

Северный морской путь



**Презентацию подготовили:
Кондрашова Ксения, Тибилова
Диана,
Брагина Кристина, Репин Лев,
Марашев Муслим,
Новоселов Даниил, Казарян
Самвел
Александр Лапшин**

Москва, 2019



Диксон

Хатанга

Сабетта

Тикси

Мыс Шмидта

Мурманск

Певек

Кандалакша

Нарьян-Мар

Дудинка

Эгвекино

Амдерма

Варандей

Игарка

Анадырь

Мезень

Архангельск

Провидения

Онега

Петропавловск-Камчатский

Владивосток

Особенности современного этапа развития СМП

- ▶ Развитие транзитных функций СМП.
- ▶ По транспортным артериям СМП осуществляют завоз топлива и продуктов в пункты Российской Арктики.
- ▶ Большой интерес зарубежных судоходных компаний к Северному морскому пути.
- ▶ Растущую активность газовых и нефтяных компаний в регионе Арктики и Ямала
- ▶ Увеличением экспорта, при том, что доля импорта и транзита останется незначительной
- ▶ Вхождение в мировое транспортное пространство и максимальное осуществление возможности транзитных перевозок

СМП = пространственное развитие России?

От развития Северного морского пути
зависит успешное освоение Арктики

Северный морской путь - связующие звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны, между Азией и Европой. Он объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, формирует условия для инфраструктуры морских портов, железнодорожных и речных меридиональных коммуникаций.

Освоение Арктики
—
стратегический вызов
для России

«Качественное освоение Севера <...>
обеспечивается Северным морским путем», —
Елена Безденежных, вице-президент
«Норильского никеля».

Стейкхолдеры СМП

- ▶ Стейкхолдер - заинтересованная сторона, причастная сторона — физическое лицо или организация, имеющая права, долю, требования или интересы относительно системы или её свойств, удовлетворяющих их потребностям и ожиданиям



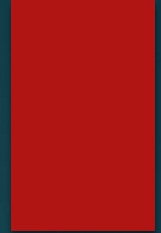
Компании работающие

В арктике

- ▶ Лидерами рейтинга устойчивого развития компаний, работающих на территории Баренцева Евро-Арктического региона — «Полярный индекс Баренц-региона. Компании» являются нефтегазовые гиганты "Роснефть" и "Лукойл. Далее: металлургические компании «Норникель» и "Северсталь", алмазодобывающая компания «Алроса» и химический холдинг «Фосагро».
- ▶ Среди иностранных участников рейтинга — норвежские нефтегазовые компании Equinor и DEA Norge, работающая в Финляндии и Швеции горно-металлургическая компания Boliden Group и канадский производитель золота Agnico Eagle Mines, чьи производственные мощности расположены на севере Финляндии.



Конфликты интересов



- ▶ Рост потенциала конфликтности.
Милитаризация Арктики
- ▶ Ограничение прав РФ и бизнеса в Мировом океане. Рост напряжённости
- ▶ Различия и конфликт интересов стейкхолдеров, действующих в Арктике. В переосвоении Российской Арктики

Страны заинтересованные в Арктике

- ▶ 1 Группа

Россия США Канада Гренландия Швеция,
Финляндия Норвегия

- ▶ 2 Группа

КНР и страны БРИКС

- ▶ 3 Группа Азиатские страны



Интересы Китая в Арктике

▶ Активизация присутствия Китая в Арктике обуславливается наличием залежей полезных ископаемых, новыми морскими путями и необходимостью проведения научных исследований. Очевидные приоритеты – первые две составляющие, тогда как третья обеспечивает легитимизацию растущего китайского присутствия в Арктическом регионе. Пекин инвестирует в поисковые и разведывательные работы и активно участвует в освоении зарубежных нефтяных месторождений. Китайские технологии и капитал используются для приобретения нефтяных активов и освоения месторождений в разных регионах мира. КНР импортирует нефть и газ из более 30 стран: 56% китайского импорта нефти приходится на Ближний Восток, 27% – на Африку, 13,5% – на Азию и АТР, 3,5% – на Латинскую Америку. В данном контексте интерес Китая к арктическим нефтегазовым ресурсам вполне понятен. Однако следует учитывать, что сложность природно-климатических условий делает практическое освоение этих ресурсов вопросом будущего, причем не только для Китая, но и для самих арктических стран. Пока же китайские компании проявляют очевидный практический интерес к другим минеральным ресурсам в Арктике, прежде всего в скандинавском Заполярье.



Интересы Республики Корея в Арктике

- ▶ Стремление Сеула добиться объективной оценки экономической целесообразности коммерческого освоения Северного морского пути (СМП). Перспективы использования нового полярного транспортного пути на Запад в значительной степени стимулируют дипломатическую и научную активность Республики Корея в регионе. Спрос на энергетические ресурсы, желание добиться диверсификации источников углеводородов, а также минерального сырья – еще один веский аргумент в пользу повышенного внимания южнокорейского государства и бизнеса к арктической зоне. Кроме того, растущие амбиции в Арктике других государств позволяют рассчитывать на их интерес к предлагаемым Республикой Корея технологиям и конкурентоспособной промышленной продукции. Другой комплекс проблем, привлекающих устойчивое внимание южнокорейских политических элит, связан с необходимостью поиска адекватных ответов на растущие экологические вызовы.



Интересы Японии в Арктике

- ▶ Арктические маршруты морских перевозок имеют для страны особое значение по нескольким причинам. Северный морской путь (СМП), соединяющий Японию с Европой, с которой государство связывают наиболее интенсивные торговые потоки, на 40% короче, чем традиционный южный маршрут через Суэцкий канал. Так, протяженность маршрута из Иокогамы в Роттердам по южному пути составляет 20742 км, по северному – 12038 км¹⁴. Это означает существенную экономию времени и топлива, удешевление перевозок и повышение привлекательности северного маршрута. Например, если южный путь можно преодолеть за 40 дней, то северный – за 25¹⁵. К тому же южный маршрут сопряжен с дополнительными рисками: судам приходится идти через Южно-Китайское море, в котором в последние годы обострилась международная обстановка из-за территориальных споров, а также через Малаккский пролив, где по-прежнему остро стоит проблема морского пиратства. СМП, проходящий вдоль арктического побережья одной лишь России, в этом плане представляется гораздо более безопасным. Еще один важный мотив, определяющий повышенный интерес Японии к Арктике, – энергетическая безопасность. На Арктический регион приходится 13% разведанных мировых запасов нефти и до 30% запасов природного газа. Между тем 80% нефти, которая составляет 42% первичного энергобаланса Японии, поступает с Ближнего Востока по небезопасному южному маршруту. После аварии на АЭС «Фукусима-1» в марте 2011 г., когда перед страной остро встал вопрос диверсификации источников поставок, политическое руководство поставило задачу повысить долю Японии в разработке месторождений за рубежом



Северный морской путь

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ ДОСТАВКИ	ПРЕИМУЩЕСТВА СМП	НЕДОСТАТКИ СМП
Через Суэцкий канал	1) Меньшая протяженность маршрута; 2) Отсутствие каналов и узкостей, препятствующих свободному движению; 3) Отсутствие пиратской угрозы.	1) Напряженная ледовая обстановка; 2) Неразвитость навигационной и портовой инфраструктуры; 3) Меньшие максимальные глубины; 4) <u>Репутационное</u> преимущество маршрута через Суэцкий канал.
Через транспортный коридор «Север-Юг»	Отсутствие необходимости в многократной перегрузке на иные виды транспорта.	Напряженная ледовая обстановка.

Спасибо за внимание!

