

Перспективы развития Северного морского пути как элемента арктической транспортной системы

Научный руководитель – Алексеев Олег Александрович

Низова Вероника Сергеевна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет глобальных процессов, Направление глобальной экономики и управления, Москва, Россия

E-mail: nizova.veronika@rambler.ru

Современная система международных политических и экономических отношений постоянно развивается и усложняется, их изучение является крайне важным по различным причинам. Первостепенную роль в мировой экономике играют международные транспортные коридоры (МТК), благодаря которым процесс обмена становится намного проще. Изучение данного феномена помогает детально разобраться в современных тенденциях развития глобальных экономических отношений и их влияния на геополитику большинства государств мира.

В Российской Федерации наиболее перспективным транспортным путем, изучению которого посвящается огромное количество исследований, проектов и научных докладов, является Северный морской путь (СМП). Данный маршрут через воды Арктики может стать одним из самых востребованных международных транспортных коридоров. В последнее десятилетие развитию данного морского пути уделяется огромное внимание со стороны частных корпораций и правительственных организаций, принимаются законопроекты, касающиеся исключительного развития данной артерии. Анализ перспектив развития Северного морского пути, возможных проблем на пути к становлению самым быстрым и используемым международным коридором, а также геополитические аспекты использования СМП являются актуальными в современной международной политической и экономической обстановке, а также дать более глубокое понимание новым направлениям внутренней политики Российской Федерации [1].

Северный морской путь (СМП) – кратчайший маршрут через воды Северного Ледовитого океана между Европейской частью России и Дальним Востоком. Законодательством Российской Федерации он определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Данный морской путь проходит через воды многих морей Северного Ледовитого океана, а именно Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского. Однако, трасса СМП постоянно видоизменяется, что является естественным следствием изменения погодных и ледовых условий данного сурового региона. Протяженность Северного морского пути от Карских Ворот до Мыса Дежнева составляет до 3000 морских миль, в зависимости от трассы [2].

Освоение данной транспортно-логистической системы и ее потенциала играет важнейшую роль в развитии, в первую очередь, арктического региона, в добавок и экономики Российской Федерации в целом. Действительно, на сегодняшний день рассматриваемый морской путь является единственным связывающим звеном Арктической зоны, которое обеспечивает внутренние перевозки между Европейской и Дальневосточной частью государства, поддерживает работу нефтегазовых месторождений и промышленных проектов в этом регионе. Более того, в современных геополитических условиях Северный морской путь может стать транзитом между Европой и Азией. Вероятные изменения в условиях

пользования международными транспортно-логистическими путями могут нарушить выход к странам Юго-Восточной Азии, Индии, странам Персидского залива и Африки, с которыми продолжают развиваться торговые связи, ввиду чего, СМП мог бы нивелировать будущие трудности к доступу рынков упоминаемых выше стран.

На протяжении истории нашей страны Северный морской путь (СМП) занимал важное стратегическое положение. В соответствии с «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года», одним из приоритетных направлений социально-экономического развития арктического региона стало совершенствование транспортной инфраструктуры. Это включало модернизацию транспортной системы, увеличение объемов грузоперевозок, обновление нормативно-правовой базы в области государственного регулирования судоходства по акватории СМП, повышение качества управления и обеспечение безопасности мореплавания в Арктике. Кроме того, особое внимание уделялось развитию ледокольного флота с использованием современных технологий, модернизации арктических портов и созданию новых производственных комплексов. Реализация этих мер позволила значительно повысить конкурентоспособность Северного морского пути.

Ключевым преимуществом Северного морского пути является его относительно небольшая длина маршрута, которая в несколько раз ускоряет доставку грузов и тем самым сокращает издержки компаний, осуществляющих свои поставки. Самым популярным и одним из наиболее коротких международных транспортных коридоров принято считать путь через Суэцкий канал. Однако при сравнении расстояния, которое судно пройдет из порта Мурманска в порт Иокогаму в Японии, то станет очевидно преимущество Северного морского пути, так как потраченное время в пути будет в три раза меньше.

На данный момент маршрут через Северный Ледовитый океан обслуживает порты Арктики и крупнейших сибирских рек. Через него осуществляется вывозка леса, природных ископаемых, ввоз топлива и необходимых продуктов питания для населения[3]. Фактически данная трасса является единственной для сообщения с некоторыми арктическими регионами и остальными населенными пунктами в нашей стране.

Северный морской путь может стать наиболее используемым международным транспортным коридором, что усилит геополитические и экономические позиции Российской Федерации на глобальной арене. Данный маршрут и его развитие окажет влияние не только на внешнюю, но и на внутреннюю политику.

Источники и литература

- 1) Абрамов Ю. А. Северный морской путь: проблемы и перспективы. — Москва : Наука, 2018. — 240 с.
- 2) Том 3 - Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение / А. Климентьев, И. Родичкин, М. Ишмуратова, Л.Буранбаева, Л. Сабирьянова, В. Киушина, Р. Гречко, А. Самсонов; под ред. А. Климентьева. - Москва: Московская Школа Управления СКОЛКОВО, 2020
- 3) Лагуткин А. В. Северный морской путь - стратегическая составляющая экономического развития и национальной безопасности России // Образование и право. 2017. С. 42-44.