



CONCOURS CENTRALE-SUPÉLEC

Russe

MP, PC, PSI, TSI

4 heures

Calculatrices interdites

2017

L'usage de tout système électronique ou informatique est interdit dans cette épreuve.

Rédiger en russe et en 400 mots une synthèse des documents proposés, qui devra obligatoirement comporter un titre. Indiquer avec précision, à la fin du travail, le nombre de mots utilisés (titre inclus), un écart de 10% en plus ou en moins sera accepté.

Ce sujet propose les 4 documents suivants :

- article paru le 28 octobre 2015 dans *EurAsia Daily* ;
- article paru le 21 août 2013 sur *ura.ru* ;
- article paru le 8 juin 2015 dans *TVC* ;
- article paru le 11 décembre 2014 dans *Vzgliad Journal d'affaires*.

L'ordre dans lequel se présentent les documents est aléatoire.



Крах иллюзий вокруг проекта международного судоходства по Северному морскому пути

28 октября 2015



Проекты альтернативных морских международных транзитных маршрутов в Арктике. Источник: *Polar Geography*, 2014, Vol. 37, No. 4

Для устойчивого развития судоходства в Арктике нужны конкретные проекты. Одним из главных таких проектов является Северный морской путь (СМП). Однако международные перевозки по СМП переживают явный кризис. Транзитный грузопоток между Европой и Азией по СМП резко сократился в 2014 и 2015 годах. В 2011 году СМП прошли 34 судна, в 2012 — 46, в 2013 — 71, в 2014 — 23 судна. Транзит международных грузов по СМП снизился с пика в 1,3 млн. тонн в 2013 году до 300 тыс. тонн в 2014 году. Он за один год сократился на 77%. По предварительным данным, за 2015 год по СМП между Европой и Азией было перевезено еще меньшее количество транзитных грузов — менее 100 тыс. тонн.

Снижение цен на судовое топливо сделало СМП еще менее привлекательным для иностранных судовладельцев. Кроме того, Москву заранее предупреждали на Западе в отношении СМП, что «способность России извлечь выгоду из новых возможностей потребует международного сотрудничества и доброй воли».

Тем временем объем внутренних грузоперевозок по СМП продолжает расти: с 2,8 млн. тонн в 2013 году до 3,7 млн. тонн в 2014 году и 4,5 млн. тонн в 2015 году. В значительной степени этот рост связан с выполнением

нефтегазовых проектов в Печорском море и на полуострове Ямал.

В сентябре 2011 года на втором международном форуме «Арктика — территория диалога» **Владимир Путин** заявил, что «видит будущее Севморпути как международной транспортной артерии, способной составить конкуренцию традиционным морским линиям и по стоимости услуг, и по безопасности, и по качеству». По заявленным планам российского руководства, грузооборот СМП в 2020 году должен был составить 64 млн. тонн. «Цифра в 10 млн. тонн абсолютно нормальная, может быть и больше», — заявил премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** на саммите Баренц-региона в Киркенесе в июне 2013 года, оценивая международную составляющую грузоперевозок по СМП. Однако подобные амбициозные расчеты пришлось уже подкорректировать в 2015 году с переносом цели с 2020 на 2030 год с существенным в два раза понижением оценки транзита международных грузов. Российское министерство транспорта прогнозирует рост внутренних грузоперевозок по СМП до 83 млн. тонн к 2030 году, а международных к тому же сроку — до 5 млн. тонн.

Лед тронулся! Китайцы осваивают Северный морской путь. Через несколько дней первый контейнеровоз проплывет мимо России в Европу

21 августа 2013



Из-за таяния арктических льдов открывается возможность доставлять по Северному морскому пути грузы из Шанхая в Роттердам на две недели быстрее, чем через Суэцкий канал. Об этом рассказывается в статье The Wall Street Journal, переведенной «Ведомостями».

Первым контейнеровозом, который совершит путешествие из Китая в Европу не через Суэцкий канал, станет китайский корабль Yong Sheng.

Судно Yong Sheng водоизмещением 19 000 т, принадлежащее государственной китайской компании Cosco Group, вышло из порта Далянь 8 августа, в Роттердам должно прийти 11 сентября. Путь корабля пройдет через Берингов пролив и составит примерно 35 дней. Это на две недели меньше, чем обычное 48-дневное путешествие через Суэцкий канал и Средиземное море.

Длина Северного морского пути — примерно 15 000 км, что на 4444 км меньше, чем путь через Суэцкий канал, который сегодня является основным способом доставки товаров из Шанхая в Роттердам.

Государственные СМИ Китая называют Северный морской путь «наиболее экономичным решением» для морских перевозок из Китая в Европу. По словам представителей Cosco, этим маршрутом могут быть транспортированы большие объемы поставок товаров из Азии.

Объемы перевозок по Северному морскому пути растут на фоне потепления климата. Сейчас в арктических водах меньше льда, чем в последние десятилетия.

Навигацией в этом регионе управляет Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути». Летом 2013 года оно выдало 393 разрешения на использование арктических вод. В 2012 года было выдано 46 разрешений и всего 4 — в 2010 году. Маршрут открыт с июля по конец ноября. В ноябре концентрация льда становится запретительной для прохода обычных судов. «Лучшие для нас месяцы — это сентябрь и октябрь. Лед отсутствует практически на всем пути», — говорит Сергей Балмасов, руководитель информационного отдела «Администрации Северного морского пути».

«Мы ожидаем значительное увеличение числа запросов на разрешение прохода по маршруту, если температура продолжит повышаться в ближайшие годы, — добавляет он. — Однако изменение климата может пойти как в одну сторону, так и в другую. Так что если температура понизится, по маршруту невозможно будет пройти без сопровождения ледокола».

Площадь Арктики, покрываемая льдом, уменьшилась с 1979 года на 53%, по информации Национального центра по мониторингу снега и льда США. По словам руководителя центра Марка Серреце, эти данные поразили и обескуражили научное сообщество: «Арктика очень быстро теплеет, и я не удивлюсь, если через 20 лет льда не будет летом в принципе. Поэтому компании-перевозчики так рады перспективам использования этого маршрута».

«За последние 50 лет температура в Арктике поднялась примерно на 4 градуса по шкале Цельсия — это очень резкий скачок, — добавляет Серреце. — Это намного превышает средний показатель потепления в мире, составляющий примерно 1 градус».

Китай не скрывает своего интереса к новому маршруту. В мае Пекин получил статус «постоянного наблюдателя» в Арктическом совете, в который входят представители восьми стран региона.

Владельцы кораблей осознают потенциал маршрута, однако считают: прежде чем его коммерческая выгода станет очевидной, пройдут годы.

«Мы исследуем все возможности, но пока еще остается много неизвестных, — говорит судовладелец из Греции, чьи корабли используются многими китайскими компаниями для торговли с Европой. — Период навигации короткий, и при неожиданном формировании льда клиенту придется ждать. Вам же придется заниматься поиском ледокола, что значительно поднимет стоимость перевозки. Однако если потепление продолжится, маршрут, несомненно, станет очень популярным». [...]

По прогнозам Lloyd's List, примерно 15 млн т груза будет перевезено по Северному морскому пути к 2021 г. По сравнению с объемами транспортировки через Суэцкий канал (17 000 кораблей перевезли 9 млн т грузов в 2012 г.) это все еще весьма незначительный показатель.

08 июня 2015

Глава правительства России Дмитрий Медведев подписал комплексный проект развития Северного морского пути. По словам премьера, в настоящее время этот маршрут используется не полностью. В свою очередь вице-премьер Аркадий Дворкович заявил, что за 15 лет объем перевозок по Северному морскому пути может вырасти в 20 раз.

Председатель правительства России Дмитрий Медведев подписал комплексный проект развития Северного морского пути. Об этом сообщил ТАСС.

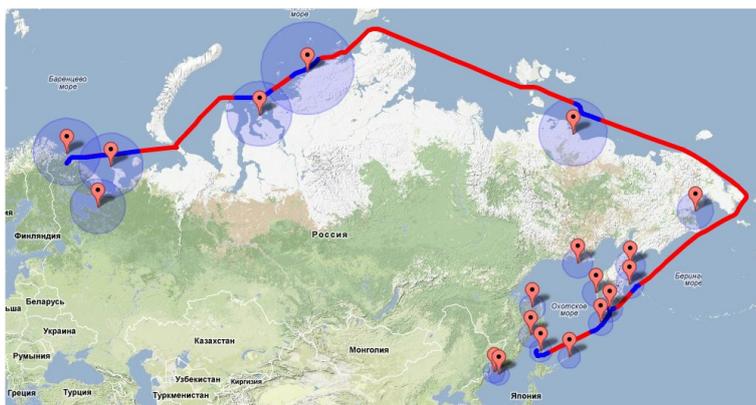
«Это кратчайший маршрут, который соединяет Европу с Дальним Востоком, с Азиатско-Тихоокеанским регионом, с западной частью Северной Америки. Надо признаться, он используется у нас пока, мягко говоря, так себе», - заявил премьер.

По данным «Интерфакса», премьер отметил, что раньше использование этого маршрута было гораздо более полным. По словам Медведева, «он должен работать на реализацию наших транспортно-логистических преимуществ».

В свою очередь вице-премьер Аркадий Дворкович сообщил, что объем перевозок по Северному морскому пути в настоящее время составляет чуть более 4 миллионов тонн в год.

«Потенциал за период в 15 лет - более 80 миллионов тонн в год», - сказал Дворкович.

11 декабря 2014



Строительство, которое ведет Россия в Арктике, оправдано, а инвестиции России в развитие Северного морского пути производят большое впечатление, заявил спецпредставитель США по вопросам Арктики адмирал Роберт Пэпп на слушаниях в подкомитете по Европе и Евразии нижней палаты Конгресса США.

Первый же вопрос Пэппу был посвящен полетам российской дальней авиации в высоких широтах. Он ответил, что это «стратегический вопрос», который лучше комментировать Пентагону.

Впрочем, по словам адмирала, он и сам следит за развитием событий у северных границ

России — и по открытым источникам, и на основании брифингов, которые для него устраиваются.

«По-моему, то строительство, которым они занимаются, и другая их деятельность во многом связаны с тем, что у них сейчас освобождаются ото льдов около 4 тыс. миль побережья», — сказал специалист.

«Они активно занимаются сооружением новых портов и объектов для поиска и спасения на море. Некоторые могут иметь двойное назначение (и гражданское, и военное). Но если бы мы построили базу Береговой охраны у себе в Бэрроу, про нас тоже могли бы сказать, что это объект двойного назначения», — сказал он.

До выдвижения на нынешний пост Пэпп командовал Береговой охраной США.

Продолжая ответ, он указал, что на него «производят большое впечатление» инвестиции России в развитие Северного морского пути. Он напомнил, что в движении по этому транспортному коридору заинтересованы и США.

«Кое на что мы смотрим скептически, но они совершенно правильно строят объекты для спасения на море, реагирования на загрязнение окружающей среды», — сказал американский адмирал, имея в виду россиян.

Председатель подкомитета Дана Рорабакер выразил согласие с готовностью Пэппа к развитию международного сотрудничества в Арктике, в том числе и с Россией. В ответ адмирал еще раз подтвердил свой настрой на такое взаимодействие, поскольку оно «важно для благополучия и безопасности Арктики».