

Т.В. Подсветова

Транспортная составляющая экономики Арктики

T.V. Podsvetova

Transport constituent of Arctic economy

Аннотация. В статье изложены особенности российской модели арктической экономики, раскрыты современное состояние, актуальные проблемы и ближайшие перспективы развития транспортной системы Арктики.

Abstract. The paper considers peculiarities of the Russian model of Arctic economy; the up-to-date state, urgent problems and near-term outlook of the Arctic transport system development have been revealed.

Ключевые слова: Арктика, экономика, транспорт, транспортная система, стратегия, Северный морской путь (СМП), транспортный флот, ледокольный флот, инфраструктура, порты

Key words: Arctic, economy, transport, transport system, strategy, Northern Sea Route, cargo fleet, ice-breaker fleet, infrastructure, ports

1. Введение

Роль Арктики в экономическом развитии России трудно переоценить. Две трети совокупного богатства арктической зоны создается на территории Российской Федерации, поэтому в скором времени борьба за природные ресурсы региона может приобретать, как подчеркивает вице-премьер Д. Рогозин, "совсем нецивилизованные формы". Глава "Роснефти" И. Сечин также обращает внимание на то, что наблюдается серьезный интерес других стран к Арктике, к ее запасам и возможностям. "Возникает серьезная страновая конкуренция, в первую очередь это страны, имеющие выход на Арктический шельф – США, Канада, Дания, Норвегия, а также страны, казалось бы, далекие от Арктики, в том числе Китай, Япония, Южная Корея, Индия, Германия, Великобритания, Франция, Сингапур, Италия, даже Сингапур"¹. Кроме того, Китай выделяет существенные средства на создание арктического флота. Другими словами, конкуренция за обладание ресурсной базой ужесточается. Тема Арктики звучит практически на каждом мероприятии Североатлантического союза, и мотивируется это тем, что скоро Северный морской путь станет абсолютно свободным для мореходства в связи с потеплением климата и таянием льдов.

2. Особенности российской модели арктической экономики

В мире насчитывается несколько моделей арктической экономики, таких как российская, американская, канадская, европейская, включающая гренландский и скандинавский вариант. Особенностью российской модели является большая концентрация людей в крупных городах, где проживает до 80 % населения Арктики, в то время как в других странах эта цифра составляет от 30 % до 70 %.

Кроме того, большое различие отмечено во вкладе арктических регионов в экономику своих стран. Российские арктические регионы приносят стране больше средств, чем арктические регионы других стран вместе взятых.

Колоссальные запасы углеводородного сырья и биологических ресурсов предполагают промышленное масштабное освоение арктической зоны, что повлечет за собой увеличение объемов перевалки грузов и, как следствие, развитие транспорта и транспортной инфраструктуры. Для улучшения инвестиционного климата в Арктике транспортные и инфраструктурные проблемы также выступают на первый план. Коммуникационная насыщенность арктической зоны России очень низка. Наземная транспортная сеть развита слабо, а воздушные и речные перевозки чрезвычайно дороги. В этих условиях для многих арктических районов морская транспортировка является единственным возможным методом перевозки грузов. Поэтому интересы в области морского транспорта в арктической зоне России имеют стратегическое значение.

3. Стратегии развития Арктической зоны

В феврале 2013 г. Президент РФ утвердил "Стратегию развития Арктической зоны и национальной безопасности до 2020 года", принята программа "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года", в настоящее время обсуждается закон "Об Арктической зоне Российской Федерации", в котором среди других вопросов включены правовые и финансовые меры государственной поддержки арктической транспортной системы.

Долгосрочные задачи развития морской деятельности обозначены в "Морской доктрине Российской Федерации до 2020 года", представлен проект до 2030 года.

¹ Глава "Роснефти" Игорь Сечин обеспокоен растущей активностью Китая в Арктике. 6 июня 2014. URL: www.portnews.ru/news/181671/.

В настоящее время в мире создается фактически блок арктического законодательства, которое связано с проблемами международного сотрудничества, безопасности человеческой жизни, мореплаванием, феноменом потепления. Российским советом по международным делам подготовлены предложения к дорожной карте международного сотрудничества в Арктике на 2012-2018 гг. (*Загорский и др.*, 2012). Дорожная карта – документ, определяющий последовательные шаги и взаимодействие в следующих областях: правовой, институциональной, экологической, природоресурсной, военной, научно-исследовательской, а также транспортной.

Значение Северного морского пути. Через Арктику проходят кратчайшие морские пути, соединяющие рынки Северо-Западной Европы и тихоокеанского региона. Северный морской путь (СМП) сокращает расстояние на 3 860 морских миль (или на 34 %) от Роттердама до Йокогамы по сравнению с южным маршрутом через Суэцкий канал.

СМП – важнейшая коммуникативная инфраструктура арктической зоны РФ, связывающая районы Европейского Севера, Севера Сибири и Дальнего Востока России. Термин "Северный морской путь" получил широкое распространение с 1932 г. в связи с созданием Главного управления Северного морского пути. В российской арктической зоне СМП делится на два участка – западный и восточный. Граница между регионами проходит по меридиану 125 градусов восточной долготы.

Возрождение СМП будет способствовать изменению мировых товарных маршрутов, особенно в условиях глобального потепления. Иностранные государства, проявляя повышенный интерес к СМП, пытаются изменить его правовой статус. Так, Норвегия неоднократно заявляла о том, чтобы преобразовать СМП в международную транзитную магистраль, неподконтрольную России. Впрочем, тревогу стран, заинтересованных в обустройстве заполярной транспортной сети, можно понять: за последние 20-30 лет она практически не развивалась.

4. Транспортная система Арктики: современное состояние и ближайшая перспектива

Реформы 1990-х годов негативно отразились на состоянии транспортной системы Арктики. Объемы перевозок по СМП упали в четыре раза по сравнению с пиковым 1987 г. (объем перевозок достигал 6,6 млн т), были практически ликвидированы речные транспортные системы, резко сократилась полярная авиация, опережающими темпами росли грузовые и пассажирские тарифы. Изменилась форма собственности отдельных звеньев Севморпути и связанных с ним хозяйствующих структур. Морские пароходства, за исключением Арктического, были акционированы. Транспортный флот стал собственностью акционерных обществ. В федеральной собственности остались портовые сооружения, ледово-информационная система "Север", средства навигации, гидрометеорологии, связи, а также ледокольный и аварийно-спасательный флоты. При этом арктические порты России, за исключением порта Певек, перешли в ведение субъектов Российской Федерации.

В ближайшей перспективе планируется возродить на современной технологической базе систему арктического транспорта. Севморпуть включен в приоритетное направление "Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года". Это обусловлено, с одной стороны, перспективой роста перевозок в результате освоения нефтегазовых месторождений на полуострове Ямал, в бассейнах Оби, Енисея, Лены, в районе Баренцева моря (Штокман, Приразломное нефтяное месторождение, Тимано-Печорская нефтегазовая провинция). С другой стороны, СМП входит в систему международных транспортных коридоров. На рост грузопотока может также оказывать влияние потепление климата, хотя есть различные мнения ученых по этому поводу. Если придерживаться точки зрения, что будет происходить повышение температуры на Севере, то это, в свою очередь, повлечет за собой уменьшение толщины и площади ледяного покрова и приведет к уменьшению числа задействованных для проводки линейных ледоколов. Ряд специалистов утверждают, что к 2030 г. ледовые проводки по всем трассам СМП круглогодично смогут осуществлять неатомные линейные ледоколы мощностью 25-30 МВт.

И, наконец, определяющей причиной, влияющей на загруженность СМП, будет развитие самой арктической зоны, которое может происходить по двум сценариям: инерционному и инновационному. Первый сценарий может привести к конфликту интересов полярных стран и снижению грузопотока. Второй сценарий предполагает тесное сотрудничество отдельных стран, включающее и совместное освоение крупных месторождений, что приведет к увеличению грузопотока по прогнозным оценкам в 2020-2030 гг. в диапазоне 8 000-20 000 тыс. т грузов (по некоторым экспертным оценкам цифра может быть еще выше) и потребует ледокольных проводок до 200-250 и более в год. Соответственно, надо делать выводы о необходимом ледокольном флоте на ближайшую и отдаленную перспективу.

В связи с этим предлагается принять национальную программу "Арктическая транспортная система" с горизонтом до 2030 г. и перспективой до 2050 г. Академик РАН Ю.В. Яковец предлагает семь направлений², в одном из которых подчеркивается, что программа должна носить межведомственный характер, включая согласованное, сбалансированное взаимодействие всех видов транспорта – морского (Севморпуть), речного (речное судоходство), железнодорожного

² Подпрограмма развития арктического транспорта. Сост. Яковец Ю.В. URL: www.pandia.ru.

(трансконтинентальная магистраль Евразия – Америка, широтная магистраль, сеть местных путей), трубопроводного (включая продуктопроводы), воздушного, автомобильного, включая развитие транспортной инфраструктуры (порты, магистрали, аэропорты). Кроме того, программа должна быть ориентирована на технологии шестого уклада – новые поколения морских и речных судов (включая ледокольный флот), авиатехники (включая газолеты, дирижабли, аэропланы и т.п.), скоростные магистрали, электромобили, газомобили, навигационные системы и средства связи.

Кроме того, проводятся экспертные оценки транспортного потенциала и перспективных проектов по отдельным регионам Арктической зоны. Так, например, в Институте экономических проблем им. И.М. Лузина КНЦ РАН совместно с Центром стратегических оценок и прогнозов³ проведено комплексное исследование транспортного потенциала Мурманской области (табл.).

Таблица. Транспортный потенциал и перспективные проекты по развитию транспорта в Мурманской области

Название проекта	Планируемая деятельность
1. Развитие морского транспорта	<ul style="list-style-type: none"> • Реконструкция угольного терминала Мурманского морского торгового порта на 9,6 млн т • Строительство угольного терминала на 20 млн т на западном берегу Кольского залива • Строительство контейнерного терминала 1 млн TEU на Восточном берегу Кольского залива • Строительство нефтяного терминала на 35 млн т на западном берегу Кольского залива • Развитие акватории для судов DW = 350 тыс. т • Развитие портового флота • Строительство экологического бункеровочного комплекса
2. Развитие логистической и складской инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> • Строительство дистрибуционно-логистического комплекса • Строительство логистического центра
3. Развитие железнодорожного транспорта	<ul style="list-style-type: none"> • Строительство новой ж/д ветки Выходной-Лавна протяженностью 28 км • Строительство новых ж/д станций и парков (10 шт.) • Реконструкция путевого развития 4 станций • Реконструкция подходов (от ст. Волховстрой)
4. Развитие автомобильного транспорта	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие уличной дорожной сети г. Мурманска • Реконструкция автодороги "Кола"
5. Развитие авиационного транспорта	<ul style="list-style-type: none"> • Реконструкция аэропорта "Мурманск"

Модернизация морского порта Мурманск может сделать его крупным транспортно-логистическим узлом для магистральных и международных перевозок, что в перспективе особенно важно при разработке шельфа арктических морей.

Отдельно выделим актуальные проблемы развития арктической морской транспортной системы, так как морской транспорт является определяющим компонентом всей транспортной системы Арктики.

1. Проблема загруженности СМП, объем грузоперевозок, который, в свою очередь, будет определять потребности в ледовом и специальном флоте, а также развитию береговой инфраструктуры.

2. Система управления СМП. Как один из вариантов – расширение функций Администрации СМП, осуществляющей контроль над полярным судоходством, проводкой судов, гидрографическим обеспечением на трассах СМП. Наличие в структуре Правительства Министерства морского флота способствовало бы продвижению приоритетных проектов, формирующих стратегию государства в развитии морехозяйственного комплекса, в частности в Арктике.

3. Совершенствование законодательства РФ в части госрегулирования торгового мореплавания, позволяющего однозначно определить статус СМП.

4. Обновление ледокольного флота. Атомные ледоколы, построенные в 1980-х – в начале 1990-х гг. согласно ГОСТу, выработали свой ресурс, несмотря на проведенные работы по продлению ресурса атомных паропроизводящих установок. Линейные дизельные ледоколы, построенные в основном в 1970-е гг., кроме двух однотипных ледоколов "Москва" и "Санкт-Петербург", выпущенные в 2008 и 2009 гг. также подлежат утилизации.

Задачи обновления ледокольного флота решаются в рамках реализации федеральных целевых программ, в которых предусмотрено создание атомных ледоколов мощностью 110-130 МВт, 150-200 МВт; трех универсальных атомных ледоколов типа ЛК-60Я (они смогут заменить пять находящихся

³ Фадеев А. Эффективное освоение арктических территорий. URL: www/csef.ru.

в эксплуатации ледоколов типа "Арктика" и "Таймыр"), четырех дизель-электрических ледоколов типа ЛК-25Д и два дизель-электрических ледокола типа ЛК-18Д⁴.

Строительство конкурентоспособного ледокольного флота является краеугольным камнем всей арктической транспортной системы. Это одно из немногих направлений, по которому Россия может иметь определенный приоритет.

5. Развитие береговой инфраструктуры, в том числе портов. Арктические порты являются самым слабым звеном СМП. Предполагается модернизация таких арктических портов, как Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон и создание новых портовых (транспортно-логистических) комплексов, рейдовых отгрузочных терминалов (Индига), морских портов в районе поселков Саббета, Харасавей, Печенга, Варандей.

6. Вопросы навигационной безопасности. Возникает достаточное количество проблем со спутниковой связью как в высоких широтах, так и в коротковолновом диапазоне. Только к 2020 г. планируется развертывание сети контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС/GPS вдоль всех традиционных трасс СМП.

7. Особенности морских арктических транспортных систем. В отличие от обычных морских транспортных систем арктическая система имеет ряд специфических особенностей. Арктическая морская транспортная структура является объектом со сложной структурой, важнейшей ее частью являются крупнотоннажные суда ледового плавания (КСЛП) и ледоколы, обеспечивающие возможность проводки судов в ледовых условиях.

Традиционная тактика ледового плавания, основанная на использовании лидирующего традиционного ледокола, прокладывающего канал во льдах, не может эффективно использоваться для обеспечения перевозок углеводородов современными крупнотоннажными судами. Для эффективной проводки КСЛП одним ледоколом необходима разработка новых тактических приемов плавания, например, движение КСЛП параллельно каналу, проложенному одним ледоколом. В настоящее время эффективна проводка КСЛП двумя ледоколами (*Дехтярук и др.*, 2013).

8. Вопросы тарифной политики и тарифов, которые значительно превышают тарифы Суэцкого канала, что является одной из причин ограниченного использования иностранными компаниями СМП.

5. Заключение

Россия как страна, имеющая выход к Северному Ледовитому океану, не может обойтись без развитой транспортной системы арктической зоны, в том числе без ледового флота. Какие задачи и какой объем работ будет выполнять ледовый флот, в немалой степени зависит от вектора экономического развития, выбранного российским руководством. При грамотном подходе морские транспортные услуги могут превратиться в высокодоходную статью экспорта в Арктической зоне наряду с доходами от нефтегазового сектора.

Литература

Загорский А.В. и др. Арктика. Предложения к дорожной карте международного сотрудничества. *Гл. ред. И.С. Иванов. М., Спецкнига*, 40 с., 2012.

Дехтярук Ю.Д., Добродеев А.А., Сазонов К.Е. Некоторые вопросы создания морских транспортных систем для вывоза углеводородов из Арктики. *Арктика: экология и экономика*, № 2(10), с. 84-91, 2013.

References

Zagorskiy A.V. i dr. Arktika. Predlozheniya k dorozhnoy karte mezhdunarodnogo sotrudnichestva [Proposals for a road map for international cooperation]. *Gl. red. I.S. Ivanov. M., Spetskniga*, 40 p., 2012.

Dekhtyaruk Yu.D., Dobrodeev A.A., Sazonov K.E. Nekotorye voprosy sozdaniya morskikh transportnyh sistem dlya vyvoza uglevodorodov iz Arktiki [Some questions of the establishment of marine transport systems for the removal of hydrocarbons from Arctic]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, N 2(10), p. 84-91, 2013.

Информация об авторе

Подсветова Татьяна Валентиновна – Московский государственный университет путей сообщения, юридический институт, кафедра таможенного права и организации таможенного дела, канд. техн. наук, доцент

Podsvetova T.V. – Moscow State University of Railway Engineering, Institute of Legal Studies, Department of Customs Right and Customs Management, Cand. of Tech. Sci., Associate Professor

⁴ Попов В.А. Перспективы развития портов Арктики и северного морского пути. URL: www.rostransport.com.