

ПОТЕНЦИАЛ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ОТНОШЕНИЯХ БЕЛАРУСИ СО СТРАНАМИ ВОСТОЧНОЙ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

А. И. Французов

*Белорусский государственный университет,
Минск, Беларусь, email: andreifrantsuzau@gmail.com*

В статье рассматриваются национальные экономические интересы Республики Беларусь в отношении Северного Морского Пути, связанные с торговлей со странами Восточной и Юго-Восточной Азии, стратегические интересы Республики Беларусь в виде выхода к океаническим незамерзающим портам. Кратко рассматриваются политики основных арктических и «приарктических» государств: Россия, КНР, Канада, США, Япония. Дается историческая и экономическая справка о возможностях Севморпути, а также приводятся оценки зарубежных и русскоязычных экспертов в отношении будущего данной международной коммуникации.

Ключевые слова: северный морской путь; арктические политики России; КНР, Канады, США, Японии; национальные интересы Республики Беларусь в Арктике; внешняя политика Республики Беларусь; дальняя дуга.

PERSPECTIVES OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RELATIONS OF BELARUS WITH THE COUNTRIES OF EAST AND SOUTHEAST ASIA

A. I. Frantsuzau

*Belarusian State University,
Minsk, Republic of Belarus, andreifrantsuzau@gmail.com*

The article examines the national economic interests of the Republic of Belarus in relation to the Northern Sea Route, which concerns the mutual trade between Belarus and the countries of East and Southeast Asia, as well as the strategic interests of the Republic of Belarus of accessing the oceanic ice-free ports. The policies of the main Arctic and “sub-Arctic” states are briefly reviewed: Russia, China, Canada, USA, Japan. Historical and economic information about the possibilities of the Northern Sea Route is given, as well as assessments of foreign and Russian-speaking experts regarding the future of this international transport communication.

Keywords: northern sea route; Arctic policies of Russia; China; Canada; USA; Japan, national interests of the Republic of Belarus in the Arctic, foreign policy of the Republic of Belarus, far arc.

Северный морской путь – мировая транспортная артерия, пролегающая через северные моря, принадлежащие России. Это кратчайший маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком, исторически сложившаяся транспортная коммуникация России в Арктике. Она проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). Длина Северного морского пути от Карских ворот до Бухты провидения составляет около 5600 км [1].

Северный морской путь используется (СМП) как для внутренней транспортировки полезных ископаемых, добытых на территории российской арктической зоны, так и для «сквозного» транзита между Востоком и Западом как альтернатива существующим морским путям через Суэцкий канал или мыс Доброй Надежды.

Ключевым преимуществом СМП для транзитных перевозок является значительная экономия времени в пути. Для перевозок, осуществляемых в 20 из 24 крупнейших морских портов мира, транспортировка через Северный морской путь даст значительную экономию времени и топлива. Например, путь из Даляня (Китай) в Роттердам (Нидерланды) по СМП занимает около 33 дней по сравнению с 48 днями через Суэцкий канал [2].

В 2022 году общий объем перевозки грузов по Северному морскому пути составил 34 млн тонн. В 2023 году - уже 36 млн тонн. Прирост грузооборота за 2023 г. составил 6% [3].

Оператор Севморпути «Росатом» отмечает, что данные показатели достигаются благодаря использованию СМП российскими корпорациями, такими как ПАО «НОВАТЭК», чей сжиженный природный газ составляет более половины грузопотока, а также ПАО «Газпром нефть», ПАО «ЛУКОЙЛ» и ПАО «ГМК «Норникель», которые в 2022 и 2023 г. перенаправили грузопоток с западного направления на восточное [3].

В 2023 г. транзитом по СМП прошло 80 рейсов, тогда как в 2022 г. - 47 (прирост почти на 50%). Дважды совершена проводка крупных судов безледового класса: балкер Gingo и балкер Platos из порта Мурманска прошли по СМП в китайские порты Циндао и Далянь.

Также по данным «Росатома» возросло количество разрешений на плавание в акватории СМП, выданных в том числе зарубежным компаниям. В 2023 году было выдано 1218 разрешений, тогда как в 2022 году - 1163. Из которых в 2023 году - 115 иностранным компаниям, в 2022 году - 55 (опять же, прирост почти на 50%) [3].

Исторически поток грузоперевозок по СМП был неравномерен. Начиная с 1930-ых годов прошлого века, грузооборот показывал стабильный рост с 130 тыс. тонн до рекордных 6,5 млн тонн в 1986 г. После пика 1980-ых годов грузооборот постепенно стагнировал, составляя в 1996 г.

1,8 млн тонн, а в 2006 г. - 1,9 млн тонн. Лишь после 2010 г. наметилась тенденция на рост: в 2016 г. грузооборот превысил рекорд XX века, составив 7,4 млн тонн за 2016 г [4].

Власти Российской Федерации имеют амбициозные планы в отношении Севморпути. **В апреле 2022 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин провёл совещание по вопросам развития Арктической зоны России**, которое стало отправной точкой в реализации новой, углубленной политики государства в Арктике в условиях пост-санкционной эры.

Вслед за этим Правительством РФ в августе 2022 г. был утверждён План развития Северного морского пути до 2035 года. Этот план является ответом на поставленные В. Путиным задачи.

Этот план насчитывает более 150 мероприятий. Общий объём финансирования мероприятий плана – более 200 млн долл. США [5].

Вместе с этим в июне 2022 г. Президент РФ В. Путин подписал закон о централизации в Росатоме полномочий по организации судоходства на Северном морском пути [6].

Далее, в мае 2023 г. Правительство РФ расширило план развития Северного морского пути.

К документу, принятому в августе 2022 г., были добавлены положения о строительстве судов ледокольного флота, а также аварийно-спасательных судов и финансовой поддержки данных инициатив [7].

Более того, с учетом глобального потепления льды на Севморпути будут становиться тоньше, и регионы, где СМП оттаивает, будут оставаться без ледового покрова более продолжительное время в течение года, соответственно, навигация по данному маршруту станет более доступной в ближайшие 20-30 лет. Таяние арктических льдов дает ключевое преимущество для навигации по СМП: больший доступ к навигации. Аналитики ожидают, что Северный морской путь может освободиться ото льда к 2050 году [2].

Таким образом, необходимо создание необходимых условий для направления части глобального товарного трафика через российскую прибрежную акваторию северных морей, а также обеспечение необходимого уровня рентабельности, определяемого балансом выгод от сокращения времени транзита в сравнении с торговым путем через Суэцкий канал и величиной издержек, связанных с использованием СМП [8].

Международный статус Арктики и Северного морского пути

Международный статус Северного морского пути является предметом дискуссии. Россия считает его собственной транспортной коммуникацией. США, Китай и Скандинавские страны предлагают «интернационализировать» Севморпуть, признать его «достоянием человечества» и

обеспечить свободный проход судов всех государств по Арктике. Главный аргумент сторонников подобной точки зрения состоит в том, что артерии общемирового значения не могут быть «прерогативой» одной страны.

Таким образом, существует две группы государств, отстаивающие свои подходы к арктическому вопросу.

В первую группу входят Россия и Канада, которые обладают непосредственным выходом к Арктике, контролируют большую ее часть и, согласно Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г., имеют право распоряжаться собственной 200-мильной исключительной экономической зоной на свое усмотрение.

Во вторую группу входят государства, имеющие интерес к Арктике, однако не имеющие непосредственного выхода к ней. Это, прежде всего, США, Китай, Япония, Южная Корея и Скандинавские страны Европы (кроме Норвегии и Дании).

Многие исследователи сходятся в мнении о том, что арктическая политика **США** на данный момент является скорее декларативной. Исторически сложилось, что США долгое время не уделяли должного внимания арктическим морским путям. Об этом свидетельствует тот факт, что США до сих пор не подписали Конвенцию ООН по морскому праву от 1982 г. и имеют всего 1 арктический ледокол в составе военно-морского флота. **США** - государство, которое активнее всего выступает за интернационализацию Северного морского пути и Северо-западного прохода, однако не спешит ими пользоваться.

Канада же считает, что Северо-западный проход является ее внутренними водами, и все суда, проходящие через него, обязаны получать разрешение Канады. Тем не менее Канаде пришлось пойти на уступки США в вопросе пропуска их кораблей. Государство весьма заинтересовано в развитии собственного арктического морского пути. Однако, как отмечают специалисты, Северо-западный проход менее доступен для судоходства, чем Северный морской путь, из-за большого количества островов на его пути, которые формируют вокруг себя более толстый лед. На данный момент Северо-западный проход практически лишен транспортной инфраструктуры и коммерческого судоходства [9].

В июне 2017 года Национальная комиссия **Китайской народной республики** по развитию и реформе и Государственная администрация по океанам представили официальный меморандум «Перспективы морского сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь», в котором заявлено намерение создать «голубой» коридор через Ледовитый океан в Европу, получивший название «**Ледовый Шелковый Путь**».

В 2018 Китай опубликовал «Белую книгу» — «**Арктическая политика Китая**». Она является основным документом Китая, в котором сформулирована политика страны в Арктике. Главная задача этого документа является легитимизировать присутствие Китая в регионе, как и «околоарктического государства». Пекин претендует на большее присутствие в регионе, о чем говорится в «Белой книге» [10].

Кроме этого, Китай заинтересован в диверсификации маршрутов поставок нефти и газа, уменьшении своей стратегической зависимости от транзита через Малаккский пролив. Дилемма Малаккского пролива (термин, сформулированный еще Ху Цзиньтао в 2003 году) означает уязвимость Китая перед морской блокадой из-за отсутствия альтернативных маршрутов и возможности контроля существующих маршрутов поставок ключевого сырья со стороны США [2].

Япония и Республика Корея имеют экономический интерес Северному морскому пути и претендуют на свою долю в Арктике. Так, для Японии очень важным является транзит энергоносителей через СМП. В 2012 г. начались первые поставки сжиженного природного газа из Норвегии в Японию по северным морям. Обладая крупнейшим в мире морским торговым флотом, Япония, как и другие «околоарктические» страны, хочет, чтобы Арктику признали наследием всего человечества. По оценкам японцев, до 40% их товаров, ввозимых в Европу, могут экспортироваться по этому маршруту [11].

Место Беларуси и белорусских национальных интересов в Арктике

Республика Беларусь хоть и не является арктическим государством и не имеет членства в Арктическом Совете, однако наше государство имеет ряд интересов, связанных с данным регионом.

Они состоят, в первую очередь, в использовании логистических возможностей Северного морского пути и стратегически важного выхода на океанические порты северных морей, которые контролируются дружественным нам государством, что гарантирует беспрепятственный и недискриминационный доступ к ним. О высоком уровне значимости арктического региона для Беларуси говорит **количество официальных визитов, осуществленных по линии Беларусь - северные регионы РФ в 2022 и 2023 годах**.

Так, в сентябре 2022 г. состоялся визит губернатора Мурманской области в Беларусь. В ходе встречи Президент Беларуси А. Лукашенко поднимал вопрос логистики и переориентации части белорусских экспортных грузов, прежде всего калийных удобрений, в порт Мурманска. [12].

В феврале 2023 г. лидер Беларуси в беседе с журналистами из дальневосточного региона РФ еще раз отметил, что Республика Беларусь заинтересована в использовании Севморпути для организации экспорта в страны Азии, а также в строительстве белорусского терминала в Мурманске [13].

В мае 2023 г. состоялся визит белорусской делегации во главе с Премьер-министром Р. Головченко в Мурманск. В ходе данной встречи прошли переговоры о строительстве в Заполярье терминала для перевалки белорусских калийных удобрений [20]. Для Беларуси строительство терминала в Мурманской области является очень выгодным, так как это предполагает свободный выход в два океана, избавленный от рисков ограничения свободы движения судов, которые присутствуют в акватории Балтийского моря [14].

Успешным результатом в этом процессе может стать **организация белорусского экспорта с использованием Северного морского пути** в страны ЮВА: КНР, Японию, Республику Корею, Вьетнам на регулярной основе, а также **включение Республики Беларусь в транзитные потоки с Востока на Запад в качестве государства-коннектора** к Северному морскому пути в Европе.

Однако с геополитической точки зрения существует ряд тонкостей, которые также необходимо учитывать при планировании белорусского присутствия на Севморпути.

Нюансом является разница в подходах КНР и России к интернационализации статуса Арктики. В вопросе использования СМП как транзитной артерии с Востока на Запад может возникнуть определенное торможение со стороны Китая, так как тот захочет так или иначе «интернационализировать» этот путь.

Какие могут быть дальнейшие шаги Республики Беларусь с учетом вышеизложенных фактов?

Во-первых, Беларуси совместно с Россией необходимо развивать СМП и налаживать транзит товаров по схеме Минск - Мурманск (ЖД), Мурманск - Владивосток (СМП)/ Мурманск - страны ЮВА (СМП). Очевидно, что ключевым партнером Республики Беларусь является Российская Федерация, необходимо в полной мере задействовать потенциал Союзного государства для получения недискриминационных условий доступа к российским северным портам.

С учетом геополитической ситуации целесообразно развивать северную логистику с опорой на Россию и «заходить» в Китай с уже сформированными маршрутами, отлаженной инфраструктурой, навигацией и конкурентноспособными тарифами. Структура белорусского экспорта в

страны ЮВА за последние годы подсказывает, что основным направлением может стать транзит белорусских калийных удобрений в Китай через Севморпуть.

Во-вторых, Беларуси необходимо инвестировать в товаропроводящую сеть на Дальнем востоке и, базируясь там, развивать экспорт в страны ЮВА. Подключение к инфраструктуре вдоль БАМа и Дальневосточного ЖД полигона позволит упростить доступ на рынки этих стран за счет сокращения сроков поставки. Данные мероприятия поспособствуют укреплению позиций белорусского экспорта в Японии, Вьетнаме и Республике Корея.

В-третьих, Беларуси необходимо активизировать межрегиональное сотрудничество с областями РФ, расположенными на Севморпути. На данный момент это Мурманская область и Дальневосточный федеральный округ. Предполагается, что совместно с Россией Беларусь будет увеличивать товарооборот с данными субъектами РФ, чтобы загружать суда, отлаживать логистику и развивать взаимовыгодные схемы транзита по Севморпути.

Библиографический список

1. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В. Н. Коньшев, А. А. Сергунин ; под ред. канд. геол.-минер. наук И. В. Прокофьева, зам. директора РИСИ ; Рос. ин-т стратег. исслед. -М. : РИСИ, 2011. - 194, [4] с.
2. The Diplomat [Электронный ресурс] : Arctic Ambitions: China's Engagement With the Northern Sea Route. — Режим доступа: <https://thediplomat.com/2023/11/arctic-ambitions-chinas-engagement-with-the-northern-sea-route/>. – Дата доступа: 23.01.2024.
3. Interfax [Электронный ресурс] : Перевозки грузов по Севморпути в 2023 году составили 36,254 млн тонн. — Режим доступа: <https://www.interfax.ru/russia/939623> . – Дата доступа: 23.01.2024.
4. Коммерсант [Электронный ресурс] : Широты высокой важности. Арктической судоходство. — Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/3254502>. – Дата доступа: 23.01.2024.
5. Правительство России [Электронный ресурс] : Михаил Мишустин утвердил план развития Северного морского пути до 2035 года. — Режим доступа: <http://government.ru/news/46171/>. – Дата доступа: 23.01.2024.
6. Правительство России [Электронный ресурс] : Правительство расширило план развития Северного морского пути. — Режим доступа: <http://government.ru/news/48389/>. – Дата доступа: 23.01.2024.
7. Инновации и инвестиции. 2019. №5 [Электронный ресурс] : Егоров В.Г., Лопаткина Н.В. Северный морской путь: российская дорога в будущее. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/severnyy-morskoy-put-rossiyskaya-doroga-v-budushee>. - Дата доступа: 23.01.2024.
8. Деловой Петербург [Электронный ресурс] : Севморпуть остывает под влиянием геополитики и экономики — Режим доступа:

<https://www.dp.ru/a/2023/11/23/sevmorput-ostivaet-pod-vlijaniem>. - Дата доступа: 23.01.2024.

9. Арктика во внешней политике РФ, США и КНР в контексте региональной безопасности (1991—2021 гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук: специальность 07.00.15 История международных отношений и внешней политики / Никулин Максим Андреевич. - Москва, 2022. - 26 с.

10. Проблемы постсоветского пространства [Электронный ресурс] : Карандашева В.Ю. Политика Китая в Арктическом регионе. — Режим доступа: https://www.postsovietarea.com/jour/article/view/184?locale=ru_RU – Дата доступа: 23.01.2024.

11. Communications - Scientific letters of the University of Zilina 23(2) [Электронный ресурс] : Andrej Dávid, Andrea Galieriková, Jiří Tengler, Vlatka Stupalo The Northern Sea Route as a New Route for Maritime Transport between the Far East and Europe. — Режим доступа:

https://www.researchgate.net/publication/350559097_The_Northern_Sea_Route_as_a_New_Route_for_Maritime_Transport_between_the_Far_East_and_Europe . – Дата доступа: 23.01.2024.

12. Президент Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Встреча с губернатором Мурманской области России Андреем Чибисом. — Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/events/vstrecha-s-gubernatorom-murmanskoy-oblasti-rossii-andreem-chibisom> – Дата доступа: 23.01.2024.

13. БелТА [Электронный ресурс] : Лукашенко: мы хотим построить порт в Мурманске и использовать Северный морской путь. — Режим доступа: <https://www.belta.by/president/view/lukashenko-my-hotim-postroit-port-v-murmanske-i-ispolzovat-severnyj-morskoj-put-550649-2023/> – Дата доступа: 23.01.2024.

14. БелТА [Электронный ресурс] : Головченко обсудил варианты строительства порта в Мурманске с губернатором области. — Режим доступа: <https://www.belta.by/economics/view/golovchenko-obsudil-varianty-stroitelstva-porta-v-murmanske-s-gubernatorom-oblasti-568549-2023/> – Дата доступа: 23.01.2024.