

УДК 32

DOI 10.21661/r-557918

*Матлахов И.А., Буряков В.Н.***СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ. НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ**

***Аннотация:** в статье рассматривается стратегическое значение Северного морского пути для экономического развития России. Авторами изучены политические, экономические предпосылки для развития этого пути, проанализированы социально-экономические факторы развития региона и возможные последствия этого развития.*

***Ключевые слова:** торговая сфера, экспортный рынок, морской путь, Северный морской путь, развитие Арктической зоны, территория опережающего развития, конкурентоспособность, национальные интересы.*

В условиях стагнации и рецессии ведущих экономик мира, снижения устойчивости мировой валютно-финансовой системы, обострения борьбы за доступ к рынкам и ресурсам все большее распространение получает практика использования инструментов недобросовестной конкуренции, протекционистских мер и санкций, в том числе в финансовой и торговой сферах. В целях получения преимуществ ряд государств оказывает нелегитимное воздействие на Россию и ее партнеров, открытое политическое и экономическое давление. Повышенное внимание мирового сообщества к проблемам изменения климата и сохранения благоприятной окружающей среды используется в качестве предлога для ограничения доступа российских компаний к экспортным рынкам, сдерживания развития российской промышленности, установления контроля над транспортными маршрутами, воспрепятствования освоению Россией [3].

Государственная политика Российской Федерации, к примеру, в Арктике, осуществляется с учетом национальных приоритетов Российской Федерации.

В настоящее время используются следующие понятия:

– Арктика – северная полярная область Земли, включающая северные окраины Евразии и Северной Америки (кроме центральной и южной частей по-

луострова Лабрадор), остров Гренландия (кроме южной части), моря Северного Ледовитого океана (кроме восточной и южной частей Норвежского моря) с островами, а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов [6];

– Арктическая зона Российской Федерации – сухопутные территории, а также прилегающие к этим территориям внутренние морские воды, территориальное море, исключительная экономическая зона и континентальный шельф Российской Федерации [4].

Северный морской путь, Севморпуть (СМП), Северный морской коридор – кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком законодательством России определён как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике».

Развитие СМП началось летом-осенью 1932 года: экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта на ледоколе «Сибиряков» впервые прошла Северным морским путём из Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию.

В 1933 году была предпринята экспедиция ледокола «Челюскин», который был зажат льдами, сжатие которых привело к разрушению корпуса судна. Участники перехода успели высадиться на лед и были спасены полярными летчиками.

Первые шаги освоения Северного морского пути воспринимались как внутри страны, так и за рубежом как подвиг, а возвращавшиеся из экспедиций полярники были окружены таким же ореолом восхищения, как и первые космонавты спустя несколько десятилетий.

Северный морской путь в навигационном отношении представляет собой одну из самых сложных и опасных морских транспортных коммуникаций, отличающейся большой протяженностью, обширными мелководными участками, удаленными от берега на значительные расстояния, многочисленными районами, гидрографическая изученность рельефа дна которых является недостаточной, и тяжелыми ледовыми условиями. Несмотря на все сложности, начиная с 2010 года в арктической транспортной системе начали происходить значительные изменения проявляющиеся в резком возрастании интенсивности судоход-

ства, увеличении доли крупнотоннажных судов, расширении сети судоходных маршрутов и увеличении площади акватории, на которой стал использоваться режим круглогодичной навигации [9].

Специалисты и власти отлично понимали, как могла бы преобразить экономическую жизнь отдалённых районов страны прокладка Северного морского пути, связывающего Мурманск и Владивосток.

Россия сегодня продолжает освоение и использование Северного морского пути; Северо-Западный проход не может конкурировать с СМП. Основными пользователями СМП в России сегодня являются «Норникель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», Красноярский край, Саха-Якутия, Чукотка. Помимо обслуживания добычи полезных ископаемых, по Северному морскому пути идёт Северный завоз для 20 млн человек на Крайнем Севере.

1 августа 2022 года Правительством Российской Федерации был принят план развития СМП до 2035 года. В документ вошли более 150 мероприятий, которые входят в пять ключевых разделов: грузовая база, транспортная инфраструктура, грузовой и ледокольный флот, безопасность судоходства по Севморпути, а также управление и развитие судоходства по СМП [2].

В ближайшей перспективе планируется постройка 170 км железной дороги Баваненково-Саббета с дальнейшим выходом через дорогу Обская-Баваненково-Карская к Северному широтному ходу. Это откроет возможность соединить промышленные районы Урала с инфраструктурой СМП. Реализация проекта запланирована на 2022–2025.

В целях улучшения качества работы транспортных узлов арктического бассейна строятся новые и модернизируются имеющиеся арктические морские порты. Например, порт Сабетта (расположен на восточном берегу полуострова Ямал в Ямало-Ненецком автономном округе), который после окончания строительства станет универсальным терминалом, открывающим доступ многим промышленным регионам России к Северному морскому пути. Порт будет связан с единой сетью железных дорог страны. Большая часть нового направления пройдет по территории Ямало-Ненецкого округа, и по нему грузы из промыш-

ленных регионов Урала и Сибири могут поставляться в строящийся арктический порт Сабетта [5].

Развитие инфраструктуры Северного морского пути теснейшим образом взаимоувязано с созданием эффективной системы авиационного обслуживания арктических районов, которое предусматривает использование легких многоцелевых самолетов размерностью от 9 до 19 мест. В настоящее время к серийному выпуску готовится самолет ТВС-2МС, разработанный Сибирским научно-исследовательским институтом авиации имени С.А. Чаплыгина на базе АН-2. Данный самолет обладает цельнокомпозитным фюзеляжем, способен перевозить до трёх тонн грузов при дальности полёта до 3,5 тыс. км, может взлетать и садиться с короткой взлётно-посадочной полосы грунтовых аэродромов.

В 2023–2024 годах Россия планирует перейти к круглогодичной навигации по СМП. При этом он акцентировал внимание: «Мы сможем о реальной конкуренции говорить только тогда, когда навигация будет круглогодичной и абсолютно безопасной, обеспеченной на любой части спасением, связью, Интернетом» [6].

На данный момент, реализация государственной политики Российской Федерации в Арктике по состоянию на недавний 2021 год обеспечила:

- а) создание нормативной правовой базы и необходимых организационных условий для защиты национальных интересов Российской Федерации в Арктике;
- б) создание условий для реализации на территории Арктической зоны Российской Федерации крупных экономических проектов;
- в) начало работ по созданию комплексной инфраструктуры Северного морского пути, системы гидрометеорологического, гидрографического и навигационного обеспечения судоходства в его акватории, модернизации ледокольного флота;
- г) расширение применения особых режимов природопользования и охраны окружающей среды в Арктической зоне Российской Федерации;
- д) активизацию взаимовыгодного сотрудничества Российской Федерации с арктическими государствами на основе международного права;

е) создание группировки войск (сил) общего назначения Вооруженных Сил Российской Федерации в Арктической зоне Российской Федерации, способной обеспечить военную безопасность в различных военно-политических условиях;

ж) создание активно функционирующей системы береговой охраны Федеральной службы безопасности Российской Федерации в Арктической зоне Российской Федерации [12].

Из обращения президента к Федеральному собранию: «Связующим звеном между Европой и АТР должен стать и Северный морской путь (СМП). Чтобы повысить его конкурентоспособность, намерены распространить льготный режим Свободного порта Владивосток на ключевые гавани Дальнего Востока. О чем нас просят предприниматели, работающие в этом стратегически важном регионе России.

Социально-экономический подъем этого региона – важнейший национальный приоритет. Инвесторы уже проявляют серьезный практический интерес к новым механизмам работы, которые мы предложили, включая территории опережающего развития (ТОР).

Также правительству поручают ускорить принятие решения по выравниваю энерготарифов для тех дальневосточных регионов, в которых они существенно выше общероссийских. А депутатов прошу оперативно рассмотреть закон о бесплатном предоставлении гражданам земли на Дальнем Востоке» [10].

Глава Минвостокразвития Алексей Чекунов считает, что СМП станет конкурентоспособным международным транспортным коридором в ближайшие 10 лет: «Когда они (грузоотправители) смогут адаптировать свои логистические цепочки, чтобы им везти товар не через Суэцкий канал: далеко, долго, дорого, а через СМП с ледоколом «Лидер» во главе каравана». Следует заметить, что на формирование каравана потребуется дополнительное время и скорость следования в караване значительно ниже, чем на чистой воде. Далее А. Чекунов продолжает: «Если это зимняя морская проводка судами ледового класса, если это сезон, когда нет необходимости в деловой проводке, тогда СМП станет по-

настоящему конкурентоспособным международным транспортным коридором. Я считаю, что в ближайшие 10 лет это произойдет».

Таким образом, основными национальными интересами Российской Федерации в Арктике являются:

- обеспечение суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации;
- сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства;
- обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения Арктической зоны Российской Федерации;
- развитие Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы и ее рациональное использование в целях ускорения экономического роста Российской Федерации;
- развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации Российской Федерации;
- охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территории Арктической зоны Российской Федерации (далее – малочисленные народы) [3].

Северный морской путь для России является важным направлением. Для его освоения было положено множество усилий. Для страны важно иметь такой стратегически особенный объект. Именно он дает стране немалое преимущество как в экономическом плане, так и в военном и политическом.

Цели и стратегические задачи развития Северного морского пути (СМП) на ближайшую перспективу определены рядом документов, основные среди которых:

*1) Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020);*

- 2) Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 №164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года»;
- 3) Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. №400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»;
- 4) Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. №296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»;
- 5) Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (с изменениями на 12 мая 2018 года, утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации №1734-р от 22.11.2008 г.);
- 6) План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года (утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 г. №3120-р);
- 7) Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. №1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути»;
- 8) Арктика / В.М. Котляков, В.Н. Гуцуляк // Большая российская энциклопедия; гл. ред. Ю.С. Осипов. – В 35 Т. Т. 2. – 2004–2017. – С. 227–231;
- 9) Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (в ред. От 02.12.2019);
- 10) Обращение президента к Федеральному собранию;
- 11) Смирнов А.А. Перспективы развития Северного морского пути (к 55-летию атомного ледокольного флота России) / А.А. Смирнов, С.А. Головинский // Арктика: экология и экономика. – 2014. – №4 (16). – С. 108–114;
- 12) Федеральный проект «Северный морской путь» в составе комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации №2101-р от 30.09.2018 г.).

***Матлахов Иван Алексеевич*** – курсант, ФГКВОУ ВО «Новосибирский военный ордена Жукова институт им. генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации», Россия, г. Новосибирск.

***Буряков Вадим Николаевич*** – преподаватель ФГКВОУ ВО «Новосибирский военный ордена Жукова институт им. генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации», Россия, г. Новосибирск.

---