

УДК 332.122(985)

Н. П. Веретенников, Л. В. Геращенко, Л. Е. Евграфова

Реальность и перспективы развития коммуникаций Северного морского пути

N. P. Veretennikov, L. V. Gerashchenko, L. E. Evgrafova

Reality and prospects of development of communication of the Northern Sea Route

Аннотация. Проведен анализ существующих приоритетов в освоении природных богатств Арктики – углеводородного сырья и морских биологических ресурсов. Рассмотрены проблемы и перспективы организации логистики и транспортных коридоров для торговли товарами, произведенными на Севере и в центральных регионах России, а также вопросы обеспечения контроля над морской акваторией в Арктической зоне.

Abstract. The analysis of existing priorities in the development of the Arctic natural resources – hydrocarbons and marine bioresources – has been carried out. The problems and prospects of organizing logistics and transport corridors for trade by goods produced in the North and in the central regions of Russia have been considered; some issues of control over the marine area in the Arctic have been reviewed.

Ключевые слова: экономика, логистика, транспортные коридоры, Арктика, углеводороды, морские биологические ресурсы, Северный морской путь, государственная программа, российские компании, регионы.

Key words: economics, logistics, transport corridors, the Arctic, hydrocarbons, marine bioresources, Northern Sea Route, state programme, Russian companies, regions.

Введение

Современная политическая обстановка в мире, введение экономических санкций против Российской Федерации, падение экономических показателей развития России и уход ряда известнейших компаний из разработок арктического шельфа отрицательно сказываются на экономике Арктического региона.

Дальнейшее социально-экономическое развитие регионов Арктики зависит от успешности реализации крупных инвестиционных проектов в каждом из восьми арктических субъектов РФ – Мурманской и Архангельской областях, Республиках Коми и Якутия (Саха), Красноярском крае, Ненецком и Ямало-Ненецком АО.

На повестке дня стоит задача развития транспортных коммуникаций Северного морского пути (СМП) в первую очередь в сфере транспортировки углеводородов как в западном, так и в восточном направлении. Со временем развитие Северного морского пути и создание новых логистических цепочек и центров позволит лишь некоторым из арктических регионов стать самодостаточными.

Развитие флота, особенно военно-морского, обеспечивающего содержание и боевое использование стратегических ядерных сил, а также оборону дальней и ближней морских зон, является важнейшим элементом национальной безопасности России и способствует становлению и развитию экономической морской деятельности в Арктике.

Роль логистики в освоении природных богатств Арктики

На современном этапе экономику невозможно представить без логистики. В европейских странах и Америке в последние четыре десятилетия коммерческая логистика "выбралась" из складов и транспортных терминалов, став неотъемлемой и важнейшей составляющей экономики многонациональных компаний. Логистическая цепь, или цепь поставок, сегодня представляет собой единую структуру, в которой работает каждое деловое предприятие, объединяя усилия со своими поставщиками, стремится максимально качественно донести товары, услуги и информацию от производителя до потребителей.

Логистика охватывает и объединяет в единый процесс такие разнообразные виды деятельности, как производство, информационный обмен, транспортировка, управление запасами, складское хозяйство, грузопереработка, упаковка и доставка до потребителя. При этом наиболее яркое проявление современной логистики заключается в том, что она обеспечивает комплексный результат на всей цепи за счет внутренней и внешней интеграции во всей сфере компетентности делового предприятия. Оперативная задача логистики для любой компании состоит в том, чтобы организовать географическое размещение источников сырья, незавершенного производства, запасов готовой продукции таким образом, чтобы оно отвечало потребностям

производства и при этом влекло за собой минимально возможные издержки. Если такой минимум не обеспечивается, то соответствующую деятельность или управление этой деятельностью нельзя признать логистическими. Субъектом инициации, мотивации, финансирования издержек и осуществления логистической деятельности относительно собственных материальных ресурсов в своих интересах и своими силами совместно с другими компаниями может являться только промышленное предприятие, действующее как самостоятельный экономический субъект.

Менеджмент, занимающийся созданием и налаживанием таких систем управления потоками материальных ресурсов, незавершенного производства и запасов готовой продукции, которые служили бы опорой для деловой стратегии развития предприятия, должен обладать обширными знаниями о географическом расположении своих поставщиков и покупателей. В логистике в расчет принимается управление материалами, полуфабрикатами и готовой продукцией на всем пути следования между поставщиками, производителями, оптовыми торговцами и покупателями товара фирмы. В этом смысле логистика есть стратегическое управление движением и хранением товаров, материалов и услуг во всей цепи поставок.

В настоящее время российская сухопутная транспортная система связывает между собой страны Европы, Азии, Ближнего Востока, организуя перевозки по международным транспортным коридорам, привлекая на российские железные дороги транзитный грузопоток. Северо-Западный федеральный округ России представляет собой транспортный мост между Россией и Западом и связывает мировые рынки торговли Центральной и Восточной Европы, страны Балтии. Транспортная система региона обеспечивает как внутренние, так и международные перевозки. С учетом развития международной торговли и роста объемов перевозок нагрузка на существующую транспортную сеть будет увеличиваться. Это потребует соответствующего развития всего транспортного комплекса Северо-Запада. В регионе расположена большая часть морских портов европейской части России и постоянно идет их расширение, по его территории проходит Северный морской путь, развита сеть всех видов транспорта.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом на территории региона составляют около 16 % общего грузооборота России. Основная их доля приходится на перевозки угля, руды, стали, нефтепродуктов, стройматериалов, древесины и удобрений. Основной объем перевозок осуществляется в рамках международной торговли со странами Европы, Латвией, Литвой, Эстонией и Белоруссией. Главный удельный вес по отправлению важнейших грузов (52 %) имеют транспортные узлы Санкт-Петербурга, Ленинградской и Мурманской областей.

В настоящее время в России добывается 360 млн т угля, из них 120 млн т продается за границу, в основном – в Европу. Доходы от продаж в 2014 г. составили 8,6 млрд долл. Основными портами в регионе по отгрузке угля являются морской порт Усть-Луга, через него отгружено в 2014 г. 13,5 млн т, и Мурманский торговый порт (15 млн т).

Рост внешнеторговых грузопотоков требует применения новых, более эффективных методов организации логистических схем для перевозок. Рассмотрим логистику продаж товара на примере угля. 90 % этого полезного ископаемого добывается в Сибири и только 1 % – в европейской части страны. Для эффективной работы всего комплекса – от производителя, угольных шахт Кузбасса, транспорта в лице российских железных дорог, морских портов Мурманска или Усть-Луги для перегрузки, морских судов для его перевозки и доставки потребителю в Европе – необходима эффективно работающая система всего процесса. Критерии эффективного управления всеми процессами при минимальных эксплуатационных расходах определяются базовыми принципами их организации. Показательным примером на железнодорожном транспорте является система организации грузовых поездов (вагонопотоков) на всем пути следования с минимальными задержками в пути.

Логистический процесс включает в себя информационную систему обеспечения всего производственного процесса по организации продвижения товара от производителя до получателя и планирования всей цепи услуг. Необходим информационно-логистический центр для решения проблемы в организации информационного взаимодействия между шахтами Кемеровской области, где добывается уголь, железной дорогой на всем протяжении и морскими портами Северо-Запада. 15 млн т угля – это 15 поездов в 50 грузовых вагонов по 60 т в каждом составе, которым ежедневно необходимо организовать "зеленую улицу" на всем пути следования от шахты до порта в любую погоду и время суток.

В последние годы наблюдается рост внешнеторговых грузопотоков через железнодорожно-водные транспортные узлы Северо-Западного региона. Основные задачи взаимодействия железнодорожного и морского транспорта возникают при передаче грузопотока, информации о движении и прибытии, схемы размещения портов и станций, куда прибывают грузы. Таким образом, процесс взаимодействия всех заинтересованных участников является комплексным, включает в себя организационные, технологические, технические, правовые и информационные факторы.

Географическое расположение Северо-Западного региона делает возможным участие его в продвижении грузопотоков по трем международным транспортным коридорам. Следует учитывать, что в европейских странах 20 % всех товарно-материальных ценностей перевозят в контейнерах. При

расширении торгово-экономических связей России со странами Европы и Азии и с учетом возрастающих объемов перевозок грузов в рамках международных транспортных коридоров (МТК) развитие контейнерных перевозок признано одним из перспективных направлений деятельности железнодорожного транспорта. Доля портов Северо-Западного бассейна в перевалке контейнеропотока составляет примерно 72 % общего объема работы портов России.

Доктрина экономического освоения Арктики состоит в возможности использования портов Мурманской и Архангельской областей для увеличения вылова морских биологических ресурсов. В настоящее время на Северо-Западе вылавливается около 850 тыс. т рыбы и морепродуктов, в которых заинтересованы все те, кто занимается его промыслом и сервисным обслуживанием.

Проблемы рыбаков и переработчиков являются предметом обсуждения на всех региональных и общероссийских конференциях, и главная тема дискуссии – цена конечного продукта, размер дохода и прибыли от продажи переработанного улова. По нашему мнению, для успешной деятельности необходима глубокая кооперация всей цепочки участников данного процесса, занимающихся рыбной ловлей, сервисным обслуживанием, судоремонтом, переработкой, внедрением современных инновационных технологий на судах, на которых проводится глубокая модернизация. Важной представляется заинтересованность банковских структур в партнерстве по кооперации на определенных условиях. В настоящее время более 50 % рыбы добывается в морях Дальнего Востока, но в связи с невозможностью доставить ее в короткий срок и с низкой ценой большая часть рыбы продается за рубеж и не всегда законными методами, а жители России испытывают ее острую нехватку. Несмотря на декларируемые усилия государственного совета и правительства по проблеме удовлетворения потребностей населения в морепродуктах, так и не сформированы организационно-экономические механизмы регулирования потребления водных биологических ресурсов и нет реального улучшения для рыбной отрасли.

Северный морской путь: реальность и перспективы

Сегодня в Арктике осваивается новый проект, он впервые позволит российским нефтегазовым компаниям выйти на новые рынки, где нет сейчас газовой трубы. Логистические возможности работать на постоянных рынках возрастут, а также появятся возможности выполнять разовые контракты на новых и проникнуть на рынки, где ранее наши компании еще не работали.

Для продвижения газа из месторождений Ямала нужны суда для круглогодичной перевозки сжиженного газа, т. е. суда усиленного ледового класса. Реализация проекта строительства таких судов обеспечит круглогодичную работу по перевозке сжиженного газа и сырой нефти с месторождений Ямала на арктическом шельфе на базу перевалки на Кольском полуострове и далее в Западную Европу. Кроме того, необходимо разработать и реализовать транспортно-технологические схемы вывоза углеводородного сырья с Приобских месторождений, месторождений Таймырского округа и севера Республики Якутия (Саха) [1].

ОАО "Мурманское морское пароходство" намерено развивать грузоперевозки на всех направлениях и занять определенную нишу на рынке в Арктике. Предусмотрено дальнейшее укрепление и развитие партнерских связей с РАО "Норильский никель", и Мурманское морское пароходство может выступить в качестве конкурента в области перевозок. Частично предполагается реализация программы вывоза экспортной продукции предприятий "Русала" Северным морским путем, так как большие поставки алюминия идут в европейские страны.

Именно Северный морской путь призван стать главной национальной транспортной магистралью России. Для его освоения необходимо финансировать не только порты, но метеорологическую и гидрологическую службы, которые остро нуждаются в модернизации состояния. Как заявляют эксперты, речь идет о сумме минимум 30–50 млрд долл.

Северный морской путь должен обустраиваться не просто как транспортная магистраль, но как основа арктического нефтегазового комплекса будущего. Хотелось бы обратить внимание на развитие в настоящее время порта Саббета, одного из основных, где строятся комплексы по переработке добываемого газа в этом регионе в сжиженный, достаточно нового производства в нефтегазовом комплексе России. Поэтому уже сейчас необходимо принять меры по созданию надежной транспортной системы для перевозки нефти и сжиженного газа с месторождений Западной Арктики до потребителей в Западной Европе, Северной Южной Америке, а также в страны Азиатско-Тихоокеанского региона [2].

Преобразование Северного морского пути в круглогодично действующую морскую магистраль на современном этапе маловероятно из-за отсутствия мощных современных ледоколов, способных выполнять проводку судов усиленного ледового класса высокоширотными маршрутами. Северный морской путь так и не стал международной транзитной магистралью, оставаясь резервом международной транспортной системы, проходящей через Суэцкий канал.

Месторождения арктического шельфа рассматриваются сегодня в качестве гаранта стабильного развития экономики России. Углеводороды – основа для такой важной отрасли, как химическая промышленность, которая в настоящее время успешно развивается и приносит стране большую добавленную стоимость.

Энергетические ресурсы Севера наряду с промышленным рыболовством образуют геоэкономическую основу регионального хозяйства Арктики.

Требуются финансовые, инженерные вложения, человеческие ресурсы, которые будут способны сформировать новый образ жизни в северных регионах, качественную транспортную и информационную инфраструктуру для комфортного проживания населения. Реализация арктических проектов сегодня идет успешно в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах, отличающихся высоким уровнем проживания населения, участвующего в освоении природных ресурсов. На других северных территориях и Дальнем Востоке наблюдается постоянный отток трудоспособных молодых людей, не находящихся применения своим специальностям.

Освоение северных территорий может состояться лишь в том случае, когда государство, регионы, корпорации совместно примут на себя риски на длительную перспективу. Малый и средний бизнес придет зарабатывать, когда начнется интенсивное освоение территорий. Вопрос заключается в том, какого качества морской инфраструктуры необходимо достичь в Арктике и как это реализовать на длительную перспективу для удовлетворения требований населения Арктики и подготовить специалистов в сфере морского образования [3].

Российско-китайское сотрудничество в транспортной сфере

Развитие глобальных транспортных путей всегда тесно связано с геополитикой. Экономическое могущество стран напрямую зависит от господства над мировыми торговыми путями и доступа к новым территориям. Проекты создания транспортных коридоров для международных перевозок рождаются на фоне перемен в расстановке сил на мировой арене, в частности усиления роли Китая в международной торговле и превращение его в главную "фабрику" в мировом производстве товаров народного потребления.

Китай предложил в 2013 г. концепцию Морского шелкового пути – маршруты для связи китайских портов с портами Сингапура, Малайзии, Индонезии, Австралии с использованием Северного морского пути и наземного Великого шелкового пути Европа – Азия через Россию и Казахстан. Объединение МШП и СМП в глобальную систему дает очевидные преимущества не только отдельным странам, но и всему миру. Новый транспортный коридор экономически более выгоден, чем традиционно сложившиеся маршруты. Путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу через Индийский океан составляет 24 тыс. км, а по СМП – 12 тыс. км, что в два раза короче, груз придет намного быстрее при значительном снижении транспортных расходов. Проект создания МШП и СМП способен объединить интересы России, Китая и США и создать эффективный механизм для стабилизации ситуации в Северо-Восточной Азии, для решения корейской проблемы в частности.

На фоне преимуществ проекта, связанного с использованием МШП и СМП, очевидны проблемы, в числе которых – финансовые вложения в строительство. На сегодняшний день из 16 портов Севера России только мурманский способен принимать суда водоизмещением более 30 тыс. т, тогда как остальные порты, за исключением Дудинки, непригодны для использования. Ни в один российский северный порт не войдет современный океанский лайнер: для этого требуется двухкилометровый пирс, а для разгрузки таких судов – десятки подъемных кранов, но таких портов нет, и строительство их не планируется. Атомные ледоколы, транспортирующие контейнеры, не нуждаются в заправке и потому могут не заходить в порты, но Россия располагает только одним атомным контейнеровозом, и цена такой техники весьма высока.

Российско-китайское сотрудничество в области модернизации портового хозяйства на Дальнем Востоке принесло первые результаты. В развитие порта Зарубино в Приморском крае Китай вложил 3 млрд долл. Принято решение о постройке совместными усилиями российской и китайской компаний контейнерного терминала в порту Славянка на юге Приморского края, мощностью перевозки 10 млн т грузов в год.

Россия рассчитывает на перевозку грузов всех стран Азиатско-Тихоокеанского региона, объем может составлять не менее 40 млн контейнеров в год. По мнению специалистов, Россия может зарабатывать на сдаче в аренду ледоколов, а также уникальных технологий, используя и продавая ледоколы Китаю и другим странам.

Обеспечение контроля над морской акваторией и защита арктических рубежей России

Сегодня Россия, заявляя о своих правах на спорные арктические территории, имеет технологические преимущества: это единственная страна, владеющая действующим ледокольным флотом, который сейчас представлен группой однореакторных и двухреакторных судов. Главная задача России в этой связи – освоение в Северном Ледовитом океане огромных запасов углеводородов, которые имеют большое значение для будущего, современная конъюнктура не позволяет успешно развивать эти проекты, так как главным является стоимость барреля нефти и себестоимость ее добычи. Развитие Арктики нужно рассматривать как одну из стратегических целей [4].

В 2015 г. были созданы военные структуры для защиты Арктического побережья, в том числе отдельная армия противовоздушной обороны (ПВО). Сегодня на арктических островах размещаются гарнизоны постоянного проживания, где будут устанавливаться радиолокационные мобильные станции постоянного дежурства, идет переброска техники, завозятся крупногабаритные социально-бытовые блоки и более 1 тыс. т материальных средств, имущества и горюче-смазочных материалов, выполняется миссия по развитию Северного морского пути, его охране и освоению Арктической зоны.

Постоянно проводятся учения Северного флота, увеличиваются по количеству задействованных боевых единиц, прохождению группы боевых кораблей и судов, сложными ледовыми маршрутами, кораблями проходит доставка техники и материально-технических средств на удаленные базы.

Началось восстановление базы ВВС "Темп" на острове Котельный. Эта база будет модернизирована с применением новых технологий, что позволит использовать ее круглый год в любых погодных условиях для всех транспортных самолетов типа Ан-26, Ан-72, Ан-74, а в перспективе – Ил-76. Доставка грузов будет осуществляться через аэродром Тикси в Республике Саха (Якутия) – важное опорное звено развития транспортной инфраструктуры.

Военные объекты в Арктике будут отстраиваться для долговременной эксплуатации с максимально возможным комфортом для военнослужащих и их семей.

Кроме того, восстанавливается самый северный в мире ледовый аэродром на архипелаге Земля Франца-Иосифа, находящийся на расстоянии 896 км от Северного полюса. В 2015 г. российские стратегические бомбардировщики Ту-95МС и Ту-160 совершали полеты в Арктическую зону, что вызвало всплеск эмоций в Норвегии, Канаде, Великобритании и США, но Россия использует авиацию как политический инструмент для обозначения своих интересов [5].

Россия сталкивается с трудностями в обеспечении контроля над морской акваторией в Арктической зоне. Сегодня строятся новые современные военные корабли разных классов, способные решать комплексные задачи. Большая часть российских военно-морских сил в Арктической зоне дислоцируется в Мурманской области.

Вместе с тем "Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу" предусматривают усиление служб береговой охраны и пограничного контроля, а также организацию технического контроля над проливами, устьями рек, лиманами на всей трассе Северного морского пути. Особое внимание уделяется ведению боевых действий в условиях Заполярья, в том числе в гористой местности. Планируется постоянное патрулирование силами береговой охраны пространства от Мурманска до острова Врангеля у побережья Чукотки, проводится мониторинг военной и ледовой обстановки, в том числе с моря и воздуха.

Заключение

Развитие Арктики, Северного морского пути на современном этапе играет исключительно важную геополитическую роль. Россия целенаправленно создает условия для развития своих северных территорий, разрабатываются государственные программы Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года. В 2013 г. Президент России В. В. Путин утвердил Стратегию экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности. Главным направлением стратегии является развитие транспортной инфраструктуры северных регионов и международного сотрудничества. В 2014 г. правительство приступило к реализации государственной программы "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года", в которой сказано, что создание инфраструктуры в районах СМП для международного судоходства – стратегический приоритет государственной политики.

Вместе с тем очевидно, что предпринимаемых правительством Российской Федерации мер недостаточно для того, чтобы развитие Северного морского пути и регионов Арктики стало эффективным. Необходимы серьезные финансовые вложения, без которых развитие инфраструктуры, рыболовной отрасли, транспорта, логистики, равно как обеспечение контроля над морской акваторией в Арктической зоне, создание группировок войск, способных отстаивать интересы России в Арктике, – невозможно.

Статья подготовлена в рамках поддержанного Российским гуманитарным научным фондом проекта № 15-02-00009а/16 "Модернизация системы транспортировки арктического природного газа в условиях современной геоэкономической и политической нестабильности стран-транзитеров".

Библиографический список

1. Северо-восток России: региональная экономика и управление / под ред. Е. А. Борисова, В. А. Уварова. Хабаровск : Дальневост. акад. гос. службы. 2005. 416 с.
2. Веретенников Н. П., Геращенко Л. В., Горячевская Е. С. Северный морской путь: история, экономика, геополитика, безопасность // Геополитика и безопасность. 2015. № 2 (30). С. 88–94.

3. Герашенко Л. В. Опыт организации и современные тенденции развития морского образования // Вестник МГТУ. 2012. Т. 15, № 1. С. 157–160.

4. Савельев А. Н., Селин В. С., Щеголькова А. А. Геоэкономические обстоятельства и политические тенденции регионального присутствия России в Арктике // Экономика и предпринимательство. 2013. № 12–2 (41–2). С. 205–209.

5. Богачев В. Ф., Савельев А. Н., Евграфова Л. Е. Международный военно-морской салон в Санкт-Петербурге: перспективы развития // Геополитика и безопасность. 2014. № 2. С. 115–118.

References

1. Severo-vostok Rossii: regionalnaya ekonomika i upravlenie [North-East of Russia: Regional economics and management] / pod red. E. A. Borisova, V. A. Uvarova. Habarovsk : Dalnevost. akad. gos. sluzhby. 2005. 416 p.

2. Veretennikov N. P., Geraschenko L. V., Goryachevskaya E. S. Severnyi morskoy put: istoriya, ekonomika, geopolitika, bezopasnost [The Northern Sea Route: History, economics, geopolitics, security] // Geopolitika i bezopasnost. 2015. N 2 (30). P. 88–94.

3. Geraschenko L. V. Opyt organizatsii i sovremennye tendentsii razvitiya morskogo obrazovaniya [Experience in organizing and modern trends in the development of maritime education] // Vestnik MG TU. 2012. V. 15, N 1. P. 157–160.

4. Savel'ev A. N., Selin V. S., Schegol'kova A. A. Geoekonomicheskie obstoyatelstva i politicheskie tendentsii regionalnogo prisutstviya Rossii v Arktike [Geo-economic circumstances and political tendencies of the regional presence of Russia in the Arctic] // Ekonomika i predprinimatelstvo. 2013. N 12–2 (41–2). P. 205–209.

5. Bogachev V. F., Savel'ev A. N., Evgrafova L. E. Mezhdunarodnyi voenno-morskoy salon v Sankt-Peterburge: perspektivy razvitiya [International Naval Show in St. Petersburg: Development prospects] // Geopolitika i bezopasnost. 2014. N 2. P. 115–118.

Сведения об авторах

Веретенников Николай Павлович – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра управления социально-экономическими системами, д-р экон. наук, доцент, профессор; e-mail: nveretennikov@mail.ru

Veretennikov N. P. – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Socio-Economic Systems, Dr of Econ. Sci., Associate Professor, Professor; e-mail: nveretennikov@mail.ru

Герашенко Людмила Владимировна – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра управления социально-экономическими системами, канд. экон. наук, доцент, первый проректор; e-mail: geraschenkov@mstu.edu.ru

Gerashchenko L. V. – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Socio-Economic Systems, Cand. of Econ. Sci., Associate Professor, First Vice-Rector; e-mail: geraschenkov @ mstu.edu.ru

Евграфова Лидия Евгеньевна – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра управления социально-экономическими системами, канд. экон. наук, ст. преподаватель; e-mail: evgrafova_le@mail.ru

Evgrafova L. E. – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Socio-Economic Systems, Cand. of Econ. Sci., Senior Lecturer; e-mail: evgrafova_le@mail.ru