

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 39.21

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ЕВРОАЗИАТСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

С. В. Бабич, А. А. Яковлева

Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург

stanislavbabitch@mail.ru, alenayakovleva95@mail.ru

Северный морской путь России, совмещенный с европейским и азиатско-тихоокеанским морскими транспортными коридорами, может составить основу «Северного морского шелкового пути». На протяжении всей истории контроль над «базовым энергетическим ресурсом» и транспортно-логистической инфраструктурой позволял обеспечить конкурентные преимущества в международной торговле. Формирование системы бункеровочных баз газомоторным топливом и собственного торгового флота, использующего СПГ, обеспечит конкурентоспособность России в международном разделении труда.

Ключевые слова: Северный морской путь, Северный морской шелковый путь, базовый энергетический ресурс, газомоторное топливо

TRANSPORT AND LOGISTICS POTENTIAL OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN THE EURASIAN ECONOMIC SPACE

S.V. Babich, A. A. Yakovleva

Saint Petersburg State University of Economics, Saint-Petersburg

stanislavbabitch@mail.ru, alenayakovleva95@mail.ru

The Russian Northern Sea Route, combined with the European and Asia-Pacific sea transport corridors, can form the basis of the «Northern Sea Silk Route». Throughout the history, control over the «basic energy resource» and transport and logistics infrastructure provided competitive advantages in international trade. The formation of a system of bunkering bases with gas motor fuel and its own merchant fleet using LNG will ensure Russia's competitiveness in the international division of labor.

Keywords: Northern Sea Route, Northern Sea Silk Route, basic energy resource, gas fuel

В последнее время значительно вырос геополитический и экономический интерес практически всего мирового сообщества к Арктическому региону. В первую очередь, это относится к странам, имеющим выход к Арктике, вследствие чего они оспаривают свою долю арктических пространств. Это Россия, США, Канада, Норвегия, Дания. В то же время ряд стран видят свое непосредственное участие в освоении ресурсов и пространств зоны Арктики. Это ведущие экономики Азиатско-Тихоокеанского региона: Китай, Япония, Южная Корея.

Арктика все чаще становится объектом жарких научных и политических дискуссий по поводу политической принадлежности отдельных субрегионов Арктического пространства. В то же время при организации сотрудничества и ресурсы, и пространства этого региона могут стать основой для интеграционных процессов, которые существенным образом могут сказаться на конфигурации мирового общегеографического разделения труда.

Региональные социально-экономические структуры любого иерархического уровня евроазиатского пространства, так или иначе, непосредственно вовлечены в процессы интеграции и дезинтеграции, как в рамках географических границ Европы и Азии, так и в более обширных пространствах ойкумены. Одним из таких глобальных мировых проектов является программа «Один пояс, один путь», которая по замыслу Китая способна в значительной степени оказать влияние на интеграционные процессы в Евроазиатском экономическом пространстве, которые существенно могут изменить современную конфигурацию международного разделения труда.

Какова роль глобализации в развитии процессов международной интеграции?

В большинстве работ под термином глобализации *достаточно оптимистично* понимается «...

преобразование мирового пространства в единую зону, где свободно перемещаются информация, товары и услуги, капитал, где непринужденно распространяются идеи и беспрепятственно передвигаются их носители, стимулируя развитие современных институтов и отлаживая механизмы их взаимодействия. Глобализация подразумевает образование единого (всеобщего) международного экономического, правового и культурно-информационного пространства» [1].

Как правило, это связывают со следующими факторами глобализации:

- углублением международного разделения труда и сокращением «экономического расстояния между странами» вследствие научно-технического прогресса в транспортной и информационной инфраструктуре;
- ограничением политики протекционизма и либерализацией торговли, что делает мировую торговлю «более свободной»;
- транснационализацией, что обуславливает рост зависимости доли производства, экспортно-импортных операций и дохода страны от решений, которые принимаются за пределами национальных границ государства.

Если рассматривать эти факторы с позиций концепции мир-экономических систем, то необходимо отметить, что все они имеют ярко выраженную векторную направленность из центральной зоны мир-экономики – на периферию.

Опираясь на классическое определение понятия мир-экономических систем (Ф. Бродель) [2], процесс глобализации может быть представлен как процесс формирования различного рода экономических, технологических и интеллектуальных связей в мир-системе между центральной экспортно-ориентированной зоной и периферией.

Вследствие этого важнейшим фактором влияния глобализационных процессов на формирование мир-экономических связей является модернизация транспортных средств и транспортной инфраструктуры, а также контроль над инфраструктурой и рынком

базового энергетического ресурса. Это чрезвычайно важно как в рамках национальных границ, так и на наднациональном уровне.

Это, в свою очередь, обуславливает возможности стратегического управления глобализационными процессами наднациональной интеграции трансграничных потоков капитала, ресурсов, товаров, услуг.

И Ф. Бродель и И. Валлерстайн рассматривали свои мир-системные подходы в условиях *соответствующей* скорости глобализационных процессов, которая зависит от развития технологий и технических возможностей доставки готового продукта и доведения рыночной информации до конечного потребителя, точнее, до внешних рыночных ниш.

В качестве макрорегиона предлагается рассматривать наднациональную региональную социально-экономическую систему (РСЭС), сформированную на «балансе интересов» всех участников за счет интеграции ресурсов макрорегиональных систем и в целях достижения социально-экономической устойчивости всех субъектов интеграции. В таких условиях процессы глобализации и информатизации позволяют использовать ресурсные, технологические и институциональные ресурсы всего наднационального объединения для всех участников интеграции на равных общих условиях.

В подобной ситуации основным фактором, позволяющим обеспечивать контроль над внешними рынками (рыночными нишами), является контроль над рынком базового энергетического ресурса и инфраструктурой, обеспечивающей международные рынки базового энергетического ресурса, благодаря чему обеспечиваются конкурентные преимущества внешнеэкономических перевозок.

Под *базовым энергетическим ресурсом* предлагается понимать тип энергетических ресурсов, преимущественно используемый на

глобальном уровне для обеспечения потребностей региональных хозяйственных структур национального и наднационального иерархических уровней в энергетике и внешнеэкономических перевозках в условиях сложившейся макрорегиональной конфигурации международного разделения труда.

Преимущества в использовании базового энергетического ресурса на транспорте, обеспечивающем внешнеэкономические перевозки, обуславливают потенциальные временные и пространственные возможности доставки продукта до конечного потребителя, по сути, формируя внешние границы макрорегиональной системы.

Исторически можно выделить несколько этапов развития глобализационных процессов, базирующихся на взаимозависимом влиянии эволюции транспортно-логистических систем и энергетики, что позволяет выделить несколько исторических периодов, связанных с эволюцией использования технологических возможностей транспорта, использующих базовый энергетический ресурс. Обеспечивая внешнеэкономические перевозки для региональной социально-экономической системы любого иерархического уровня, транспортно-логистические системы обеспечивают внутрисистемные интеграционные процессы.

В исторический период времени, когда парусный флот доминировал в морских внешнеэкономических перевозках, финикийские и эллинские корабли, драккары викингов, китайские джонки, арабские дау, венецианские галеасы, ганзейские когги, средиземноморские карраки, испанские и португальские каравеллы, голландские флейты, обеспечивали соответствующим этносам и государствам лидерство в мир-экономических системах своего исторического периода.

Генуэзские суда, пришедшие в Брюгге в 1277 г., определили начало

формирования единого экономического пространства современной Европы. Регулярная морская связь между Средиземным морем и Северным морским пространством на первоначальном этапе не только обозначила решающее вторжение капитала южан, но обозначило вектор диффузии «восточных» инноваций в Европе. Благодаря логистическому пути венецианских транспортных галер (с 1314 года), начинается процесс диффузии инноваций проторенессанса, который является предтечей Великого культурного и экономического Возрождения Европы.

Наиболее грандиозные по географическим масштабам взаимодействия между экономиками Европы и Азии связывают с транспортно-логистическим путем «Шелковый путь», который начинает свою историю, как караванный путь с Востока на Запад во II веке до н. э. Но технические возможности гужевого транспорта в условиях обширных горных и пустынных пространств Азии не позволяли обеспечивать полноценный товарооборот. В среде специалистов постоянно обсуждается значение «Шелкового пути» в диффузии инноваций с Востока на Запад, но необходимо помнить, что эти процессы растягивались на столетия (технологии производства шелка, бумаги и т. п.).

В реальном воплощении экономических взаимоотношений между Востоком и Западом важнейшую роль сыграл морской транспорт.

Первым в процессе организации «Морского шелкового пути» стал адмирал Чжэн Хэ. В 1405-1433 гг. он возглавил крупные эскадры китайского флота, совершившие ряд плаваний с Востока на

Запад, посетившие и наладившие цивилизационные и торговые контакты между Китаем и странами Аравийского и Красного морей, Бенгальского и Персидского заливов, побережья Восточной Африки.

Неоценимую роль в формировании цивилизационных и экономических отношений в Евразии в XVII – XVIII в.в. сыграла Голландская Ост-Индская компания. Основу экономической конкурентоспособности этой компании составлял наиболее совершенный (на тот период истории развития парусного флота) корабль, флейт, и торгово-логистическая инфраструктура, построенная на сети торговых факторий и бункеровочных баз в Южной Африке, Бенгалии, Малакке, Сиаме, Китае, на острове Формоза и др. В рамках деятельности этой компании был организован прообраз первого транспортно-логистического хаба – Батавия (современная Джакарта).

Технические возможности морского торгового и военного транспорта, использовавшего лучшие марки бездымного кардиффского «судового» угля, обеспечивали Великобритании мировое колониальное господство и лидерство в евроазиатском экономическом пространстве в XIX – начале XX в.в. Из 85 млрд. франков международной морской торговли в 1912 г. более половины приходилось на английский торговый флот (табл. 1, рис. 1)

Табл. 1. Распределение мирового тоннажа до 1914 г. (учтены суда с водоизмещением свыше 1.600 т) [3]

	Тоннаж (нетто)	%
Великобритания	11.538.000	44,4
Английские колонии	902.000	3,5
Германия	3.096.000	11,9
Соединенные Штаты	1.195.000	4,6
Норвегия	1.153.000	4,4
Франция	1.098.000	4,2
Япония	1.048.000	4
Голландия	910.000	3,5
Италия	871.000	3,4
Другие страны	4.179.000	16,1
Итого	25.990.000	100

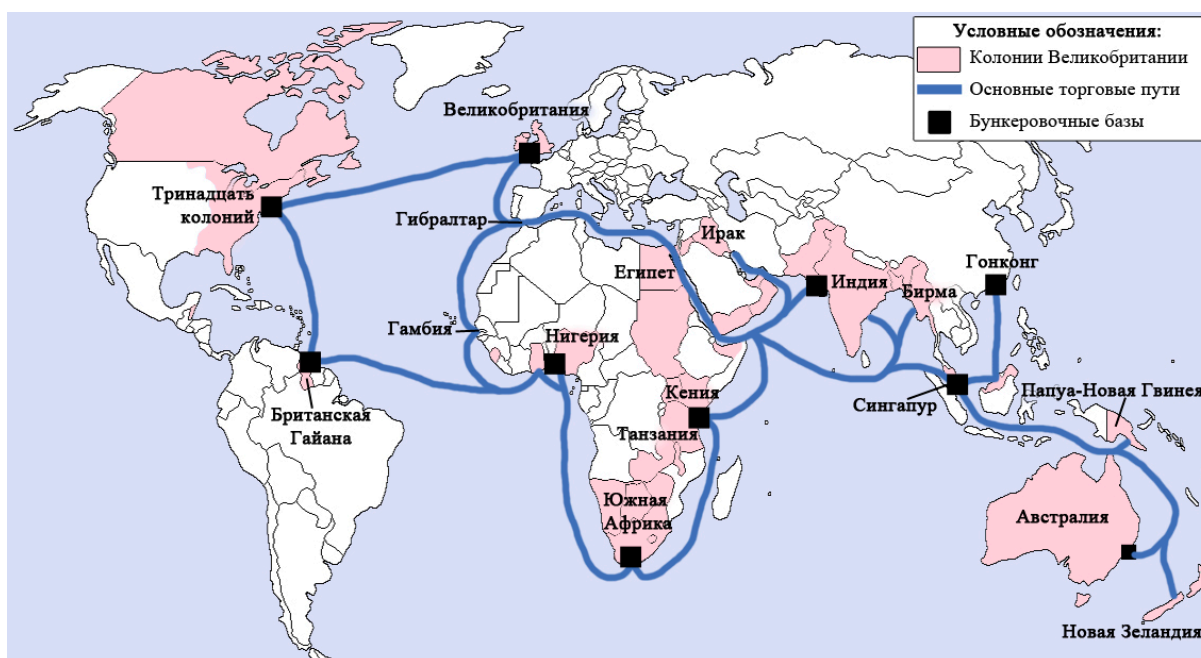


Рис 1. Транспортно-логистическая инфраструктура и система бункеровочных баз (кардиффский уголь) Великобритании на рубеже XIX - XX в.в.

Технологический переход на двигатель внутреннего сгорания стал бифуркационной точкой во второй половине XX столетия, что сформировало современную мировую транспортно-логистическую структуру на основе базового энергетического ресурса – нефти.

На рубеже 2010-х годов Европейские страны сделали попытку добиться энергетической независимости за счет перехода в морском, речном и автомобильном транспорте на новый базовый энергетический ресурс – природный газ (рис. 2).

Падение цен на нефть в 2014 г. и последовавшее за этим падение цен на

природный газ во многом обусловило проблемы развития этих проектов. Сжиженный природный газ, импортируемый из-за пределов Европы, потерял свою конкурентоспособность как сырье для газомоторного топлива по сравнению с традиционным базовым

энергетическим ресурсом – нефтью и нефтепродуктами.

Есть ли современные перспективы более широкого использования газомоторного топлива в международных перевозках?

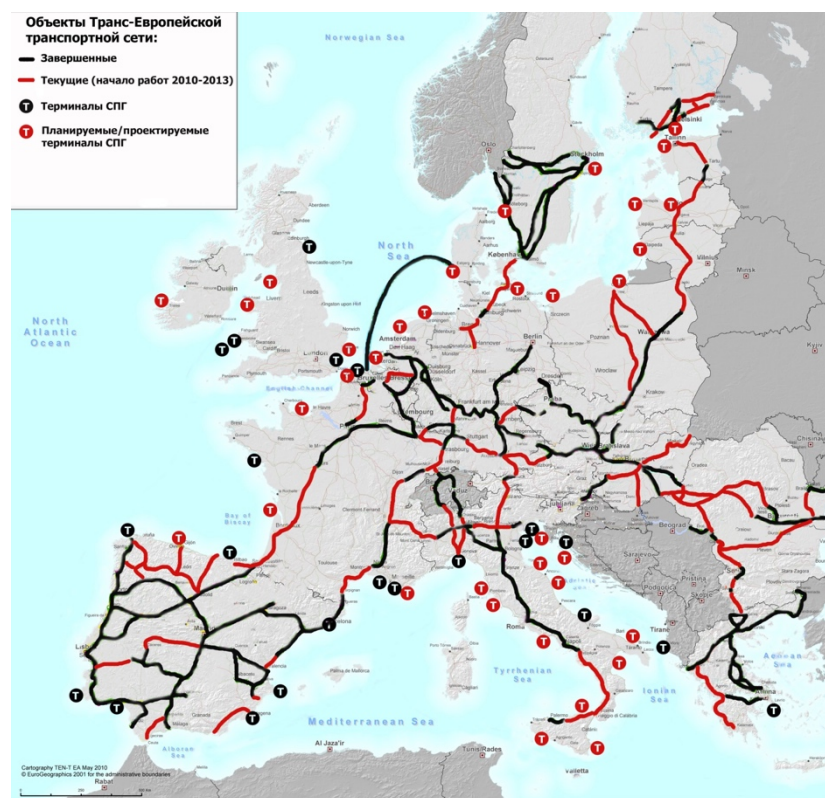


Рис 2. Перспективы перевода транспортно-логистической системы ЕС на природный газ

Как было сказано выше, одним из наиболее перспективных международных проектов развития современной глобальной транспортно-логистической системы является проект «Новый шелковый путь», который рассматривается, в первую очередь, как проект «Один пояс, один путь». В большинстве работ, посвященных этой теме, рассматриваются различные варианты «сухопутного» воплощения этого проекта и «морской» путь через Индийский океан, Атлантику и Средиземное море. Большинство авторов рассматривают «морской» вариант более конкурентоспособным. Но при этом все понимают, что большинство проблем

«южного морского» пути связано с ограниченностью пропускной способности Малаккского пролива, Красного моря, Суэцкого канала, Гибралтарского пролива и т. д.

Одним из наиболее перспективных транспортно-логистических путей, которые могут обеспечить перспективы расширения экономических связей между Европой и Азией, является «морской» вариант «Нового шелкового пути», использующего зону Арктики. При этом возникает возможность реализации неосуществленных идей Европейского сообщества о переходе на газомоторное топливо во внешнеэкономических перевозках. Россия в этих условиях может

стать полноценным партнером интеграции в рамках проекта «Новый шелковый путь» не только предоставляя

«свое пространство», но и обеспечивая бункеровку морского транспорта морским газомоторным топливом (рис. 3).

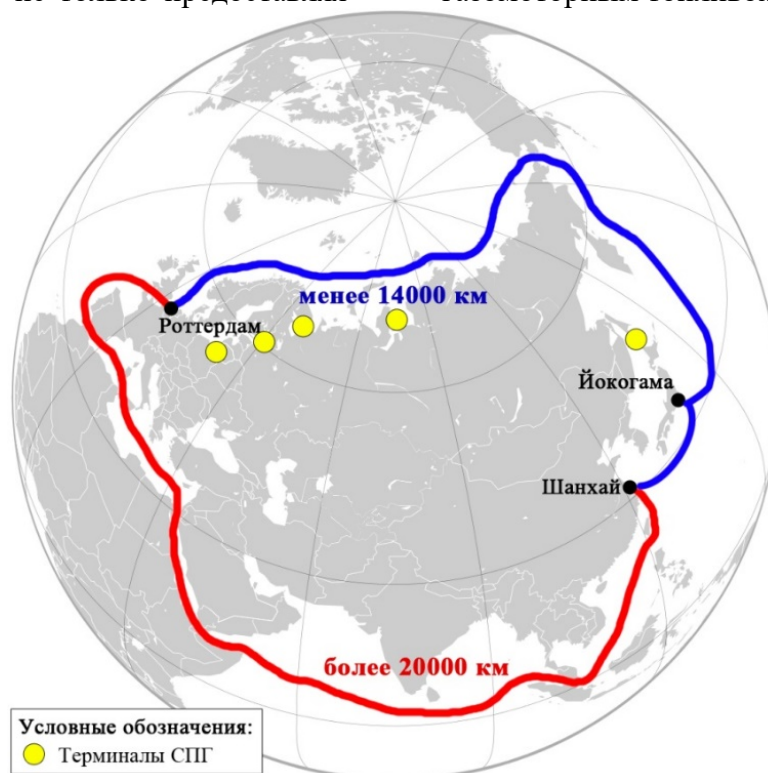


Рис 3. Преимущества «северного» варианта «Морского» Шелкового Пути перед «южным» вариантом

В этих условиях помимо предложений по использованию морского арктического пространства и ресурсов природного газа перспективным для России может стать и обеспечение своим флотом (использующим СПГ) для фрахтовых перевозок, обеспечивающих

потребности Евроазиатского экономического пространства. Помимо перевозок ресурсов, российский флот способен обеспечить наиболее востребованные - контейнерные перевозки (рис. 4).

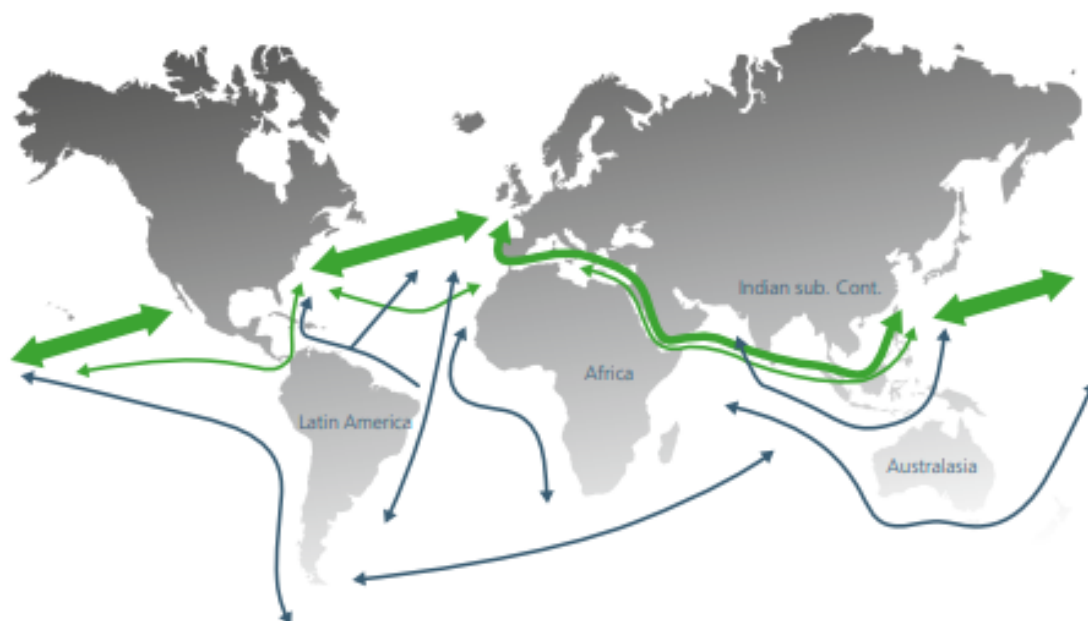


Рис 4. Основные пути контейнерных перевозок [6]

Основу развития «Северного морского шелкового пути» может составить транспортный коридор «Северный морской путь», который может быть совмещен с европейским и азиатско-тихоокеанским транспортными коридорами (рис. 5).

Этому вопросу уделяется значительное внимание в «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» от 13.02.2019 г., где предусматривается увеличение роли России в международных транзитных перевозках, в том числе, «за счет обеспечения функционирования и роста грузопотока

Широкое внедрение газомоторного топлива в зоне Арктики, европейских морей и азиатской акватории Тихого океана будет способствовать решению экологических проблем в этих

Северного морского пути как полноценного международного транспортного коридора» и развитие для этого ледокольного флота [4].

Помимо транзитных функций более активное использование «российского» флота позволит активизировать экономическую жизнь прибрежных регионов Севера и Дальнего Востока. При этом бункеровочная сеть СПГ, располагающаяся в портовых пунктах «Северного морского пути» может способствовать «газификации» этих отдаленных регионов и переводу речного транспорта, также на газомоторное топливо.

глобальных регионах и обеспечит более активное участие Российской Федерации в решении задач Парижского Соглашения о «декарбонизации» мировой экономики и транспорта.



Рис 5. Роль «Северного морского» пути в глобальном проекте «Новый шелковый путь»

Список литературы

1. Алябьева А.М. Мировая экономика. М.: Гардарика, 2009. 593 с.

2. Бродель Ф. Время мира. М: Прогресс, 1992 г. 679 с.

3. Михельсон А.М. Америка против Англии (Соперничество между торговыми Флотами Англии и Северо-Американских Соединенных Штатов). 1920. Кн. II. URL: <http://www.emigrantika.ru/news/17-usa-us> (дата обращения: 25.02.2019).

4. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года / URL: <http://static.government.ru/media/files/UVAIqUtT08o60RktoOXI22JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 25.02.2019).

5. EU launches clean fuel strategy: пресс релиз / Европейская комиссия URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-40_en.htm (дата обращения: 25.02.2019).

6. Shipping 2020: отчет DNV URL: http://Ingasfuel.com/sites/default/files/2012_DNV_Shipping%202020%20-%20final%20report.pdf (дата обращения: 25.02.2019).

References

1. Alyabiev, A. M. Mirovaya ekonomika [The World economy]. Moscow.: Gardarika, 2009. 593 p. (In Russian).

2. Braudel F. Vremya mira [The Perspective of the World]. Moscow: Progress, 1992, p. 679 p. (In Russian).

3. Michelson A. M. America protiv Anglii (Sopernichestvo mezhdru torgovymi Flotami Anglii i Severo-Amerikanskih Soedinennyh Shtatov) [America against England (Rivalry between the merchant Fleets of England and the North American United States)]. 1920. (In Russian). Available at: <http://www.emigrantika.ru/news/17-usa-us> (accessed 25.02.2019).

4. Strategiya prostranstvennogo razvitiya Rossijskoj Federacii na period do 2025 [Strategy of spatial development of the Russian Federation for the period up to 2025] (In Russian) Available at: <http://static.government.ru/media/files/UVAIqUtT08o60RktoOXI22JjAe7irNxc.pdf> (accessed 25.02.2019).

5. EU launches clean fuel strategy: press release / European Commission. Available at: <http://europa.eu/rapid/press->

[release_IP-13-40_en.htm](#) (accessed
25.02.2019).
6. Shipping 2020: DNV report.
Available at:

http://lngasfuel.com/sites/default/files/2012_DNV_Shipping%202020%20-%20final%20report.pdf (accessed
25.02.2019)