

Научная статья
УДК 338.012
<https://doi.org/10.36511/2588-0071-2023-1-90-101>

Некоторые аспекты развития Северного морского пути в контексте обеспечения экономической безопасности России

Рогачева Вероника Валерьевна¹, Родионов Алексей Владимирович²

^{1,2}Академия ФСИН России, Рязань, Россия

¹veronika.vrv@yandex.ru

²avrpost@bk.ru

Аннотация

В статье представлены результаты анализа перспективных направлений исследования проблемы развития Северного морского пути в контексте обеспечения экономической безопасности России. Определены потребности переориентации значительных объемов энергетического экспорта на Юг и на Восток и роль морского маршрута доставки российских товаров с точки зрения увеличения их потоков на рынки дружественных стран. Систематизирована и схематически представлена структурная взаимосвязь факторов, препятствующих развитию Северного морского пути.

Ключевые слова: экономическая безопасность, Северный морской путь, энергетика, экспорт, санкции

Для цитирования

Рогачева В. В., Родионов А. В. Некоторые аспекты развития Северного морского пути в контексте обеспечения экономической безопасности России // На страже экономики. 2023. № 1 (24). С. 90—101. <https://doi.org/10.36511/2588-0071-2023-1-90-101>.

Original article

Some aspects of the Northern Sea Route development in the context of economic security of Russia ensuring

Veronika V. Rogacheva¹, Alexey V. Rodionov²

^{1,2}Academy of the Federal Penitentiary Service of Russia, Ryazan, Russian Federation

¹veronika.vrv@yandex.ru

²avrpost@bk.ru

Abstract

The article presents the results of the analysis of promising areas of research of the Northern Sea Route development problem in the context of ensuring the economic security of Russia. The needs of reorientation of significant volumes of energy exports to the South and East and the role of the sea route for the delivery of Russian goods from the point of view of increasing their flows to the markets of friendly countries are determined. The structural interrelation of factors hindering the development of the Northern Sea Route is systematized and schematically presented.

Keywords: economic security, Northern Sea Route, energy, export, sanctions

For citation

Rogacheva V. V., Rodionov A. V. Some aspects of the development of the Northern Sea Route in the field of increasing the economic security of Russia. *The Economy under Guard*, 2023, no. 1 (24), pp. 90—101. (In Russ.). <https://doi.org/10.36511/2588-0071-2023-1-90-101>.

На совещании о ситуации в нефтегазовой отрасли 14 апреля 2022 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин обозначил приоритеты развития энергетического экспорта нашей страны на стратегическую перспективу. Глава государства указал на то, что экспорт российских энергоносителей в Европу будет сокращаться, а в рамках стратегического горизонта планирования весьма вероятно ситуация полной остановки поставок углеводородов европейским потребителям. Причины такого рода ситуации не указывались однако, после террористического акта (подрыва) в отношении трех из четырех ниток газопроводов Северный поток 1 и 2 в датской и шведской исключительных экономических зонах (25—29 сентября 2022 г.) очевидным стало то, что, помимо санкций и терроризма, будут использованы все возможные способы предотвращения поставок российских энергоносителей на европейские рынки.

В сложившемся положении руководство страны указывает на необходимость переориентации потоков российского энергетического сектора на Юг и на Восток. В данном случае следует учитывать, что речь идет о существенных объемах реализации продукции. Это 60—70 млн т каменного угля, 150 млрд м³ природного газа, 120 млн т сырой нефти и 90 млн т нефтепродуктов (рис. 1—2).

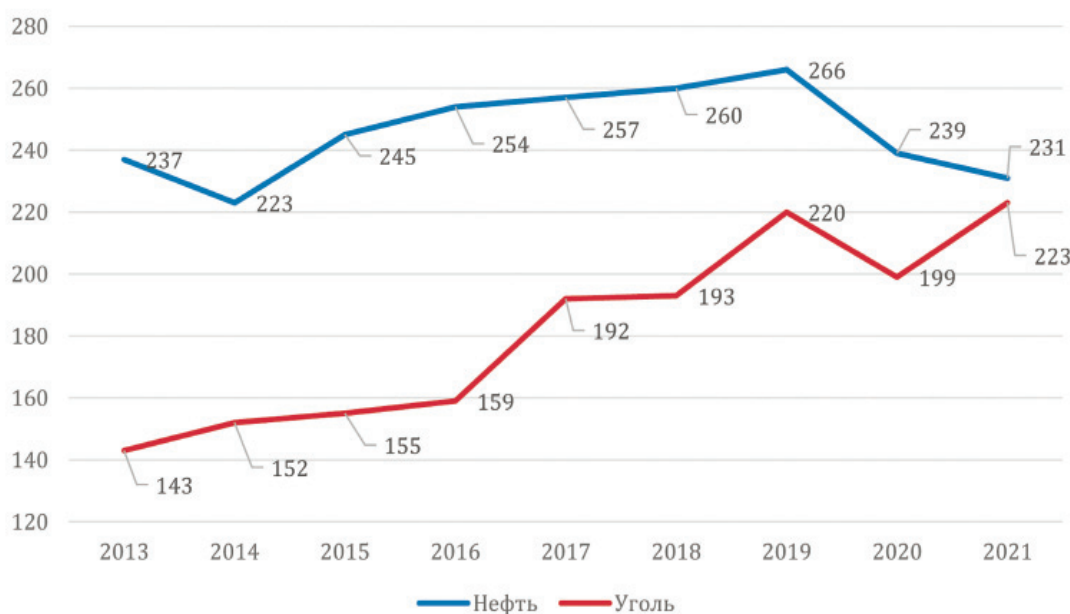
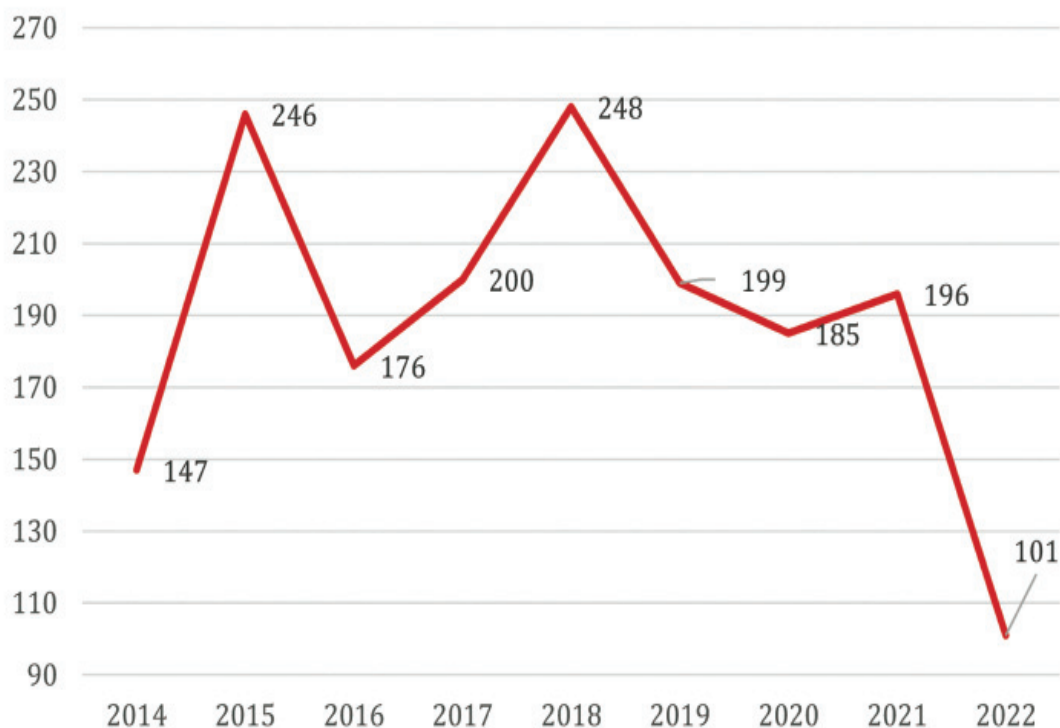


Рис. 1. Объемы экспорта каменного угля и сырой нефти из Российской Федерации, млн т (2013—2021) [6]

Fig. 1. Volumes of exports of hard coal and crude oil from the Russian Federation, million tons (2013—2021)



2. Экспорт природного газа из Российской Федерации в страны дальнего зарубежья [6]

Fig. 2. Export of natural gas from the Russian Federation to non-CIS countries [6]

Отметим, что инфраструктура энергетического экспорта в западном направлении формировалась на протяжении более 60 лет и представлена сетью магистральных газо-, нефте- и продуктопроводов (трубопроводные поставки дизельного топлива и аммиака), а также полигоном разветвленных железных дорог в страны восточной Европы. В восточном направлении в Российской Федерации в настоящее время действует один нефтепровод (Восточная Сибирь — Тихий Океан), один газопровод (Сила Сибири) и восточный полигон железных дорог (Транссибирская магистраль и Байкало-Амурская магистраль) с целым рядом узких мест и практически полной загрузкой низкомаржинальными угольными грузами. Президент России в ходе вышеупомянутого совещания именно на этом вопросе и сделал основной акцент, указав, что прежде всего следует решить вопросы инфраструктурного обеспечения переориентации товарных потоков российского энергетического экспорта. Как можно увидеть на рисунке 3, страны Азиатско-Тихоокеанского региона в последние годы стали важнейшими потребителями энергоресурсов России, но существующие восточные маршруты не способны принять выпадающие западные объемы экспорта по причине полной загрузки, а также в связи с тем, что восточные трубопроводы не интегрированы в единую общероссийскую сеть и обслуживают транспортировку ресурсов, добытых на восточно-сибирских месторождениях.

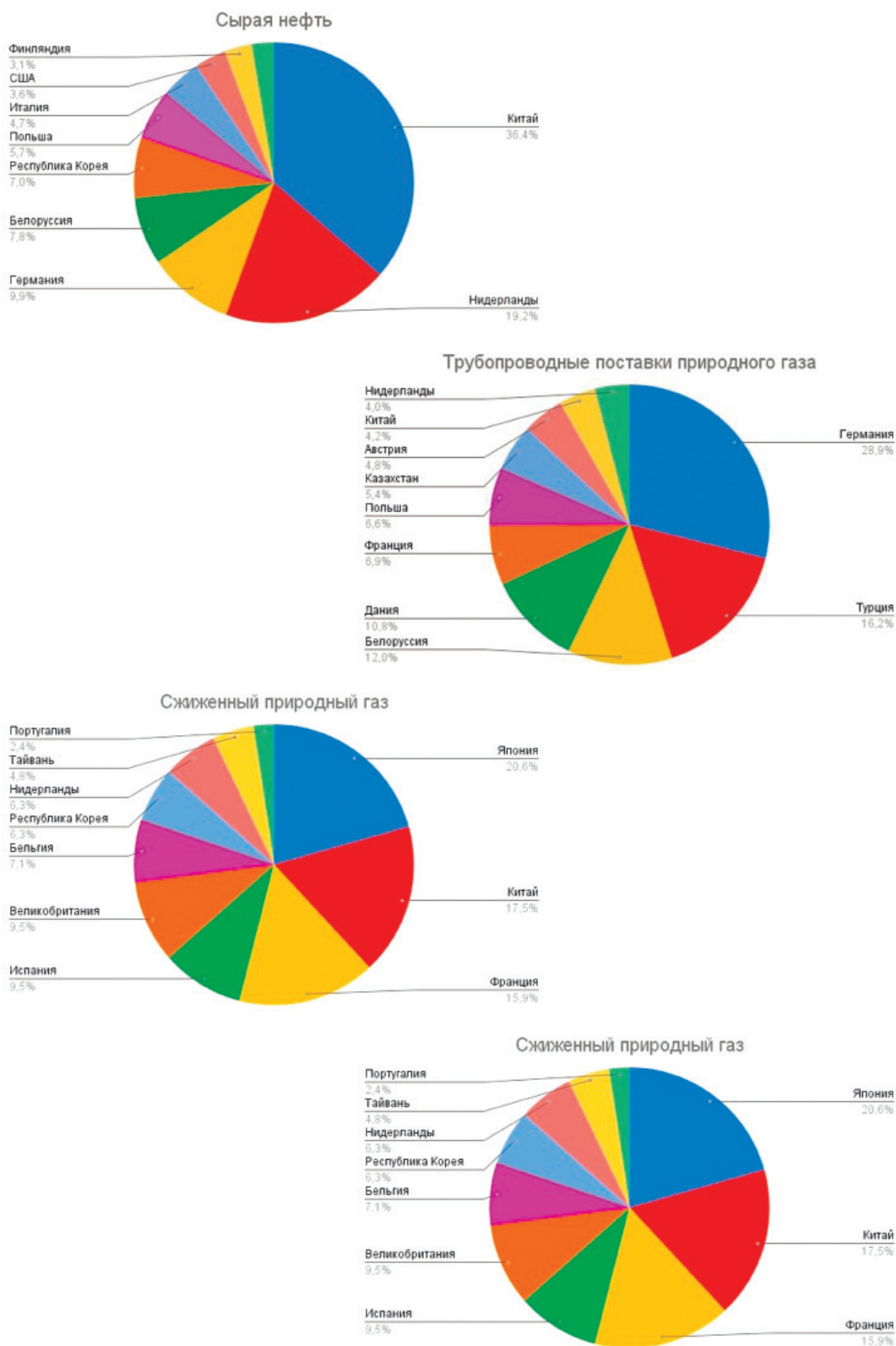


Рис. 3. Крупнейшие потребители российских энергоресурсов

Fig. 3. The largest consumers of Russian energy resources

Восточное и западное направления транспортировки энергоресурсов, как уже говорилось ранее, не сбалансированы, и экспортные маршруты транспортировки нефти (рис. 4) и газа (рис. 5) в восточном и западном направлениях наглядно представлены далее.

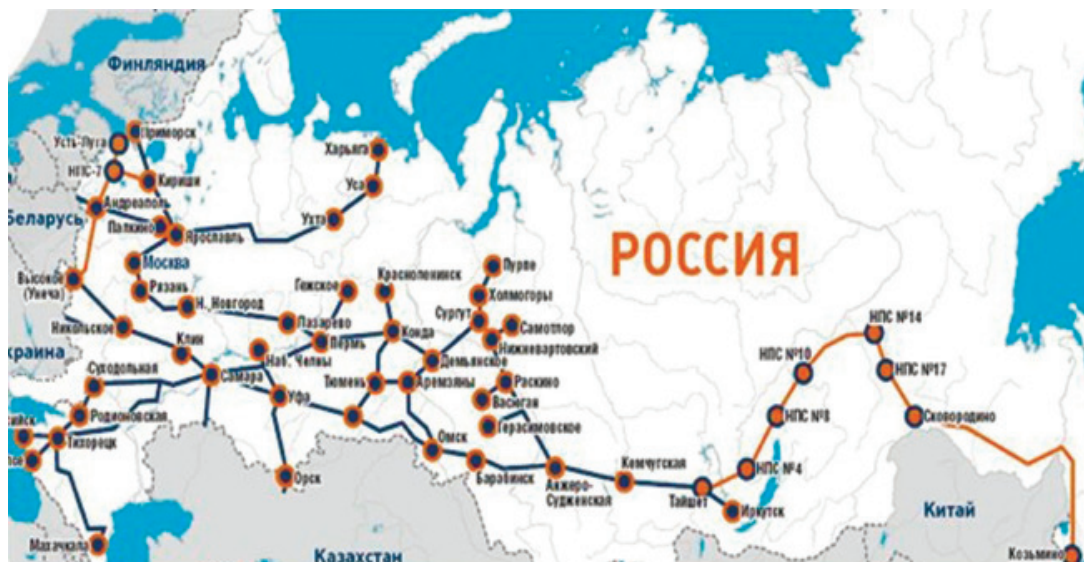


Рис. 4. Схема магистральных нефтепроводов на территории Российской Федерации по состоянию на 2022 год [1]

Fig. 4. Scheme of main oil pipelines on the territory of the Russian Federation as of 2022 [1]



Рис. 5. Схема магистральных газопроводов на территории Российской Федерации по состоянию на 2022 год [1]

Fig. 5. Scheme of main gas pipelines on the territory of the Russian Federation as of 2022 [1]

Помимо этого, объективно существующими факторами развития новых инфраструктурных проектов является освоение месторождений полезных ископаемых в бассейне Северного Ледовитого океана, а также необходимости углубле-

ния сотрудничества с нашими стратегическими партнерами на Востоке (Китай, Индия, Вьетнам и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона). Нарастание оборотов международной торговли нашей страны в восточном направлении — стратегический курс, определяемый логикой и последовательностью процессов формирования многополярного мира.

В этих условиях возрастает важность ускоренного освоения Северного морского пути как одного из стратегических транспортных маршрутов не только для нашей страны, но и для развития международной торговли в условиях формирования новой модели многополярного мира, где Российская Федерация становится одним из центров экономического, политического и военно-технического притяжения.

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года Северный морской путь указывается как транспортный коридор мирового значения, важность которого (вследствие происходящих на наших глазах климатических изменений) будет только возрастать. При этом отмечается и множество проблем, которые из-за санкционного давления могут увеличить свои масштабы. К ним относятся: недостаточная оснащенность соответствующих территорий средствами передачи информации и коммуникации, недостаточное развитие систем оказания медицинской помощи и экстренной эвакуации членов экипажа судов, отставание сроков развития важнейших инфраструктурных объектов на Северном морском пути [2].

Необходимость скорейшего решения этих проблем обусловливается не только возрастающим интересом к новым направлениям международной торговли, но и демографическим кризисом в северных районах нашей страны. Согласно статье 5.1 «Плавание в акватории Северного морского пути» Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, соответствующая водная территория ограничена линией разграничения с США, параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар [3]. Мурманская и Архангельская области, Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО, северная часть Красноярского края и Якутии, Чукотский АО, Камчатский край, Приморье — регионы с одними из самых низких показателей плотности населения по стране. Подобная демографическая ситуация значительно снижает эффективность мероприятий, направленных на развитие Северного морского пути и близлежащих территорий.

Проект развития Северного морского пути, безусловно, имеет международный характер и претендует на то, чтобы стать трансконтинентальным логистическим коридором с глобальным значением. Очевидно, что этот проект, помимо ряда вопросов, направлен на исключение влияния на нашу страну санкций со стороны недружественных государств (прежде всего США и стран-членов ЕС). Однако, на наш взгляд, Северный морской путь — это прежде всего масштабный проект развития северных и дальневосточных регионов нашей страны. Это проект XXI века, который на новом уровне обеспечит сшивку отдаленных регионов в единый национальный промышленный транспортно-логистический комплекс подобно тому, как Транссибирская магистраль в конце XIX века объединила европейскую часть России с ее тихоокеанским побережьем.

У Северного морского пути, как у важнейшего транспортного маршрута, существует ряд сильных и слабых сторон. В числе достоинств проекта отметим прежде всего — безопасность (вся протяженность маршрута находится под контролем вооруженных сил России) и полную независимость от изменений международной политической обстановки, а также других форс-мажорных обстоятельств (неоднократные блокировки Суэцкого канала в 1950—70 гг., а также в 2021 г.).

Следующий момент, являющийся ключевым, — экономия времени и топлива при транспортировке товара из одного конца страны в другой и в дальнейшем — к странам Азиатско-Тихоокеанского региона. К сравнению: расстояние от Мурманска до Японского порта Йокогама при передвижении через Суэцкий канал составляет 12 840 морских миль, а по Северному морскому пути — 5 770 морских миль [4].

Переориентация международной торговли Российской Федерации с западного направления, ранее считавшегося основным, на Восток обуславливается современной политической ситуацией и масштабом введенных недружественными странами против России санкций. Развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона являются крупнейшими поставщиками наукоемкой и высокотехнологичной продукции. До 2030 года в регионе ожидается рост совокупного ВВП до 70 % [5].

По данным таможенной статистики, внешняя торговля Российской Федерации с такими странами, как Китай, Индия и Республика Корея, характеризуется следующими значениями (рис. 6).

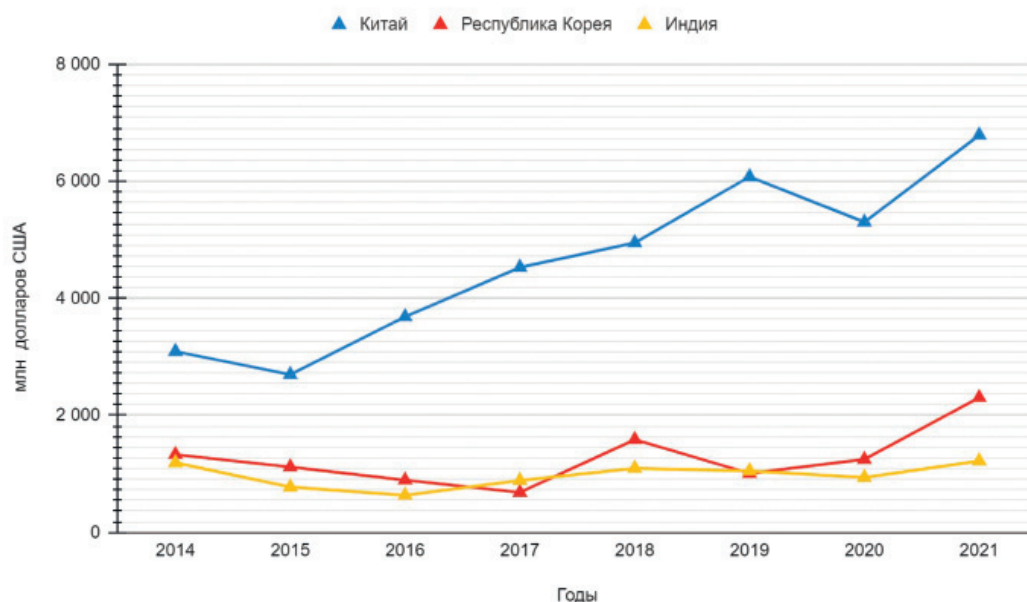


Рис. 6. Оборот внешней торговли Российской Федерации с Китаем, Индией и Республикой Кореей (2014—2021) [6]

Fig. 6. The turnover of foreign trade of the Russian Federation with China, India and the Republic of Korea (2014—2021) [6]

Наибольший оборот торговли, как видно на графике, наблюдается с Китаем, наименьший — с Индией, однако уже в 2022 году динамика внешнеторговых отношений с Индией характеризовалась существенным ростом. Оперативные данные Росстата и данные из открытой деловой печати свидетельствуют о формировании в 2022 году нового экспортного направления, связанного с ускоренным ростом внешнеторговых отношений нашей страны с Индией. Прослеживается тенденция устойчивого роста оборотов со всеми странами региона за последние три года, что позволяет сделать оптимистичный прогноз на будущее. Возможность ускоренной доставки товаров и ресурсов, а также наличие рынков сбыта делает Северный морской путь важнейшей транспортной артерией нашей страны.

Основными трудностями в обеспечении безопасности морских перевозок по данному маршруту являются: недостаточная численность судов ледокольного флота России; отсутствие условий для осуществления качественного и своевременного портового сервиса на протяжении всей длины маршрута; низкая пропускная способность сухопутных подъездных путей к существующим и перспективным портам на маршруте; фактически полное отсутствие портов в восточной части маршрута (восточнее Диксона).

Проблемы развития и эксплуатации Северного морского пути можно представить схематически во взаимосвязи (рис. 7).



Рис. 7. Структурная взаимосвязь факторов, препятствующих развитию Северного морского пути

Fig. 7. Structural relationship of factors hindering the development of the Northern Sea Route

В данный момент на верфях Балтийского завода строятся три новых, универсальных атомных ледокола — «Урал», «Якутия» и «Сибирь». Ледокол проекта «Лидер» тоже является плановым проектом, в отношении которого уже проведена контрактная работа [7]. Существующие темпы строительства ледокольного флота позволяют значительно ускорить освоение акватории Северного морского пути. Такая перспектива повышает уровень безопасности морских перевозок по данному маршруту и ослабляет зависимость отечественной логистической

сети от иностранных судов — какими, например, являлись дноуглубительные суда, работавшие до санкций в северных широтах.

Проблемами развития морских портов является недостаточность их модернизации и отсутствие дноуглубительных работ. Голландские и бельгийские подрядчики являлись основными арендодателями дноуглубительных судов в до-санкционный период. Отечественных аналогов такого рода морской техники в настоящее время не существует.

Актуальность проблематики развития специального судостроения, в частности постройки судов, способных осуществлять дноуглубительные работы в арктической зоне, требует осуществления дополнительных исследований с точки зрения целесообразности импортозамещения такого рода компетенций. Очевидно, что существуют варианты привлечения специализированных судов, находящихся под флагом дружественных государств.

В то же время высокий потенциал перспективной добычи угля, сульфидных медно-никелевых руд (палладий, медь, платина и др.), алмазов и других ценных природных ископаемых в арктической зоне определяет потребность развития отечественного специализированного флота судов, способных осуществлять дноуглубительные работы, в том числе и на реках бассейна Северного ледовитого океана.

Вопрос модернизации имеющихся портов и строительства новых связан с потребностью мобилизации значительных человеческих ресурсов, задействованных в реализации данных проектов на всех их стадиях. Очевидно, что речь идет о значительной численности высококвалифицированных кадров со специфическими компетенциями, готовыми осуществлять трудовую деятельность в особых условиях. Таким образом, требуется обоснование возможностей подготовки такого рода кадров, их мотивации, планирования их карьеры, а также других аспектов управления персоналом. Требуется также оценить возможные альтернативные варианты размещения персонала, режима его работы и логистики передвижения от мест постоянного проживания к местам осуществления трудовой деятельности. Вахтовый метод организации работы требует учета и планирования значительно меньшего количества социальных аспектов реализации проектов, однако, на наш взгляд, именно проблематика кадрового обеспечения является важной составляющей комплекса вопросов развития Северного морского пути. Плотность населения в арктических регионах нашей страны низкая. Для решения этой проблемы необходимы существенные вложения и инвестиции в строительство жилья и социальной инфраструктуры, но в первую очередь — в образование потенциальных работников новых и модернизированных портов. Для бесперебойного функционирования перевозок по Северному морскому пути необходимо обеспечить работу береговых, бортовых, электро-картографических, тренажерных и портово-технологических информационных систем [9]. Производством и вводом в эксплуатацию технических систем занимаются отечественные специалисты, но основные комплектующие для электронных приборов импортируются из стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Использование Северного морского пути позволит увеличить количество поставок и их скорость. Постоянный научно-технический прогресс, в частности в сфере судостроения и мореплавания, требует непрерывного обучения и повышения квалификации кадров, а значит, и создания комфортных условий для их работы.

Обобщение вышеперечисленных проблемных вопросов позволяет классифицировать их по типам и направлениям решения (табл. 1).

Таблица 1

**Направления решения проблем развития и эксплуатации
Северного морского пути**

Table 1

**Directions for solving the problems of development and operation
of the Northern Sea Route**

Проблема	Тип	Направление решения
Недостаточная модернизация портов	Экономическая, политическая, развитие человеческого потенциала	Подготовка квалифицированных кадров и их постоянное обучение, развитие наукоемких отраслей производства, внедрение в работу новейших информационных систем международного уровня
Кризис человеческого капитала арктических регионов	Социально-экономическая, демографическая	Увеличение вложений в строительство жилых домов и социальной инфраструктуры, создание комфортных условий для работы и обучения квалифицированных кадров
Зависимость от иностранной техники	Экономическая, политическая	Переориентация направления международной торговли с Запада на Восток, сотрудничество с развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона, внедрение новых технологий в производство, построение собственных обслуживающих и технических судов
Недостаточность ледокольного флота	Экономическая, научно-производственная	Развитие отечественного производства современных комплектующих для ледоколов, увеличение вложений в атомное машиностроение
Неразвитая система оказания помощи экипажам судов	Социально-экономическая, инфраструктурная	Создание современных пунктов обслуживания судов в портах, обеспечение своевременности ремонтных, спасательных и медицинских работ путем увеличения количества пунктов помощи (баз) и обеспечения их необходимыми средствами и ресурсами

Таким образом, необходимо отметить стратегическую важность Северного морского пути как главного транспортного коридора Российской Федерации в третьем тысячелетии. Важность транспортного маршрута подчеркивает и то, что на государственном уровне возрастает интерес к Северному морскому пути. Это подтверждается в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Переориентация международной торговли с Запада на Юг и Восток поспособствует

развитию наукоемких отраслей производства, открытию новых рынков сбыта, что позволит в значительной мере снизить влияние агрессивной политики недружественных стран на экономику России. Использование Северного морского пути в этом контексте позволит значительно ускорить поставки и увеличить их количество. Развитие прилегающих территорий, сбалансированность регионов по уровню плотности населения и трудоустройству также являются важнейшими аспектами развития транспортного коридора. Слабые стороны Северного морского пути возможно устранить путем увеличения вложений в научные исследования и наукоемкие отрасли производства, построение социальной инфраструктуры и жилья в арктических регионах. Необходимым также является развитие отечественного производства судов и техники. Дальнейшие исследования по теме могут ускорить процесс развития транспортной сети в акватории северных морей и способствовать решению существующих проблем и противоречий.

Список источников

1. Транспортировка газа по магистральным трубопроводам. URL: <https://npm74.ru/blog/transportirovka-gaza-po-magistralnym-truboprovodam/> (дата обращения: 04.02.2023).
2. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 года № 645 (с изменениями и дополнениями). URL: <https://base.garant.ru/74810556/> (дата обращения: 02.02.2023).
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ: ред. от 28 июня 2022 года, с изм. и доп., вступ. в силу с 1 декабря 2022 года. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 02.02.2023).
4. Antrushina D. R. Northern Sea Route: Opportunities and Prospects // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Vol. 12, No. 1-1. Pp. 17–26.
5. Литвинов Н. Н. Стратегический менеджмент на примере Азиатско-Тихоокеанского региона: методология формирования групповой стратегии продвижения продукции авиационно-промышленных предприятий России в АТР: монография. Москва, 2010. 200 с. Официальный сайт Российской государственной библиотеки. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01004727636> (дата обращения: 02.02.2023).
6. Статистика внешней торговли Российской Федерации с основными странами, месяцы (с 2006 г.). URL: https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya_torgovlya (дата обращения: 01.02.2023).
7. Никоненко Д. О., Суетина А. С. Пути совершенствования транспортно-логистической системы Северного морского пути // Ломоносовские научные чтения студентов, аспирантов и молодых ученых – 2022: сборник материалов конференции в 2 т. Архангельск, 1–30 апреля 2022 года. Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова, 2022. Т. 1. С. 500–505.
8. Потравный И. М., Новиков А. В. Влияние проектов по добыче полезных ископаемых на социально-экономическое развитие городов и поселков Российской Арктики // Экология. Экономика. Информатика. Серия: Системный анализ и моделирование экономических и экологических систем. 2022. Т. 1. № 7. С. 176–183.
9. Жулева О. И., Дудина А. К вопросу о перспективах развития портов Северного морского пути: основные проблемы пути их решения // Управленческий учет. 2021. № 7-1. С. 75–80.

References

1. Transportation of gas through main pipelines. URL: <https://npm74.ru/blog/transportirovka-gaza-po-magistralnym-truboprovodam/> (accessed 04.02.2023). (In Russ.)
2. On the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period up to 2035: decree of the President of the Russian Federation no. 645 of October 26, 2020. URL: <https://base.garant.ru/74810556/> (accessed 02.02.2023). (In Russ.)
3. Merchant Shipping Code of the Russian Federation no. 81-FZ of April 30, 1999 as amended of June 28, 2022, (as amended and supplemented, effective of December 1, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus”. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (accessed 02.02.2023). (In Russ.)
4. Antrushina D. R. Northern Sea Route: Opportunities and Prospects. *Economics: yesterday, today, tomorrow*, 2022, vol. 12, no. 1-1, pp. 17–26. (In Russ.)
5. Litvinov N. N. Strategic management on the example of the Asia-Pacific region: methodology for the formation of a group strategy for promoting the products of Russian aviation industrial enterprises in the Asia-Pacific Region: monograph. Moscow, 2010. 200 p. Official site of the Russian State Library. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01004727636> (accessed 02.02.2023). (In Russ.)
6. Statistics of the foreign trade of the Russian Federation with the main countries, months (since 2006). URL: https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya_torgovlya (accessed 01.02.2023). (In Russ.)
7. Nikonenko D. O., Suetina A. S. Ways to improve the transport and logistics system of the Northern Sea Route. Lomonosov scientific readings of students, graduate students and young scientists – 2022: collection of conference materials in 2 volumes. Arkhangelsk, April 1–30, 2022. Arkhangelsk: Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov Publ., 2022, vol. 1, pp. 500–505. (In Russ.)
8. Potravny I. M., Novikov A. V. Influence of mining projects on the socio-economic development of cities and towns of the Russian Arctic. *Ecology. Economy. Computer science. Series: System Analysis and Modeling of Economic and Ecological Systems*, 2022, vol. 1, no. 7, pp. 176–183. (In Russ.)
9. Zhuleva O. I., Dudina A. To the question of the prospects for the development of the ports of the Northern Sea Route: the main problems of the way of their solution. *Management Accounting*, 2021, no. 7-1, pp. 75–80. (In Russ.)

Информация об авторах | Information about the authors

В. В. Рогачева — без ученой степени

V. V. Rogacheva — no academic degree

А. В. Родионов — доктор экономических наук, доцент

A. V. Rodionov — Doctor of Sciences (Economy), Associate Professor

Статья поступила в редакцию 10.02.2023, одобрена после рецензирования 01.03.2023, принята к публикации 05.03.2023.

The article was submitted 10.02.2023, approved after reviewing 01.03.2023, accepted for publication 05.03.2023.