



Евгений Королев,
к.в.н., с.н.с., НИИ ВА МТО имени генерала
армии А.В. Хрулева



Юрий Танасюк,
к.в.н., с.н.с., НИИ ВА МТО имени генерала
армии А.В. Хрулева

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация. В статье рассматриваются современное состояние и перспективы использования Северного морского пути в интересах дальнейшего развития Арктического региона России.

Ключевые слова. Северный морской путь, судоходство, Арктика, грузопотоки.

Annotation. In article the current state and the prospects of use of the Northern Sea Route for the benefit of further development of the Arctic region of Russia is considered.

Key words. Northern Sea Route, navigation, Arctic, freight traffics.

Арктика – самая северная территория нашей страны. С распадом СССР ее активное освоение на время прекратилось, но спустя годы Россия вернулась туда, однако инфраструктура региона к этому моменту полностью или частично была разрушена.

Возрождение Арктики считается приоритетным стратегическим направлением внешней и внутренней политики Российской Федерации. Вместе с тем для постоянного присутствия в высоких широтах следует привести к общему знаменателю определяющие нормальное развитие региона экономические и экологические факторы, в том числе жизнеобеспечение Заполярья, формирование соответствующей инфраструктуры и оптимальные транспортные схемы.

На сегодняшний день Северный морской путь (СМП) – исторически сложившаяся национальная единая транспорт-

ная коммуникация России в Арктическом регионе. Это наиболее короткий путь между Дальним Востоком и европейской частью страны, связывающий порты Арктики и крупные северные реки. СМП проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцеву, Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому) и Берингову морю Тихого океана. Административно Северный морской путь ограничен западными входами в проливы архипелага Новая Земля и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, а на востоке в Беринговом проливе параллелью 66° с.ш. и меридианом 168°58'37" з.д. Длина Северного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения – около 5 600 км.

В общей сложности СМП включает больше 70 крупных пунктов и портов. Для целого ряда районов данного региона (побережье Якутии с прилегающими районами, Чукотка) он является практически единственной магистралью, связывающей их с Большой Землей. Порты СМП в устьях крупных рек выполняют функции перевалочных пунктов.

В отдельных случаях термин «Северный морской путь» отождествляется с понятием площади. Можно сказать, что СМП простирается в диапазоне территориальных вод 12-мильной ширины, а также экономической зоны свободного плавания судов длиной в 200 миль.

Существует еще одно мнение, бытующее среди мореплавателей, соглас-

но которому СМП представляет собой совокупность ряда судоходных трасс, не имеющих постоянной протяженности. В данном случае СМП зависит от толщины арктического льда и его географического расположения.

Реалии сегодняшнего дня

В начале XXI в. возрос интерес к СМП со стороны компаний, перевозящих грузы. До настоящего времени основной транспортной магистралью, по которой перевозились грузы из Европы на Дальний Восток (в Японию, Китай и другие страны – импортеры европейских товаров), считался маршрут, идущий через Суэцкий канал. За год через него проходило примерно 18 тыс. судов (для сравнения, количество судов, идущих арктическим путем, исчислялось десятками). Однако в последние годы ситуация вокруг СМП стала меняться. К примеру, глобальное потепление стало одним из факторов, повлиявших на привлечение внимания к СМП. За последние 35 лет площади льда в Арктике уменьшились почти в два раза – с 7,1 до 3,45 км². Вследствие таяния льдов значительно увеличился срок безледокольной навигации в северных морях. Если ранее навигация длилась с июля по сентябрь, то сегодня ее срок увеличился почти на три месяца – с июня по ноябрь, при этом в сентябре и октябре лед практически отсутствует на всем протяжении трассы.



Поселок Диксон, май 2008 г.
Источник: © Forsaken

Кроме того, существуют еще несколько факторов, которые могут вызывать повышенный интерес к этой транспортной магистрали со стороны иностранных компаний-перевозчиков в самое ближайшее время. Во-первых, среднее время доставки грузов через Суэц, например, из Роттердама в Йокогаму составляет 48 дней, а через арктические моря – 35 дней, что означает значительное сокращение сроков доставки, экономии топлива и уменьшение транспортных издержек (стоимость фрахта, зарплата персонала и др.). Во-вторых, отсутствуют очереди и плата за проход судов (как на Суэцком канале), взимается только ледокольный сбор. В-третьих, исключен риск противоправных действий, существующий у берегов Африки со стороны сомалийских и других пиратов, а следовательно, нет необходимости в охране морских судов. И наконец, полностью отсутствуют ограничения на тоннаж и размер судов (например, через Суэц не могут пройти суда с осадкой более 20,1 м).

Следует отметить, что объем грузоперевозок по СМП с 2011 г. имеет положительную динамику (табл. 1).

Основными пользователями СМП в России сегодня являются «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», Красноярский край, Саха-Якутия, Чукотка.

С целью организации плавания судов в акватории СМП распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 г. № 358-р на основании п. 3 ст. 5.1 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» было создано Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути». Основными задачами этой организации являются обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории СМП.

Взгляд в будущее

К 2022 г. Россия планирует перевезти по СМП до 40 млн т грузов, о чем на международном форуме «Арктика – территория диалога» докладывал Председатель Госкомиссии по вопросам раз-



Северный морской путь на карте

Источник: сайт Рабочей группы Экспертного совета при Правительстве РФ

вития Арктики, заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Rogozin. «Если принять во внимание объемы добычи углеводородов во всех наших нефтяных и газовых проектах, то к 2022 г. мы рассчитываем, что выйдем на 40 млн т грузов, которые будут перевозиться по Северному морскому пути», – отметил Д. Rogozin.

В концепции развития СМП необходимо учитывать тот факт, что наиболее быстрорастущим в глобальной экономике является Азиатско-Тихоокеанский рынок углеводородных ресурсов, включая сжиженный природный газ. В связи с этим потребуются разработка комплексного сценарного прогноза грузопотоков СМП на период до 2030 г. в зависимости от изменения конъюнктуры основных мировых энергетических рынков и других базовых факторов.

Сценарный прогноз грузопотоков лег в основу разработанной Стратегии и Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в акватории Северного морского пути», включая самостоятельный закрытый раздел, касающийся интересов укрепления обороноспособности страны в Арктическом регионе. В Федеральной целевой программе предусмотрен ряд направлений по ее практической реализации:

- модернизация метеорологического и гидрографического обеспечения (контроля) на всей трассе СМП;
 - восстановление инфраструктуры арктических коммуникаций, в первую очередь действующих портов (Хатанга, Диксон, Тикси, Певек и др.) и вновь создаваемых (Индига, Сабетта, Харасовой и др.);
 - проведение мероприятий по поддержанию ледокольного флота, включая новое строительство на уровне, необходимом и достаточном для обеспечения перспективного объема перевозок, в условиях меняющейся ледокольной обстановки;
 - создание привлекательных для перевозчиков условий на трассе СМП (тарифное регулирование, страхование, система мер безопасности и др.).
- Помимо энергетики, углеводородов и грузоперевозок еще одной привлекательной сферой использования СМП может стать развитие арктического и дальневосточного туризма. По мнению Минэкономразвития, например, круизное направление «Мурманск – архипелаг Шпицберген – национальный парк «Русская Арктика» (архипелаг Земля Франца-Иосифа – Новая Земля) – Архангельск» имеет хорошие перспективы. Туристам предлагается осмотреть стоянки малочисленных народов Севера

Таблица 1.

Годовой объем перевозок по Северному морскому пути с учетом транзитных грузов, тыс. т

Источник: Информационное агентство «РЖД Партнер.Ру», раздел «Водный транспорт», декабрь 2016 г.

1933	1943	1953	1963	1971	1981	1986	1991	1996	2006	2011	2013	2014	2015	2016
130	289	506	1 264	3 032	5 005	6 455	4 804	1 800	1 956	3 111	3 930	3 982	5 392	7 265

и ознакомиться с их традиционным укладом жизни.

Судоходство на СМП, без сомнения, необходимо и местным жителям для улучшения слаборазвитой инфраструктуры северных и северо-восточных регионов России.

Минэкономразвития РФ совместно с заинтересованными федеральными и региональными органами исполнительной власти и организациями подготовило портфель проектов, реализуемых или запланированных для использования в арктической зоне. Всего определено порядка 150 перспективных проектов, из которых около 20 выбрано в качестве приоритетных со сроками реализации до 2030 г.

Общая стоимость проектов оценивается Правительством РФ почти в 1,5 трлн руб., или 28% от стоимости всех российских проектов в Арктике. Это свидетельствует о том, что развитие арктической зоны нашей страны должно стать приоритетом для промышленно развитых неарктических субъектов России.

В корпорации «Росэлектроника» создали единую систему мониторинга СМП. Одновременно специалистами петербургского НИИ телевидения (входящего в холдинг «Росэлектроника») разработана комплексная программа мониторинга метеорологической и ледовой обстановки, обеспечивающая высокоскоростной обмен данными.

В настоящее время мониторинг условий судоходства в арктических районах осуществляется с одновременным использованием общедоступных космических аппаратов различных систем. При этом используемый спутниковый дивизион не охватывает всю акваторию СМП и предоставляет данные в разных форматах. По этой причине оперативность работы системы мониторинга снижается, а время обработки информации увеличивается. Кроме того, данные со спутников поступают в географически разнесенные центры обработки – поселок Баренцбург (о. Шпицберген) и Санкт-Петербург.



Ледоколы Арктики

Источник: экстремальный портал SPOX.RU

ФГУП «Росморпорт» начиная с февраля 2017 г. проводит цикл испытаний и работ с использованием беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в условиях реальных ледокольных проводок судов в акватории Белого моря, о чем сообщает пресс-служба ФГУП «Росморпорт». Тестовые полеты комплекса «Геоскан-401» осуществляются с борта нового ледокола «Новороссийск» проекта 21900М. Ежедневно под управлением опытного пилота-оператора БПЛА типа «квадрокоптер» выполняет полеты с вертолетной палубы судна для ведения разведки ледовой обстановки.

В дальнейшем планируется провести тестирование других беспилотных летательных аппаратов, в том числе вертолетного и вертолето-самолетного типов, с улучшенными техническими характеристиками и специально разработанным оборудованием полезной нагрузки, которое может существенно повысить эффективность ледовой разведки.

Основная цель испытаний – проверка эффективности использования БПЛА во время проведения ледовой разведки и морских поисково-спасательных операций с участием ледоколов ФГУП «Росморпорт». Тестовые полеты позволят также определить возможность проведения мониторинга загрязненности акваторий.

По окончании испытаний специалисты ФГУП «Росморпорт» совместно с привлеченными экспертами выполнят анализ полученных данных и подготовят предложения и требования к использованию беспилотных летательных аппаратов на ледоколах и других судах предприятия.

Испытания БПЛА 2017 г. являются логическим продолжением исследований ФГУП «Росморпорт» 2008 и 2013 гг., но уже на новом техническом уровне.

Интерес мира к Арктике растет, и Россия не может не учитывать этого в своих планах военного строительства, поэтому происходит постепенное восстановление российского военного присутствия в Арктике, однако оно не идет ни в какое сравнение с теми силами, которыми располагал СССР во времена холодной войны. Сейчас задачи обороны Арктики, по сути, разделены между двумя командованиями: ОСК Северного флота (СФ) и Восточного военного округа. Вместе с тем у каждого из них хватает своих забот в Атлантике и Тихом океане. В связи с этим явно назрела необходимость создания специального арктического командования. Оно должно взять под свое управление все силы, размещен-

ные на аванпостах от Кольского полуострова до Чукотки. Россия имеет самую протяженную береговую линию в Арктике. Любому государству с такой протяженной береговой линией важно держать под контролем все виды морехозяйственной деятельности других стран, например отслеживать, чтобы в пределах нашей 200-мильной исключительной экономической зоны не осуществлялось нелегальное и неконтролируемое рыболовство. Для этого необходимо располагать соответствующими силами и инфраструктурой. Нельзя забывать и про традиционные задачи охраны суверенитета и границ.

Во исполнение поручения президента Российской Федерации для формирования единой транспортно-логистической системы в Арктике в 2016 г. был создан Первый Арктический консорциум. В его состав вошли ООО «Оборонлогистика» (координатор от Минобороны России), ПАО «Совфрахт» и ПАО «ДВМП» (группа FESCO). К задачам консорциума относятся разработка и внесение предложений по созданию единой транспортно-логистической схемы доставки грузов, единой тарифной базы стоимости транспортных услуг и перевозок фрахтовых единиц, разработка комплексной модели развития Арктической транспортной системы, создание бесперебойной многовариантной доставки грузов и пассажиров, увеличение возможностей по перевалке грузов портов Мурманска и Архангельска. Все участники консорциума имеют достаточный опыт и профессиональные компетенции для работы в Арктике. Общий флот организаций насчитывает 92 судна суммарным дедвейтом более 1 млн т и стивидорные активы. На данный момент в Арктике перевозятся две основные категории грузов. Доставка потребителям первой категории грузов (углеводородов) контрактована и понятна на многие годы вперед, под эти задачи используется специализированный флот. В сферу внимания консорциума попадает и вторая категория – генеральные грузы, связанные с необходимостью жизнеобеспечения строек для нужд Минобороны и других заказчиков. Выгода использования продукта консорциума для компаний состоит в том, что и грузовладельцы и судовладельцы могут прогнозировать свои доходы и расходы на основе предоставляемого участниками консорциума гарантированного сервиса, включающего все сборы. В частности, ценообразование планируется выстраивать опираясь на такие

факторы, как наличие инфраструктуры в местах погрузки-выгрузки (необорудованный берег, рейд, припай), погодные условия, необходимость использования техники для выполнения погрузочных и разгрузочных работ, ледовая обстановка, время непроизводительных простоев, объемно-весовые характеристики груза и др.

Выводы

Освоение и использование СМП, одного из самых перспективных направлений в современной российской логистике, успешно продолжается. У судходства в Арктике все еще впереди: ученые предполагают, что после 2050 г. навигация по СМП станет круглогодичной. Судьба СМП в значительной степени зависит от разработки разведанных в его зоне минеральных ресурсов.

Функционирование арктической морской транспортной системы сможет дать синергетический эффект для развития смежных отраслей, а также стимулировать развитие инфраструктуры в российских регионах, расположенных вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Для этого требуется существенная модернизация всей портовой инфраструктуры на трассе СМП, предполагающая колоссальные вложения. Счет идет на сотни миллиардов рублей, по разным источникам от 300–350 млрд до 1,5 трлн руб.

Постоянное использование СМП является экономически необходимой и стратегически важной задачей национальной безопасности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года: указ Президента РФ от 27.07.2001 г.
2. Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу: указ Президента РФ от 18.09.2008 г.
3. Об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года: постановление Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р.
4. Доклад заместителя председателя Правительства РФ Д. О. Рогозина на Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога».
5. Документы VI Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» (Санкт-Петербург, 2016 г.).



Владимир Петраков,
доцент, Дальневосточный федеральный университет, кафедра менеджмента Школы экономики и менеджмента

ЕЩЕ ОДИН АРГУМЕНТ В ПОЛЬЗУ РАЗВИТИЯ ПОТЕНЦИАЛА СМП

Комментарий к статье Евгения Королева и Юрия Танасюка
«Северный морской путь: реалии и перспективы»

В последнее время растет число материалов, посвященных развитию Северного морского пути (СМП). Работа авторов из НИИ ВА МТО имени генерала армии А. В. Хрулева представляет определенный интерес и является еще одним аргументом в пользу развития потенциала СМП, особенно транзитного. Работу необходимо высоко оценить за привлечение внимания к теме, а также за подробный анализ возможностей для совершенствования инфраструктуры СМП, в том числе участия беспилотных летательных аппаратов в мониторинге ледовой обстановки. Необходимо отметить внимание авторов к отдельным мерам государственной поддержки развития СМП (при отсутствии, правда, их систематизации).

Вместе с тем абсолютно несправедливо заявление о «полном отсутствии ограничений на тоннаж и размер судов» в акватории СМП. Общеизвестно (см. работы В. С. Збарщенко), что предельно возможная грузоподъемность арктического контейнеровоза составляет 3 500–5 000 TEU. Крупнотоннажные танкеры могут проходить СМП 2–3 месяца в год без ледовой проводки, при этом необходимо помнить, что танкер существенно шире ледокола, что накладывает серьез-

ные ограничения на тоннаж и размер морских судов обычного или низкого ледового классов.

Авторами проведен анализ государственной политики в области развития СМП. Однако его транзитному потенциалу практически не уделено внимания. Не учтено поручение заместителя председателя Правительства Российской Федерации Д. О. Рогозина о совершении пробного рейса единственного работающего атомного лихтеровоза «Севморпуть» (принадлежит ФГУП «Атомфлот»). Не затронута работа, проведенная по заказу и при участии Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока во исполнение поручения Президента России по итогам Восточного экономического форума в 2015 г. Не упомянуто заседание Госкомиссии по вопросам развития Арктики на борту ледокола «50 лет Победы» в порту Певек.

Также большего внимания заслуживает идея, возникшая в ряде федеральных министерств, о создании единого органа (корпорации) для управления всеми вопросами СМП, поскольку роль ФГКУ «АСМП», за исключением вопросов деятельности арктических лоцманов, достаточно ограничена и сводится к учету и мониторингу.