

УДК 9

Наумов Ю.А.  
Naumov Yu.A.

## Дальневосточные порты в системе Северного морского пути: история освоения, современное состояние и перспективы их развития

**Far Eastern ports in the Northern Sea Route system:  
history of development, current state and prospects for their development**

---

Цель статьи – дать рекомендации по реализации стратегии руководства России в развитии Северного морского пути. В статье рассматриваются следующие вопросы: история освоения Северного морского пути; современное состояние его портового хозяйства в дальневосточном секторе; проблемы и перспективы развития этого пути. В заключение предлагается при реализации мероприятий исходить из принципов исторической преемственности, последовательности и упреждения возможных рисков на основе научно обоснованного прогноза.

**Ключевые слова:** *Северный морской путь, дальневосточные порты, стратегия развития, ледокольный флот, грузооборот*



The purpose of the article is to give recommendations on the implementation of the strategy of the Russian leadership in the development of the Northern Sea Route. The following issues are considered in the article: the history of development of the Northern Sea Route; The current state of its port facilities in the Far East sector; Problems and prospects for the development of this path. In conclusion, it is proposed to implement the measures based on the principles of historical continuity, consistency and anticipation of possible risks based on a scientifically based forecast.

**Key words:** *Northern Sea Route, Far Eastern ports, development strategy, icebreaking fleet, turnover of goods*

---

Северный морской путь (СМП) – морская транспортная коммуникация, главная судоходная магистраль России в Арктике. Представляя кратчайший морской путь между портами Европейской части России и портами Дальнего Востока, эта магистраль даёт еще и более безопасный, а также короткий выход европейским грузам в страны АТР, в чём видится её стратегическое значение для нашей державы.

Внимание к СМП обострилось в последние годы, о чем свидетельствует рост публикаций. Анализ этих публикаций показал, что многие из них изобилуют предложениями общего характера, избегают конкретных рекомендаций, а выводы не имеют четкой ранжированности. Некоторые предоставляют недостоверную информацию. Так, например, Т.В. Подсветова [10] в своей статье, дающей общее представление о проблемах транспортной системы СМП, в предложениях ссылается на программу академика РАЭН Ю.В. Яковца «Арктическая транспортная система» с

горизонтом до 2030 г. и перспективой до 2050 г. Сама же, рекомендуя проведение модернизации портов, не указывает, по каким конкретным направлениям следовало бы её проводить и какие передовые порты взять в качестве примера. В статье Н.П. Веретенникова с соавторами [3] особый акцент делается на инициативе Китая объединить в единую сеть три транспортных системы: Великий шёлковый путь, СМП и Морской шёлковый путь (система маршрутов, связывающая порты Китая, Австралии, Индокитая, Малайзии и Сингапура). Далее авторы считали, что наши порты по ряду причин не готовы к такому объединению, указывая, что «на сегодняшний день из 16 портов СМП только порт Мурманск способен принимать суда водоизмещением более 30 тыс.т.» [3, с. 389]. Далее они пишут, что «российские порты на СМП рассчитаны на суда вместимостью 2000 контейнеров» [3, с. 390]. Эти данные ошибочны и сильно расходятся с материалами, которые были нам любезно предоставлены специалистами портов Находки. Так, например, на причалах Нефтеналивного порта проводят загрузку танкеров водоизмещением до 100 тыс. т, в порту Козьмино – от 80 до 150 тыс. т., в Восточном порту каменным углем загружаются сухогрузы водоизмещением до 62 тыс. т. Особо отметим, что последний порт является в России единственным, способным принимать самые большие в мире контейнеровозы (вместимость 16,5 тыс. контейнеров, водоизмещение 170 тыс. т, длина 400 м). По информации руководства этого порта в 2017 г. был принят контейнеровоз вместимостью 19,5 тыс. контейнеров. В статье А.Б. Николаевой [7] пишется, что в системе СМП «основные порты Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Провидения», та же ошибка закралась и в статью М.В. Ботнарюка [2], где на приведённой схеме к СМП отнесены только порты арктического побережья России. То есть, та великая стратегическая цель СМП – соединить единой морской магистралью Мурманск и Владивосток [5], которая выдвигалась многими выдающимися учёными и политическими деятелями нашей страны сужается в географическом аспекте. В статье докторов экономических наук К.В. Павлова и В.С. Селина [8] наиболее подробно рассматриваются экономические вопросы освоения СМП. Они считают, что «к основным экспортным потокам за пределами 2020 г. будет относиться сжиженный природный газ...» [8, с. 74]. Считаю необходимым добавить, что немаловажным вкладом в грузопоток СМП послужит уже начавшееся освоение на Чукотке уникальных по своим запасам золото-серебряных месторождений. Несколько особняком среди рассматриваемых публикаций стоит статья Н.А. Пегина [9], который справедливо полагает, что немаловажным фактором функционирования портов является организационный. В связи с этим он предлагает «упростить процедуры организации проводки и получения разрешения» [9, с. 35].

Далее уже в нашей статье мы попытаемся развить вопрос о роли организационного фактора.

Этим определяется чрезвычайная актуальность данной темы. Цели статьи: 1) показать, что реализация этой стратегии требует оперативного разрешения целого ряда проблем; 2) дать соответствующие рекомендации. В связи с этим считаем необходимым изложить статью с системных позиций по трем разделам: 1) история освоения СМП; 2) современное состояние его портового хозяйства в дальневосточном секторе; 3) проблемы и перспективы развития СМП.

### **История освоения Северного морского пути**

Анализируя историю освоения прибрежной зоны Арктики, следует сказать, что возможность практического использования северо-восточного прохода (так до начала XX в. называли СМП) впервые было выска-

зана русским дипломатом Дмитрием Герасимовым еще в 1525 г.. При этом он опирался на результаты плавания поморов в XIII в. [5].

В середине XVI в. англичане (Хью Уиллоби, Ричард Ченслор) принимали ряд попыток пройти Северо-Восточным проходом, но дальше Новой Земли им проникнуть не удалось. Однако в 1648 г. русский первопроходец – казак Семён Дежнёв, одолев чукотский отрезок арктического шельфа на утлых кочах, открывает пролив, отделяющий Чукотку от Аляски.

После этого энергичные поиски северо-восточного прохода из Северного Ледовитого океана в Тихий океан длились около 100 лет, а затем на 250 лет прекратились. Однако задачи Петра I по присоединению к империи новых земель на Тихом океане остались. В связи с этим в 1740 г. экспедицией Беринга на восточном берегу Камчатки основывается Петропавловск-Камчатский, и с 1794 г. уже не город Охотск, а он становится главным портом на Дальнем Востоке. В 1860 г. главным форпостом на Тихом океане стал Владивосток, который, занимая более благоприятное географическое и стратегическое положение, способствовал ускоренному развитию всего региона.

Разработкой и теоретическим обоснованием экспедиции по изучению Арктики занимался М.В. Ломоносов. Много внимания уделял этой проблеме Д.И. Менделеев, посвятивший освоению Крайнего Севера 36 работ. Впервые удалось пройти весь маршрут СМП только в 1878–1879 гг. экспедицией Норденшёльда на барке «Вега», а первое сквозное плавание в направлении с востока на запад, с зимовкой у полуострова Таймыр совершила гидрографическая экспедиция под руководством Бориса Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914–1915 гг.

Впервые, за одну навигацию, что очень ценно с экономической позиции, СМП был пройден экспедицией Отто Шмидта в 1932 г. на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков». Специалисты и власти отлично понимали, как могла бы преобразить экономическую жизнь отдалённых районов страны прокладка СМП, связывающего Мурманск с Владивостоком. Поэтому уже в 1935 г. была совершена первая транспортная операция на СМП – сквозное грузовое плавание лесовозов «Ванцетти» и «Искра» из Ленинграда во Владивосток. Это плавание показало, что для регулярной проводки судов очень не хватает развитой портовой инфраструктуры. В связи с этим разворачивается строительство порт-пунктов СМП [11].

В 1933 г. на берегу моря Лаптевых для строительства нового порта основывается посёлок Тикси. Следует подчеркнуть, что портостроители работали в исключительно жёстких климатических условиях: по метеоданным, средняя температура января составляет здесь  $-35^{\circ}$ , в год отмечается до 120 дней с метелями, скорость ветра при ураганах бывает 40 м/сек. и более. Однако уже в 1938 г. основные работы были завершены, и порт превратился в морские ворота Якутии. Через Тикси осуществляется ввоз продовольственных и промышленных товаров, строительных материалов, топлива и оборудования, происходит перевалка грузов с морских судов для населённых пунктов на берегах рек Хатанга, Оленёк, Яна, Индигирка, Колыма. Вывозится лес и пиломатериалы. Между портом Тикси и посёлком Усть-Кут по реке Яна и по реке Лена до Якутска организована грузопассажирская линия.

В 1935 г. к бухте Находка подводится железнодорожная ветка и здесь начинает функционировать порт-пункт регионального значения [6]. Его строительство было своевременным, т.к. Владивосток уже не справлялся с грузопотоком: на подъездных путях к нему всё чаще образовывались заторы из поездов. Уже в середине 30-х г. в Находке были

основаны организации, которые на своих складах формировали доставлявшиеся сюда железной дорогой грузы из Европейской части страны для их отправки судами в северные районы: 1) «Арктика» (первоначально «Дальстрой»), специализировавшаяся на комплектовании стройматериалов, топлива и промышленного оборудования; 2) «Североторг» (продукты питания и товары народного потребления).

В 1937 г. по приказу Главного управления СМП в бухте Провидения был основан базовый порт в Восточном секторе Арктики с целью формирования караванов судов, их бункеровки, заправки и ремонта [3]. Следует отметить, что первые шаги освоения СМП воспринимались как в Советском Союзе, так и за рубежом как подвиг, а возвращавшиеся из экспедиций полярники были окружены таким же ореолом восхищения, как и первые космонавты спустя несколько десятилетий.

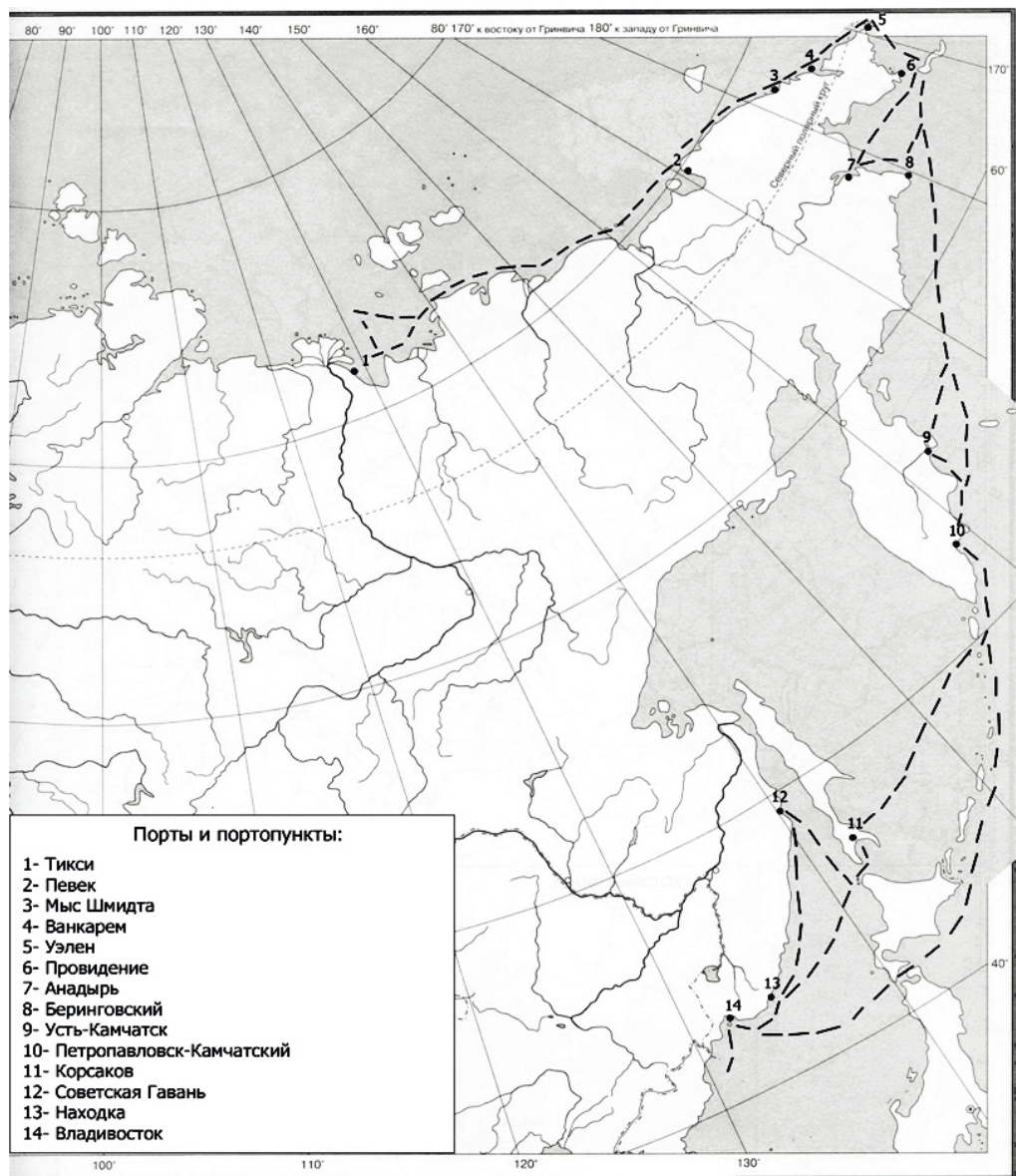
В годы Великой Отечественной войны СМП – важнейшая транспортная магистраль Советского Севера. По этому пути осуществлялась проводка боевых кораблей Тихоокеанского флота в Баренцево море. За четыре военных года судами СМП был выполнен большой объем воинских и народно-хозяйственных перевозок. Через арктические порты флот снабжался каменным углём, военная промышленность – никелем, медью, лесом. Перевозки нередко осуществлялись под ударами авиации, подводных и надводных кораблей противника, в минированных прибрежных водах. По СМП прошли сотни судов. Было перевезено свыше 4 миллионов тонн различных грузов. При этом особое значение в поставках грузов приобрели такие порты Дальнего Востока, как Владивосток и Находка (рис. 1), героическими усилиями моряков транспортировка к 1945 г. возросла по сравнению с 1940 г. в 10 раз [6].

В послевоенные годы происходило не только расширение материально-технической базы имеющихся портов, но и строительство новых. Так, в 1950 г. в г. Находка наряду с уже функционирующим Торговым портом, заработал новый – Рыбный порт. В 1955 г. в Анадырском заливе Берингова моря был основан порт Анадырь, который со временем стал крупнейшим на Чукотке.

В 60-х гг. в порту Певек (Чукотское море) было впервые в Арктике построено 4 шпунтовых причала с бетонным покрытием. Длина причала достигала 499 м. На нем стали работать 14 причальных кранов.

Важным событием для всего Дальневосточного морского бассейна стало начало строительства в 1962 г. в заливе Находка крупнейшей в регионе перевалочной баз нефтепродуктов (НП). Её главной задачей являлось бесперебойное снабжение северных районов Дальнего Востока НП. Уже в 1967 г. в северные порты региона ушли первые танкеры. К настоящему времени Нефтеналивной порт снабжает Дальний Восток и страны АТР нефтепродуктами 20 наименований, в чем и состоит его уникальность.

16 декабря 1970 г. в заливе Находка началось возведение следующего порта – Восточного. В ноябре 1973 г. в новом порту для грузовых операций встало первое судно – пароход «Тикси». В 1975 г. вступает в строй комплекс по переработке древесной щепы, оснащенный телеуправлением и самой современной установкой по переработке грузов. В 1976 г. здесь заработал контейнерный терминал, способный транспортировать 70 тыс. контейнеров в год. 28 декабря 1978 г. был сдан в эксплуатацию угольный комплекс Восточного Порты. Для эффективной координации работы всех портов Находки в 1979 г. на берегу бухты Врангеля была создана самая современная в мире служба по управлению за движением судов (впоследствии «Единая автоматизированная система управления транспортным узлом «Восточный Порт»), оснащенная электронно-вычислительной техникой. Уже тогда Находка из круп-



**Рис.1.** Порты и порт-пункты дальневосточного сектора Северного морского пути  
**Источник:** составлено автором

ного транспортного узла, то есть условной точки, где сходятся пути различного вида транспорта, трансформируется в сложно разветвлённый транспортный мегакомплекс. Один только Восточный Порт в 1989 г. переработал 11,8 млн. т. грузов и стал крупнейшим портом СССР [6].

За время существования СССР исследования Арктики и СМП велись очень активно и всеми возможными средствами (ледоколами, гражданскими и военными кораблями, подводным флотом, авиарейсами, дрейфующими полярными станциями и т. д.).

В период 1970–1980-х гг. работа на СМП существенно активизировалась [11]. Это было связано со строительством новых портов и модернизацией имеющихся, а также в связи с постройкой атомного ледоколь-

ного флота: с 1960 г. в состав флота вошёл атомный ледокол «Ленин», с 1974 г. в строй начало входить семейство ледоколов «Арктика».

### **Современное состояние портового хозяйства дальневосточного сектора СМП**

На современном этапе СМП претерпел различные противоречивые метаморфозы: по его развитию сильно ударил системный кризис, в котором оказалось Россия после распада СССР в 90-х гг. XX в. Ряд арктических посёлков был брошен, северные порты существовали на грани выживания из-за резкого падения грузооборота.

В связи с этим будет уместным привести наиболее характерный пример – разрушение инфраструктуры порта Провиденция. Одна часть его сложного механического парка была приватизирована, разойдясь по мелким частным компаниям, другая – продана на металлолом или украдена. Некоторые корабли были просто затоплены на акватории порта. Ещё большие потери – это лишение работы высокопрофессионального коллектива, складывающегося многие годы и сплоченного суровыми климатическими условиями. Подавляющая часть кадрового состава порта уехала в западные регионы страны.

Такие последствия были обусловлены тем, что государство, декларируя заботу о Дальнем Востоке и Севере, на деле предпринимало мизерные шаги в этом направлении. По мнению заместителя председателя правительства Хабаровского края В. Сыркина [12], программа «Экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» за пять лет несколько раз менялась, работала плохо, из чего следует, что у Центра не было продуманной концепции развития этого региона.

Но противоречивость входа портов СМП в рыночные условия знает и другие примеры, когда болезненный переход к капитализму привёл к успешной адаптации некоторых портов. Это характерно для Находки и особенно Нефтеаливного порта [6].

Анализ материалов, представленных нам специалистами этого порта, показал, что успешной адаптации этого предприятия способствовали следующие этапы реконструкции:

1-й этап относится к 1987 г., когда была завершена реконструкция нефтепирса, а также глубоководных причалов для налива НП, оборудованных 14 японскими стендерами.

2-й этап приходится на 1992–2001 гг., когда было построено 26 резервуаров общей ёмкостью более 150 тыс. м<sup>3</sup>. Это позволило увеличить ёмкость резервуарного парка по сравнению с 1986 г. в 1,7 раза.

XXI век диктует новые требования: проводится глобальная реконструкция предприятия.

3-й этап (2000–2005 гг.) характеризуется реконструкцией фронта слива, что позволило управлять им дистанционно. При этом мощность самого слива возросла до 3,5 млн т.

4-й этап был в 2008 г., когда за счет дноуглубительных работ удалось увеличить отгрузку НП на танкеры грузоподъёмностью до 100 тыс. т.

5-й этап начался в 2010 г. и продолжается по сей день, знаменуется введением в эксплуатацию новой ж/д эстакады для слива светлых НП. Это позволило обрабатывать 48 цистерн за 2 часа. Всего же 3 эстакады позволяют разгружать в сутки 450 цистерн.

О сложном пути перехода морских портов к рынку свидетельствует динамика грузооборота этого порта как характерного примера за период с 1967 по 2013 гг., которая представлена на соответствующей диаграмме (см. рис. 2).

На данной диаграмме инерцию прогрессивного развития порта с небольшими колебаниями (в 1975–1976 гг., 1985–1986 гг., 1988–1989 гг.) мы наблюдаем с 1967 по 1989 гг., то есть до конца социалистического этапа развития страны; затем с 1989 г. следует регрессивный этап, совпадающий с переходом к рынку, когда происходит резкое (стихийное) падение грузооборота в год известного всем дефолта (1998 г.), а уже затем новый период отнюдь не плавного подъема, свидетельствующего о сложном процессе адаптации деятельности порта к рыночным условиям.

Сама адаптация к рынку этого порта заключалась не только в его модернизации. Как только падение объёма грузов в 90-х гг. получило характер опасной тенденции, грузопоток претерпел существенную переориентацию на южное направление: сюда (в страны АТР) стало уходить 80 % НП. Однако особо отметим, что и сейчас значительная часть топливных продуктов (более 1 млн.т.) направляются в северные порты СМП.

Не стали исключением гибкого приспособления к быстро меняющейся конъюнктуре международного рынка и другие порты Находки. Так, с падением спроса на древесную щепу и калийные соли, Восточный Порт переоборудовал соответствующие терминалы под уголь. Также поступил и Рыбный порт, в грузах которого исчезла рыбная продукция, а господствовать стали уголь, металлолом и лесоматериалы. В 2016 г. портовый комплекс Находка вышел на рекордный грузооборот – 91,8 млн.т. Важным фактором адаптации рынку послужило умение менеджмента портов Дальнего Востока привлекать крупные частные инвестиции, доля которых в настоящее время достигает 80 % [14].

Следует особо отметить, что явное преобладание в грузообороте всех 7 портов Находки «грязных» грузов (угля, сырой нефти и НП) привело к тому, что напряжённая экологическая ситуация в экосистеме залива Находка только усугубилась. По мнению губернатора Приморского края В.В. Миклушевского, которое он высказал в присутствии автора на совещании в городской администрации Находки 11 марта 2017 г., разрешение этой ситуации возможно только на основе комплексного подхода при реализации природоохранных мероприятий.

Совершенно другая картина перехода к рынку наблюдалась в северных портах Дальнего Востока, что наглядно демонстрирует динамика грузооборота порта Тикси (*табл. 1*) [13].

Анализ этой таблицы показывает, что с начала XXI в. по 2008 г. грузооборот этого порта рухнул до нуля [1]. Мы это связываем с ориентацией Якутии на вывоз минерального сырья, цены на которое упали. Заметный подъём грузооборота и выход порта из кризиса связан не только с повышением цен на цветные металлы, но и вводом в эксплуатацию высококоррентабельных крупных месторождений золота. Однако ориентация только на сырьевой фактор развития является ненадёжной.

Значительные колебания грузооборота для первого десятилетия XXI в. были характерны и для других арктических портов: в Анадыре от 131 тыс. т. (2004 г.) до 306 тыс. т. (2007 г.), но никак не приближаясь к нулю [1].

Более успешная адаптация с выходом из кризиса Анадыря по сравнению с портом Провидения связывается нами, как показал диалог со специалистами, в более сильном управленческом аппарате порта Анадырь.

Только в XXI в. на юге региона раньше, на севере – позже проявилась тенденция увеличения перевозок. Это было связано с тем, что в руководстве РФ наконец-то пришли к пониманию, что функционирование СМП жизненная необходимость для развития Севера и Дальнего Востока. Но это функционирование должно осуществляться уже на новом технологическом уровне. Здесь подразумевается не только модернизация и

реконструкция портового хозяйства, но и строительство судов современного типа, особенно ледоколов–атомоходов и грузовых кораблей ледового класса. При этом следует не забывать, что именно северным портам необходима наибольшая государственная поддержка. Они, в отличие от южных портов Дальнего Востока, не имеют широкого географического диапазона транспортных направлений в грузоперевозках.

Между тем в 2001–2009 гг. российские судоходные компании приобрели всего лишь 143 новых корабля, из них только 17 были построены на отечественных верфях [4].

Для сравнения приведём такие данные: ежегодно на стапелях по всему миру строят до 5 тыс. новых судов. Таким образом, к 2010 г. РФ по общему водоизмещению строящихся кораблей отставала от стран-лидеров в 100–160 раз, уступая даже Румынии и Вьетнаму.

Для объективности заметим, что за 2011–2016 гг. для исправления негативной ситуации сделаны крупные шаги: в данный момент на стапелях РФ строят 116 крупных судов, включая 4 атомохода, 7 буровых платформ, 5 кораблей-спасателей. Особенно выделим проект ЛК-120 крупнейшего в мире атомного ледокола. Он будет способен взламывать лёд толщиной до 4 м, что обеспечит круглогодичный проход сопровождаемых судов по СМП [4].

Ситуацию ускоренного освоения северных регионов обостряет открытие нашими геологоразведчиками в самые последние годы на шельфе Карского моря и моря Лаптевых огромных запасов нефтеуглеводородов, а также стремление ряда развитых стран занять своё место на арктическом шельфе, ущемив интересы России в конкурентной борьбе. Для успешной конкуренции на рынке нефтеуглеводородов в 2012 г. на побережье полуострова Ямал в Обской губе Карского моря наша страна приступила к строительству порта Сабетта и завода по сжижению природного газа (сроки окончания строительства 2017 г.).

На фоне этого современного порта явно контрастируют другие арктические порты. Казалось бы, и они претерпевают модернизацию (снабжение новыми механизмами). Но, как показывает опыт южных портов региона, среди современных судов преобладают гиганты с большой осадкой, а порты Тикси, Певека, Анадыря могут принимать суда с осадкой всего лишь до 7,5 м [1], что свидетельствует о крайней необходимости проведения на их акваториях дноуглубительных работ. Кроме этого давно назрел вопрос с реконструкцией самих причалов. Является недопустимым факт нарушения безопасности, когда, например, в порту Тикси нефтеналивной причал представляет собой два затопленных корабля, а два вспомогательных причала признаны ветхими.

### Проблемы и перспективы развития Северного морского пути

В настоящее время перспективы развития СМП связываются в основном с «Комплексным проектом развития СМП с 2015 по 2030 годы», утверждённым правительством РФ 8 июня 2015 г. (документ не публикуется, т.к. содержит сведения ограниченного доступа), с федеральным законом о территориях опережающего развития от 29 декабря 2014 г.,

Таблица 1. Грузооборот порта Тикси за 2004–2012 гг. (в тыс. т)

Годы	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Грузооборот	0	0	0	19,9	0	39,4	40,3	55,5	358,4

Источник: [13]



который вводит целый ряд особых льготных условий для предприятий на Дальнем Востоке, включая порты, а также федеральный закон «О свободном порте Владивосток» (от 13.07.2015, № 2012 – ФЗ).

По оценкам Минтранса, грузопоток по СМП к 2020 г. может вырасти в десятки раз – до 65 млн. т. в год. Поэтому в планах правительства РФ до 2030 г. спустить на воду ещё 6 дизельных ледоколов и 5 атомных, а также 8 супертанкеров ледового класса. Наряду с этим для активизации транспортного сообщения между портом Ванино и Сахалином будут построены два громадных парома [4].

Глава Арктического экономического совета, президент финской судоходной компании Arctia Теро Ваурасте считает, что из-за нестабильности южных маршрутов (риски захвата судов пиратами и террористами исламских организаций, вовлечение в региональные военные конфликты) перевозчики обратят внимание на СМП. Но при освоении этого пути следует решить ещё и такие проблемы: первая, это технологическое отставание, что воплощается в изношенном и устаревшем оборудовании верфей, их высокой энергоёмкости; вторая – длительность строительства судов; третья – нарушение сроков возведения новых судостроительных заводов, что наглядно проявилось на примере г. Большой Камень (сроки возведения на его территории такого завода отодвигались не раз).

Важность того, что СМП – самый короткий и безопасный морской путь из Европы в Азию всё больше осознают представители зарубежных стран. Если морской путь из Европы в Азию через Суэцкий канал составляет около 12,8 тыс. морских миль, то по СМП он равняется 5,7 тыс. морских миль (в среднем 35 дней вместо 48). В связи с этим японцы готовы направить по СМП до 40 % своих грузов, которые сейчас идут в Европу кружным маршрутом через Индийский океан. Об этом заявила в 2016 г. в Москве спецпредставитель Японии по вопросам Арктики Казуко Сираиси в ранге посла. Наряду с Японией другой выгодный «клиент» для СМП – это Китай. Пекин неоднократно высказывал заинтересованность в использовании данного маршрута. Тем более что возможное глобальное потепление сделает его более доступным [11].

В 2013 г. Китай стал постоянным членом-наблюдателем Арктического совета, объединяющего восемь приполярных держав (в том числе Россию). Летом того же года по СМП прошел первый китайский контейнеровоз Yong Sheng – из китайского порта Далянь в голландский Роттердам. Тогда в КНР прогнозировали, что к 2020 г. транзит по данному маршруту может составить 15 % внешнеторгового оборота Китая. Но есть и негативные факторы, главные из которых – суровый климат и ограниченный период навигации (в северных портах только 90 дней). На этот счет есть разные мнения. В частности, представитель «Норникеля» отметил, что для них СМП – круглогодичная трасса, сравнивая навигацию с регулярными автобусными рейсами. В пользу такого мнения есть весомый аргумент: по оценкам Росгидромета, в последние годы в Арктике наблюдается потепление, причем тренд сокращения площади льда в летний период в обозримой перспективе сохранится. Это позволяет повысить перспективные возможности СМП.

В докладе «Изменения климата и их последствия на территории РФ», подготовленном Росгидрометом в 2014 г., сообщается, что скорость потепления на территории РФ в два с половиной раза превосходит скорость глобального потепления. Причем арктические моря выделяются как области наиболее существенных климатических изменений.

Сценарии климатических изменений показывают возможность даже полного очищения Северного Ледовитого океана во второй половине XXI в. в конце летнего сезона, то есть арктические льды могут стать

однолетними. Однако дрейфующие льды будут присутствовать на акватории СМП более половины года, что позволит сохранить России право на регулирование мореплавания в этой части Арктики (статья 234 Конвенции по морскому праву). Скорее всего, конечно, сохранится опасность сильных ледовых сжатий, и по-прежнему будут затруднять плавание тяжелые торосистые льды в холодный период года. Но увеличится период безлёдного плавания, расширится зона с легкими и средними ледовыми условиями. Другой негативный фактор – отсутствие развитой портовой инфраструктуры. Министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка отметил, что «модель развития СМП будет носить новаторский характер. Это новый взгляд в целом на глобальную карту транзитных потоков, на то, что происходит сегодня в мире, те изменения, которые порождаются ростом китайской экономики, обострением некоторых противоречий, в том числе в рамках тех существующих транзитных коридоров, которые есть сейчас в глобальном мире». Принимаемые меры в поддержку СМП и стабильное финансирование свидетельствуют о его развитии. Если в 2013 г. было перевезено менее 4 млн т грузов, то в 2015 г. – 5,5 млн. т.

«С учетом складывающейся ситуации на Черном море России необходим свободный, надежный и, самое главное, круглогодичный выход к «большой воде». В этом аспекте альтернативы СМП не существует», – заявил вице-премьер правительства РФ Д. Рогозин. Пока же, по состоянию на 2015 г., по данным ФГУП «Атомфлот», объем грузоперевозок по СМП составил 5,4 млн. т, то есть еще недостиг советского пика в 6,6 млн. т в 1987 г. [10].

В последние годы Россия серьезно готовится к более масштабному освоению СМП, что вытекает из слов представителя банковского капитала РФ Валерия Лукьяненко, который заявил: «Сегодня мы участвуем в программе финансирования трёх ледоколов, заказчик – Федеральное агентство морского и речного транспорта». В результате, в сентябре 2015 г. на воду был спущен ледокол «Владивосток».

По итогам проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

Во-первых, СМП характеризуется крайне суровыми физико-географическими условиями, что обусловило высокую трудность и длительность его героического освоения мореходами и учёными-исследователями.

Во-вторых, в результате освоения Россией Сибири, Дальнего Востока на всём протяжении СМП был основан ряд портовых поселений, из которых особенно выделяются Мурманск, Архангельск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Находка, Анадырь, Тикси.

В-третьих, системный кризис 90-х гг. с резким входением России в рынок привёл к заметному, порой даже катастрофическому падению морского грузооборота во всём регионе, но реакция руководящих органов портов была различной (в южные порты пошли по пути модернизации и организационной перестройки, северные – по пути закрытия и утилитарной распродажи имущества). Соответственно, выход из кризиса наметился в начале XXI в. в южных портах, а в некоторых северных – только в 2012 г.

В-четвертых, перспективность освоения СМП в настоящее время только возрастает, о чём свидетельствует усиливающийся интерес к нему со стороны ряда стран.

В-пятых, трудности в решении проблем развития СМП имеют системный характер, заключааясь в провале ряда федеральных программ, затягивании сроков решения самих проблем, недостатке внимания госу-

дарственных органов к восстановлению и модернизации наиболее уязвимых для перехода к рынку арктических портов.

В-шестых, необходимость действовать на опережение, соблюдая выработанные прежними организаторами СМП принципы (оперативность, преемственность и последовательность в выполнении принятых программ, прогноз возможных рисков).



---

## Литература

1. Анадырь: [Электронный ресурс]. URL: [www.anadyr.org/](http://www.anadyr.org/) Анадырь\_(порт) (дата обращения 03.02.2017 г.).
2. Ботнарюк М.В. Анализ состояния и перспективы развития Северного морского пути // Вестник МГТУ, Т. 17, № 3, 2014. С. 186–194.
3. Веретенников Н.П., Богачев В.Ф., Ульченко М.В. Северный морской путь: транспорт, экономика, геополитика // Вестник МГТУ, Т. 18, № 3, 2015. С. 386–392.
4. Гурдин К. Морская выручка // Аргументы недели. №10, 2017.
5. История открытия и освоения Северного морского пути /под ред. Я.Я. Гаккеля, А.П. Окладникова, М.Б. Черненко. Т. 1. М.: Изд-во «Морской транспорт». 1956. 422 с.
6. Находка как транспортный мегакомплекс: проблемы и перспективы устойчивого развития: монография/А.В. Быков, Л.В. Лехтянская, Т.Г. Римская др.; рук. колл. и отв. ред. Ю.А. Наумов; Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» в г. Находке. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2016. 296 с.
7. Николаева А.Б. Северный морской путь: проблемы и перспективы // Вестник МГТУ, Т. 18, № 3, 2015. С. 108–112.
8. Павлов К.В., Селин В.С. Проблемы развития грузопотоков Северного морского пути и методы их решения // Bulletin USUES. Science, education, economy. Series economy. № 2 (12), 2015. С. 73–80.
9. Пегин Н.А. Национальная арктическая транспортная линия: проблемы и перспективы // Арктика и Север. № 23. 2016. С. 32–40.
10. Подсветова Т. В. Транспортная составляющая экономики Арктики / Вестник МГТУ, Т. 17, № 3, 2014. С. 552–555.
11. Северный морской путь: [Электронный ресурс]. URL: [будущее-арктики.рф/otkuda-nachinaetsya-gde-proxodit-severnoy-morskoj-put/](http://будущее-арктики.рф/otkuda-nachinaetsya-gde-proxodit-severnoy-morskoj-put/) Северный\_морской\_путь (дата обращения 03.02.2017 г.).
12. Сыркин В. Материалы Первого Дальневосточного международного экономического конгресса / Единая Россия. № 48, 2005.
13. Тикси: [Электронный ресурс]. URL: [kitv.livejournal.com/2527.html](http://kitv.livejournal.com/2527.html) Тикси\_(порт) (дата обращения 03.02.2017 г.).
14. Фисенко А.И., Кулешова Е.А., Моисеева М.Л., Морские порты Дальнего Востока: изменение экономических интересов и отношений собственности // Transport business in Russia. № 3. 2016. С. 100–102.

**Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б**

1. Anadyr': [Электронный ресурс]. URL: [www.anadyr.org/](http://www.anadyr.org/) Anadyr'\_(port) (data obrashheniya 03.02.2017 g.).
2. Botnaryuk M.V. Analiz sostoyaniya i perspektivy razvitiya Severnogo morskogo puti // Vestnik MGTU, T. 17, № 3, 2014. S. 186–194.
3. Veretennikov N.P., Bogachev V.F., Ul'chenko M.V. Severnyj morskoy put': transport, ehkonomika, geopolitika // Vestnik MGTU, T. 18, № 3, 2015. S. 386–392.
4. Gurdin K. Morskaya vyruchka // Argumenty nedeli. №10, 2017.
5. Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti /pod red. YA.YA. Gakkelya, A.P. Okladnikova, M.B. Chernenko. T. 1. M.: Izd-vo «Morskoy transport». 1956. 422 s.
6. Nakhodka kak transportnyj megakompleks: problemy i perspektivy ustojchivogo razvitiya: monografiya / A.V. Bykov, L.V. Lekhtyanskaya, T.G. Rimskaya dr.; ruk. koll. i otv. red. YU.A. Naumov; Filial FGBOU VO «Vladivostokskij gosudarstvennyj universitet ehkonomiki i servisa» v g. Nakhodke. Vladivostok: Izd-vo VGUEHS, 2016. 296 s.
7. Nikolaeva A.B. Severnyj morskoy put': problemy i perspektivy // Vestnik MGTU, T. 18, № 3, 2015. S. 108–112.
8. Pavlov K.V., Selin V.S. Problemy razvitiya gruzopotokov Severnogo morskogo puti i metody ikh resheniya // Vulletin USUES. Science, education, economy. Series economy. № 2 (12), 2015. S. 73–80.
9. Pegin N.A. Natsional'naya arkticheskaya transportnaya liniya: problemy i perspektivy // Arktika i Sever. № 23. 2016. S. 32–40.
10. Podsvetova T. V. Transportnaya sostavlyayushhaya ehkonomiki Arktiki / Vestnik MGTU, T. 17, № 3, 2014. S. 552–555.
11. Severnyj morskoy put': [Электронный ресурс]. URL: [budushhee-arktiki.rf/otkuda-nachinaetsya-gde-proxodit-severnyj-morskoy-put/](http://budushhee-arktiki.rf/otkuda-nachinaetsya-gde-proxodit-severnyj-morskoy-put/) Severnyj\_ morskoy\_put' (data obrashheniya 03.02.2017 g.).
12. Syrkin V. Materialy Pervogo Dal'nevostochnogo mezhdunarodnogo ehkonomicheskogo kongressa / Edinaya Rossiya. № 48, 2005.
13. Tiksi: [Электронный ресурс]. URL: [kitv.livejournal.com/2527.html](http://kitv.livejournal.com/2527.html) Tiksi\_(port) (data obrashheniya 03.02.2017 g.).
14. Fisenko A.I., Kuleshova E.A., Moiseeva M.L., Morskije porty Dal'nego Vostoka: izmenenie ehkonomicheskikh interesov i otnoshenij sobstvennosti // Transport business in Russia. № 3. 2016. S. 100–102.