

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

THE NORTHERN SEA ROUTE: PRESENT CONDITION AND DEVELOPMENT PROSPECTS

Р. А. Брызгалов,
аспирант

Северный морской путь (СМП) представляет собой серьезную альтернативу так называемым «южным» морским транспортным маршрутам, проходящим через Суэцкий канал. В статье представлены объемы и номенклатура перевозок, осуществляемых по СМП в настоящее время, а также перспектива их развития при наиболее благоприятных условиях. К положительным факторам, работающим на такую перспективу, относятся меры, намеченные в нескольких программных документах государственного уровня: глобальное потепление; общее увеличение объемов международных морских перевозок; целесообразность развития добычи полезных ископаемых вдоль арктического побережья России. Сдерживающими факторами являются: необходимость больших инвестиций в транспортные средства и в инфраструктуру; риск задержек из-за особо сложных арктических условий; обеспечение безопасности.

The Northern Sea Route (NSR) represents a serious alternative to traditional so-called «southern» sea transportation routes passing through the Suez Canal. Data on the present and on most optimistic prospective scopes of transportation over NSR for different types of goods are presented in the article. Among main factors working for the optimistic perspective with respect of NSR there are measurements stipulated in several Russian governmental decrees, global rise in temperature and feasibility to develop natural resources abundantly available in the arctic areas of Russia. Still, there are negative factors such as the need of massive investment to transportation means and to local infrastructure, risks associated with the probability of particularly severe arctic natural phenomena and provision for safety in many aspects.

La Route marine du Nord (RMN) représente une alternative assez sérieuse aux routes de transportation traditionnelles (dites «méditerranéennes») qui passent via le Canal de Suez. Dans l'article, on présente les données de transportation via RMN par les volumes et les types de cargaisons réalisés actuellement aussi que telles pour la perspective sous les conditions les plus favorables. Parmi les facteurs travaillant au faveur de cette perspective il y a des mesures concernant de RMN prévue en Russie par quelques décrets gouvernementaux, l'échauffement global et la nécessité raisonnable d'explorer des gisements des fossiles utiles abondants dans les régions arctiques de Russie. Malheureusement, il y a des facteurs négatifs tels que la nécessité des investissements immenses dans les moyens de transportation et dans l'infrastructure locale, les risques associés avec la probabilité des phénomènes arctiques particulièrement sévères et l'assurance de sécurité en aspects différents.

Die Nördliche Seetrasse (NST) stellt eine reelle Variante zur traditionellen (so genannte «südliche») Beförderungswege dar die durch den Suezkanal verlaufen. Angeführt in die Artikel sind Daten über Volumen der Fracht (verteilt um verschiedene Frachtklassen) befördert der NST entlang heutzutage und entsprechend der höchstgünstiger Perspektive. Unter Faktoren die positiv Einfluß auf diese Perspektive haben sind Maßnahmen die in einigen Regierungsverordnungen Russlands vorgestellt sind, globaler Temperaturanstieg und offensichtliche Zweckmäßigkeit Bodenschätze gewinnen die sich im Überfluß in arktischen Regionen Russlands befinden. Leider, gibt es Faktoren mit dem negativen Einfluß auf die Perspektive, unter denen kann man riesige Investitionen in Beförderungsmitteln und in die lokale Infrastruktur, Risiken verbunden mit Wahrscheinlichkeit der besonders komplizierten Naturerscheinungen als auch verschiedene Sicherheitsgewährleistungsmaßnahmen nennen.

Ключевые слова: Северный морской путь, объемы и номенклатура перевозок, правительственное постановление, глобальное потепление, инвестиции, обеспечение безопасности.

Key words: Northern Sea Route, scope and type of freight, governmental decrees, global rise in temperature, investment, safety provision.

Mots clefs: Route marine du Nord, volumes et types de cargaisons, décret gouvernemental, l'échauffement global, investissement, assurance de sécurité.

Schlüsselwörter: Nördliche Seetrasse, Volumen und Klassen der Fracht, Regierungsverordnung, globaler Temperaturanstieg, Investitionen, Sicherheitsgewährleistung.

Северный морской путь (СМП) – кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком, исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике. СМП проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично – Тихого океана (Берингово). Длина Северного морского пути от восточного побережья Кольского залива (порт Мурманск) до бухты Провидения (порт Провидение) составляет около 7600 км.

Одной из ключевых функций Северного морского пути является внутреннее развитие страны за счет экономического освоения территории российско-

го Заполярья. К СМП в транспортном отношении тяготеют крупные экономические районы Российской Федерации (Северный, Западно-Сибирский, Восточно-Сибирский, Дальневосточный экономические районы). СМП обслуживает порты арктической зоны и крупных рек Сибири и в настоящее время является, практически, безальтернативным и наиболее эффективным способом завоза всего необходимого для жизнедеятельности субъектов хозяйствования (техника, топливо, промышленные и продовольственные товары и т.д.), а также для обеспечения надлежащего функционирования территориально-производственных комплексов и жизнеобеспечения населения, проживающего на территории арктической зоны России.

В последние два десятилетия объем перевозок по СМП сократился в несколько раз, по сравнению с 1980-ми гг., и по данным на 2009 год составил 3,2 млн. тонн [1]. Тем не менее, ввиду необходимости осуществления перевозок при освоении и эксплуатации углеводородных и нефтегазовых месторождений на шельфе арктических морей и в прибрежных районах, вероятнее всего, активность на Северном морском пути будет расти с каждым годом.

В первую очередь, перспективные грузопотоки СМП связаны с освоением и добычей сырья на следующих месторождениях:

- Штокмановское газоконденсатное месторождение в центральной части Баренцева моря;
- газовые и нефтегазоконденсатные месторождения полуострова Ямал;
- Тимано-Печерская нефтегазоносная провинция, охватывающая территорию Республики Коми и Ямало-Ненецкого автономного округа;
- месторождения цветных металлов (медь, никель) на Кольском и Таймырском полуостровах;
- крупные угольные бассейны на территории Таймырского полуострова, Красноярского края, Иркутской области, Республики Саха (Якутия), Чукотского АО;
- месторождения золота на территории Республики Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотского АО;
- месторождения олова на территории Чукотского АО и т.д. [2, 3].

Еще одной важной функцией Северного морского пути является, на наш взгляд, возможность создания на базе СМП международного транспортного коридора, соединяющего Западную Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и Северо-Тихоокеанским побережьем США и Канады, который может стать альтернативой морскому пути через Суэцкий канал.

Так, на линии Йокогама (Япония) – Роттердам (Голландия) через Суэцкий канал время доставки составляет 27 дней, а по СМП – 20 дней. Предварительный анализ затрат с учетом времени перевозки по всем возможным транспортным схемам однозначно подтверждает транспортные преимущества СМП по сравнению с перевозками по южному пути через Суэцкий канал. По мнению экспертов, использование СМП позволит сократить срок транспортировки грузов между указанными регионами на 30–35%, при условии, что суда следуют по СМП в свободном плавании (т.е. в период летней навигации) [4].

В рамках создания международного коридора, вместе с традиционным морским путем также может быть рассмотрена организация мультимо-

дальных перевозок из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по следующей схеме: морской транспорт из стран АТР (Япония, Корея, Китай) в российские порты Восточный (Транссиб) или Ванино (БАМ), железнодорожным транспортом в Якутск, речным транспортом по р. Лена в порт Тикси (в зимний период – по зимнику) и далее по СМП в Европу [5].

Таким образом, результаты исследования дают основание для оптимистичного вывода о том, что перевозки грузов по СМП в ближайшие годы могут составить достойную конкуренцию южному варианту через Суэцкий канал. При условии же гарантированного обеспечения безопасности судов от пиратских нападений и прочих террористических действий, а также увеличения периода летней навигации на трассах Северного морского пути за счет глобального потепления, срок транспортировки грузов по СМП может стать еще меньше.

Однако, несмотря на то, что, по оценкам специалистов, к 2015 и к 2020 годам объем морских перевозок по СМП увеличится соответственно до 28 и 45 млн. тонн [6, 7], следует учитывать тот факт, что неразвитая транспортная инфраструктура СМП, в частности морские арктические порты (Амдерма, Диксон, Дудинка, Игарка, Хатанга, Тикси, Зеленый мыс, Певек, Мыс Шмидта, Анадырь, Эгвекинот, Провидение, Беринговский), будет препятствовать дальнейшему развитию СМП.

На наш взгляд, стоит добавить, что современное состояние инфраструктуры СМП (за исключением портов Мурманской и Архангельской областей) является сдерживающим фактором развития грузоперевозок в Арктике. Сюда можно отнести старение ледокольного флота, критическое состояние арктических портов, архаичность системы навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения и т.д.

Арктические порты, за исключением Дудинки, являются самым слабым звеном на СМП. В связи с изношенностью основных фондов (гидротехнические сооружения, транспорт, энергетическое обеспечение портов, складские площади и т.д.), суровыми климатическими условиями, сезонностью работ (4–5 месяцев в году) и отсутствием средств на модернизацию портового технологического оборудования, функционирование данных портов в настоящее время затруднено.

Ниже представлена информация о промежуточных маломерных арктических портах Российской Федерации, связанных с СМП, включая владельцев портов, номенклатуру грузов и объем грузооборота в период с 2005 по 2009 гг.

Отметим, что в период с 2005 по 2009 годы в арктических портах Амдерма, Диксон, Зеленый

Таблица 1

Промежуточные арктические порты Российской Федерации [8]

Порт	Собственник	Спецификация грузов
Амдерма	Ненецкий автономный округ	Нефтепродукты, уголь, продовольствие, строительные материалы
Диксон	ОАО «ГМК Норильский никель»	Нефтепродукты, продовольствие, лес, цветные металлы
Дудинка	ОАО «ГМК Норильский никель»	Цветные металлы, нефтепродукты, продовольствие, лес
Игарка	Игарский лесокомбинат	Лес, нефтепродукты, продовольствие, цветные металлы
Хатанга	Таймырский автономный округ	Нефтепродукты, продовольствие, уголь
Тикси	Республика Саха (Якутия)	Лес, нефтепродукты, уголь, продовольствие
Зеленый Мыс	Республика Саха (Якутия)	Уголь, нефтепродукты, продовольствие, стройматериалы
Певек	Приватизирован	Уголь, нефтепродукты, продовольствие, технологическое оборудование
Мыс Шмидта	Чукотский автономный округ ОАО «Алмаззолото»	Драгметаллы, нефтепродукты, продовольствие, оборудование
Анадырь	Приватизирован	Черные металлы, уголь, металлолом, тарно-штучные грузы, нефтепродукты
Провидение	ООО «Провиденский морской порт», ФГУП «Росморпорт»	Черные металлы, металлолом, тарно-штучные грузы
Эгвекино	ОАО «Морской порт Эгвекино», ФГУП «Росморпорт»	Черные металлы, тарно-штучные грузы, уголь
Беринговский	Приватизирован	Черные металлы, тарно-штучные грузы, уголь

Таблица 2

Перевалка грузов в промежуточных арктических морских портах в 2005–2009 гг. (тыс. тонн) [7]

Порт	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Дудинка	н/д	н/д	–	2875,9	1064,7
Игарка	48,9	36,6	59,2	58,9	–
Хатанга	62,3	4,7	–	–	–
Тикси	н/д	26,9	19,9	–	39,4
Певек	98,3	108,4	139,5	60,7	140,5
Анадырь	270,7	283,2	306,8	223,0	268,6
Провидение	35,4	70,1	29,7	33,3	20,9
Эгвекино	79,0	153,1	111,9	105,2	118,6
Беринговский	215,9	209,1	203,2	132,8	44,0

мыс и Мыс Шмидта перевалка грузов не осуществлялась.

Модернизация арктических портов, портопунктов и рейдовых перегрузочных комплексов является одним из ключевых направлений в развитии транспортной инфраструктуры Северного морского пути. В первую очередь, должны быть определены ключевые порты для снабжения и обслуживания транзитных судов, погрузо-разгрузочных операций для вывоза ресурсов из Арктики. Предполагается, что развитие инфраструктуры арктических портов будет обеспечено за счет средств заинтересованных грузовладельцев, а также федеральных органов исполнительной власти и исполнительных

органов арктических субъектов Российской Федерации в рамках государственно-частного партнерства.

Также, помимо совершенствования арктической портовой инфраструктуры, по нашему мнению, для надежного обеспечения грузоперевозок в морях Северного Ледовитого океана необходимо модернизировать весь комплекс транспортной инфраструктуры СМП, в том числе морской транспорт, воздушный транспорт, припортовую инфраструктуру (автомобильные и железнодорожные подъездные пути), гидрометеорологическое обеспечение, комплекс экологической безопасности и прочие подсистемы.

Несмотря на вышеуказанные преимущества использования СМП, существует ряд трудностей, ставящих под вопрос реальную возможность обеспечения пропуски через СМП больших объемов экспортных и транзитных грузов. Наиболее скептически к использованию СМП относятся иностранные инвесторы, чьи сомнения выражаются в следующем.

Во-первых, при использовании СМП возрастают эксплуатационные расходы, включающие ледокольное обеспечение, навигационное обеспечение, дополнительные страховые расходы. Эти риски обусловлены низкой вероятностью предоставления ледокольного обеспечения в нужное время и в нужном месте, высокой вероятностью ледового повреждения, простоев судов. Тем не менее, данные расходы могут быть снижены при условии, что сразу группа судов будет пользоваться услугами мореплавания (пример, проводка каравана судов по СМП).

Во-вторых, для работы на СМП требуются слишком большие капитальные вложения, в частности на модернизацию морского флота. Так, судоходным компаниям понадобятся специализированные суда ледового класса и танкеры с двойным корпусом, имеющие дополнительное аварийное снабжение и управляемые людьми, подготовленными для работы в Арктике.

В-третьих, плохо развитая портовая инфраструктура арктических портов Российской Федерации и отсутствие необходимого перегрузочного оборудования в условиях сурового климата оборачиваются большими простоями при грузовых операциях.

В-четвертых, иностранные судовладельцы сомневаются, что при плавании по СМП они будут иметь надежное ледокольное и информационное обеспечение. [5].

Для решения данных и других проблем была разработана и в данный момент реализуется «Морская доктрина Российской Федерации до 2020 года», утвержденная Президентом РФ от 27 июля

2001 года, а также ряд федеральных целевых программ (ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», ФЦП «Развитие гражданской морской техники (2009–2016 годы)», ФЦП «Мировой океан»). В Морской доктрине СМП характеризуется как фактор устойчивого развития Российской Федерации в Арктике и свободного и беспрепятственного выхода российского флота в Атлантический океан.

Таким образом, несмотря на ряд сдерживающих факторов, СМП можно считать резервом международной транспортной системы, резервом, который может быть использован уже в ближайшее время при условии эффективной реализации государственной политики в области морского транспорта и привлечения заинтересованных инвесторов для финансирования модернизации комплекса транспортной инфраструктуры СМП.

Библиографический список

1. Аналитические обзоры ЗАО «Морцентр-ТЭК» (2005–2009 гг.), <http://transrussia.net/analytics/analytics.aspx>
2. Юшкин Н.П. Арктика в стратегии реализации топливно-энергетических перспектив / под ред. В.Е. Фортова, Ю.Г. Леонова. М.: Наука, 2006.
3. Размещение производственных сил: учебник / под ред. С.В. Пирогова. М.: М-Мерга, 2010.
4. Гранберг А.Г. Развитие производительных сил арктических регионов и Северный морской путь / Международная научно-практическая конференция 21–22 февраля 2009 г. Тезисы докладов. СПб., 2009.
5. Пазовский В.М. Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов, http://econom.nsc.ru/eco/ARHIV/ReadStatiy/08_01/pazovsk.htm;
6. ЗАО «Центральный НИИ Морского Флота (ЦНИИМФ)», www.cniimf.ru.
7. Рабочие материалы ФГУП «Росморпорт» // www.rosmorport.ru.
8. Портала «Арктика сегодня» // <http://www.arcticregion.sitelaboratory.com>.

Брызгалов Р. А. – аспирант Московской международной высшей школы бизнеса «МИРБИС» (Институт), сотрудник ФГУП «Росморпорт»

Bryzgalov R. A. – Post-graduate, MIRBIS, Employee, Rosmorport FGUP

e-mail: evgenii.zhukov@mail.ru