

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ
Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра экономической и социальной географии

**Северный морской путь – стратегический транспортный коридор
России**

АВТОРЕФЕРАТ К БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЕ

студентки 4 курса 422 группы

направления (специальности) 05.03.02 География

географического факультета

Фоминой Анастасии Александровны

Научный руководитель
доцент, к.г.н, доцент

С.С. Самонина

Зав. кафедрой
к.г.н., доцент

А.В. Молочко

Саратов 2023

Введение. Ключевой современной транспортной магистралью России является Северный морской путь (СМП). Значение этой магистрали очень велико, так как она решает ряд важных задач: играет важную роль в освоении северных территорий Сибири и Дальнего Востока, где отсутствуют железнодорожные магистрали и сухопутные дороги, дает возможность транспортировать грузы в районы Крайнего Севера России; открывает доступ к главным природным ресурсам северной части России, Сибири и Дальнего Востока, имеет большое значение в развитии взаимоотношений с многими зарубежными странами, заинтересованными в быстрой и экономичной доставке грузов и в разработке полезных ископаемых.

Целью выпускной квалификационной работы является анализ стратегического значения Северного морского пути для экономического и геополитического положения Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели в работе решаются следующие **задачи:**

- изучить особенности географического и геополитического положения Северного морского пути;
- проанализировать освоение, использование и развитие Северного морского пути в прошлом и настоящем;
- определить значение Северного морского пути для экономики и политики Российской Федерации и всего мирового сообщества;
- определить влияние Северного морского пути на развитие северных регионов России;
- выявить главные проблемы и перспективы развития Северного морского пути.

Основные методы исследования, использованные в работе: описательный, аналитический, исторический, сравнительный, картографический, статистический.

Структура работы: работа состоит из введения, трех разделов, заключения, списка использованных источников и приложений.

Основная часть: Северный морской путь – это судоходная магистраль, проходящая вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана, соединяющая европейские и дальневосточные российские порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему; главная российская морская коммуникация в Арктике. Главным преимуществом Северного морского пути является его протяженность. Он более чем в 2 раза короче другого морского пути из Европы на Дальний Восток.

Основными портами Северного морского пути являются: Мурманск, Архангельск, Нарьян-Мар, Сабетта, Диксон, Дудинка, Игарка, Хатанга, Тикси, Певек, Провидения, Анадырь, Петропавловск-Камчатский, Владивосток. Северный морской путь делится на 2 сектора: западный сектор Арктики, проходящий от Мурманска до Дудинки, который обслуживается судами Росатомфлота и восточный сектор от Дудинки до Чукотки, обслуживающийся ледоколами Дальневосточного морского пароходства.

Основными особенностями, характеризующими данную морскую трассу, являются суровые климатические условия и постоянное наличие здесь мощных льдов.

Для всей морской трассы характерна межгодовая и межсезонная изменчивость ледовой обстановки. Из-за этого могут изменяться сроки и продолжительность навигации. Только западная часть Северного морского пути пригодна для круглогодичной навигации. Во время навигации суда, курсирующие по Северному морскому пути, находятся в оперативном подчинении штабов морских арктических операций районов Арктики. Штабы, учитывая данные о ледовой обстановке и данные гидрометеорологических прогнозов, определяют сроки начала и конца

навигации на разных участках пути, подходящие пути для судов, обеспечивают ледокольной проводкой и авиационной ледовой разведкой, дают важные рекомендации.

Роль Северного морского пути в ближайшее время существенно возрастет, это связано с освоением месторождений углеводородов в прибрежных районах и на арктическом шельфе. Кроме того, Северный морской путь важен для экономического развития и транспортных связей таких регионов как Республика Саха (Якутия), Магаданская область и Чукотский АО, так как в них сосредоточена основная часть запасов и добыча алмазов, золота, вольфрама, каменного угля, железной руды и т.д.



Рисунок 1 – Динамика объёмов грузоперевозок по Северному морскому пути

Объем грузоперевозок по СМП возрос с 2018 по 2021 на 72,5% (в соответствии с рисунком 1). Это связано с строительством в рамках проекта «Ямал СПГ» завода по сжижению природного газа с тремя очередями с запуском в 2017 и 2018 годах и с поставкой его на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы. В период с 2021 по 2022 год произошло сокращение общих объемов грузоперевозок на 3% в связи с усложнением международной обстановки.

Важное значение в функционировании Северного морского пути имеют морские порты и терминалы. Они являются важным элементом в развитии торговли, международных и межрегиональных связей. Особенно интересен порт Сабетта. Он является ключевым элементом транспортной инфраструктуры проекта «Ямал СПГ» и предназначен для транспортировки сжиженного природного газа и обеспечения круглогодичной навигации по Северному морскому пути.

Приложение А - Грузооборот и специализация портов Северного морского пути в 2022 году

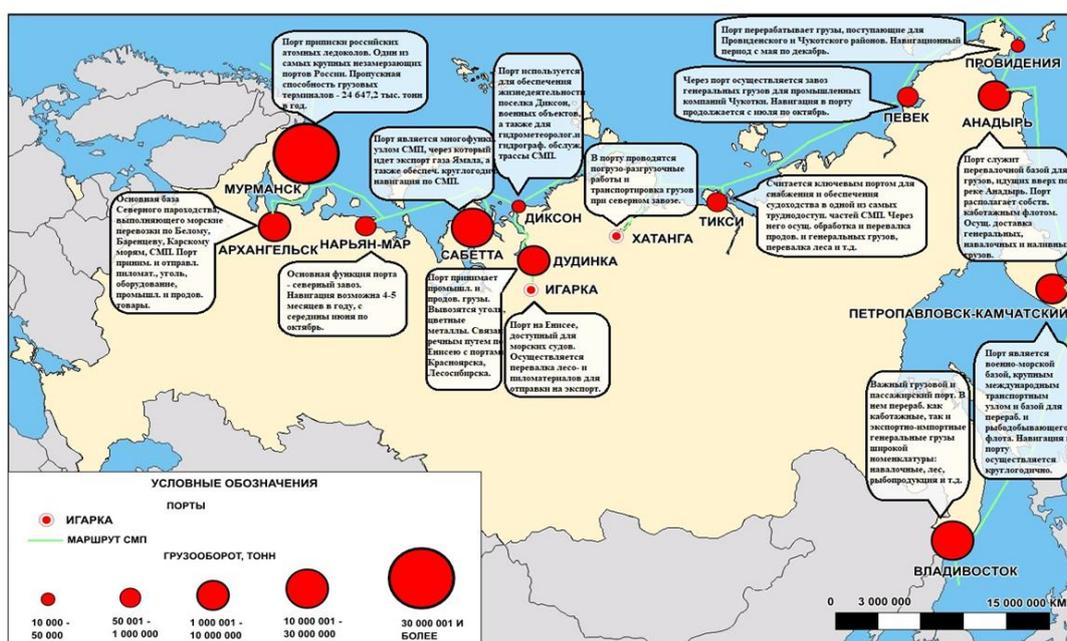


Рисунок А.1 – Грузооборот и специализация основных портов Северного морского пути за 2022 год

Проанализировав грузооборот портов, можно увидеть, что по объему переработанных грузов в 2022 году лидировал порт Мурманска.

В условиях обострения международной конкуренции в борьбе за природные ресурсы арктического шельфа для России очень сильно возрастает значение атомного ледокольного флота, как наиболее надежного и эффективного инструмента обеспечения транспортной и хозяйственно-

экономической деятельности в арктическом регионе. В России действуют 8 ледоколов, 3 из которых («Арктика», «Сибирь» и «Урал») имеют новые и современные реакторы и недавно введены в эксплуатацию (с 2019 по 2022 год). В ноябре 2022 года спущен на воду ледокол «Якутия». В стадии строительства находятся 4 ледокола: «Чукотка», «Камчатка», «Приморье» и сверхмощный ледокол нового поколения «Лидер».

Маршруты СМП проходят во внутренних морских водах, территориальном море и экономической зоне России, где она осуществляет свои суверенные права. В обновленной Морской доктрине Российской Федерации, принятой Президентом 31 июля 2022 года прописано, что роль Северного морского пути непременно возрастает в системе мировых транспортных коммуникаций, как и возрастает роль Военно-Морского Флота в обеспечении обороны страны в Арктической зоне Российской Федерации. Вдоль маршрута СМП строят и обновляют российские военные базы.

Приложение Б - Арктические военные базы России и зарубежных стран

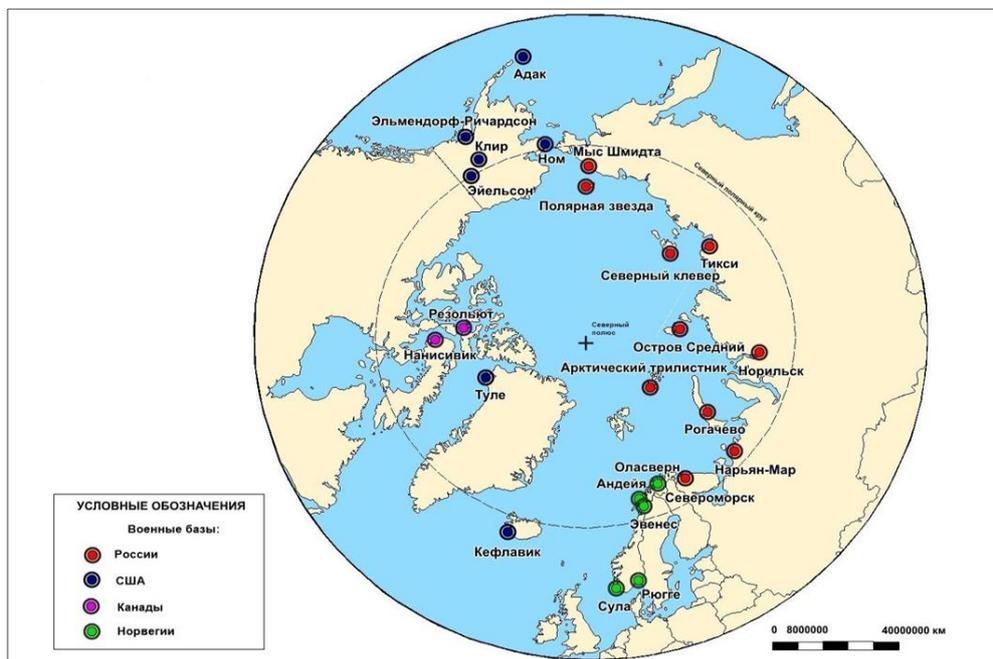


Рисунок Б.1 – Российские и зарубежные военные базы в Арктике

Так, в 2016 году на острове Котельный была открыта военная база «Северный клевер», а уже к 2017 на острове Земля Александры была достроена другая база – «Арктический трилистник».

Ряд государств в настоящее время хотят превратить Северный морской путь в международную транзитную магистраль и лишит Россию права контролировать ее. Страны «Арктического альянса» стремятся к расширению геополитического, экономического и военного влияния в Арктическом регионе. Некоторые страны азиатского региона, а именно Китай, не имеющий выхода к северным морям, проявляет большой интерес к СМП. Это объясняется тем, что он дает возможность транспортировки углеводородов, добываемых на Крайнем Севере из России в Китай.

Грузопоток по Северному морскому пути должен вырасти к 2024 году до 80 млн тонн. Рост перспективных грузопотоков по Северному морскому пути будет связан с освоением и добычей ресурсов на следующих объектах:

- крупные угольные месторождения на полуострове Таймыр, Красноярском крае, Республики Саха (Якутия), Чукотского автономного округа;
- газовые и нефтяные месторождения полуострова Ямал;
- Тимано-Печорская нефтегазоносная провинция (расположена на территории Республика Коми и Ненецкого автономного округа);
- месторождения меди и никеля на Кольском и Таймырском полуостровах;
- месторождения золота в Республике Саха (Якутия), Магаданской области и Чукотском автономном округе.

В результате несколько изменится структура планируемых грузоперевозок (в соответствии с рисунком 2)

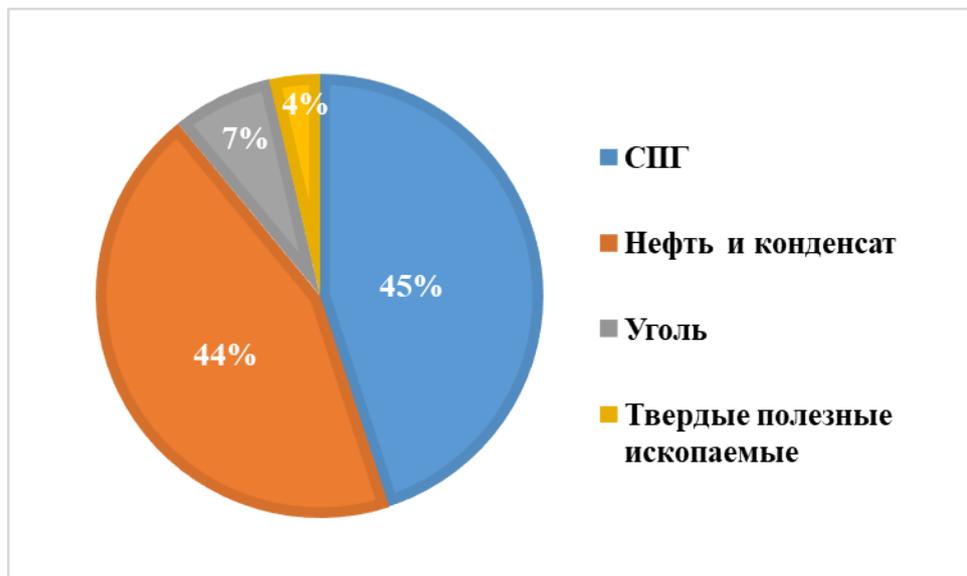


Рисунок 2 – Структура планируемых грузоперевозок на 2024 год

В структуре планируемых грузоперевозок на 2024 год будут существенно преобладать сжиженный природный газ (45%) и нефть и конденсат (44%).

За последние 3 года грузооборот стремительно разворачивается с Запада на Восток и Юг. Переориентация на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона позволит приумножить товарооборот по Северному морскому пути.

Стоит добавить, что нынешнее состояние инфраструктуры Северного морского пути тормозит развитие грузоперевозок в Арктике. Сюда можно отнести плохое состояние арктических портов, устаревание системы навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, недостаточную развитость системы экологического контроля и мониторинга и т.д.

В августе 2022 года Правительство Российской Федерации утвердило план развития Северного морского пути до 2035 года. Важнейшими инфраструктурными задачами являются:

- возведение терминала СПГ и газового конденсата «Утренний», нефтяного терминала «Бухта Север» и угольного терминала «Енисей»;

- создание транспортно-логистического узла в морском порту Корсаков (остров Сахалин);
- развитие транспортных узлов Мурманска и Архангельска;
- формирование баз бункеровки и технического обслуживания в портах Тикси и Диксон;
- строительство береговых и гидротехнических сооружений для оснащения Баимского месторождения;
- создание порта-хаба во Владивостоке для обеспечения транзитных перевозок;
- строительство новых ледокольных судов и т.д.

Предполагаемые средства, выделенные на финансирование данного плана оценены в 1,8 трлн рублей. Значительная часть из всего объема финансирования будет складываться из федерального бюджета и дополнительных источников.

Проблема глобального изменения климата.

Одной из наиболее важных проблем в последние десятилетия является глобальное изменение климата. Его последствия могут оказать существенное влияние на Северный морской путь. Кроме резких притоков холодного воздуха с Арктики, происходят и резкие притоки тепла, вследствие чего, появляется тенденция к постепенному освобождению ото льда арктических морей.

Таблица 1 – Основные выгоды и риски для функционирования Северного морского пути при глобальном изменении климата

Выгоды	Риски
1) круглогодичная навигация по Северного морского пути;	1) затопление значительных территорий Арктической зоны РФ;
2) снижение расходов на ледоколы, дополнительное оборудование;	2) разрушение береговой линии на материке и арктических островах;
3) упрощение условий добычи минеральных ресурсов в Арктической зоне РФ;	3) разрушение инфраструктуры в следствие таяния многолетней мерзлоты в северных регионах (повреждение коммуникаций и зданий), портах, а также около мест добычи полезных ископаемых;
	4) не востребованность ледокольного флота в связи с

<p>4) повышение конкурентоспособности Северного морского пути перед другими транзитными маршрутами за счет увеличения пропускной способности.</p>	<p>освобождением акватории Северного морского пути ото льда</p> <p>5) затруднение судоходства в Арктике в связи с ухудшением погодных условий, увеличением частоты штормов, туманами, появлением волн высотой до 5 м из-за циклонов;</p> <p>6) активное развитие осеннего ледостава;</p> <p>7) ускорение выноса от берегов на шельф обломочного материала, а также усиление выбросов органического углерода – дополнительного источника парниковых газов;</p> <p>8) возникновение экологических и техногенных катастроф из-за опасных природных явлений;</p> <p>9) появление альтернативных морских путей в более высоких широтах за пределами.</p>
---	---

Таким образом, с экономической стороны последствия изменения климата выгодны для развития Северного морского пути. Однако этих преимуществ гораздо меньше, чем существенных негативных последствий, возникающих при изменении климата.

Заключение. По итогам данной работы были получены следующие выводы:

- Северный морской путь является государственной транспортной артерией, объединяющей крупные реки Сибири и связывающей западные районы страны и Дальний Восток. Данный морской путь является важнейшим элементом инфраструктуры Крайнего Севера;

- Северный морской путь – ключевой способ транспортного обеспечения арктических районов страны;

- С 2018 по 2021 год объемы грузоперевозок по СМП росли, но с 2021 по 2022 год произошло сокращение общих объемов грузоперевозок на 3% в связи с усложнением международной обстановки;

- Интересы к Северному морскому пути проявляют США, Канада, Норвегия, Дания, Швеция, Финляндия, а также ряд стран азиатского региона: Китай, Япония, Южная Корея, Сингапур и Индия;

- Страны «Арктического альянса» стремятся к расширению своего влияния в Арктике и хотят лишить Россию возможности контролировать Северный морской путь. Поэтому Российской Федерации необходимо разрабатывать законы, защищающие ее права в Арктическом регионе, и усилить свое военное присутствие в нем;

- Состояние инфраструктуры Северного морского пути является сдерживающим фактором развития грузоперевозок в Арктике;

- Использование Северного морского пути дает возможность более динамично разрабатывать природные ресурсы Арктики и шельфа;

- Преимущества от влияния глобального потепления на акваторию СМП пока не могут перекрыть существенные негативные последствия, которые возникают при данном изменении климата;

- Северный морской путь для России является стратегически значимым водным маршрутом, требующим особого внимания и поддержки от государства и бизнеса.