

Экономические возможности и политика Российской Федерации по Северному морскому пути

© 2022

Н.С. Авилов, аспирант, инженер по локализации
Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Москва (Россия)
АО «Лаборатория Касперского», Москва (Россия)

Ключевые слова: Северный морской путь; СМП; Арктика; Арктическая зона; Ямал СПГ; ПАО «Новатэк»; ле- докол; сжиженный природный газ; политика России.

Аннотация: В статье дается характеристика Северного морского пути (СМП) с учетом его состояния, трудностей, проблем и перспектив развития. Рассмотрены принятые Правительством Российской Федерации меры по дальнейшему развитию флота современных ледоколов, а также преимущества применения инновационного подхода, в котором особое внимание уделяется развитию СМП как основного морского транспортного коридора России. Примечательно, что новый подход к функционированию арктической морской транспортной системы России предполагает существенное увеличение объемов грузовых перевозок с параллельным освоением своих арктических территорий в рамках зоны опережающего развития. Автор анализирует актуализацию нормативно-правовых актов об использовании Северного морского пути, рассматривает структурную перестройку и увеличение грузо-перевозок, меры по развитию Северного морского пути, совершенствованию организационной структуры управления и обеспечению безопасности, а также судоходство и развитие портовой инфраструктуры в Арктическом регионе Российской Федерации. Сделано заключение, что в настоящее время развитие Северного морского пути в большей степени связано с решением взаимосвязанных задач обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития Российской Арктики. С начала 2021 года была проведена системная работа по развитию инфраструктуры СМП. Ключевыми операторами пути являются национальные предприятия «Росатом», ПАО «Новатэк» и его СП «Ямал СПГ». В современной геополитической ситуации СМП является крупной и защищенной от внешнего воздействия морской коммуникацией, способной оказать положительное влияние на экономический рост России.

ВВЕДЕНИЕ

Северный морской путь (СМП) – это судоходный маршрут, официально определенный российским законодательством как исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике. Маршрут проходит в арктических водах от Карских Ворот до бухты Провидения в пределах исключительной экономической зоны.

Изначально политика России по Северному морскому пути была направлена на привлечение международных транзитных перевозок, но после 2013 года ее направление изменилось. Ожидания быстрого увеличения транзитных перевозок исчезли, в то время как приоритетом стало содействие быстрому развитию перевозок по назначению для обслуживания крупных проектов по добыче ресурсов. Проблемы безопасности стали более очевидными, но не оказали заметного влияния на деятельность коммерческого судоходства.

Авторы [1] приходят к заключению, что развитие СМП в данный момент направлено на обеспечение национальной безопасности России. Существует огромный экономический потенциал доставки грузов в Северную Европу по СМП. Северный морской путь – это еще одна перспективная ветвь российско-китайского сотрудничества [2]. Однако, несмотря на высокий потенциал развития СМП, его развитие не будет беспрепятственным [3].

Во многих исследованиях СМП рассматривается с экономических, экологических и технических аспектов, поскольку в ближайшем будущем ожидается увеличение объема грузоперевозок по СМП. В последние

годы транспортировка грузов по СМП становится более привлекательной благодаря тому, что сокращает расстояние между Йокогамой и Роттердамом по сравнению с традиционным маршрутом по Суэцкому каналу на 40 %. Автор [4] также утверждает, что использование СМП станет более коммерчески привлекательным, когда в Арктике сойдет лед и повысится уровень воды.

Эксплуатация СМП для массовых грузоперевозок остается рискованной из-за экстремальных погодных условий и высокой вероятности загрязнения морской среды [5]. В целом многие исследователи полностью поддерживают мысль, что в арктической зоне необходимо провести обширные экологические исследования и инвестировать в соответствующую инфраструктуру, чтобы сделать СМП основным маршрутом [6; 7]. В связи с этим обсуждаются экологические барьеры, с которыми могут столкнуться судоходные компании при эксплуатации СМП [8]. Весь маршрут пролегает в арктических водах, которые из-за глобального потепления летом и осенью стали свободными ото льда. Авторы [9] пришли к заключению, что использование СМП даже с применением более чистых видов топлива вредно для биосферы, поскольку выбросы потенциально вредных для экологии веществ происходят не только в воздух, но и в воду.

Существуют противоречия между амбициями по увеличению добычи полезных ископаемых и введенными обширными протекционистскими мерами. Современный регулирующий режим был разработан для обслуживания индивидуальных рейсов и утвержден приказом Министерства транспорта России от 17 января 2013 года «Об утверждении Правил плавания

в акватории Северного морского пути». Новые разработки сосредоточены вокруг крупных добывающих проектов с индивидуальными логистическими решениями, включающими особые условия, согласованные с властями. Порядок управления СМП претерпел изменения, при этом доминирующая роль была отведена государственной корпорации по атомной энергетике «Росатом», которая занимается коммерческой деятельностью.

Автор [10] утверждает, что пространство интересов иностранных судоходных компаний сократилось, но не исчезло. Возможность развития международного сообщения будет зависеть от альянсов с ключевыми российскими игроками. В настоящий момент Северный морской путь может быть рассмотрен как фактор экономической безопасности России.

В XX веке возрос спрос на межконтинентальную торговлю товарами, что привело к началу экономической глобализации. Ожидается, что в ближайшем будущем торговый маршрут между Европой и Азией достигнет пределов пропускной способности для контейнерных судов, поскольку, несмотря на расширение в 2015 году, Суэцкий канал не сможет компенсировать увеличение размеров контейнерных судов. Еще одна причина, по которой Суэцкий канал перестанет быть наиболее предпочтительным судоходным маршрутом в ближайшем будущем, заключается в экономическом росте Китая.

Возникает необходимость в альтернативных маршрутах с целью удовлетворения спроса на товары, перевозимые в контейнерах, между Северной Европой и Северным Китаем. Одним из альтернативных маршрутов судоходства является Северный морской путь, который с момента его открытия мало использовался для международной транспортировки, что делает данный вопрос актуальным для изучения. Однако автор [11] считает, что сегодня СМП является внутренней транспортной магистралью РФ ввиду развития проектов по добыче сжиженного природного газа (СПГ).

Цель исследования – изучение функционирования СМП и коммерческих возможностей России по Северному морскому пути в рамках протекционистской политики основных операторов и заинтересованных лиц.

МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

Основой исследования стали отечественные и зарубежные публикации, нормативно-правовые акты, официальная информация и статистика, представленная компаниями, вовлеченными в развитие Арктического региона.

Исследование проходило в несколько этапов:

1) отобраны источники, рассматривающие историю, целесообразность и перспективу использования СМП; нормативные документы, обеспечивающие правовую базу; официальные ресурсы, предоставляющие статистические данные для сравнения с прогнозами, сделанными в уже рассмотренных источниках;

2) проведен обзор мнений средств массовой информации;

3) определены ключевые компании, заинтересованные в эксплуатации СМП;

4) проанализированы нормативно-правовые акты по регулированию деятельности Северного морского пути. Основными анализируемыми документами являются указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и Федеральный закон от 26 мая 2021 г. № 142-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», в котором устанавливаются правила использования судов, проходящих по Северному морскому пути;

5) проанализированы объемы грузоперевозок российских и иностранных судов.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Нормативно-правовая основа функционирования СМП

Национальное значение Северного морского пути состоит в том, что это единственный маршрут, связывающий все арктические и субарктические регионы Российской Федерации. Вместе с многочисленными реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, его акватория образует единую транспортную систему, связывающую территорию России с запада на восток и по линии «Север – Юг».

У России есть долгосрочные интересы в отношении СМП ввиду его географического положения. СМП – единственный способ добраться до многих районов вдоль северного побережья. Кроме того, он предлагает кратчайший путь между востоком и западом России. Вдоль побережья и на шельфе были обнаружены значительные запасы полезных ископаемых, в то время как сам морской путь является пограничной зоной между материковой частью России и Северным Ледовитым океаном. Автор [12] считает, что развитие СМП в широком смысле является ключевым компонентом более глобальных амбиций России в Арктике.

В последние годы политическое руководство РФ уделяет особое внимание экономическому развитию СМП и Арктики в целом. Это подтверждается принятой в 2013 году Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года и указом Президента Российской Федерации «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года».

Автор [13] подчеркивает, что геополитическая нестабильность, возникшая после 2014 года, затрагивает также деятельность России в арктическом регионе. Интересы страны направлены на инвестирование в ледоколы и инфраструктуру, а также достижение объемов транспортировки грузов по СМП в 80 млн тонн к 2024 году¹. В указе Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» также

¹ Указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (с изменениями на 21 июля 2020 года).

отмечается, что медленное экономическое развитие региона является проблемой, а задержки в развитии инфраструктуры СМП представлены как угроза безопасности. Таким образом, безопасность и экономическое развитие СМП взаимосвязаны на стратегическом уровне.

Протекционистские регуляторные меры были предложены в рамках инициативы 2015 года, когда международная напряженность значительно возросла за два года, прошедшие с момента вступления в силу Стратегии развития Арктической зоны и сопутствующих нормативных актов. Суть нового предложения состояла в том, чтобы ограничить использование иностранного потока на СМП. Предложение прошло через Думу и стало Федеральным законом № 525-ФЗ в 2018 году.

Во-первых, закон предусматривает каботаж для судов под российским флагом на всей территории России. Каботаж включает рейсы между российскими портами или пунктами отправления и прибытия в пределах исключительной экономической зоны России. Во-вторых, требование о флаге распространяется почти на все виды другой морской деятельности в пределах исключительной зоны или на континентальном шельфе (сопровождение ледоколов, разведка, спасение). В-третьих, применительно исключительно к Северному морскому пути, нефть, СПГ и уголь, загруженные в пределах зоны СМП, могут перевозиться только на судах под российским флагом до первого пункта назначения или перевалки.

Недостаточная заинтересованность власти в международном использовании СМП указывает на то, что политика России в отношении СМП становится все более ориентированной на внутреннее пользование: международное использование не стоит на повестке дня.

Роль СМП в экономике современной России

Развитие СМП в настоящее время тесно связано с проектами по добыче полезных ископаемых в Арктике. Появилась группа сильных заинтересованных сторон, которые не были столь же значимыми, когда принимались нормативные акты 2013 года. Эти перемены могли оказать влияние на последующие нормативные акты. Среди коммерчески заинтересованных сторон выделяется частная газовая компания ПАО «Новатэк» – интегрированный проект по добыче, сжижению и реализации газа. Включение СМП в мировую транспортную систему – долгий и сложный процесс, который проходит не без проблем [14]. Есть мнение, что Северный морской путь может стать самым коротким логистическим коридором «Европа – Азия», но не самым выгодным [15]. В долгосрочной перспективе успешное развитие Северного морского пути окажет позитивное влияние на экономическую безопасность России [16].

Построенный в кратчайшие сроки проект «Ямал СПГ» на восточной стороне полуострова Ямал начал производство в декабре 2017 года. Контрольный пакет акций «Ямал СПГ» принадлежит ПАО «Новатэк» и управляется им, другим важным совладельцем является французская Total (20%), а также китайские CNPC (20%) и Фонд Шелкового пути (9,9%)².

² О проекте // Ямал СПГ.

URL: <http://yamalng.ru/project/about/>.

Введение новых протекционистских и ограничительных норм и мер препятствовало коммерческим планам ПАО «Новатэк», который планировал ряд проектов по добыче и производству СПГ в районе полуострова Ямал – Обской губы вслед за «Ямал СПГ». Во время обсуждения Распоряжения Правительства от 14 марта 2019 г. № 435-р «Об использовании иностранных судов для реализации проектов по производству сжиженного природного газа», внесенного в Правительство Минтрансом, возникли предположения, что оно может усложнить финансирование новых газозов, даже если будут предоставлены льготы. Возникающие в связи с этим проблемы «Ямал СПГ» разрешились, когда выяснилось, что распоряжение не будет применяться задним числом и, следовательно, не будет распространяться на указанный в нем перечень перевозчиков СПГ³.

Предложение зарезервировать перевозки для судов российского производства вызвало открытый спор с «Новатэком», утверждавшим, что реализация закона может поставить под угрозу дальнейшее развитие деятельности по производству СПГ. В течение нескольких лет «Новатэку» потребуется новая серия ледокольных газозов для его следующего проекта «Арктик СПГ-2», между тем как газозовы никогда не строились в России⁴. По словам Л. Михельсона, президента и крупнейшего владельца ПАО «Новатэк», это предложение было вредным по существу⁵.

Министерство энергетики отказалось от поддержки этого предложения: реализация с 2019 года, как первоначально планировалось, была невозможна, поскольку соответствующих судов, построенных в России, не существовало. Тем не менее, в конце 2018 года «Новатэк» согласился заказать 15 ледоколов Arc7 у судостроительного комплекса «Звезда» для поставки в период с 2022 по 2025 год по цене, аналогичной стоимости строительства в Корею, – 315 млн долларов США за носитель. Компания требовала и ожидала субсидий на разницу в затратах, которые, как предполагалось, в «Звезде» будут значительно выше⁶.

К марту 2019 года правительство подтвердило и расширило решение для ПАО «Новатэк», опубликовав приказ, в индивидуальном порядке разрешающий до 2043 года⁷ использовать 15 контрактных и частично доставленных ледокольных судов Arc7 для «Ямал СПГ» и 13 других судов, перевозящих СПГ под иностранным флагом. Планировалось, что газозов Arc7 будет перевозить СПГ с производственных площадок «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» на перегрузочные терминалы, которые будут построены у восточных и западных ворот

³ Распоряжение Правительства от 14 марта 2019 года № 435-р «Об использовании иностранных судов для реализации проектов по производству сжиженного природного газа».

⁴ Барсуков Ю. Сверхвредная идея // Коммерсантъ. 2018. № 71. С. 7. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3612583>.

⁵ Барсуков Ю. Это просто вредная идея по существу // Коммерсантъ. 2018. № 130. С. 1. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3695432>.

⁶ Барсуков Ю., Дятел Т. Российский газозов нагрузили ценой // Коммерсантъ. 2019. № 25. С. 1. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3881485>.

⁷ См. 3.

в российскую Арктику. Обычные перевозчики, которые дешевле в строительстве и эксплуатации, доставят газ дальше, потребителям.

Однако правительство внесло текст нормативного акта в Думу только в августе 2019 года. В предложенной версии закона подтверждалось, что требование к судам российского производства не будет применяться к судам, построенным на контрактных условиях до вступления закона в силу⁸.

Роль инвестиционных проектов в развитии СМП

Борьба за дальнейшее судостроение продолжается, поскольку потребность в танкерах растет. По мере увеличения добычи СПГ в Арктике потребуются дополнительная серия новых газозовозов-СПГ Arc7. Правительство и президент сначала не выразили готовности строить их за рубежом, но в начале 2020 года «Новатэк» получил разрешение на заказ 10 носителей Arc7 из-за рубежа на том основании, что «Звезда» не сможет построить их вовремя. Компания также объявила, что до 2025 года закажет еще 5 перевозчиков у «Звезды» для проекта «Обский СПГ» и до 2030 года планирует заказать дополнительные 15–17 перевозчиков с верфи для проектов «Арктик СПГ-1» и «Арктик СПГ-3». Таким образом, до 2030 года⁹ общий объем заказов у «Звезды» составит 30–37 перевозчиков класса Arc7.

Объем требуемых инвестиций сопоставим с ожидаемым объемом экспорта СПГ – около 70 млн тонн к концу 2020-х годов. Это сделало бы район полуострова Ямал – Обской губы одним из основных центров производства СПГ в мире (наравне с Катаром) и ключевым компонентом экономического будущего России. В ПАО «Новатэк» утверждают, что протекционистские меры могут поставить под угрозу быстрое развитие проектов по сжижению природного газа в Арктике. Компания, возможно, снизила этот риск, решив создать собственную судоходную компанию «Морской арктический транспорт» с китайской COSCO и российским «Совкомфлотом» в качестве партнеров¹⁰.

«Новатэку» удалось достичь большинства своих основных целей, касающихся транспортировки сжиженного природного газа, с помощью специальных разрешений и исключений из нового законодательства. Компания не смогла предотвратить принятие нового законодательства. Объяснение заключается в том, что добыча ресурсов и экспорт – это не единственные экономические интересы, на которые влияет политика СМП.

В то время как «Новатэк» («Ямал СПГ») стал крупнейшим грузовым оператором в Арктике с коммерческим планом, тесно связанным с развитием СМП, существуют другие крупные компании, занимающиеся

или планирующие заниматься добычей сырья для транспортировки по маршруту. Эти проекты также играют важную роль в развитии Арктической зоны России. В частности, они необходимы для достижения цели транспортировки в 80 млн тонн грузов по СМП к 2024 году¹¹. Правительство также готово предоставить налоговые льготы и субсидии для осуществления данных проектов.

Среди коммерческих предприятий «Норильский никель» («Норникель») был доминирующим грузооператором на СМП. Для использования внутри организации был в значительной степени развит атомный ледокольный флот. Однако в 2008 году компания решила отказаться от долгосрочных контрактов с «Атомфлотом» и вместо этого полагаться на собственные суда, функционирующие независимо. Тем не менее «Норникель» продолжал арендовать ледокольную помощь на краткосрочной основе и в 2019 году, столкнувшись с ожидаемой нехваткой ледоколов, подписал 10-летний контракт на оказание услуг по поддержанию открытого канала в устье реки Енисей¹².

Нефтяные компании, зависящие от арктической навигации, включают «Газпром нефть», которая с 2016 года осуществляет круглогодичную деятельность со своего месторождения «Новый порт» на полуострове Ямал, имея собственный флот из шести ледокольных челночных танкеров, способных доставлять в Мурманск около 8,5 млн тонн нефти ежегодно. Кроме того, компания сочла важным заключить долгосрочное соглашение с «Атомфлотом». Нефтяная компания «Нефтегазхолдинг» располагает значительными активами на полуострове Таймыр и в настоящее время реализует проект, в котором планируется достижение уровня добычи в 26 млн тонн нефти в год. Расширение может увеличить объем производства до 50 млн тонн нефти в год¹³. Но для достижения таких уровней необходимы значительные объемы инвестиций. Пайяхский проект «Нефтегазхолдинга» является крупнейшим российским нефтяным проектом за многие годы, но его институциональный вес значительно возрастет с реализацией «Арктического кластера» через совместное предприятие с «Роснефтью» – «Восток Ойл». Кроме того, «Лукойл» и «Газпром нефть» рассматривают новые проекты в регионе с морской логистикой, что делает их потенциально заинтересованными сторонами в СМП.

Проекты по добыче угля на полуострове Таймыр также являются заинтересованными сторонами в развитии СМП. Ожидалось, что один проект, обсуждавшийся

⁸ Федеральный закон от 26 мая 2021 г. № 142-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».

⁹ Веденева А. НОВАТЭК сможет заказать газозовозы за рубежом. Правительство разрешило компании построить десять судов не на «Звезде» // Коммерсантъ. 2020. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4227604>.

¹⁰ «НОВАТЭК» создает компанию «Морской арктический транспорт»: пресс-релиз от 18 мая 2018 года // Новатэк. URL: https://www.novatek.ru/ru/press/releases/?id_4=2437.

¹¹ Указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (с изменениями на 21 июля 2020 года).

¹² «Норникель» и «Атомфлот» договорились о стратегическом партнерстве: пресс-релиз от 06.12.2019 // Норникель. URL: <https://www.nornickel.ru/news-and-media/press-releases-and-news/nornikel-i-atomflot-dogovorilis-o-strategicheskom-partnerstve/>.

¹³ Нефтегазхолдинг приступил к промышленному освоению Пайяхского месторождения // Neftegaz.RU. URL: <https://neftegaz.ru/news/drill/454079-neftegazkholding-pristupil-k-promyshlennomu-osvoenie-payakhskogo-mestorozhdeniya/>.

в течение нескольких лет, будет поставлять 19 млн тонн угля в год. Проект был отложен, и его будущее неясно, так как его владелец, «Востокуголь», решил продать проект в феврале 2020 года. Новый владелец ООО «Востокуголь-Диксон» – управляющая компания ООО «Резидент». Другой угольный проект на Таймыре, «Северная звезда», планирует производить 10 млн тонн угля в год на втором этапе производства. Объект планировалось сдать к концу 2021 года, но на данный момент строительно-монтажные работы еще не завершены¹⁴.

Для транспортировки своей продукции компании, осуществляющие коммерческую деятельность по СМП, будут полагаться в основном на собственные транспортные парки, как это делают «Норникель» и «Газпром нефть», или на долгосрочные контракты с назначенной судоходной компанией, поскольку эти проекты потребуют конкретных технологических решений. Таким образом, условия международных перевозок не имеют для них большого значения. Более того, логистические решения для этих проектов, скорее всего, будут разработаны в виде крупных комплексных сделок, в которые будут включены долгосрочные транспортные соглашения, государственная поддержка и услуги ледокола. Правила и процедуры (например, непрозрачные сборы), касающиеся индивидуальных рейсов по СМП, не будут иметь значения.

Требование использовать суда российского производства является более серьезной проблемой и может помешать реализации промышленных планов. В ходе обзора национальных проектов правительства в конце 2019 года Счетная палата России пришла к выводу, что имеет место нехватка транспортных судов или ледоколов для обслуживания всех готовящихся проектов по добыче полезных ископаемых. Таким образом, планы по увеличению объемов перевозок по СМП резко контрастируют с реальной поддержкой российского судостроения.

Показатели эксплуатации СМП

За 11 месяцев 2021 года по СМП прошло 86 судов. Согласно акту мониторинга мирового рынка перевозок по Северному морскому пути и морских транспортно-логистических услуг, 11 из них осуществляли деятельность под российским флагом, 75 – под иностранными. Транзитные перевозки по Северному морю превысили 2 млн тонн, увеличившись на 59 % по сравнению с показателями 2020 года¹⁵.

Среди иностранцев в 2021 году больше всего рейсов совершили немецкие судоходные линии – 22 на восток и запад для генеральных грузов, включая контейнеры, а также уголь и железные концентраты с запада на восток. Норвежские и швейцарские компании 18 раз пла-

вали дедевитом 80 тыс. тонн, в том числе 10 раз в Мурманске и 1 в Канаде, перевозя железосодержащие концентраты в китайские порты. Китайские компании совершили 14 рейсов с востока на запад для генеральных грузов, включая контейнеры. Голландское судно совершило шесть рейсов с востока на запад с генеральным грузом, включая контейнеры¹⁶.

Представители «Росатома» отмечают некоторые сложности, в частности проблему с обеспечением устойчивой спутниковой связи на всем протяжении СМП. Необходимые мероприятия для поддержки круглогодичного функционирования СМП уже реализуются. Эксперты видят сложности с достижением целевого показателя по увеличению загрузки СМП как к 2024 году, так и на перспективу до 2030 года, что связано со смещением сроков реализации угольных проектов¹⁷.

Проект «Круглогодичный Севморпуть» является частью стратегии социально-экономического развития в России в рамках национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Первый рейс в рамках круглогодичной навигации планируется запустить 10 июня 2022 года. Ожидается, что проект окупится за три года¹⁸.

ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

Стремление России превратить СМП в международный водный путь мирового значения неоднократно подтверждалось за последние 15 лет. Достижение данной цели требует углубленной нормативной проработки вопроса и тщательного подхода к решению транспортных проблем [17; 18]. Улучшение условий для международных перевозок было ключевой задачей реформ, включенных в новое законодательство о СМП, которое вступило в силу в 2013 году. Однако последующие изменения в государственной политике и в составе заинтересованных сторон указывают на то, что с того момента приоритеты изменились.

Актуальность вышеуказанных событий подтверждают два взаимосвязанных фактора. Во-первых, успешное завершение проектов «Ямал СПГ» и «Газпром нефть Новый порт» продемонстрировало, что потенциал добычи ресурсов с помощью морской логистики оказался выше, чем предполагалось десять лет назад. Это понимание появилось в то же время, когда стало ясно, что международный транзит не начнется, как ожидалось, в 2010–2012 годах. Амбициозные планы по развитию ресурсных проектов вдоль сибирского побережья стали одной из основ государственной политики, что имело серьезные последствия для Северного морского пути, где акцент сместился с транзита на доставку в пункт назначения и круглогодичное использование

¹⁶ См. 14.

¹⁷ Потаева К., Волобуев А. «Круглогодичный Севморпуть» признан стратегическим проектом государства // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim>.

¹⁸ Регулярная линия перевозок по Севморпути может окупиться за три года // Национальные проекты РФ. URL: <https://национальныепроекты.рф/news/regulyarnaya-liniya-perevozok-po-sevmorputi-mozhet-okupitsya-za-tri-goda>.

¹⁴ Статус проекта // Северная звезда. URL: <https://arctic-energy.com/articles/status-proekta/>.

¹⁵ Волин П. Северный морской путь наращивает обороты. Транзитный грузопоток по СМП превысил показатели 2020 года на 59 % // Парламентская газета. Издание Федерального собрания Российской Федерации. URL: <https://www.pnp.ru/top/site/severnnyy-morskoy-put-narashhivaet-oboroty.html>.

всего морского пути для этой цели. Во-вторых, с 2012 и особенно с 2014 года произошли изменения в политическом курсе России. Развитие отечественной промышленности и импортозамещение стали приоритетом после введения западных санкций. Особенную важность представляет передача технологий для арктических морских энергетических проектов отечественным компаниям. Эта линия политики оказала решительную поддержку протекционистским мерам в судостроении. Выраженная политика России заключалась в том, чтобы изолировать Арктику от напряженности между Востоком и Западом; тем не менее предполагаемые военные угрозы в Арктике упоминаются в программных документах, а также публичных выступлениях. Это усиливает российскую политику опоры на собственные силы и может оправдать более активный режим контроля. Однако Россия воздержалась от милитаризации СМП. Выявить явный конфликт интересов между военными и коммерческими компаниями в отношении судоходства по СМП не удалось.

Противоречия и конфликт интересов могут быть обнаружены между различными коммерческими заинтересованными сторонами. Ресурсная база и разработанные проекты показали, что Россия может добиться значительного развития в своей Арктической зоне на собственных условиях.

Как отмечалось выше, по крайней мере одна ключевая заинтересованная сторона (ПАО «Новатэк») была против протекционизма, утверждая, что протекционизм может задержать реализацию приоритетных проектов по добыче ресурсов. В результате были предоставлены исключения в отношении обязательства плавать под российским флагом, а также требования использовать только суда российской постройки. Следует ожидать новых исключений и улучшений, если темпы развития российского судостроения не будут соответствовать транспортным потребностям проектов по добыче ресурсов. Однако нет никаких оснований рассчитывать на полное изменение политики. Для посторонних потенциальных пользователей СМП постоянные изменения и исключения из правил означают непредсказуемость. Данная тенденция создается ввиду сложной взаимосвязи между крупнейшими российскими компаниями и государством. Почти все проекты в Российской Арктике зависят от той или иной формы специального соглашения с правительством, в частности налоговых льгот.

Администрация СМП также претерпела изменения. Реформа, проведенная в 2012–2013 годах, ознаменовала большую прозрачность, рыночные элементы и улучшенные условия для международного транзита, но новая структура, в которой «Росатом» контролирует большинство аспектов управления СМП, не соотносится с перспективой международного использования.

Увеличению объема транзитных грузоперевозок может способствовать сотрудничество между РФ и КНР. Как отмечает автор [19], Китай разделяет позицию России по отношению к Арктике с точки зрения обеспечения безопасности. Развитие Арктики является общим интересом России и Китая.

Глобальное потепление способствует более эффективному использованию Северного морского пути, но по-прежнему имеют место экологические проблемы. Строительство новых судов повышенного ледового

класса, модернизация инфраструктуры и реализация инфраструктурных проектов в северном регионе способствуют экономической безопасности России [20].

Серьезное рассмотрение правительственной комиссией в 2020 году вопроса о расширении границ СМП до Мурманска и Сахалина, соответственно, отражает мнение о том, что Россия может получить больше за счет максимизации собственной судоходной деятельности, чем за счет привлечения международной конкуренции. Уже в 2021 году были проанализированы первые показатели проекта и выделены основные проблемы, в частности проблема с обеспечением устойчивой спутниковой связи на всем протяжении СМП, что снижает общее количество судов и компаний-партнеров, желающих использовать СМП.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ВЫВОДЫ

Коммерческие возможности в использовании СМП заключаются в повышении объема перевозок СПГ, расширении ледокольного атомного флота и увеличении транзита иностранных судов. Обеспокоенность сроками реализации коммерческих проектов вызвана неготовностью транспортной инфраструктуры, в первую очередь в Енисейском заливе.

Несмотря на протекционистские меры в отношении СМП, в 2021 году объем транзитных грузоперевозок увеличился. СМП может стать одним из крупнейших международных морских коридоров. В настоящее время на национальном уровне развитие СМП является в первую очередь частью большого проекта, направленного на добычу ресурсов на территории Российской Федерации и их распространение на рынке.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Журавель В.П., Назаров В.П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета. 2020. № 2. С. 140–158. DOI: [10.18384/2224-0209-2020-2-1010](https://doi.org/10.18384/2224-0209-2020-2-1010).
2. Сунь С. Потенциал международного сотрудничества РФ и КНР в Арктике: сравнительный анализ национальных интересов // Социально-политические науки. 2017. № 3. С. 12–17.
3. Гутман С.С., Конников Е.А., Кузнецов Р.А. Развитие Северного морского пути как элемента системы международных транспортных коридоров // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2019. № 1. С. 50–58. DOI: [10.25702/KSC.2220-802X.1.2019.63.50-58](https://doi.org/10.25702/KSC.2220-802X.1.2019.63.50-58).
4. Hønneland G. Russia and the Arctic: Environment, Identity and Foreign Policy: Reprint edition. 2015. 224 p.
5. Pierre C., Olivier F. Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2015. Vol. 78. P. 337–346. DOI: [10.1016/j.tra.2015.05.020](https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.05.020).
6. Verny J., Grigentin C. Container shipping on the Northern Sea Route // International Journal of Production Economics. 2009. Vol. 122. № 1. P. 107–117. DOI: [10.1016/j.ijpe.2009.03.018](https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2009.03.018).
7. Lee T., Kim H. Barriers of voyaging on the Northern Sea Route: A perspective from shipping companies //

- Marine Policy. 2015. Vol. 62. P. 264–270. DOI: [10.1016/j.marpol.2015.09.006](https://doi.org/10.1016/j.marpol.2015.09.006).
8. Zhang Y., Meng Q., Zhang L. Is the Northern Sea Route attractive to shipping companies? Some insights from recent ship traffic data // *Marine Policy*. 2016. Vol. 73. P. 53–60. DOI: [10.1016/j.marpol.2016.07.030](https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.07.030).
 9. Lindstad H., Bright R.M., Stromman A.H. Economic savings linked to future Arctic shipping trade are at odds with climate change mitigation // *Transportation Policy*. 2016. Vol. 45. P. 24–30. DOI: [10.1016/j.tranpol.2015.09.002](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.09.002).
 10. Журавель В.П. Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2019. № 2. С. 119–125. DOI: [10.15211/vestnikieran22019119124](https://doi.org/10.15211/vestnikieran22019119124).
 11. Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник МГТУ. Труды Мурманского государственного технического университета. 2015. Т. 18. № 3. С. 467–475.
 12. Гутенев М.Ю. Северный морской путь в арктической политике РФ // *Мировая экономика и международные отношения*. 2019. Т. 63. № 1. С. 83–87. DOI: [10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87](https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87).
 13. Веретенников Н.П., Богачев В.Ф., Ульченко М.В. Северный морской путь: транспорт, экономика, геополитика // Вестник МГТУ. Труды Мурманского государственного технического университета. 2015. Т. 18. № 3. С. 386–392.
 14. Медведева Л.М., Лаврентьев А.В. Северный морской путь: опыт освоения и перспективы развития // *Ойкумена. Регионоведческие исследования*. 2014. № 2. С. 23–29.
 15. Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения // *Арктика: экология и экономика*. 2019. № 4. С. 131–140. DOI: [10.25283/2223-4594-2019-4-131-140](https://doi.org/10.25283/2223-4594-2019-4-131-140).
 16. Андреева М.Ю. Северный морской путь в политике экономического прорыва России: некоторые оценки и предпосылки // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. 2015. № 2. С. 164–171. DOI: [10.21821/2309-5180-2015-7-2-164-171](https://doi.org/10.21821/2309-5180-2015-7-2-164-171).
 17. Тодоров А.А. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты // *Проблемы национальной стратегии*. 2017. № 3. С. 149–171.
 18. Чижков Ю.В. Северный морской путь в структуре арктической транспортной системы // *Транспорт Российской Федерации*. 2017. № 1. С. 27–32.
 19. Хейфец Б.А. Северный морской путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» // *Международная жизнь*. 2018. № 7. С. 67–87.
 20. Вopilовский С.С. Инфраструктурные проекты – генеральный ресурс повышения экономического потенциала Арктики // *Арктика и Север*. 2021. № 43. С. 19–31. DOI: [10.37482/issn2221-2698.2021.43.19](https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2021.43.19).
 21. Журавель В.П. Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты // *oblastnogo universiteta*, 2020, no. 2, pp. 140–158. DOI: [10.18384/2224-0209-2020-2-1010](https://doi.org/10.18384/2224-0209-2020-2-1010).
 22. Sun S. The potential for cooperation between Russia and China in the Arctic: a comparative analysis of the national interests. *Sotsialno-politicheskie nauki*, 2017, no. 3, pp. 12–17.
 23. Gutman S.S., Konnikov E.A., Kuznetsov R.A. Development of Northern Sea route as an element of international transport corridors system. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka*, 2019, no. 1, pp. 50–58. DOI: [10.25702/KSC.2220-802X.1.2019.63.50-58](https://doi.org/10.25702/KSC.2220-802X.1.2019.63.50-58).
 24. Hønneland G. *Russia and the Arctic: Environment, Identity and Foreign Policy: Reprint edition*. 2015. 224 p.
 25. Pierre C., Olivier F. Relevance of the Northern Sea Route (NSR) for bulk shipping. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2015, vol. 78, pp. 337–346. DOI: [10.1016/j.tra.2015.05.020](https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.05.020).
 26. Verny J., Grigentin C. Container shipping on the Northern Sea Route. *International Journal of Production Economics*, 2009, vol. 122, no. 1, pp. 107–117. DOI: [10.1016/j.ijpe.2009.03.018](https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2009.03.018).
 27. Lee T., Kim H. Barriers of voyaging on the Northern Sea Route: A perspective from shipping companies. *Marine Policy*, 2015, vol. 62, pp. 264–270. DOI: [10.1016/j.marpol.2015.09.006](https://doi.org/10.1016/j.marpol.2015.09.006).
 28. Zhang Y., Meng Q., Zhang L. Is the Northern Sea Route attractive to shipping companies? Some insights from recent ship traffic data. *Marine Policy*, 2016, vol. 73, pp. 53–60. DOI: [10.1016/j.marpol.2016.07.030](https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.07.030).
 29. Lindstad H., Bright R.M., Stromman A.H. Economic savings linked to future Arctic shipping trade are at odds with climate change mitigation. *Transportation Policy*, 2016, vol. 45, pp. 24–30. DOI: [10.1016/j.tranpol.2015.09.002](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.09.002).
 30. Zhuravel V.P. Development of the Northern sea route: national and international aspects. *Nauchno-analiticheskiy vestnik Instituta Evropy RAN*, 2019, no. 2, pp. 119–125. DOI: [10.15211/vestnikieran22019119124](https://doi.org/10.15211/vestnikieran22019119124).
 31. Lukin Yu.F. Analysis of the Northern sea route activity. *Vestnik MGTU. Trudy Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*, 2015, vol. 18, no. 3, pp. 467–475.
 32. Gutenev M.Yu. Northern sea route in arctic policy of Russia. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otosheniya*, 2019, vol. 63, no. 1, pp. 83–87. DOI: [10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87](https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87).
 33. Veretennikov N.P., Bogachev V.F., Ulchenko M.V. Northern sea route: transport, economy, geopolitics. *Vestnik MGTU. Trudy Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*, 2015, vol. 18, no. 3, pp. 386–392.
 34. Medvedeva L.M., Lavrentev A.V. The Northern sea route: experience of development and prospects of development. *Oykumena. Regionovedcheskie issledovaniya*, 2014, no. 2, pp. 23–29.
 35. Zelenkov M.Yu. Transport and logistics system of the Northern sea route: prospects, problems and solutions. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2019, no. 4, pp. 131–140. DOI: [10.25283/2223-4594-2019-4-131-140](https://doi.org/10.25283/2223-4594-2019-4-131-140).
 36. Andreeva M.Yu. Some aspects and assessment of NSR as a way of economic rising of Russia. *Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo*

REFERENCES

1. Zhuravel V.P., Nazarov V.P. Northern sea route: present and future. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo*

- flota im. admirala S.O. Makarova*, 2015, no. 2, pp. 164–171. DOI: [10.21821/2309-5180-2015-7-2-164-171](https://doi.org/10.21821/2309-5180-2015-7-2-164-171).
17. Todorov A.A. The Northeast passage's potential capacity for international shipping: the economic and legal aspects. *Problemy natsionalnoy strategii*, 2017, no. 3, pp. 149–171.
18. Chizhkov Yu.V. Northern sea route in the structure of arctic transportation system. *Transport Rossiyskoy Federatsii*, 2017, no. 1, pp. 27–32.
19. Kheyfets B.A. The Northern Sea Route – a new transit route of the One Belt – One Road. *Mezhdunarodnaya zhizn*, 2018, no. 7, pp. 67–87.
20. Vopilovskiy S.S. Infrastructure projects – general resource for increasing the economic potential of the Arctic. *Arktika i Sever*, 2021, no. 43, pp. 19–31. DOI: [10.37482/issn2221-2698.2021.43.19](https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2021.43.19).

Economic opportunities and policy of the Russian Federation on the Northern sea route

© 2022

N.S. Avilov, postgraduate student, localization engineer
Moscow University for Industry and Finance “Synergy”, Moscow (Russia)
AO “Kaspersky Lab”, Moscow (Russia)

Keywords: Northern Sea Route; NSR; the Arctic; Arctic zone; Yamal LNG; PJSC Novatek; icebreaker; liquefied natural gas; Russian policy.

Abstract: The paper gives the characteristics of the Northern Sea Route (NSR) concerning its state, difficulties, problems, and development prospects. The author considers measures adopted by the Government of the Russian Federation for further development of the advanced icebreakers fleet and the advantages of applying an innovative approach, which pays special attention to the development of the Northern Sea Route as an essential marine transport corridor of Russia. It is noteworthy that a new approach to the functioning of an arctic sea transportation system in Russia suggests the substantial increase in the freight-traffic volume with the simultaneous development of its arctic territories within the zone of advanced economic growth. The author analyzes the update of legislative acts on the use of the Northern Sea Route, considers the restructuring and increase in freight traffic, measures for the development of the Northern Sea Route, the improvement of the organizational structure of management, and safety provision, as well as the shipping traffic and port development in the Arctic zone of the Russian Federation. The paper concludes that currently, the development of the Northern Sea Route to a greater degree is associated with the solution of interrelated tasks of national security protection and socio-economic development of the Russian Arctic. Since the beginning of 2021, systematic work has been carried out to develop the NSR infrastructure. National enterprises Rosatom, PJSC Novatek, and its joint venture Yamal LNG are the key operators of the route. In the current geopolitical situation, the NSR is the large sea communication protected from external influence, which can positively affect the economic growth of Russia.