

2. Азарян Е. М., Махнонос Д. В. Digital-маркетинг в сфере электронной торговли на этапе формирования стратегии развития маркетинга // Журнал прикладных исследований. – 2023. – № 8. – С. 6–12.

В. А. Лазарев,
канд. техн. наук,
старший научный сотрудник,
Институт экономических исследований (г. Хабаровск, РФ)
e-mail vlad.lazarev@list.ru

УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ РИСКАМИ СУДОХОДСТВА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Регулярное судоходство по Северному морскому пути открывает возможность для Российской Федерации получать географическую ренту от своего положения на стыке Европы и Азии. Территория Российской Федерации представляет собой естественное препятствие для товарных потоков между Европой и Азией. В ходе международного разделения труда и глобализации интерес государств к наиболее эффективным транспортным путям приобретает наиболее важное значение.

Российская Федерация владеет двумя значительными транзитными транспортными системами на маршруте между Европой и Азией – это Транссибирская магистраль и Северный морской путь. Северный морской путь (далее СМП), который является достаточно коротким и безопасным маршрутом, обеспечивающим товарный поток между Европой и Азией. Попытки включить СМП в мировую сеть логистических маршрутов активно предпринимались по крайней мере с конца XIX века. Однако даже у СССР не хватило потенциала для эффективной и полномасштабной реализации данной задачи. Исходя из имеющейся статистики, максимальные перевозки по СМП не превышали 6,5 миллионов тонн в навигацию, и в их числе не было международного транзита, исключительно каботаж. Активная разработка месторождений в Арктической зоне Российской Федерации сделала СМП высоковольтным логистическим маршрутом с последовательно нарастающим объемом перевозок, который, в частности, по итогам 2024 года достиг 38 миллионов тонн.

Тем не менее регулярное судоходство по СМП влечет ряд рисков, которые можно разделить на организационные, коммерческие и политические [5]. В числе организационных рисков можно упомянуть:

- отсутствие согласованной организации движения судов по СМП;
- непроработанность тарифов ледокольной проводки и неготовность инфраструктуры к борьбе с аварийными случаями;

- низкая достоверность навигационной информации.

Коммерческие риски:

- проблема снабжения судов;
- проблема страхования судов на СМП.

Политические риски:

- решение иностранных судовладельцев об использовании СМП находится под политическим давлением государств;

- имеется позиция, что СМП должен быть открытым морским путем для международного плавания;

- попытки иностранных ледоколов осуществлять проводку судов по СМП.

В ближайшие годы грузопоток по СМП, очевидно, будет представлен энергоресурсами – нефтью, газом, углем. Расширение статуса СМП до международного морского транспортного коридора способно принести Российской Федерации и ее партнерам множество выгод как экономического, так и геополитического характера. Преследуя эту цель, необходимо тщательно учитывать возникающие риски и принимать опережающие меры для их ослабления или полного исключения.