ЛЕОНОВ
Сергей
Николаевич

Доктор экономических наук,
профессор, ведущий
научный сотрудник

Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

LEONOV
Sergey
Nikolaevich

Doctor of economics,
professor, leading researcher
Economic Research Institute
FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

leonov@ecrin.ru

ORCID: 0000-0001-6936-5436

© Леонов С.Н.,
Заостровских Е.А., 2021

УДК 338.27(571.60)

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ И РОСТ АКТИВНОСТИ КНР В АРКТИКЕ КАК ПРЕДПОСЫЛКИ УСИЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Активное таяние арктических льдов повысило интерес к перспективам развития Северного морского пути не только в России, но и в Китае. В работе проанализированы состояние, проблемы и перспективы развития российского Северного морского пути, рассмотрены основные положения арктической стратегии Китая. Показано, что рост активности КНР в Арктике, накладываясь на стремление Китая оптимизировать логистические связи с Западной Европой, может стимулировать формирование международного транспортного коридора «Северный транзит», что привлечёт на Дальний Восток до 180 млрд рублей инвестиций в рамках инфраструктурных проектов, будет способствовать росту его экономики и усилению транспортного каркаса Дальнего Востока.

Дальний Восток, восточная Арктика, Северный морской путь, опорные зоны социально-экономического развития, морские порты

DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE AND THE GROWTH OF ACTIVITY OF THE PRC IN THE ARCTIC AS A PREREQUISITE FOR STRENGTHENING THE TRANSPORT FRAMEWORK OF THE FAR EAST

The active melting of the Arctic ice has increased interest in the prospects for the development of the Northern Sea Route not only in Russia, but also in China. The paper analyzes the state, problems, and prospects for the development of the Russian Northern Sea Route, considers the main provisions of China's Arctic strategy. It is shown that the growth of China's activity in the Arctic, superimposed on China's desire to optimize logistics ties with Western Europe, can stimulate the formation of the international transport corridor «Northern Transit», which will attract up to 180 billion rubles of investments in the Far East within the framework of infrastructure projects, and will contribute to the growth of its economy and strengthening the transport framework of the Far East.

Far East, Eastern Arctic, Northern Sea Route, key zones of social and economic development, seaports

ЗАОСТРОВСКИХ**Елена****Анатольевна**

Кандидат экономических наук, научный сотрудник
Институт экономических исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

ZAOSTROVSKIKH**Elena****Anatolyevna**

Candidate of science
(economics), research fellow
Economic Research Institute
FEB RAS,
153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

zaost@ecrin.ru

ORCID: 0000-0002-7447-0406

Введение

Транспортная инфраструктура является каркасом, основной процесса освоения любого региона. На российском Дальнем Востоке (ДВ) географическое положение и ход процессов освоения обусловили формирование достаточно простой конфигурации транспортной сети, для которой характерно наличие ряда широтных (Северный морской путь, Транссиб, БАМ, река Амур) и меридиональных транспортных магистралей (река Лена и порты Тихоокеанского побережья). Все названные магистрали сформировали значимые районы своего влияния с определённой транспортной доступностью. Проблема состоит в том, что пространственные связи и сопряжения транспортных осей не сформировали до настоящего времени устойчивого транспортного каркаса, транспортно-логистической системы (ТЛС), охватывающей всё пространство Дальневосточного региона [2].

В последние десятилетия, в связи с усилением процесса таяния арктических льдов (*рис. 1*), интерес к перспективам развития и экономическому потенциалу Северного морского пути (СМП) возрастает не только в России, но и в мире.

В России, при развитии СМП, всё больше внимания уделяется морскому транспорту и арктическим портам, созданию инфраструктурных условий для комплексного освоения новых территорий и разработке месторождений полезных ископаемых в Арктической зоне страны. В этом ключе планируется создать восемь опорных зон в увязке с арктическими портами на льготных условиях. А для развития транзитных перевозок должны быть созданы два арктических ХАБа на входе и выходе трассы СМП (в портах Мурманск и Петропавловск-Камчатский) [8].

И хотя учёные расходятся во мнении о прогнозах изменения климата, все мировые державы стремятся сохранить ведущие позиции в Арктике. Наиболее активен здесь Китай, начавший широкомасштабные исследования в арктическом регионе ещё в 1990-е гг.¹

¹ За прошедшее время было организовано свыше 10 арктических экспедиций; обустроена и с 2004 г. эксплуатируется совместно с Норвегией полярная станция «Жёлтая река» на Шпицбергене [1, с. 242–243]; реализуется соглашение с финской компанией Акер Арктик Технолоджи (Aker Arctic Technology) о строительстве второго тяжёлого китайского ледокола [11]; в 2018 г. открылась китайско-исландская арктическая исследовательская станция в исландском Кархолле (Источник: В Арктике официально открыта китайско-исландская исследовательская станция. URL: http://russian.news.cn/2018-10/19/c_137542671.htm (дата обращения: 10.03.2021); ведутся переговоры о строительстве арктического порт-ХАБа в норвежском порту Киркенес (Источник: Стаалсен А. Инициаторы порта в Киркенесе ставят на китайцев. URL: <https://pro-arctic.ru/24/06/2019/press/37003> (дата обращения: 10.03.2021).

В январе 2018 г. Китай опубликовал «Белую книгу» об арктической политике страны [20], подчеркнув усиление интереса к освоению Арктики и её ресурсов. КНР ежегодно затрачивает на проведение арктических исследований 60–63 млн долларов США [5, с. 114; 1, с. 55], что превышает затраты России, Канады или США на эти же цели.

Рис. 1. Границы распространения летних льдов в Арктике.
Состояние и прогноз (1970–2100 гг.)

Источник: составлено по: Arctic Maps – Visualizing the Arctic by The Arctic Institute. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/arctic-maps/?cn-reloaded=1> (дата обращения: 10.03.2021).

В этих условиях следует переосмыслить роль СМП для развития ДВ и Арктики в целом, понять, смогут ли последствия реализации потенциальных международных проектов (с Китаем в особенности) повлиять на усиление транспортного каркаса и поспособствовать развитию экономики российского ДВ.

Постановка проблемы

Главным отличием современного момента освоения российской Арктики, по сравнению с ситуацией позднесоветского периода, выступает опора на морскую логистику при реализации большинства новых проектов ресурсного освоения этого региона [14].

Классическое представление о взаимодействии морского порта и региона исходит из того, что порт является важнейшим инфраструктурным активом в экономике региона. Экономические эффекты от функционирующего порта позволяют снижать затраты на торговлю, производят добавленную стоимость, увеличивают занятость, а также оказывают мультипликативное влияние как на саму портовую систему, так и на взаимодействующие с ней отрасли [19;

21; 24; 22]. Обеспечение эффективного функционирования порта, с одной стороны, оказывает положительное влияние на регион, с другой стороны, повышает его конкурентоспособность. Соответственно, двусторонняя связь между портом и регионом является взаимным интересом как для экономики региона, так и для самого порта.

В связи с этим существует сильное желание рассматривать экономические эффекты, продуцируемые в результате функционирования морского порта, с точки зрения теории полюсов роста Ф. Перру [23]. Однако пропульсивный эффект портового хозяйства невысок и носит в основном или наведённый характер, когда на припортовых территориях создаются мощности по доработке продукции, что характерно для освоенных в экономическом плане регионов, или кумулятивный (накопительный) характер, когда транспортная инфраструктура стимулирует возникновение транспортёмких добывающих отраслей, как это наблюдается, например, в западной части российской Арктики.

Наличие портов и транспортной инфраструктуры в восточной Арктике является важным условием функционирования СМП, но не может рассматриваться как достаточное условие развития региональных точек роста. В целом для дальневосточной Арктики транспортная инфраструктура выступает необходимым, но недостаточным условием формирования и ускоренного развития очаговых зон региона [9].

Тем не менее порты СМП выступают «реперными точками» дальневосточной ТЛС, охватывающей Арктику и юг макрорегиона [3]. Основные эффекты, которые возможно ожидать от функционирования дальневосточной ТЛС, сводятся в четыре группы:

- укрепление транспортного каркаса территориальной системы;
- облегчение интеграции в международную ТЛС и экономического развития региона на направлениях международных транспортных коридоров;
- рост грузопотоков и конкурентоспособности экономики региона, как результат эффективной ТЛС;
- развитие инноваций и формирование новых кластеров в экономике региона.

При создании дальневосточной ТЛС¹ следует учитывать меридиональное расположение крупнейшей дальневосточной реки – Лены, где в основном расположены порты, служащие связующими звеньями между Транссибирской, Байкало-Амурской магистралями и СМП, обеспечивая доступ к самым отдалённым пунктам региона. Как следствие, в первую очередь необходимо развивать опорные логистические центры, создаваемые в основных транспортных узлах, связывающих различные виды транспорта (морской, речной и воздушный). Такие узлы на ДВ могут быть созданы в городах Якутске и Певеке, пос. Тикси.

Работать при этом следует «на опережение», учитывая не только внутридальневосточные, но и интернациональные потребности и перспективы, в частности – быстрорастущей экономики Китая, предъявляющей мощный спрос на логистические услуги доставки товаров в США и Европу, что может стимулировать экономическое развитие российского ДВ.

Состояние и проблемы СМП

Северный морской путь не только важная транспортная артерия России. Основные перспективы развития его маршрутов связаны как с национальной арктической транспортной системой, так и с международным транзитным коридором.

¹ Как потенциально важное направление формирования эффективной ТЛС, отметим необходимость развития аэродромной сети в Заполярье и восстановления уже имеющихся аэродромов различного класса.

Современный период (2000–2020 гг.) развития *национальной арктической транспортной системы СМП* в первую очередь связан с преодолением кризисного состояния и интенсивным наращиванием грузооборота в последующие годы. Как следствие, в 2016 г. был преодолен максимальный показатель советского периода (6,5 млн т – 1987 г.), в 2020 г. этот показатель достиг своего максимума – 32,9 млн т (рис. 2).

Рис. 2. Объем грузоперевозок по СМП, тыс. т

Источник: составлено по данным Министерства транспорта РФ.

Его рост был обеспечен стабильным наращиванием объемов добычи и транспортировки сырьевых грузов (нефти, сжиженного природного газа (СПГ), угля и железной руды) крупными компаниями ПАО «ГМК «Норильский никель», ПАО «ЛУКОЙЛ», ПАО «НК «Роснефть», ПАО «НОВАТЭК». Так, например, в 2020 г. ОАО «Ямал СПГ» произвело 18,8 млн т СПГ, превысив проектную мощность завода на 11%. Годом ранее ПАО «Газпром» начало полномасштабное освоение Харасавэйского месторождения. Ранее на месторождении были созданы объекты жизнеобеспечения, в частности вахтовый жилой комплекс и электростанция собственных нужд. В 2020 г. ПАО «Газпром нефть» произвело отгрузку нефти с Новопортовского месторождения морским путём в объёме 14,5 млн т.

В свою очередь, *транзитные перевозки* по СМП имели другую динамику.

Транзит на трассе СМП появился в результате снижения в 2010 г. требований к уровню ледовой защиты кораблей и достиг своего максимума (1,6 млн т) в 2013 г. В этот период был совершён 71 рейс между различными зарубежными портами: Мидзусима (Япония) – Монгстад (Норвегия): 79,8 тыс. т нефти; Щецин (Польша) – Тан Санг-Кай (Вьетнам): 120 т генеральных грузов и др.¹ Однако начиная с 2014 г. отмечается сокращение транзита, а уже в 2019 г. его объём составил лишь 600 тыс. т. Причины этого – экономический кризис, санкционная политика западных стран и завершение строительства второго русла Суэцкого канала, позволившее «вернуть» часть «перебежавших» перевозок с трассы СМП на Южный морской путь².

¹ По данным Информационного бюро «Центр логистики Крайнего Севера» (Information Office «Center for High North Logistics»). URL: <http://arctic-lho.com/wp-content/uploads/2018/05/statistics2013.pdf> (дата обращения: 10.03.2021).

² Отметим, что мартовский инцидент 2021 г. с посадкой на мель контейнеровоза «Эвер Гивен» (Ever Given) и полной блокировкой Суэцкого канала вновь вызвал в СМИ дискуссию о перспективах роста транзита из Европы в Азию через СМП (Источник: Дембинская Н. Пробка на миллиарды: чем обернётся блокировка Суэцкого канала. URL: <https://ria.ru/20210327/suets-1603043824.html> (дата обращения: 10.03.2021).

При этом основным экономическим препятствием транзитных перевозок по СМП остаётся его одностороннее движение, когда судно в одну сторону следует на балласте. Необходимо отметить, что в отдельные годы некоторые транзитные перевозки по СМП имели двустороннюю направленность [15]. Учитывая данные обстоятельства, можно констатировать, что пока использование трассы СМП для осуществления транзитных перевозок крайне незначительно. Расширение судоходства по трассе СМП основано на российских грузах, а транзитные международные перевозки составляют лишь небольшую долю. Основной проблемой в наращивании перевозки грузов по трассе СМП выступает слаборазвитая транспортная инфраструктура, в том числе плачевное состояние арктических портов страны.

Условно морские порты российской Арктики принято разделять на две части: порты западной и восточной Арктики. Это деление имеет принципиальное значение. Порты западной Арктики включают развитую инфраструктуру, работают, как правило, круглогодично и имеют технические возможности для перевалки грузов. Порты восточной Арктики находятся в глубоком системном кризисе, а показатели их грузооборота ничтожно малы (*табл. 1*).

Таблица 1

Грузооборот арктических портов России, млн т

Год	Всего	Западная Арктика, всего	В том числе:					Восточная Арктика, всего	В том числе:			
			Мурманск	Архангельск	Витино	Кандалакша	Сабетта		Певек	Анадырь	Беринговский	Тикси
2000	11,7	11,1	8,5	1,8	2,7	0,5	–	0,5	0,1	0,2	*	*
2005	38,2	37,5	28,0	6,4	1,6	0,3	–	0,7	0,1	0,2	0,2	*
2010	51,0	50,5	32,8	3,6	4,3	0,8	–	0,5	0,1	0,2	*	*
2016	49,5	48,9	33,4	2,6	–	0,8	2,8	0,6	0,3	0,1	*	*
2017	94,6	93,6	51,7	23,9	–	1,6	7,9	1,0	0,4	0,1	*	0,3
2018	93,4	92,0	60,6	2,7	–	2,2	17,4	1,4	0,4	0,2	0,4	0,3
2019	104,8	103,6	61,9	2,6	–	2,5	27,6	1,1	0,3	0,1	0,5	*

Примечание. * – значение меньше 0,1.

Источник: рассчитано по данным ФГУП «Росморпорт».

Как видно из данных *таблицы 1*, к 2019 г. совокупный грузооборот портов российской Арктики достиг отметки 104,8 млн т, увеличившись за период 2000–2019 гг. в 8,9 раза, но 98% грузооборота арктических портов приходилось на порты западной Арктики.

За рассматриваемый период (с 5% в 2000 г. до 12% в 2019 г.) возросла доля российских арктических портов в грузообороте портов страны. При этом в общемировом масштабе роль арктических портов России значительно выше. По данным Национального агентства геопространственной разведки (National Geospatial-Intelligence Agency, NGA)¹, портовую инфраструктуру

¹ NGA's World Port Index 2019. URL: <https://msi.nga.mil/Publications/WPI> (дата обращения: 10.03.2021).

туру Арктики составляют 82 морских порта, из которых четверть – это порты России. Самым крупным арктическим портом мира является российский Мурманск (в 2019 г. порт переработал свыше 80 млн т). Остальные арктические порты мира классифицируются, как мелкие, с ограниченным числом механизированных причалов и ремонтных мастерских (рис. 3).

Рис. 3. Арктические порты мира

Источник: карта выполнена В.Д. Хижняком (ИЭИ ДВО РАН) по: NGA's World Port Index 2019. URL: <https://msi.nga.mil/Publications/WPI> (дата обращения: 10.03.2021).

Морские порты восточной Арктики. В настоящее время сухопутная территория восточной Арктики составляет 33% от общей площади Дальнего Востока России. На этой территории расположено 164 населённых пункта и проживает 159,5 тыс. человек. Наличие большого запаса природных ресурсов (золота, алмазов, олова, вольфрама, редкоземельных металлов, углей) создаёт благоприятные условия для развития добывающей промышленности.

Особенность развития этой территории заключается в том, что отраслевая структура экономики слабо диверсифицирована, а объекты транспортного комплекса ориентированы преимущественно на вывоз полезных ископаемых. В завозе грузов преобладают потребительские товары. Развитие восточной Арктики зависит от эффективности работы морского транспорта.

Это связано с огромной территорией, неравномерным хозяйственным освоением и системой расселения.

Опорную береговую инфраструктуру восточной Арктики формируют шесть портов. Их выгодное положение позволяет обеспечивать свободный выход на международные транспортные коридоры и осуществлять внешнеторговые связи.

Являясь «реперными точками» трассы СМП, морские порты восточной Арктики в своём развитии прошли четыре этапа [10]. На *первом этапе* были введены в эксплуатацию порты Тикси, Беринговский, Провиденция и решались в основном военно-стратегические задачи (*рис. 4*). На *втором* – стратегия развития портов основывалась на принципе единства с прилегающей территорией и решении задач освоения природных богатств Севера и создания СМП, способного выполнять оборонные функции государства и обеспечивать необходимые условия для развития коренных малочисленных народов Севера. Именно в это время перевозки грузов по СМП достигли исторического максимума – 6,5 млн т. В портах Певек, Эгвекинот и Анадырь велась широкомасштабная реконструкция причалов для приёма лихтеровозов, которые получили широкое использование.

Рис. 4. Основные этапы развития портов восточной Арктики

Источник: составлено авторами.

Третий этап связан с глубоким системным кризисом, оттоком населения, сокращением производства, изменением централизованной системы завоза грузов в северные регионы, что привело к резкому снижению грузооборота и деградации портов восточной Арктики. Современный, *четвёртый этап* связан с активизацией освоения Арктики. В рамках Стратегии развития Арктической зоны РФ¹ (далее – Стратегия развития АЗРФ), порты рассматриваются как системообразующие элементы, которые будут оказывать положительное влияние на прилегающие территории, путём образования устойчивых связей, и способствовать развитию СМП.

¹ Указ Президента РФ № 645 от 26 октября 2020 г. «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (дата обращения: 10.03.2021).

Другими словами, на *четвёртом этапе* порты повторяют траекторию развития, заданную в первой половине 1980-х гг., но уже с учётом современных тенденций: создание логистической инфраструктуры для межконтинентальных перевозок между Западной Европой, Северо-Восточной Азией и Западным побережьем Америки; формирование современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для безопасного судоходства по СМП; создание «портов-убежищ» для предотвращения чрезвычайных ситуаций и загрязнения поллярных вод в результате изменения климата.

Современный период развития портов характеризуется следующими тенденциями: рост объёма перевалки грузов в портах с 2014 г., который был вызван реализацией ряда инфраструктурных проектов; изменение структуры груза за счёт роста доли строительной техники и сырьевых грузов. Эти изменения говорят о начале реанимации портов восточной Арктики, как опорных зон СМП. Однако следует признать, что этого недостаточно.

В настоящее время инфраструктура портов восточной Арктики остро нуждается в обновлении и комплексной модернизации, так как её костяк был заложен ещё в советское время, когда решались военно-стратегические задачи страны. Кроме того, бункеровка возможна только в порту Анадырь; в Эгвекинот нет пункта пропуска через государственную границу. В портах Певек, Провидения, Эгвекинот и Беринговский есть проблемы с навигационным обслуживанием, существует дефицит электроэнергии. Более того, отсутствие выхода на железнодорожную сеть страны постоянно замедляет сроки реализуемых проектов в арктических портах ДФО [6].

Перспективы развития СМП

Дальнейшие планы развития СМП определены в новой Стратегии развития АЗРФ, постулирующей, что развитие производственных объектов в АЗРФ обеспечит загрузку порта, снимет инфраструктурные ограничения и привлечёт дополнительные транзитные грузы. В результате будут созданы благоприятные условия для перевозки грузов, объём которых в 2035 г. составит 160 млн т, из них: 150 млн т – национальные грузы, 10 млн т – транзит.

Источниками формирования *национальных грузов (150 млн т)* являются СПГ-проекты, добыча нефти на Новопортовском месторождении, а также твёрдые полезные ископаемые (руда и уголь) районов Норильского промышленного района, Якутии и Чукотки (*табл. 2*).

Как видно из данных *таблицы 2*, основными полюсами роста в российской Арктике выступают пять из восьми опорных зон – Кольская, Ямало-Ненецкая, Таймыро-Туруханская, Северо-Якутская и Чукотская. Реализация данных проектов позволит увеличить не только объём экспортных грузов, но и каботажных, поскольку для освоения месторождений потребуется завоз техники, оборудования, строительных материалов, а также бытовой техники и продовольственных товаров. Безусловно, что для каждого порта увеличение экспортных грузов даст свой прирост каботажа.

На западный сектор Арктики приходится 13 проектов суммарным объёмом 122 млн т. Такой существенный прирост объясняется гигантскими ресурсами нефти и газа, расположенными как на суше, так и на арктическом шельфе западной Арктики. Однако в большинстве своём эти ресурсы слабо изучены, поэтому по некоторым проектам сроки строительства постоянно переносятся. Например, проект «Чайка» порта Диксон ориентирован на экспорт 29 млн т угля, но его объёмы не обеспечены запасами [13; 16].

Таблица 2

Основные проекты по экспорту минерально-сырьевых грузов АЗРФ

Опорная зона Порт Проект	Груз	Мощности, млн т
Всего		147,8
Кольская, всего		30,0
Териберка, Штокмановский (проект)	СПГ	30,0
Ямало-Ненецкая, всего		55,8
Сабетта		48,1
Новопортовское	Нефть	5,7
Ямал СПГ 1	СПГ	19,0
Ямал СПГ 2	Конденсат	1,0
Арктик СПГ 1	СПГ	22,4
Новый (проект)	Нефть	7,7
Таймыро-Туруханская, всего		51,0
Диксон		50,0
Бухта Север	Нефть	17,5
Северная Звезда	Уголь	3,5
Арктик СПГ 2	СПГ	19,8
Чайка	Уголь	9,2
Дудинка		0,8
Норильск	Руда	0,7
Пеляткинское	Конденсат	0,1
Хатанга, Томор	Руда	0,2
Северо-Якутская, всего		0,8
Тикси	Руда	0,8
Чукотская, всего		10,2
Певек		0,2
Майское	Руда	0,1
Баимское	Руда	0,1
Беринговский, Угольный	Уголь	10,0

Источники: составлено по данным ФГУП «Росморпорт»; Плаиткина Л.С. Анализ и перспективы развития добычи угля в период до 2035 года в Чукотском автономном округе // Горная промышленность. 2016. № 5 (129). URL: https://nedradv.ru/nedradv/ru/page_industry?obj=f8e9e1f499291374ebb7235bf470ecd (дата обращения: ноябрь 2020).

Проекты портов восточной Арктики ориентированы на экспорт руды и угля, объём которых составит 11 млн т. Такой прирост незначителен в сравнении с портами западной Арктики.

В свою очередь, *транзит (10 млн т)* будет формироваться в странах Западной Европы и Восточной Азии. Безусловно, что объём транзитных перевозок по СМП достаточно скромный по сравнению с объёмами транзитных грузов через Суэцкий канал. Если для национальной арктической транспортной системы основные проекты уже определены, то проекты по развитию портовой инфраструктуры для транзита только формируются.

Как было заявлено, перспективы развития порта Петропавловск-Камчатский связаны с созданием арктического ХАБа СМП. В настоящее время уже определены три проекта в структуре потенциального ХАБа, совокупной мощностью 22,5 млн т: терминал по хранению и перегрузке СПГ; комплекс по складированию и хранению нефтепродуктов; терминал по переработке навалочных и генеральных грузов¹. Оговоримся, что проект контейнерного терминала для транзитных грузов в Петропавловске-Камчатском проработан слабо. Нет оценки экономической эффективности проекта, кроме указания на рост объёмов грузоперевозок и сокращение времени в пути. Поэтому порт Петропавловск-Камчатский в настоящих условиях лишь номинально можно считать арктическим ХАБом.

В целом реализация вышеобозначенных проектов увеличит объём грузооборота портов ДФО, создаст дополнительные рабочие места, а также будет способствовать образованию дополнительных экономических эффектов (как в самих портах, так и за их пределами) и привлечению иностранных инвесторов на просторы российской Арктики.

Арктическая стратегия Китая и её влияние на развитие дальневосточной транспортно-логистической системы

Современная высокая активность Китая в Арктике базируется на ряде официальных документов и провозглашённой национальной стратегии КНР в этом регионе [7].

Реализуемая арктическая политика Китая коррелирует с основными положениями стратегии «мирного возвышения» страны и курса на превращение КНР в великую морскую державу, который был провозглашён в 2012 г. на XVIII Всекитайском съезде Коммунистической партии Китая. В развитие этих предложений Председатель КНР Си Цзиньпин во время визитов в Республику Казахстан и Индонезию осенью 2013 г. выдвинул инициативу «Один пояс и один путь» [17], заключающуюся в поиске, формировании и продвижении новой модели международного сотрудничества и развития с помощью укрепления действующих региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур взаимодействий с участием Китая.

В 2017 г. в число морских коридоров «Пояса и пути» был включён Северный Шёлковый путь, обеспечивающий морское сообщение из Китая в Европу через российский СМП. В части развития транспортной инфраструктуры Китай планирует создание «единого координационного механизма для сквозных перевозок, перегрузки и мультимодальных перевозок между странами, чтобы реализовать упрощение международных перевозок. Продвигать строительство портовой инфраструктуры, расширять сотрудничество в области информационных технологий в морской логистике, расширять сотрудничество в области разведки и разработки полезных ископаемых и других традиционных источников энергии, технологий глубокой переработки, оборудования и инжиниринговых услуг в области энергетики и ресурсов, продвигать сотрудничество в области круизного туризма» [17].

¹ Перспективный план развития ТОР Камчатка. Корпорация развития Дальнего Востока, 2016. 283 с. URL: <https://minfish.kamgov.ru/document/file/download?id=55998> (дата обращения: 10.03.2021).

Официальное включение Северного Шёлкового пути в число морских коридоров «Пояса и пути» привело к опубликованию в 2018 г. «Белой книги» (Китайской арктической стратегии). В этом документе Китай признаёт, что не является арктическим государством, но это не мешает ему «пытаться понять, защищать, развивать и участвовать в управлении Арктикой» [18].

Среди значимых для России и Китая проектов, связанных с СМП, выделяется наиболее представительный пример коллаборации двух стран в Арктике – проект производства сжиженного газа «Ямал СПГ». В проекте, реализуемом российским газовым гигантом ПАО «НОВАТЭК», китайской стороне принадлежит почти треть 27-миллиардного проекта: Фонду «Шёлкового пути» (Silk Road Fund Co Ltd.) – 9,9%; Китайской национальной нефтегазовой корпорации (China National Petroleum Corporation) – 20%¹.

Китайские инвесторы выражают готовность вкладывать средства и в строительство нового глубоководного порта в г. Архангельске и железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая на 800 км сократит путь из Сибири до Белого моря. В этом проекте архангельский порт с годовым грузооборотом порядка 30 млн т явится пунктом «стыковки» СМП с российской системой железных дорог [12].

Для ДВ перспективным проектом развития инфраструктуры СМП может выступить коридор «Северный транзит», который обеспечит связь северных провинций Китая с Западной Европой и усилит внутрирегиональные транспортные связи самого Дальнего Востока. Основными населёнными пунктами коридора «Северный транзит» выступают: Мохэ – Джалинда – Сковородино – Тында – Нерюнгри – Якутск – Тикси [4].

Вовлечение в систему СМП речного пункта пропуска «Джалинда», расположенного вблизи пересечения Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей реализует явное преимущество международного транспортного коридора «Северный транзит» – он короче. Участок «Мохэ (Китай) – Джалинда – Сковородино – Тында – Нерюнгри – Якутск» позволит связать КНР с СМП через Амурскую область и Республику Саха (Якутия). При этом максимальный объём российско-китайского грузопотока может превысить 700 тыс. т, а пассажиропоток составить свыше 180 тыс. человек.

Общая стоимость основных инфраструктурных проектов в рамках развития транспортного коридора «Северный транзит» составляет 180 млрд рублей (*табл. 3*).

Развитие транспортного коридора «Северный транзит», с одной стороны, выступит дополнительным транспортным маршрутом «Ледяного Шёлкового пути», расцениваемого Китаем как важный элемент развития его морских торговых коммуникаций из Азии в Европу, с другой (что гораздо более важно для Дальнего Востока), – явится дополнительной меридиональной трассой, соединяющей СМП и южные районы Дальневосточного федерального округа, будет способствовать не только развитию внешнеторговых отношений между Россией и Китаем, но и стимулировать хозяйственное освоение зоны БАМ, развитие транспортной инфраструктуры, а также интеграцию дальневосточной ТЛС в глобальные трансазиатские транспортные маршруты.

¹ Китайский Фонд «Шёлкового пути» купил 9,9% «Ямал СПГ». URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/12/17/621420-fond-shelkovogo-puti-yamal-spg> (дата обращения: 10.03.2021).

Таблица 3

Основные проекты развития транспортного коридора «Северный транзит»

Наименование проекта	Стоимость, млрд рублей
Реконструкция причальных сооружений ОАО «Морской порт «Тикси»	2,6
Строительство судов класса «река-море»	21,5
Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском речном бассейне	28,2
Создание современного логистического центра в г. Якутске для перевалки транзитных грузов	25,0
Реконструкция речного пункта пропуска Джалинда	1,9
Строительство моста через р. Амур между с. Джалинда (РФ) и Мохэ (КНР)	20,2
Строительство терминального логистического комплекса в г. Тынде	0,4
Строительство моста через р. Лену	80,0

Источники: составлено по: [4]; Колодезников А.З. Развитие Арктической зоны Республики Саха (Якутия). URL: <https://docplayer.ru/50011591-Razvitie-arkticheskoy-zony-respubliki-saha-yakutiya.html> (дата обращения: 10.03.2021); Постановление Правительства РФ № 308 от 15 апреля 2014 г. «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа»; Закон Амурской области № 277-ОЗ от 13 ноября 2013 г. «Об утверждении программы социально-экономического развития Амурской области на 2013–2017 годы»; Постановление Правительства Хабаровского края № 146-пр от 05 мая 2012 г. «Об утверждении государственной программы Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края».

Строительство моста через р. Лену обеспечит круглогодичную транспортную доступность Якутии, позволит снизить цены на многие товары и услуги для населения этого крупнейшего в мире административно-территориального образования¹. Помимо выхода к федеральным и региональным трассам, Якутия получит полноценный доступ к Транссибу, БАМу и портам Охотского моря. Это даст толчок к развитию транспортной инфраструктуры и обеспечит возможность создания в г. Якутске крупного мультимодального транспортного узла, включающего несколько видов транспорта – железнодорожный, речной, авиационный и автомобильный. Как следствие, увеличится грузопоток: ожидается, что он вырастет до 6 млн т, а пассажиропоток – до 8 млн человек в год. Благодаря этому, будет достигнута существенная экономия на северном завозе – на 4 млрд рублей в год. Наличие моста привлечёт туристов в республику, потенциал которой в этом отношении колоссален и одновременно недооценён.

¹ Согласно государственной программе развития транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2020–2024 гг., запуск проекта позволит снизить стоимость потребительских товаров и услуг в республике на 7–10% и уровень бедности населения в регионе – на 1,3% (Источник: Указ Главы Республики Саха (Якутия) № 842 от 30 ноября 2019 г. «О государственной программе Республики Саха (Якутия) «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2020–2024 годы». URL: <https://docs.cntd.ru/document/561643944?marker> (дата обращения: 10.03.2021).

Заключение

Традиционный взгляд на порты как на важнейшие инфраструктурные активы, являющиеся деловым и хозяйственным центром территориального развития, недостаточен для признания транспортной инфраструктуры пропульсивной отраслью, стимулирующей возникновение точек роста в Арктике. Пропульсивный эффект портового хозяйства в дальневосточной Арктике невысок, транспортная инфраструктура в целом, как и СМП в частности, выступает необходимым, но недостаточным условием формирования и функционирования здесь очаговых зон регионального развития.

Основные эффекты СМП для экономики Дальнего Востока связаны не столько с увеличением объёмов перевозки грузов, сколько с усилением транспортного каркаса путём интеграции южных и северных транспортных артерий в рамках развития международного транспортного коридора «Северный транзит», который сократит время доставки грузов из северных провинций Китая в Западную Европу и усилит внутрирегиональные связи самого Дальнего Востока.

Рост активности КНР в Арктике, накладываясь на стремление Китая оптимизировать логистические связи с Западной Европой, может привлечь инвесторов к созданию на Дальнем Востоке инфраструктурных проектов в рамках развития транспортного коридора «Северный транзит» на общую сумму свыше 180 млрд рублей, способствовать созданию новых рабочих мест и усилению темпов роста региональной экономики.

Список литературы

1. Арктическое пространство России в XXI веке: факторы развития, организации управления / под ред. акад. В.В. Ивантера. СПб.: Издательский Дом «Наука», 2016. 1040 с.
2. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т., Ушаков Е.А. Подходы к транспортно-географическому районированию дальневосточного макрорегиона // Геосистемы Северо-Восточной Азии: природные, природно-ресурсные, социальные и хозяйственные структуры территорий. Владивосток: ФГБУН Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, 2020. С. 6–9.
3. Геоэкономические процессы в Арктике и развитие морских коммуникаций / под ред. С.Ю. Козьменко, В.С. Селина. Апатиты: Изд-во Кольского научного центра РАН, 2014. 266 с.
4. Гомилевская Г.А., Сакун В.С. Возможности государственно-частного партнёрства при создании региональных предпринимательских проектов на примере концепции приграничного кластера «Джалинда» в Амурской области // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2016. Т. 8. № 4 (35). С. 92–109.
5. Журавель В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112–145. <http://dx.doi.org/10.17238/issn2221-2698.2016.24.112>
6. Заостровских Е.А. Морские порты восточной Арктики в рамках новой стратегии развития Арктической зоны РФ // Учёные записки. Выпуск 19. Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока: пространственная дифференциация. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019. С. 90–104.
7. Леонов С.Н. Активизация политики Китая в Арктике: предпосылки, проблемы, перспективы // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 5. С. 50–61. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2019.5.50>
8. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Влияние портов Северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики // Арктика: экология и экономика. 2021. Т. 11. № 1. С. 6–18. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18>

9. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Порты восточной Арктики как необходимое, но недостаточное условие развития региона // Учёные записки. Выпуск 21. Проблемное поле региональных экономических исследований. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2020. С. 123–133.
10. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Потенциал восточной Арктики как катализатор развития Дальнего Востока России // Арктика: экология и экономика. 2019. № 4 (36). С. 4–15. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2019-4-4-15>
11. Митько А. Китайские ледоколы на СМП. URL: <https://ru.arctic.ru/analytic/20180419/737492.html> (дата обращения: 10.03.2021).
12. Морозов Ю.В., Клименко А.Ф. Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «Арктической гонке» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2005. Т. 20. № 20. С. 173–191.
13. Павлов В.К., Селин В.С. Проблемы развития грузопотоков Северного морского пути и методы их решения // Вестник УГУЭС. Наука, образование, экономика. Серия экономика. 2015. № 2 (12). С. 73–80.
14. Пилясов А.Н., Путилова Е.С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 21–43. <http://dx.doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.38.21>
15. Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / Науч. ред. В.С. Селин, С.Ю. Козьменко. Апатиты: Ин-т экономических проблем КНЦ РАН, 2015. 335 с.
16. Фишкин Д.О., Григорьев М.Н. Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктической зоны России – как выполнить «майский» указ президента России // Российская Арктика. 2019. № 7. С. 41–48. <http://dx.doi.org/10.24411/2658-4255-2019-10074>
17. Action Plan on the Belt and Road Initiative. URL: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (дата обращения: 10.03.2021).
18. China's Arctic Policy. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm (дата обращения: 10.03.2021).
19. Giuliano G., Brien T. Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles / Long Beach and Other US Ports and Hinterlands // Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143. Paris: OECD Publishing, 2009. Pp. 77–108.
20. Humpert M. China Publishes First Ever Comprehensive Arctic Policy. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/china-publishes-first-ever-comprehensive-arctic-policy> (дата обращения: 10.03.2021).
21. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development // Maritime Policy and Management. 2005. № 3. Pp. 297–313.
22. Olivier D., Slack B. Rethinking the Port // Environment and Planning. 2005. № 38. Pp. 1409–1427.
23. Perroux F. Economic Space Theory and Application // The Quarterly Journal of Economics. 1950. Vol. 64. № 1. Pp. 89–104.
24. Suykens F., Van de Voorde E. A Quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools // Maritime Policy and Management. 1998. № 25. Pp. 251–261.

References

1. *The Russian Arctic Space in XXI Century: Development Factors, Management*. Ed. by acad. V.V. Ivanter. SPb., 2016. 1040 p. (In Russian)
2. Baklanov P.Ya., Moshkov A.V., Romanov M.T., Ushakov E.A. Approaches to the Transport-Geographical Zonation of the Far-East Macroregion. In: *Geosystems of North-East Asia: The Natural, Natural Resource, Social and Economic Structures of Territories*. Vladivostok, 2020. Pp. 6–9. (In Russian)
3. *Goeconomic Processes in the Arctic and Development of Sea Communications*. Ed. by S.Yu. Kozmenko, V.S. Selin. Apatity, 2014. 266 p. (In Russian)

4. Gomilevskaya G.A., Sakun V.S. Opportunities for Public-Private Partnership to Create and Development of Cross-Border Clusters on the Example of Cluster «Dzhalinda» in the Amur Region. *Territoriya novykh vozmozhnostey. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa* [The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service]. 2016. Vol. 8. No. 4 (35). Pp. 92–109. (In Russian)
5. Zhuravel V.P. China, Republic of Korea and Japan in the Arctic: Politics, Economy, Security. *Arktika i Sever* [Arctic and North]. 2016. No. 24. Pp. 112–144. <http://dx.doi.org/10.17238/issn2221-2698.2016.24.112> (In Russian)
6. Zaostrovskikh E.A. Sea Ports of the Eastern Arctic in the Framework of the New Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation. In: *Science Notes. Issue 19. Economic and Social Development of the Far East: Spatial Differentiation*. Khabarovsk, 2019. Pp. 90–104. (In Russian)
7. Leonov S.N. Activation of China's Policy in the Arctic: Background, Problems, Prospects. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2019. Vol. 6. No. 5. Pp. 50–61. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2019.5.50> (In Russian)
8. Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. Influence of the Ports of the Northern Sea Route on the Formation of Focal Zones for the Development of the Eastern Arctic. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy]. 2021. Vol. 11. No. 1. Pp. 6–18. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18> (In Russian)
9. Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. Ports of the Eastern Arctic As a Necessary but Insufficient Condition for the Development of the Region. In: *Science Notes. Issue 21. The Problem Field of Regional Economic Research*. Khabarovsk, 2020. Pp. 123–133. (In Russian)
10. Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. The Eastern Arctic Facilities Accelerate the Russian Far East Development. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy]. 2019. No. 4 (36). Pp. 4–15. <http://dx.doi.org/10.25283/2223-4594-2019-4-4-15> (In Russian)
11. Mitko A. *Chinese Icebreakers on the NSR*. Available at: <https://ru.arctic.ru/analitic/20180419/737492.html> (accessed 10 March 2021). (In Russian)
12. Morozov Yu.V., Klimenko A.F. China and Other States of North-East Asia in the «Arctic Race». *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost'* [China in World and Regional Politics. History and Modernity]. 2005. Vol. 20. No. 20. Pp. 173–191. (In Russian)
13. Pavlov V.K., Selin V.S. Problems of Development of Freight Traffics of the Northern Sea Route and Methods of Their Decision. *Vestnik UGUES. Nauka, obrazovanie, ekonomika. Seriya: Ekonomika* [Bulletin USPTU. Science, Education, Economy. Series. Economy]. 2015. No. 2. Pp. 73–80. (In Russian)
14. Pilyasov A.N., Putilova E.S. New Projects for the Development of Russian Arctic: Space Matters! *Arktika i Sever* [Arctic and North]. 2020. No. 38. Pp. 20–42. <http://dx.doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.38.21> (In Russian)
15. *Factor Analysis and Forecast of Cargo Flows of the Northern Sea Route*. Ed. by V.S. Selin, S.Yu. Kozmenko. Apatity, 2015. 335 p. (In Russian)
16. Fishkin D.O., Grigoriev M.N. Realization of Mineral Resource and Logistic Capacity of Russia's Arctic Zone – How to Perform the Tasks Defined by the «May» Decree of the President of Russia. *Rossiyskaya Arktika* [Russian Arctic]. 2019. No. 7. Pp. 41–48. <http://dx.doi.org/10.24411/2658-4255-2019-10074> (In Russian)
17. *Action Plan on the Belt and Road Initiative*. Available at: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm (accessed 10 March 2021).
18. *China's Arctic Policy*. Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm (accessed 10 March 2021).
19. Giuliano G., Brien T. Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles / Long Beach and Other US Ports and Hinterlands. In: *Port Competition and Hinterland Connections*. Round Table 143. Paris: OECD Publishing, 2009. Pp. 77–108.

20. Humpert M. *China Publishes First Ever Comprehensive Arctic Policy*. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/china-publishes-first-ever-comprehensive-arctic-policy> (accessed 10 March 2021).
21. Notteboom T., Rodrigue J.-P. Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. *Maritime Policy and Management*. 2005. No. 3. Pp. 297–313.
22. Olivier D., Slack B. Rethinking the Port. *Environment and Planning*. 2005. No. 38. Pp. 1409–1427.
23. Perroux F. Economic Space Theory and Application. *The Quarterly Journal of Economics*. 1950. Vol. 64. No. 1. Pp. 89–104.
24. Suykens F., Van de Voorde E. A Quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools. *Maritime Policy and Management*. 1998. No. 25. Pp. 251–261.

■ ■ ■
Для цитирования:

Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Развитие Северного морского пути и рост активности КНР в Арктике как предпосылки усиления транспортного каркаса Дальнего Востока // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 2. С. 54–70. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54>

For citing:

Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. Development of the Northern Sea Route and the Growth of Activity of the PRC in the Arctic As a Prerequisite for Strengthening the Transport Framework of the Far East. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 2. Pp. 54–70. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.2.54> (In Russian)