

## Северный морской путь как стратегическая инициатива ЕАЭС

**Ю.В. Зворыкина,**

*доктор экономических наук, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра менеджмента и маркетинга - профессор,*

**Ю.Ю. Кофнер,**

*НИИ Высшая школа экономики - аспирант,*

**С.И. Пакулов,**

*Всероссийская академия внешней торговли, Факультет международного бизнеса - магистрант 2 курса*

УДК 656.022

ББК 39

3-439

### Аннотация

Россия, отдает предпочтение развитию транспортных коридоров, позволяющих сократить транспортные издержки, время доставки грузов из стран производства на рынки сбыта, которые находятся за многие тысячи километров, что выгодно как для стран-производителей Азиатско-Тихоокеанского Региона, так и для России. Таким транспортным коридором является Северный морской путь. Дальнейшее развитие этого транспортного коридора, обустройство его инфраструктуры необходимо как для освоения СМП как внутренней морской трассы, так и для создания крупного транспортного коридора, способного стать конкурентом транспортных коридоров, проходящих через Суэцкий канал.

При этом то, как Россия и ЕАЭС будут успешно решать такие сложные и по-настоящему перспективные инфраструктурные задачи, покажет какое место в современном и будущем мироустройстве Россия и ЕАЭС планируют занимать.

**Ключевые слова:** транспортные коммуникации; транспортные издержки; рынки сбыта; время доставки груза; транспортно-сырьевой мост; внедрение современных технологий; будущее мироустройство.

### The Northern Sea Route as a strategic initiative of the Eurasian Economic Union

**Y.V. Zvorykina,**

*Doctor of Economic Sciences, Russian Foreign Trade Academy, Department of Management and Marketing - Professor,*

**Y.Y. Kofner,**

*Research Institute of Higher School of Economics - Postgraduate student,*

**S.I. Pakulov,**

*Russian Foreign Trade Academy, Faculty of International Business - 2d year Master's degree student*



### Abstract

The article describes some factors affecting the development of foreign trade of the state. The author emphasizes the changing role of non-tariff measures as a tool of trade policy. Particular attention is paid to non-tariff measures and foreign trade barriers related to customs formalities at the border. The analysis of the main international standards aimed at simplifying trade in goods has been carried out. The World Customs Organization concept of coordinated border management, developed also in support of implementation of the WTO Agreement on Trade Facilitation, is considered.

**Keywords:** Foreign trade, trade barriers, non-tariff measures, trade facilitation, coordinated border management.

В 2016 году в российском экспертном обществе преобладали оптимистичные ожидания, связанные с китайской инициативой «Один пояс – Один путь» (далее – ОПОП) и «Экономического пояса шелкового пути» (далее – ЭПШП).<sup>1,2</sup> 14-15 мая 2017 в Пекине состоялся крупный международный форум «Один пояс один путь – Экономический пояс шелкового пути», в нем приняли участие делегации более 130 стран, в том числе 29 глав государств. Делегацию России возглавил В. Путин, что свидетельствует о заинтересованности России в развитии взаимовыгодного сотрудничества. На форуме была обозначена готовность Китая инвестировать в транспортные мегапроекты значительные, даже по меркам высокоразвитых стран суммы-более 3 трлн долл. Настало время сделать первые выводы о перспективах участия России в этих важнейших транспортных мегапроектах.

В период более чем двухлетнего кризиса в отношениях между Россией и Евросоюзом, связанным с конфликтами на Украине, нежеланием Запада признать присоединение Крыма и войной в Сирии, являющимся чисто политическим, проект создания общего экономического пространства «от Лиссабона до Владивостока» был «заморожен» на неопределенный срок. Москва, в условиях сложной международной ситуации, сделала выбор в пользу нового вектора развития внешнеполитического сотрудничества – «Поворот на Восток», поддержанный странами-участницами Евразийского экономического союза, настроенными извлечь из китайской инициативы ОПОП-ЭПШП безусловные выгоды, с учетом важного и уникального географического положения, источниками транзитных перевозок.

<sup>1</sup> Новость. Международная конференция РСМД «Россия и Китай: к новому качеству двусторонних отношений». Москва. 30-31.05.2016 [Электронный ресурс] //http://russian-council.ru/ruscn2016

<sup>2</sup> К великому океану - 4. Поворот на Восток: предварительные итоги и новые задачи. МДК «Валдай». 2016. [Электронный ресурс] //http://ru.valdaiclub.com/files/11701/



Как известно, ЭПШП сокращает путь из Шанхая в Гамбург с 20.000 км по Суэцкому каналу до приблизительно 10.000 км, что является, выгодным как для стран АТР: это позволяет им сокращать свои транспортные издержки, время доставки грузов из стран производства на рынки сбыта, находящиеся за многие тысячи километров, так и для стран получателей продукции.

Реализация этих мегапроектов полностью вписывается в умеренный сценарий развития ЕАЭС до 2030, согласно которому территория союза превращается в «транспортно-сырьевой мост» между Западом и Востоком. Негативной стороной этого может являться то, что при всей важности, масштабности мегапроектов ОПОП и ЭПШП, проекты являются по своей сути китайскими проектами, обслуживающими в первую очередь национальные китайские стратегические интересы. Отрицательным фактором, вызывающим опасения стал переговорный процесс по соглашению о не преференциальной торговле между ЕАЭС и КНР<sup>3</sup>, за которым совершенно логично должно последовать подписание соглашения о зоне свободной торговли, что может поставить под вопрос саму идею создания Таможенного союза, идею поддержки своих производителей, т.н. «импортозамещение», на всей территории Союза.

Отличительной особенностью китайского государственного управления является планирование с расширенным временным диапазоном, по крайней мере, на 30-100 лет. И здесь нам хотелось бы отметить, что для того, что бы избежать рисков стать «младшим партнером» уже не Евросоюза, а КНР считаем необходимым разработать и предложить международному бизнесу собственные мегапроекты. Такие мегапроекты должны соответствовать двум целям стратегического развития: во-первых, сочетать над- и национальные подходы, т.е. преследовать российско-евразийские, интересы. Здесь нужно отметить не только обеспечение международной конкурентоспособности, но и решение задач социально-экономического развития территорий стран-членов ЕАЭС; во-вторых, решение этих задач должно вести к позиционированию экономики Евразийского экономического союза как важного элемента глобальной экономики. Имеется в виду создание условий, при которых принятие каких либо международных «правил игры» было бы невозможно без участия государств-членов ЕАЭС. Такой подход в продвижении собственных инфраструктурных мегапроектов создаст основу для привлечения в Россию международных инвестиций.

Наиболее перспективным в данном контексте может стать мегапроект по освоению и развитию Арктики и Крайнего Севера «Севморпуть +». Подобный проект можно было бы разделить на три направления:

---

<sup>3</sup> Ежов Д.П. «Сотрудничество ЕАЭС с третьими странами и международными организациями» [Электронный ресурс] // <http://Eurasian-studies.org/archives/2274>

### ИНФРАСТРУКТУРА

Транспортно-инфраструктурные проекты (далее – ТИП), которые можно было бы разделить на три категории:

□ ТИП использующие акватории северных морей для связи крупнейших экономических игроков и рынков Европы, Восточной Азии и Северной Америки;

□ ТИП, позволяющие соединить в единую, неразрывную транспортную артерию регионы, находящиеся в районах российского Крайнего Севера, от Карелии до Чукотки;

□ ТИП меридионального плана, позволяющие соединить глубину Евразии с российским Крайним Севером, и открывающие наиболее благоприятные возможности для дальнейшей транспортировки товаров в порты стран Северной Америки.

Объединить эти три категории в один инфраструктурный мегапроект может Северный морской путь (далее – СМП). За последние сто лет ледяной покров, в некоторых участках СМП, ранее непроходимых даже с использованием судов ледового класса, сейчас позволяет пройти даже судам без специальной ледовой подготовки. Это ведет к снижению транспортных расходов за счет сокращения времени в пути от Западной Европы до Японии или Китая на 20-40%. Расстояние, которое необходимо пройти судам, перевозящим товары из Гамбурга в Йокогаму, двигаясь по маршрутам через Суэцкий канал, составляет 18350 км, а через СМП может составить 11000 км, что практически равно ОПОП по дистанции, но не имеет минусов мультимодальных перегрузок. Такое сокращение расстояния приводит к уменьшению времени доставки с 22 до 15 дней.

### ЭНЕРГЕТИКА

Энергетические проекты по добыче и транспортировке энергоносителей. В Арктике уже сейчас, по некоторым оценкам, сосредоточены огромные запасы энергоресурсов: 90 млрд баррелей нефти, 47,3 трлн куб. м. газа, 44 млрд баррелей газового конденсата. По оценкам иностранных ученых это составляет около 25% от неразведанных запасов углеводородов в мире. Из этого числа более 60% находятся на территории России (375 млрд баррелей нефти). Для сравнения, запасы Саудовской Аравии составляют 261 млрд баррелей нефти. Так же, по прогнозам, запасы угля составляют 780 млрд т. На территории российской Арктики имеются так же богатые месторождения редких и редкоземельных металлов, минералов, руд, и другого сырья, имеющего стратегическое значение для России. Обеспечение добывающих предприятий современной инфраструктурой будет позитивно сказываться на конкурентоспособности сырья и создавать предпосылки для перехода к его глубокой переработке.



**ТУРИЗМ**

Туризм в регионах Крайнего Севера и Арктики имеет высокий для развития потенциал. Отечественным и зарубежным туристам могут открыться красоты Крайнего Севера: северное сияние, уникальная фауна, коренное население, веками сохраняющее свой первозданный быт. В этом сложном и интересном регионе могут быть организованы различные туристические программы: экологический туризм, этнографический туризм, экстремальный туризм. Данное направление необходимо развивать совместно с развитием инфраструктуры, развитием сервисного обслуживания. Так же немаловажным остается реклама данного направления, практически отсутствующая в данный момент. Дополнительным ресурсом в развитии этого направления является перспективная программа «Дальневосточный гектар», благодаря которой каждый гражданин России сможет безвозмездно получить один гектар на территориях Республики Саха (Якутия), Чукотского автономного округа, Магаданской области и др. для ведения различных видов хозяйственной деятельности.

Президент Российской Федерации В.В.Путин на открытии Международного форума «Один пояс один путь – Экономический пояс шелкового пути» 14 мая 2017 г. поставил задачу интеграции инфраструктурных проектов инициативы ОПОП с развитием СМП. Северный морской путь имеет стратегическое значение как для организации международного транзита, так и для развития внутренних логистических цепочек.

Проект СМП, помимо стратегической задачи, как МТК может стать логичным дополнением к Транссибу как национальному стратегическому транспортному коридору. Затраты бюджетов всех уровней в этом случае пойдут не на прокладку новых веток железных дорог, их электрификацию, а на обустройство портовой инфраструктуры и подъездных путей к портам. Ключевое значение здесь приобретает внедрение современных технологий перевозки, прежде всего в судоходстве. Так, создание регулярной судоходной линии для внутреннего использования обеспечит:

- выполнение государственных задач в области освоения Арктических территорий;
- реализацию транспортно-транзитного потенциала Российской Федерации;
- приток инвестиционных ресурсов в экономику как Дальнего Востока России, так и в целом в экономику Российской Федерации.

Следует отметить, что сейчас доля внутренних водных перевозок в общем объеме транспортировки в Российской Федерации составляет менее 1,5%.<sup>4</sup> В этом случае мы можем сделать вывод, что это связано, в том числе,

---

<sup>4</sup> Стратегия развития внутреннего водного транспорта// Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р.

с недостаточным использованием СМП для нужд экономики России, как это было в период СССР. Уже сейчас освоение судоходной линии для внутреннего использования создаст почву для развития Севморпути как МТК. В рамках развития СМП как МТК существует проблема отсутствия институциональной базы. Так же нерешенным остается вопрос состава участников данного проекта. Создание и развитие компаний, в том числе в рамках ГЧП может решить данную проблему.<sup>5</sup> На предварительном этапе, при составлении аналитических расчетов мы уже можем судить о прибыльности данного проекта. Ниже приведена таблица с расчетами экономики проекта внутренней морской линии СМП, для перевозки из стран Юго-Восточной Азии в западную Европу:

Таблица 1

### Экономика проекта СМП

Характеристики перевозки/МТК	Перевозка по СМП <sup>1</sup>	Перевозка по Южным МТК
Тип судна	Тип «BerlinTrader»	Тип «BerlinTrader»
Рыночная ставка фрахта, тыс. долл./сутки	7	7
Длительность рейса	18	35
Расчетная загрузка судна, TEU	750	750
Заграты на портовые сборы, ледокольное обеспечение <sup>2</sup> и др., тыс. долл.	540	230
Тариф на перевозку 1одного TEU, долл. <sup>3</sup>	1500	1100
Расчетная прибыль, тыс. долл.	1750	-

#### Примечания к таблице:

<sup>1</sup> Расчетные значения.

<sup>2</sup> Для Севморпути.

<sup>3</sup> TEU - контейнер в 20 футовом эквиваленте.

### ЗНАЧЕНИЕ АРКТИКИ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

Развитие Арктики и Крайнего Севера, как отдельного направления, никак не зафиксировано в Договоре о Евразийском экономическом союзе. Мы так же не можем наблюдать положение об этом важнейшем регионе ни в одном из документов стратегического планирования ЕАЭС.

<sup>5</sup> Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы// Российский внешнеэкономический вестник, 2011, №10, с.43-51.



Важным направлением участия ЕАЭС в развитии СМП имеют два направления работы Евразийской экономической комиссии: дальнейшая гармонизация и либерализация рынка транспортных услуг и создание общего рынка нефти и газа ЕАЭС. К сожалению, как мы можем заметить, этого может быть недостаточно для успешной реализации мегапроекта «Севморпуть +». ЕЭК следует выработать собственный стратегический документ по вопросам Крайнего Севера и Арктики. Также необходимо определить интересы других государств-членов ЕАЭС в данном проекте.

### СЛОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ

По мнению экологов НИИ Арктики и Антарктики,<sup>6</sup> тенденция к потеплению не столь однозначна. При том, что в Арктике теплеет в 2,5-3 раза быстрее по сравнению со средними мировыми показателями, ученые не могут однозначно определить, является ли потепление долгосрочным трендом, либо это цикл, за которым последует похолодание.<sup>7</sup> Предполагается что в случае продолжение изменения Арктического климата, к 2030-2040 годам в летний период в Арктике не будет льда. Однако если рассмотреть теорию циклов, которую подтверждают наблюдения 20 века, в ближайшие 10-20 лет температура будет понижаться. Сложность прогнозирования заключается в недостатке данных: до 1950 года их крайне мало, с 1990 года уменьшилось количество станций наблюдения в Арктике.<sup>8</sup>

Так же в этом суровом регионе высокими остаются издержки при добыче углеводородов, например из-за невозможности точно спрогнозировать погодные изменения на ближайшее время. Ниже приведена сравнительная себестоимость добычи нефти в различных регионах мира:

Таблица 2

#### *Себестоимость добычи нефти в различных регионах<sup>9</sup>*

<i>Регион добычи</i>	<i>Себестоимость</i>
Саудовская Аравия	3
Ирак	6
Иран	15
Казахстан	15
Оман	15
Нигерия	16
Эквадор	20

<sup>6</sup> Энергетика ЕАЭС. – М.: ЕЭК. 2015 [Электронный ресурс] //http://Eurasian-studies.org/archives/2668

<sup>7</sup> <https://www.gismeteo.ru/news/sobytia/22569-uchensy-rasskazal-o-perspektivah-izmeneniya-klimata-v-arktike>. [Электронный ресурс]

<sup>8</sup> Там же.

<sup>9</sup> На основе данных, полученных из электронных ресурсов.

<i>Регион добычи</i>	<i>Себестоимость</i>
Россия	18-120
Ангола	40
США	57-73
Россия (Арктика)	70
Бразилия	80
Канада	90

Так же серьезные опасения, связанные с добычей углеводородов в этих северных краях, вызывает волатильность мировых цен на энергоносители, имеющая место в последнее время:

Снижение цен на углеводороды подрывает инвестиционный интерес России и других стран к северным месторождениям.

Рисунок 1

**Волатильность мировых цен на энергоносители, на примере нефти марки URALS<sup>10</sup>**



На пути следования по СМП даже в летнее время встречаются айсберги, что обуславливает необходимость, в лучшем случае использовать суда ледового класса, а в худшем пользоваться услугами ледокольной проводки. Необходимо отметить сложности навигации в северных широтах, необходимость заказа лоцманских услуг. Так же на всем протяжении пути необходимо иметь развернутую спасательную систему, современное метеорологическое прогнозирование, навигационное сопровождение «ГЛОНАСС». Это увеличивает логистические расходы и пока не позво-

<sup>10</sup> Подсчет по данным Россия в цифрах. 2016. – М.: Федеральная служба государственной статистики, 2016.





ляет сделать СМП более конкурентоспособным в сравнении с более длинным, но более дешёвым маршрутом через Суэцкий канал. Так же требует детальной проработки вопрос сохранности товаров в условиях длительного воздействия отрицательных температур (10-20 дней). Вызывает сложности так же оторванность СМП от «материковой России», что усложняет логистические цепочки. Мелководность арктических портов и отсутствие бункеровки так же вызывает сложности при подготовке СМП к крупным транзитным перевозкам.

К сложностям так же можно отнести то, что пока на данный момент, в большинстве отраслей требуется унификация стандартов, разработка единых правил технического регулирования на территории как стран-членов ЕАЭС. Необходима оптимизация таможенных процедур, сокращение времени простоя грузов при таможенном оформлении. По мнению экспертов ЮНКТАД, транзитный потенциал России используется чуть более чем на четверть – 30%.<sup>11</sup>

### ПЕРСПЕКТИВЫ

Исходя из вышесказанного, СМП может стать не просто внутренним водным путем России, который свяжет Чукотку и Карелию, а полноценным «дублером» сухопутного «Экономического пояса шелкового пути» и морского транспортно-го коридора через Азию и Африку. Следует учитывать, что и ЭПШП в действительности не многим превосходит МТК «Севморпуть». Окупаемость ЭПШП, по сравнению с более дешевыми перевозками по морю, возможна только при перевозке товаров с более высокой добавленной стоимостью или когда сокращенное время доставки является существенным фактором сбыта. Этот фактор позволит СМП конкурировать с ЭПШП. Его необходимо рассматривать не только как чисто транспортный коридор, а как цепочку, состоящую из отдельных звеньев для экономического развития между соседними регионами. В случае с «Экономическим поясом шелкового пути» это может быть связка приграничных районов Казахстана и южно-уральской России. Так же и СМП может связать между собой северные области России.

Нам необходимо «по максимуму» использовать инвестиционный потенциал СМП, как части новой транспортной конфигурации евразийского континента, о чем сказал В. Путин, выступая в Пекине на открытии международного форума «Один пояс – один путь». Он отметил значительные инвестиционные вложения России, направленные на повышение роли СМП на рынке международных транспортных перевозок. В связке с транспортной инициативой КНР, СМП создаст новую транспортную конфигурацию евразийского континента. Опираясь на вышеизложенный материал мы считаем

---

<sup>11</sup> Обзор морского транспорта 2010 год. Доклад Секретариата ЮНКТАД. – Издание ООН/UNCTAD/RMT/2016

что, это станет ключом к освоению территорий, к оживлению экономической и инвестиционной активности. Выработка единых правил торговли на всем протяжении этих транспортных коридоров выступит драйвером роста для экономической активности как стран-членов ЕАЭС, так и Китая.

Для реализации транзитного потенциала России необходимо совершенствовать как свою нормативно-правовую базу, так и приводить нормативно-правовую базу стран-участниц ЕАЭС к единым принципам. Необходима активная государственная поддержка транзитных проектов ЕАЭС на международной арене, формирование выгодных для ЕАЭС международных альянсов. Дальнейшее развитие таможенных технологий и информационных систем.

### ВЫВОДЫ

В заключении хотелось бы обратить внимание на то, что если ЕАЭС планирует играть роль «собственного центра силы», ему необходимо предлагать собственные стратегические проекты и инициативы инфраструктурно-стратегического развития. ЕАЭС мог бы извлекать выгоду из китайской инициативы «Экономического пояса шелкового пути», но, как уже было отмечено ранее, не следует забывать, что это, прежде всего, китайская инициатива. По нашему мнению перспективным направлением стратегического развития ЕАЭС мог стать мегапроект «Севморпуть +», который включил бы в себя три направления: транспортное, энергетическое, туристическое.

России не следует легкомысленно относиться к мегапроекту «Севморпуть +» – это самый сложный транспортно-инфраструктурный проект. Но при этом то, насколько Россия и ЕАЭС будут в состоянии успешно решить такие сложные и по-настоящему перспективные задачи, покажет, какое место в современном и будущем мироустройстве планируют занимать Россия и ЕАЭС.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

Ежов Д.П. «Сотрудничество ЕАЭС с третьими странами и международными организациями» [Электронный ресурс] // <http://Eurasian-studies.org/archives/2274> (Ezhov D.P. «Sotrudnichestvo EAJeS s tret'imi stranami i mezhdunarodnymi organizacijami» [Jelektronnyj resurs])

К великому океану - 4. Поворот на Восток: предварительные итоги и новые задачи. МДК «Валдай». 2016. [Электронный ресурс] // <http://ru.valdaiclub.com/files/11701/> (K velikomu okeanu - 4. Povорот na Vostok: predvaritel'nye itogi i novye zadachi. MDK «Valdaj». 2016. [Jelektronnyj resurs])

Новость. Международная конференция РСМД «Россия и Китай: к новому качеству двусторонних отношений». Москва. 30-31.05.2016 [Электронный ресурс] // <http://russiancouncil.ru/rucn2016> (Novost'. Mezhdunarodnaja konferencija RSMD «Rossija i Kitaj: k novomu kachestvu dvuhstoronnih otnoshenij». Moskva. 30-31.05.2016 [Jelektronnyj resurs])



Обзор морского транспорта 2010 год. Доклад Секретариата ЮНКТАД. – Издание ООН/UNCTAD/RMT/2016 (Obzor morskogo transporta 2010 god. Doklad Sekretariata JuNKTAD. – Izdanie OON/UNCTAD/RMT/2016)

Стратегия развития внутреннего водного транспорта// Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р. (Strategija razvitija vnutrennego vodnogo transporta// Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 29.02.2016 № 327-р.)

Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы// Российский внешнеэкономический вестник, 2011, №10, с.43-51. (Holopov K.V., Golubchik A.M. Problemy i napravlenija integracii Rossii v mezhdunarodnye transportnye sistemy// Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik, 2011, №10, с.43-51)

Энергетика ЕАЭС. – М.: ЕЭК. 2015 [Электронный ресурс] //http://Eurasian-studies.org/archives/2668 (Jenergetika EAJeS. – М.: EJeK. 2015 [Jelektronnyj resurs])

