

УДК 332.1

*ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ КАК
ЭЛЕМЕНТА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ*

Мингалева А.Д.

Студент ВШЭМ,

Уральский Федеральный университет им.Б.Н.Ельцина

Екатеринбург, Россия

Аннотация.

Целью работы является изучение текущего состояния транспортной доступности северных территорий России и теоретическое обоснование целесообразности формирования единого транспортно-логистического коридора нескольких смежных регионов России для круглогодичной транспортировки продукции через Северный морской путь.

Ключевые слова.

Северный морской путь, перевозку грузов, развитие регионов, транспортно-логистический коридор.

*PERSPECTIVS FOR THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROAD
AS AN ELEMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIA*

Mingaleva A.D.

Student, VShEM,

Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin,

Ekaterinburg, Russia,

Annotation.

The aim of the paper is to study the current state of transport accessibility of the northern territories of Russia and the theoretical justification for the expediency of

forming a single transport and logistics corridor in several adjacent regions of Russia for year-round transportation of products across the Northern Sea Route.

Keywords.

Northern Sea Route, cargo transportation, development of regions, transport and logistics corridor.

Северный морской путь является основной транспортной артерией в Арктике. Он соединяет европейские и дальневосточные морские порты России в единую транспортную сеть, обеспечивая перевозку грузов из одного конца страны в другой, а также обеспечивая транспортировку продукции из северных территорий.

Северный морской путь также является частью международной транспортной сети, обеспечивающей транзитную перевозку грузов между странами в Северной Америке, Европе, Юго-Восточной Азии [14]. При этом расстояние из Европы в Азию по Северному морскому пути в два раза короче традиционного морского пути через Суэцкий канал.

В последнее время интерес различных компаний из зарубежных стран к Северному морскому пути значительно возрос. И это не только страны Северной Европы – Швеция, Финляндия, Норвегия, но в первую очередь Китай и Корея. В частности, представители Китая и Кореи планируют активно использовать Северный морской путь в своих экспортно-импортных операциях и транспортном развитии. В целом, объемы транзита импорта России из Китая Северному морскому пути оценивается примерно на уровне 16 млн.тонн в год. В ближайшее время Китай намерен довести долю Северного морского пути в общем объеме своего грузооборота более чем на 15%, в связи с чем, уже с 2010 г. в стране ведутся работы по созданию собственного ледокольного флота для сопровождения грузовых кораблей. Первый такой проход уже состоялся.

Основными показателями уровня развития транспортных потоков в рамках Северного морского пути и оценки его роли в функционировании транспортной системы России в целом являются объем грузопотоков и

продолжительность навигации. Эти показатели, в свою очередь зависят от следующих факторов, характеризующих фактическое состояние развития транспортной инфраструктуры Северного морского пути: состояние портового хозяйства, грузовая база (возможности обработки грузопотоков), состав грузового флота, ледокольная поддержка, гидрометеорологическая поддержка (включая надежность прогнозов погоды, оценки толщины льда и пр.), наличие складской и прибрежной инфраструктуры, достаточный для поддержки навигации и обслуживания судов в непредвиденных ситуациях, наличие дополнительного транспортного сообщения (железнодорожного, автомобильного, речного) и широкие возможности перевалки грузов.

В перспективе развитие Северного морского пути должно обеспечить оптимизацию внутренних и международных грузовых и пассажирских перевозок, а также за счет снижения транспортных издержек, которые по ряду видов продукции достигают 50-70% в ее себестоимости, позволит повысить конкурентоспособность продукцию на внутренних и внешних рынках.

Ситуация с текущим состоянием Северного морского пути и перспективами повышения его значимости в последние годы активно обсуждается на всех уровнях государственной власти и управления. Особое внимание занимают вопросы развития Северного морского пути, организации судоходства в течение всего года, строительства новых портов и реконструкции уже действующих, строительства нового ледокольного флота и другие вопросы [6-7]. Приняты и реализуются государственные программы «Основы государственной политики России в Арктике до 2020 года» [3], «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» [1] и ряд других [2].

Оценку места и роли Северного морского пути в функционировании транспортной системы России нужно проводить с учетом того, что Северный морской путь как особый транспортный коридор представляет собой совокупность транспортных коммуникаций, проходящих по северным и арктическим территориям географически отдельных районов, имеющих слабое

наземное транспортное сообщение [11]. Поэтому для многих приморских регионов России, причем регионов богатых полезными ископаемыми, Северный морской путь является единственным транспортным сообщением. Например, в настоящее время значительное количество грузов доставляется на полуостров Ямал морем в течение летнего сезона. Решение проблемы обеспечения круглогодичного транспортного сообщения полуострова Ямал с материковыми регионами страны возможно на основе строительства новых автодорожных и железнодорожных магистралей. Однако географические и климатические особенности северных и арктических приморских регионов России требуют тщательного учета множества факторов, в первую очередь особенностей дорожного строительства и эксплуатационных особенностей дорожного полотна и трека в долгосрочной перспективе (в течение нескольких десятилетий) в зоне вечной мерзлоты, что представляет дополнительную трудность. Поэтому, роль Северного морского пути продолжает оставаться ключевой и даже возрастает по мере социально-экономического и промышленного развития этих регионов.

Другим значимым моментом для оценки места и роли Северного морского пути в функционировании транспортной системы России является определение его вклада как части транспортной системы в транспортировку углеводородов с арктических месторождений. При этом необходимо провести сопоставление эффективности морской транспортировки по сравнению с существующей в настоящее время транспортировкой углеводородов трубопроводным транспортом.

Расчеты показали, что Северный морской путь является в настоящее время наиболее эффективным (экономичным) транспортным путем для поставки углеводородов с арктических месторождений благодаря:

- наличию более широких возможностей оперативной диверсификации экспортных поставок (мобильность по следующим показателям: направление, расстояние, время, тоннаж, отправитель, получатель);

- более низким удельным затратам металла на единицу транспортируемого объема и отсутствию необходимости отчуждать земли под прокладку трубопроводов;

- расширению сферы использования сжиженного природного газа, а также растущего спроса на сжиженный природный газ на мировом рынке.

Одновременно усиливаются проблемы в развитии содержания трубопроводных систем для транспортировки арктических углеводородов: идет постоянное повышение стоимости нового строительства трубопроводов в условиях арктической и субарктической территорий, особенно по сравнению с более южными территориями; возрастает негативное экологическое воздействие трубопровода на природные ландшафты Арктики; усложняются процедуры охраны и технической профилактики трубопровода в безлюдных районах Севера. Все это способствует тому, что Северный морской путь становится все более значимым в хозяйственной деятельности северных и арктических территорий страны.

В настоящее время слабым звеном Северного морского пути являются порты Арктики. Текущее состояние и фактическое наличие портов по всей трассе Северного морского пути является основным препятствием для быстрого наращивания потенциала Северного морского пути и роста грузоперевозок по Северному морскому пути

Для решения этой проблемы в рамках государственной политики развития Арктики поставлены задачи повышения безопасности судоходства в морских портах и их подходах, а также по строительству инфраструктуры морских портов [8].

Перспективы развития Северного морского пути видятся как представителями отечественной науки, так и представителями власти через создание так называемой «Арктической контейнерной линии» [4-5; 8]. Для экономического и технического решения этой задачи по инициативе вице-премьера Правительства РФ Д. Рогозина было организовано НИР по формированию финансово-экономической модели Северного морского пути с

учетом необходимости разработки и предложений по контейнерным перевозкам на направлении Мурманск – Петропавловск [11].

Оценка перспектив развития Северного морского пути показала, что себестоимость перевозок на линиях Северного морского пути даже в зимний период с использованием современного крупнотоннажного флота ниже стоимости перевозок крупногабаритных грузов наземными видами транспорта. При этом расчеты показали, что инвестиционные затраты в развитие морской транспортной инфраструктуры в несколько раз меньше затрат на сухопутные проекты транспортных решений, поскольку объемы перевозок маршрутными поездами все больше ограничиваются пропускными возможностями железных дорог.

Энергетические затраты (топливо) на единицу транспортировки продукции морскими перевозками также меньше. А что касается инвестиционных затрат на приобретение флота, то они не требуют практически никаких государственных субсидий и бюджетных расходов, так как задачи финансирования поставок флота могут быть решены за счет кредитных источников.

Перспективы развития Северного морского пути видятся не только в расширении каботажных перевозок, но и в обеспечении транспортной составляющей в импортных и экспортных потоках внешней торговли, формируемой в западных и восточных регионах РФ, в повышении объемов перевозки грузов иностранными фрахтователями для Скандинавских стран с перевалкой на автотранспорт в порту Мурманск.

Другим перспективным направлением развития Северного морского пути является создание на его основе крупных транспортных узлов и коридоров, позволяющих решить такую острую для многих арктических и северных территорий проблему как слабая транспортная доступность для жителей и бизнеса континентальных муниципальных образований многих северных регионов. Развитие Северного морского пути позволит преодолеть эту проблему, которая в настоящее время является серьезным ограничением

социальной мобильности рабочей силы и привлекательности бизнеса в данных регионах.

Наконец, еще одним направлением повышения роли и значения Северного морского пути в транспортной системе России и мира является внедрение в систему управления портовыми и инфраструктурными объектами Северного морского пути новой организационно-экономической формы, включающую создание специального органа управления, а также транснациональной корпорации с широким участием национальных и международных промышленных объединений заинтересованных стран, призванной обеспечить успешное функционирование объектов Северного морского пути в соответствии с новыми масштабами деятельности, современными экономическими и геополитическими задачами, в рамках новой системой производственных и международных отношений. Возможность создания такой специализированной транспортной коммерческой компании по эксплуатации Северного морского пути заложена в проекте «Международный Северный морской путь» (проект «Севморпуть-XXI») [12].

Успешная реализация проектов по развитию Северного морского пути позволит повысить и эффективность реализации федеральных целевых программ по социально-экономическому развитию регионов, что весьма важно в условиях дефицита бюджетных средств [10].

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации № от 21 апреля 2014 г. 366 «Об утверждении государственной программы Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/91474/>. Дата обращения: 03.09.2017.
2. Постановление Правительства Российской Федерации № 228 от 14 марта 2015 г. «Об утверждении Положения о Государственной комиссии по

вопросам развития Арктики». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/95235/>. Дата обращения: 03.09.2017.

3. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ 18.09.2008 N Пр-1969). [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_119442/. Дата обращения: 08.09.2017.
4. Боякова С.И. Северный морской путь: исторический опыт, современное состояние и проблемы / С.И. Боякова // Современная Арктика: опыт изучения и проблемы. – Якутск, 2005. С. 34–53.
5. Жаров В.С. Управление территориальными социально-экономическими системами Арктики в масштабе глобального развития. / В.С. Жаров // Северный морской путь: развитие арктических коммуникаций в глобальной экономике «Арктика-2015». Мурманск: Издательство МГТУ, 2015. – с.102–104.
6. Кокин С.В. Инфраструктурные проекты как точки роста опорных зон российской Арктики. / С.В. Кокин, В.Ю. Андрусенко. //Государственный аудит. Право. Экономика. 2017. № 1. С. 58-63.
7. Круглогодичная навигация по трассам Северного морского пути – задачи и решения // Вестник СКФ. 2015. № 04. С. 6–7.
8. Лебедев Г. Модернизация инфраструктуры Арктической морской транспортной системы / Г. Лебедев // Морской Сборник. 2013. №10. С. 40–45.
9. Меламед И.И. Государственная политика в Арктике: Правовые основы и методические особенности разработки проекта государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года». / И.И. Меламед, В.И. Павленко // Арктика: экология и экономика, 2014, № 2(14).
10. Мингалева Ж.А. Оценка эффективности ресурсного обеспечения мониторинга целевых программ социально-экономического развития

регионов./ Ж.А. Мингалева, Н.П.Паздникова // Экономика региона. 2009. № 4. С. 211-214.

11. Мингалева Ж.А. Структурная модернизация экономики и инновационное развитие. / Ж.А. Мингалева, И.И.Платынюк // Креативная экономика. 2012. № 12 (72). С. 52-56.
12. Основные направления деятельности Координационного совета Российского союза промышленников и предпринимателей по развитию Северных территорий и Арктики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://рспп.рф/simplepage/828/>. Дата обращения: 05.09.2017.
13. Проблемы и перспективы развития Северного морского пути. URL: <http://www.unionexpert.ru/index.php/zhurnalqekspertnyj-soyuzq-osnova/zhurnal-qehkspertnihyj-soyuzq-122014g/item/666-problemy-i-perspektivy-smp> (дата обращения: 08.04.2015).
14. Синцов А.Г. Север в системе геополитических координат современной России: монография / А.Г.Синцов. – М.: Городец, 2004. – 207 с.