

ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

В СТАТЬЕ РАССМОТРЕНЫ ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ (СМП) ЗА 2017-2022 ГОДЫ. ГЛАВНОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛЕНО СОТРУДНИЧЕСТВУ И РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ПОЛИТИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ И КИТАЯ, А ТАКЖЕ СТРАН СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ И ИНДИИ. ЗАЯВЛЕНЫ ОСНОВНЫЕ ВНУТРИЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СМП В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ И ГЛОБАЛЬНЫХ ПОЛИТИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ, А ТАКЖЕ ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИХ РЕШЕНИЯ.

А.И. ФИСЕНКО, ПРОФЕССОР КАФЕДРЫ «ЭКОНОМИКА» МГУ ИМ. АДМ. Г.И.НЕВЕЛЬСКОГО, Д.Э.Н.;

В.А. ЛАЗАРЕВ, ЗАВКАФЕДРОЙ «УПРАВЛЕНИЕ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ», МГУ ИМ. АДМ. Г.И.НЕВЕЛЬСКОГО, К.Т.Н.;

В.А. ОСТАНИН, ПРОФЕССОР ВЛАДИВОСТОКСКОГО ФИЛИАЛА РОССИЙСКОЙ ТАМОЖЕННОЙ АКАДЕМИИ, Д.Э.Н.

КИТАЙСКИЙ МЕГАПРОЕКТ

Причинами особого внимания к наиболее эффективным транспортным путям в Азии и на Дальнем Востоке, а также из Азии в Европу стали как глобальные, так и региональные экономические, финансовые, гео- и военно-политические, научно-технологические, демографические и другие факторы. К последним, на наш взгляд, можно отнести следующие отличительные особенности:

1) рост и расширение географии индустриальных агломераций в наиболее быстро развивающихся промышленных странах Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, развивающееся международное сотрудничество и политические трансформации последнего десятилетия (прежде всего в Ко-

рейской Народно-Демократической Республике (КНДР) и Мьянме);

2) усиление западной ориентации и прямая экономическая конфронтация экономики Китайской Народной Республики (КНР) и Соединенных Штатов Америки (США), а также Республики Корея и Японии, проблемы маркетинга товаров и услуг, рост влияния эффекта от экономии и роста доходов от масштаба и специализации, а также парадигма «время — деньги»;

3) самоускоряющийся мультипликативный процесс концентрации производственного и финансового секторов в ведущих азиатских экономиках и усиление роли государства в экономике, политике и гуманитарной сфере (особенно в КНР, Индии, Индонезии, Республике Корея и Японии), кото-

рый сейчас приходится тормозить при помощи коронавирусных ограничений;

4) формирование мощной и эффективной научно-технической и технологической основы, а также условий для минимизации транспортных расходов и ориентации на потребителей товаров, работ и услуг в национальных и региональных экономиках — в странах Азии сегодня проживает не просто более 4 млрд человек, а 4 млрд потребителей передовых высокотехнологичных товаров и услуг (включая Индию).

Одним из путей решения задач, стоящих перед быстро развивающимися странами Азии и прежде всего перед КНР, Республикой Корея, Японией и другими, стал транснациональный мегапроект «Один пояс — один путь», или «Новый Шелковый путь». Инклюзивная стратегия «Нового Шелкового пути» в широком смысле этого понятия призвана решить проблему логистической доступности промышленных объектов в северо-восточных провинциях Китая, Республики Корея и КНДР.

Но, как нам кажется, проект продвигается не так быстро, как хотелось бы его инициаторам, во-первых, из-за значительного числа заинтересованных сторон с зачастую несовпадающими и даже противоположными интересами, а во-вторых, из-за того, что практически все страны на «Новом Шелковом пути» ожидают выгод от предоставления китайским товарным

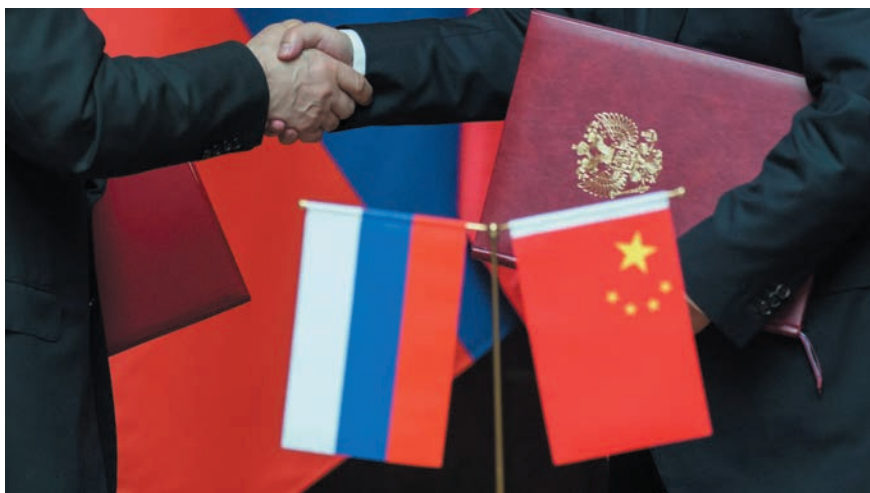




FOTO WWW.NEWSILKROADDISCOVERY.COM

потокам права прохода через свои национальные территории, что, в свою очередь, ставит определенные проблемы перед руководством и бизнесом КНР. При этом и Россия, и Республика Корея, и КНДР, а также Япония в этом проекте имеют не только свои интересы, сильные (и слабые) стороны и возможности, но и прогнозируют возможные угрозы от реализации китайского проекта для своих экономик и государств.

Подтверждением данного тезиса, в частности, является тот факт, что руководство Японии в ответ на китайский проект «Один пояс — один путь» планирует инвестировать более 110 млрд долларов США в конкурентоспособные ему и конкурирующие с ним транспортные проекты в Азии.

Есть ли альтернативы или другие варианты международного сотрудничества и изменения векторов стратегий экономического развития через использование транспортного фактора у России и стран Азии, в первую очередь у Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, нацеленных на глобальное трансконтинентальное взаимодействие?

АЛЬТЕРНАТИВА КИТАЙСКОМУ ШЕЛКОВОМУ ПУТИ

Отвечая на поставленный вопрос, нужно отметить, что в настоящее время по-прежнему существуют так называемые традиционные вариан-

ты международного транспортного взаимодействия. Это, в частности, проект строительства Транскорейской железной дороги с выходом на китайские и российские железные дороги; это дальнейшее развитие и совершенствование портовой и дорожной инфраструктуры стран-участниц; это новые проекты развития Свободного порта Владивосток и конкретных объектов, входящих в его зону, в частности так называемых «малых портов» Зарубино и Посыет в бухте Троицы и бухте Экспедиции (Россия), и реализация «Программы развития района устья реки Туманган» (проект «Великая Туманганская инициатива», Greater Tumen Initiative); повышение пропускной способности Транссиба (особенно на участке Амурская область — Приморский край) и другие. Наконец, это различные формы промышленного, сельскохозяйственного, научно-технического, образовательного, гуманитарного, таможенного и транспортно-логистического сотрудничества в рамках государственных контрактов, проектов и инициатив.

При этом ни одна из стран, в том числе и Россия, не может не учитывать и существующий в контексте указанных проектов экологический фактор, который особенно важен при реализации проектов на море и реках (например, морские и речные заповедники, особо охраняемые природные территории и т.п.).

Каким же в этих условиях может быть российское предложение по созданию и развитию логистической цепи Северо-(Юго)-Восточная Азия — европейская часть Российской Арктики?

Учитывая то обстоятельство, что Транссибирская железнодорожная магистраль вместе с Байкало-Амурской железнодорожной магистралью (БАМ) сегодня имеет ограниченный пропускной потенциал роста (по нашим оценкам, в ближайшее время их пропускная способность может быть увеличена не более чем на 10-15%), а по сухопутному коридору из Китая в страны Евросоюза идет пока почти в 100 раз меньше грузов, чем морским путем, ответом на этот вопрос является проект создания уникальной логистической цепи по Северному морскому пути (СМП). При этом он предполагает первоочередной учет его особенностей, основными из которых являются, конечно, природно-климатические условия транспортировки грузов в высоких широтах и обязательное ледокольное сопровождение судов с грузом.

Одним из проектов создания такой логистической цепочки является проект создания регулярной судоходной линии, которая будет обслуживать контейнерные перевозки (а также перевозки насыпных) экспортных грузов из Северо-Восточных провинций КНР и других стран Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии (в первую очередь Вьетнама, Индонезии, >>



ФОТО НОВАТЕК.РУ

Филиппин), а также Индии в европейскую часть Российской Арктики через порты юга Приморского края (Зарубино, Посьет, Славянка, Владивосток, Находка, Восточный). При этом в летний период (от 4-5 до 7-8 месяцев) перевозки будут осуществляться по трассам СМП, а в зимний период (4-6 месяцев) — через Индийский океан, то есть традиционным Южным морским путем (ЮМП) по Индийскому океану через Суэцкий канал.

В соответствии с реализацией Российской стратегии возврата в Арктику и освоения запасов минерального сырья и других полезных ископаемых, а также в связи с изменением геополитических, экономических и природно-климатических факторов в последние годы объемы перевозок грузов по СМП заметно увеличились. В частности, за 2017-2021 годы они возросли почти в 3,3 раза — с 10,7 млн до 35 млн тонн, в том числе транзит — соответственно 1,3 млн и 2,1 млн тонн. В связи с этим напомним, что цель национального проекта «Развитие Северного морского пути» — это развитие СМП и увеличение грузопотока по нему до 80 млн тонн в 2024 году и до 110-120 млн тонн в 2030-м. В соответствии со «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года», принятой 26 октября 2020 года, предусматривается дальнейший рост объема перевозок по СМП до 160 млн тонн в год.

ЗАДАЧИ ДЛЯ СМП

Как известно, с началом интенсивной добычи природного газа на полуострове Ямал в 2017 году начался новый этап развития тесного экономического взаимодействия России и Китая в сфере добычи и переработки российской арктической нефти и газа, а также российского арктического и субарктического судоходства. Еще в декабре 2015 года экс-министр Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока (и Арктики — с 26.02.2019 г.) Александр Галушка и глава Государственного комитета по развитию и реформам КНР Сюй Шаоши подписали меморандум о взаимопонимании для укрепления российско-китайского регионального, промышленного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке. В рамках заявлений этого меморандума была также создана совместная рабочая группа для изучения вопроса о том, как добиться 10-15% сокращения транзитных расходов по организации судоходства по СМП.

В меморандуме также говорилось о том, что необходимо стимулировать исследования в области разработки и реализации двух так называемых международных транспортных коридоров (МТК) в Приморском крае — «Приморье-1» и «Приморье-2». В августе 2016 года стороны согласились в том, что эти транспортные маршруты «представляют собой практическое сочетание Шелкового пути и Евразийского экономического союза. Это при-

носит пользу как северо-восточным провинциям Китая, так и всей России, в том числе Восточной России и Приморскому краю».

При этом еще в сентябре 2011 года на II Международном форуме «Арктика — территория диалога» В.В.Путин заявил, что «видит будущее Севморпути как международной транспортной артерии, способной составить конкуренцию традиционным морским линиям и по стоимости услуг, и по безопасности, и по качеству». По тогдашним заявленным планам российского руководства, грузооборот СМП в 2020 году должен был составить 64 млн тонн (реально в 2021 году он составил порядка 33 млн тонн). Однако подобные амбициозные расчеты пришлось подкорректировать уже в 2015 году и перенести заявленную цель с 2020 на 2030 год с существенным (в 2 раза) понижением оценки объема транзита международных грузов. Примечательно в связи с этим заявление генерального директора ГК «Росатом» Алексея Лихачёва, сделанное им на том же форуме «Арктика — территория диалога» в апреле 2019 года в Санкт-Петербурге, о том, что в рамках развития инфраструктуры Северного морского пути корпорация ставит своей целью довести к 2024 году грузооборот на СМП до 92,6 млн тонн.

Совсем недавно, подчеркивая роль и значение Арктики для Российской Федерации сегодня и для перспективного развития страны, на совещании по вопросам развития Арктической



В.В.ПУТИН ПОСЕТИЛ АРХИПЕЛАГ ЗАМЛЯ ФРАНЦА-ИОСИФА ПЕРЕД АРКТИЧЕСКИМ ФОРУМОМ, 2017 Г. ФОТО KREMLIN.RU

зоны РФ 13 апреля 2022 года Президент РФ В.В.Путин отметил: «Сейчас с учетом разного рода внешних ограничений и санкционного давления всем проектам и планам, связанным с Арктикой, нам необходимо уделять особое внимание: не откладывать их, не сдвигать вправо, а, напротив, на попытки сдержать наше развитие мы должны ответить максимальным наращиванием темпов работы как по текущим, так и по перспективным задачам. <...> Я прошу правительство учесть в плане следующие задачи.

Первое – это развитие Северного морского пути: создание здесь современной портовой и аварийно-спасательной инфраструктуры, спутниковых систем мониторинга, связи, а также реализация наших амбициозных, в хорошем смысле этого слова, амбициозных планов по расширению ледокольного и грузового флота, строительству судов-газовозов арктического класса <...>. Второе – это оборудование для арктических портов и терминалов, судов и навигации, для промышленных предприятий региона. Рассчитываю услышать сегодня предложения по импортозамещению и локализации производства такого оборудования на территории России. Третье важнейшее направление – это экология и окружающая среда. Все программы, проекты в Арктике мы рассматриваем в тесной увязке с задачами сохранения биоразнообразия и арктических экосистем, а также с

долгосрочной работой по решению задач климатической повестки».

Кроме того, В.В.Путин акцентировал внимание на следующих вопросах:

1. Четко обозначить долгосрочный перспективный грузопоток по Северному морскому пути, указав конкретные инвестиционные проекты, обязательства грузоотправителей по объемам грузопотока с целью определения планов по развитию инфраструктуры, а также размеры и номенклатуру необходимого ледокольного флота.

2. В сводном плане развития Северного морского пути необходимо предусмотреть строительство и содержание аварийно-спасательного флота и комплексных аварийно-спасательных центров МЧС (прежде всего в местах реализации наиболее важных, масштабных инфраструктурных и инвестиционных проектов).

3. Одновременно следует модернизировать существующие и формировать новые транспортные коридоры с использованием Северного морского пути и прилегающих к нему акваторий.

Безусловно, президент поставил важные, масштабные, но непростые задачи. Пока можно лишь констатировать, что, действительно, объем транзита по СМП до сих пор демонстрирует переменную и неустойчивую динамику, а его оценки в рамках развития СМП имеют очень большой допуск, оставляя, впрочем, опреде-

ленный оптимизм для тех, кто его рассчитывал. Справедливости ради нужно отметить, что так же нет прорывов, заметных успехов и в организации мореплавания Северо-Западным проходом, вдоль северного побережья Канады, из Атлантического океана в Тихий океан.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОГО КОРИДОРА

Подводя некоторые предварительные итоги реализации проектов по развитию СМП в новых экономических и геополитических условиях, отметим следующее.

Во-первых, если в отношении Арктики и «Ледового Шелкового пути» у России еще есть основания и возможности проводить отвечающую ее национальным интересам политику, то у Китая в отношении наземного «Нового Шелкового пути» такая возможность, на наш взгляд, уже упущена. И дело не только в том, что, продвигая этот маршрут, Китай преследует в первую очередь свои экономические цели, развивая транспортную инфраструктуру и создавая основу для экономического роста внутренних провинций своей страны. Речь идет и о вполне понятных политических целях, связанных с желанием руководства Китая возглавить региональную интеграцию в Центральной и Юго-Восточной Азии, превращая расположенные вокруг него государства в фактических спутников его геоэкономической по- >>>



ФОТО ROSATOMFLOT.RU

литики «от Тихого океана до Балтийского моря» и соединяя Восточную, Западную и Южную Азию. Одним из средств этой политики и является, по нашему мнению, транспортный маршрут «Нового Шелкового пути». Правда, сегодня в условиях новой политической реальности и Китаю приходится существенно корректировать первоначальный проект.

Во-вторых, несмотря на различие экономических и политических интересов России и Китая, у стран есть общее, позволяющее надеяться на то, что последний продолжит поддерживать российские (а также совместные) проекты на СМП и что даст ему возможность (в отличие от «Нового Шелкового пути») получить, на наш взгляд, не только (а может быть, и не столько) экономические, сколько ощутимые геополитические преимущества.

В-третьих, нынешняя внешне- и внутриэкономическая и политическая ситуация в России и мире ставит больше вопросов, чем дает эффективные инструменты и направления для их решения. Это в полной мере относится и к перспективам российского судоходного маршрута в Арктике, и в целом к перспективам развития зоны СМП (с прилегающими к нему районами), а также к интенсификации транзитных перевозок из европейской части Российской Арктики в Азию, включая экспорт природных ресурсов из этого региона на внешние рынки.

Однако действующие санкции США и Евросоюза в отношении России усугубляют ситуацию. А нарастающая военно-политическая напряженность в Азиатско-Тихоокеанском

регионе делает реализацию проектов СМП для страны еще более необходимой.

Поэтому, в-четвертых, с нашей точки зрения, в ближайшее время России придется самостоятельно, трудно, с великими затратами и довольно долго, решать задачи по освоению СМП и Арктики с тем, чтобы отстаивать и реализовывать свои национальные интересы и не оказаться в стороне от современных глобальных геополитических и экономических изменений, в формировании которых она продолжает играть исключительно важную роль.

Такое развитие событий вполне реально, так как правовые вопросы использования СМП только Россией с юридической точки зрения неоспоримы, что подтверждается и ратифицированной Российской Федерацией Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 года. В результате границы России, тянувшиеся от западной части Кольского полуострова к Северному полюсу и от него до пролива между Чукоткой и Аляской, были преобразованы в узкую 12-мильную полосу (22,2 км) вдоль наших северных берегов. Это означает, что огромная акватория Северного Ледовитого океана, по которой 30 лет назад имели законное право ходить лишь наши ледоколы, теперь является как бы ничейными водами.

Вместе с тем, ст. 234 той же Конвенции ООН по морскому праву 1982 года рассматривает СМП как исторически сложившуюся единую национальную транспортную коммуникацию России. Поэтому Российская Федерация, по нашему мнению, имеет вполне

обоснованное право устанавливать здесь правила для плавания. И в этом плане статус СМП как особой зоны РФ со специальным режимом прохода означает лишь то, что мы можем устанавливать здесь режим страхования судов, обеспечивать спасательные операции, а также организовывать ледокольное сопровождение.

Однако нужно четко отдавать себе отчет в том, что сегодня у России по морской конвенции нет монополии на этот маршрут. Впрочем, кроме так называемого монопольного права и мнения, есть и другое. Вместе с тем, по мнению Международной морской организации (ИМО), в перспективе с введением в действие Полярного кодекса можно будет не только «урегулировать все технические требования, касающиеся конструкции судов и операций», но и согласовать единый руководящий документ для всех судов, осуществляющих плавание в Арктике. В интересах России, чтобы в Полярный кодекс было включено положение о том, что ледовая проводка судов в приполярных зонах, исключая спасательные операции, была признана экономической деятельностью.

Таким образом, как мы видим, фактическое положение дел весьма сложно и неоднозначно. Поэтому один из вариантов рассмотрения и решения задачи развития СМП — это, в частности, сотрудничество не только с Китаем, например на основе особого соглашения о совместной эксплуатации СМП, но и с другими странами Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, в первую очередь (хотя бы и в перспективе, после отмены санкций) с Республикой Корея (Южная Корея) и Японией, а также с Вьетнамом, Корейской Народно-Демократической Республикой (Северная Корея), Индонезией, Индией и другими странами. И здесь подход, как нам представляется, должен быть сугубо государственным, взвешенным и прагматичным. Китай, как и, например, Республика Корея, в принципе готов инвестировать в СМП, однако им нужны гарантии, определенность и ясная перспектива. Что же касается Вьетнама, Индии и Индонезии, то их успехи в энергетике, металлургии, судостроении, судовой электронике, портовой логистике, сельском хозяйстве, химической и других отраслях экономики признаны во всем мире.

Поэтому, на наш взгляд, в освоении Арктики и СМП дело не только за Россией, но и за теми странами, кто хочет с ней сотрудничать на равноправных, уважительных и взаимовыгодных условиях. ■