще как минимум три. Помимо этого, до 2020 г. предполагается строительства еще как минимум 20 судов за счет ресурсодобывающих компаний.

Северный морской путь вряд ли имеет перспективы к тому, чтобы полностью заменить имеющиеся транспортные артерии, но вместе с тем обладает мощным потенциалом для транспортировки определенных видов грузов по некоторым маршрутам.

В целом развитие Севморпути несет российскому Северу не только широчайшие возможности для малого и крупного предпринимательства, но и улучшения в социальной сфере. При этом важно помнить главное – экономика России в целом без использования ресурсов арктической зоны нормально функционировать не сможет. Тем более что государство уже затратило огромные средства и усилия многих поколений на ее освоение. созданы промышленность и инфраструктура, мощный ледокольный флот и ледокольный транспортный флот, системы навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения судоходства. Объемы перевозок достигли почти 7 млн. тонн в год (6,7 млн. тонн в 1987 году). Конечно, многое предстоит восстанавливать и обновлять. Но уже сегодня понятно, что СМП – это единственный и экономически выгодный, надежный ключ к природным кладовым Севера, Сибири и Дальнего Востока, запасы которых, по прогнозным оценкам, в XXI веке станут едва ли не основной сырьевой базой планеты.

### ***Список литературы***

1. Давыденко А. Северный морской путь – комплексный инфраструктурный проект // Доклад на конференции «Северный морской путь – стратегия возрождения». – 2010.
2. Проблемы Северного морского пути / Под ред. А.Г. Гранберга, В.И. Пересыпкина. – М.: Наука, 2006.
3. Северный морской путь: кто за, кто против? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.severinfo.ru/news/37225>.
4. Пересыпкин В. Национальное достояние России / Морские вести [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT\\_ID=7666](http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=7666).

5. Скороходов Д.А., Стариченко А.Л. Проблемы и перспективы развития северного морского пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [//unionexpert.ru/index.php/zhurnal-qekspertnyj-soyuzq-osnova/zhurnal-qehkspertnihyj-soyuzq-122014g/item/666-problemy-i-perspektivy-smp](http://unionexpert.ru/index.php/zhurnal-qekspertnyj-soyuzq-osnova/zhurnal-qehkspertnihyj-soyuzq-122014g/item/666-problemy-i-perspektivy-smp)

6. Ольшанский Н.В. Перспективы развития Северного морского пути как одного из направлений транзита и экспорта российских сырьевых товаров / Н.В. Ольшанский // Российское предпринимательство. – 2012. – №7 (205).

7. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.creativeconomy.ru/articles/23280/>