

## **ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ**

Я. Н. Семенихин, кандидат экономических наук  
Е. М. Новосельцев, кандидат технических наук

Сегодня Арктика является центром внимания и конкуренции ведущих мировых держав, заинтересованных в освоении огромного природно-ресурсного потенциала Арктической зоны, в том числе, топливно-энергетического и рыбопромыслового, а также в использовании принципиально новых возможностей международного судоходства по арктическим морям, открывающихся в результате глобального потепления. Международные интересы в Арктике заключаются в территориальных притязаниях приарктических государств и неарктических стран на арктический шельф, в использовании углеводородных месторождений и, возможно, других природных ресурсов, в морских перевозках по коротким транспортным маршрутам, прежде всего, между Европой и Азией.

Сейчас в это сложно поверить, но продолжительное время Арктика оставалась практически никому не интересным ни в экономическом, ни в политическом отношении регионом. Теперь ситуация выглядит с точностью наоборот – на лакомый кусок, по приблизительным оценкам, содержащий не меньше 20-25% мировых запасов нефти и газа, обратили свое внимание не только транснациональные корпорации и приарктические государства (Россия, Канада, Дания, Норвегия и США), но и те страны, которые не имеют выхода в Арктику. Поэтому России не стоит откладывать реализацию проектов по развитию Арктической зоны в долгий ящик, если она намерена успеть к разделу пирога. Тем более что пока все претенденты находятся примерно в равных условиях: технологических преимуществ в этом специфическом с точки зрения климата регионе пока нет ни у одной из стран.

О масштабах планируемой Россией деятельности в Арктической зоне свидетельствует принятая Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года», согласно которой на реализацию программы по развитию Арктики только из федерального бюджета РФ планируется выделить более 160 млрд рублей [1]. Итогом этой работы в течение ближайших пяти лет должен стать рост доли Арктической зоны в ВВП России с нынешних 5,6 до 14%.

Чем же так привлекательна Арктика для России? Конечно, возможностью добычи полезных ископаемых (углеводородов, руд, полиметаллов и др.), а также осуществления других видов хозяйственной деятельности (рыболовства, туризма); более коротким и независимым маршрутом из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу, предоставляющем, в том числе, значительные перспективы для транзитных перевозок; возможностью обеспечения социально-экономического развития северных российских регионов, решения военно-стратегических задач и проведения научных исследований фундаментального и прикладного характера. Между всеми этими задачами существует тесная взаимосвязь: без развития транспорта трудно обеспечить добычу углеводородов, социально-экономическое развитие Севера и решение оборонных задач; без социально-экономического развития региона не будет решена транспортная и другие проблемы; добыча углеводородов будет способствовать социально-экономическому развитию региона, в том числе обеспечению транзита, и т.д.

Основными проблемами, стоящими на пути достижения этих целей, являются, как известно, крайне тяжелые природные условия региона и обусловленная ими сложная транспортная доступность его территорий и морских пространств. Очевидно, что решение транспортной проблемы станет ключевой для полномасштабного освоения Арктической зоны.

Как может быть решена транспортная проблема в Арктике? Только согласованным, гармоничным и оптимальным развитием всей арктической транспортной системы, вклю-

чая авиационный, автомобильный, железнодорожный, речной и морской транспорт. Кроме того, не следует забывать о возможности использования новых видов транспорта – экранопланов, струнного транспорта, дирижаблей и т.д., то есть стремиться к воплощению в жизнь инновационных решений.

В целом, развитие транспортной системы в Российской Федерации подвержено влиянию многих факторов. Однако в Арктической зоне их количество и степень воздействия оказываются значительно выше, чем в других регионах страны. К этим факторам можно отнести (рисунок 1):

- потребности в вывозе углеводородного сырья и в транзитных перевозках;
- потребности в социально-экономическом развитии арктических регионов;
- потребности в развитии других видов деятельности: туризма, рыболовства, научных исследований и т.д.;
- потребности решения оборонных задач;
- особенности государственного управления развитием российской транспортной системы;
- требования международного и российского законодательства;
- природные условия и экологические ограничения природопользования;
- возможности использования различных транспортных технологий.



Рисунок 1 – Факторы, влияющие на развитие транспортной системы в Арктике

Часть указанных факторов стимулирует развитие транспортной системы в Арктической зоне, в том числе, и с возможным использованием новых транспортных технологий, другие же значительно усложняют это развитие, создавая существенные риски и ограничения. Необходимо отметить, что развитие транспортной системы в Арктике происходит в условиях, когда там одновременно работают десятки государственных организаций и ведомств, не считая ещё большего количества коммерческих компаний. При этом их интересы не всегда совпадают, а решаемые задачи часто противоречат друг другу.

В некоторых научных кругах и даже в отраслевых стратегиях развития выдвигаются грандиозные задачи транспортного освоения Арктики, включая развитие системы морских портов вдоль Северного морского пути (СМП), сети автодорог в Арктической зоне и даже возрожденную идею строительства полярного железнодорожного маршрута от Архангельска до Чукотки с выходом на Аляску. Железная дорога от Магадана на Камчатку и Чукотку обозначена в «Транспортной стратегии России до 2030 г.» [2]. Основной

аргумент, который при этом выдвигается – «наличие транспортной системы будет способствовать развитию в этих регионах производства и жизнедеятельности». Приводятся также аргументы в пользу появления «мощных транзитных грузопотоков из Америки в Европу или в Азию через Якутск по самому короткому наземному железнодорожному маршруту».

Сегодня сеть северных железных дорог из западных регионов фактически дошла до Ямала. Её основное назначение – вывоз добываемых сырьевых ресурсов и доставка грузов с северных территорий и из Уральского региона к Северному морскому пути (интермодальные перевозки с использованием морского, железнодорожного и автомобильного видов транспорта). Планируется, что в 2016 г. начнется строительство железной дороги Бованенково–Харасавэй для обеспечения подходов к новым портовым сооружениям СМП.

В настоящее время Арктику рассматривают только в качестве источника сырьевых ресурсов и региона для туристической деятельности в ограниченном объеме. О каких-либо видах масштабного промышленного или сельскохозяйственного производства речь не идёт. Промышленность, основанная на возобновляемых источниках (оленьеводство, рыболовство и др.), крайне ограничена. В связи с этим содержание отдельных участков северной железной дороги приносит серьезные убытки. Если дороги не будут востребованы, их придётся разбирать и рекультивировать территорию, что выльется в затраты, соизмеримые со стоимостью самого строительства.

Сегодня перед Россией стоит задача организации судоходства в Арктике, которое позволило бы эффективно решать все перечисленные задачи освоения этого региона; было бы экономически эффективным, как для государственных структур, так и для коммерческих организаций; удовлетворяло бы требованиям международного права; обеспечивало бы безопасность мореплавания и защиту окружающей среды; не нарушало бы другие стратегические интересы государства.

В российском законодательстве Северный морской путь определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике» [3]. СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. Он объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, сухопутные, воздушные и трубопроводные виды транспорта. Северный морской путь обеспечивает «северный завоз» для снабжения северных территорий, сквозное транзитное плавание по маршруту Европа–Азия, внутриарктический каботаж, в том числе из сибирских рек, включая доставку грузов на арктическое побережье (необорудованный берег), вывоз сырья с месторождений, арктический туризм.

Не так давно Российской Федерацией приняты поправки в федеральное законодательство в области государственного регулирования мореплавания по Северному морскому пути [4], в рамках которого разработаны правила плавания по СМП для судов всех государств [5]. Правила определяют основные требования к доступу судов на акваторию СМП, требования к судам, касающиеся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в покрытых льдами районах в связи с их повышенной опасностью для судоходства и угрозой экологическому равновесию при загрязнении морской среды. Документом учтены требования Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [6], согласно которым прибрежное государство принимает законы и правила для предотвращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, а также требования Международной конвенции об ответственности и компенсации ущерба в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года в части необходимости наличия свидетельств о финансовом обеспечении гражданской ответственности владельца судна за ущерб от загрязнения моря.

Северный морской путь – кратчайший маршрут, который связывает европейскую часть континента и страны Азиатского-Тихоокеанского региона. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути превышает 14 тыс. км, однако

при плавании по южному маршруту через Суэцкий канал судно проходит свыше 23 тыс. км, что фактически на треть превышает протяженность СМП. По другим данным, плавание из Мурманска в Йокогаму по Северному морскому пути, который короче маршрута через перегруженный Суэцкий канал на 2440 морских миль, сокращает длительность рейса на 10 суток, а также экономит примерно 800 т топлива в расчете на среднестатистическое судно [7].

СМП был открыт для международного судоходства еще в 1991 г., после распада СССР. Однако лишь сравнительно недавно, вследствие таяния арктических льдов, этот маршрут стал привлекать иностранные компании. Так, в 2009 г. два транспортных судна проследовали курсом из Европы в Азию через северные воды России. В 2010 г. транзитные перевозки по СМП составили уже около 110 тыс. т (проведено 4 судна), в 2011 г. - соответственно 820 тыс. т (проведено 34 судна), в 2012 г. - 1,26 млн т (проведено 46 судов) [8]. В этом же году состоялась первая в мире перевозка по СМП сжиженного природного газа. Танкер-газовоз «Ob River», зафрахтованный группой «Газпром», перевёз 134,5 тыс. м<sup>3</sup> газа из Норвегии в Японию, что на практике продемонстрировало возможность успешных поставок российского газа в страны АТР и на европейские рынки [9].

В 2013 г. транзитные перевозки по СМП составили 1,176 млн т (приняло участие 71 судно), а за 11 месяцев 2014 г. было перевезено 274 тыс. т (проведено 31 судно). Таким образом, рост объемов перевозок наблюдается, однако лавинообразно они не растут. И связано это, в первую очередь, с нерешенными проблемами, прежде всего, с многочисленными рисками при организации перевозок.

Часто СМП рассматривают как альтернативу южному пути из Азии в Европу через Суэцкий канал, приводя весомые аргументы в пользу первого. Однако путь через Суэцкий канал, по которому в год проходит около 18 тыс. судов [10], занимает и будет продолжать занимать свою значительную нишу на рынке коммерческих перевозок. У этих маршрутов разные задачи и разные грузы. Но поскольку существует выраженный коммерческий интерес к транзитным перевозкам, его, безусловно, необходимо использовать. При этом необходимо помнить, что в транзитном плавании в Арктике заинтересована не только Россия, но, возможно даже в большей мере, другие, прежде всего, неарктические, государства.

Отдельно можно отметить важность развития морского арктического туризма с использованием специализированных круизных судов. Он позволит стимулировать развитие наземного туризма в Дальневосточном регионе и в Арктической зоне, в том числе в городах-портах, благодаря заходу в них «принцесс» – круизных лайнеров. Сегодня Ассоциация операторов арктических экспедиционных круизов объединяет 33 члена, которые организует туры на 25 круизных судах. Ежегодно на них Арктику посещает более 10 тыс. туристов. По оценкам специалистов, в период навигации в Арктике может дополнительно работать не менее 4-5 специализированных судов, которые увеличат количество туристов, посещающих этот регион, примерно на 5 тыс. человек. В межнавигационный период эти суда могут плавать в более южных широтах, в том числе в морях северной части Тихого океана, с заходом в российские порты [11].

В настоящее время Россия активно участвует в Арктическом совете государств, который уже принял ряд решений, важных для освоения Арктики, в том числе в области международного права. В конце 2014 г. Международная морская организация (ИМО) приняла Полярный кодекс – свод правил плавания и навигации в полярных водах. Он охватывает широкий круг вопросов от проектирования и строительства судов, работающих в полярных регионах, подготовки их экипажей до охраны окружающей среды и проведения спасательных операций в Арктике и Антарктике. Принятие Кодекса можно расценивать как серьёзный успех в урегулировании между заинтересованными государствами спорных вопросов по арктическому мореплаванию.

Несмотря на заметные шаги в развитии международного арктического судоходства, борьба интересов в Арктике продолжается. В частности, для обеспечения своего участия в

транспортировке российских грузов, в первую очередь углеводородного сырья (УВС), морским путем в Европу вокруг Скандинавского полуострова, Норвегия в рамках проекта «Северный морской коридор» с июля 2007 г. сместила на 50 миль к северу от своего побережья маршруты следования судов, совершающих транзитный переход через норвежскую экономическую зону. Норвегия обосновывает изменение маршрутов следования судов неспособностью российских компаний обеспечить безопасность при перевозке УВС и опасениями за нанесение возможного экологического ущерба своим прибрежным водам и биологическим ресурсам. При этом Норвегия активно предлагает использование своих танкеров и технологий перевозки, что создает потенциальную угрозу вытеснения России с перспективного рынка морской транспортировки УВС, поскольку изменение маршрутов следования транзитных судов приводит к дополнительным финансовым затратам для уже работающих в этом регионе судоходных компаний, большая часть которых являются российскими. Данная инициатива Норвегии со второго раза была поддержана ИМО.

Определённую конкуренцию Северному морскому пути составляет и Северо-Западный проход через Канадскую Арктику как маршрут для осуществления перевозок с западного на восточное побережье Америки (вместо обходного пути через Панамский канал). Тем не менее, несмотря на привлекательность этого маршрута, существуют серьёзные сомнения в возможности осуществления плавания по этому направлению вследствие его более тяжелой ледовой обстановки, чем на трассе СМП. Результаты компьютерного моделирования, проведенного канадскими специалистами для оценки возможности использования своего транспортного пути, показали, что в канадской части Арктики ожидать значительного улучшения условий судоходства в связи с глобальным потеплением не приходится. В проливах Канадского Арктического архипелага многолетние паковые льды нередко блокируют отдельные участки трассы, что не гарантирует транзитный проход по этому маршруту за один навигационный период. Даже в случае таяния этих многолетних льдов им на смену проникают льды из Ледовитого океана, образуя пробки, препятствующие судоходству. За всю историю функционирования Северо-Западного прохода по нему совершено только около 40 транзитных плаваний, причем в основном ледоколов [7]. Поэтому интерес к российскому СМП со стороны иностранных судовладельцев значительно выше, чем к Северо-Западному проходу, пролегающему в канадских и американских водах.

Несмотря на относительно небольшую протяжённость трасс Северного морского пути, путь от Новой Земли до Берингова пролива остаётся наиболее сложным и продолжительным. Общеизвестный период возможного коммерческого мореплавания в морях Арктики составляет 6 месяцев. Существует мнение [12] о возможности круглогодичного плавания по СМП при условии использования новых атомных ледоколов серии ЛК-60Я. Но для круглогодичного сквозного плавания нужны и соответствующие транспортные суда. Будет ли выгодно их строить?

По расчетам ЦНИИМФ [13], стоимость арктического контейнеровоза вместимостью 2500 TEU более чем в 2,5 раза превосходит стоимость контейнеровоза традиционного типа. В летний период себестоимость доставки контейнеров по СМП в среднем на 33-35% ниже себестоимости их доставки через Суэцкий канал. За весь период навигации доставка грузов таким контейнеровозом в автономном плавании в среднем обойдется на 13% дешевле доставки контейнеров южным путем и на 9% дешевле в случае доставки контейнеров по СМП под проводкой атомного ледокола. Однако при подобных перевозках не гарантированы надежность, своевременность и регулярность доставки грузов. То есть приведенные расчеты выполнены без учета рисков, которые остаются крайне значительными. Сегодня многие страховые компании не берутся страховать суда, перевозящие грузы по СМП, поскольку они не могут более-менее точно оценить возможные риски. И это тоже является проблемой для судоходства на трассе СМП, поскольку страхование судов и грузов на этом маршруте должно быть обязательным. Рентабельность перевозок по СМП резко снижается и в результате сезонности плавания, поскольку в

межнавигационный период суда ледового класса не могут быть использованы с должной эффективностью.

Рентабельность перевозок по СМП и возможные риски значительно зависят от ледовых условий. При этом долгосрочные прогнозы самых авторитетных организаций в области оценки их тяжести прямо противоположны. Согласно статистическим данным, так называемые «лёгкие» ледовые условия до недавнего времени можно было наблюдать в Арктике с периодичностью 1 раз в 4 года. «Тяжёлые» условия повторялись с такой же периодичностью, а «средние» – 2 раза в 4 года. Последний раз очень тяжёлые условия плавания, периодичность которых составляет примерно 1 раз в 20 лет, были отмечены в 1979 г.

Вместе с тем ледокольная составляющая в стоимости перевозки контейнеров может быть уменьшена за счёт отработки тактики проводки судов. Следует шире использовать и практику одновременной проводки двух и более судов одним ледоколом.

В советский период в нашей стране был набран колоссальный опыт работы, как в Арктике, так и для Арктики: опыт проектирования и строительства арктических судов, а также опыт портового строительства; опыт ледового плавания; проведены гидрометеорологические исследования, исследования свойств льда и т.д.

Советский опыт плавания в Арктике связан, в основном, с каботажными перевозками. Учитывая особенности «северного завоза» (короткий навигационный период, лёд, мелководье, отсутствие портовых сооружений в местах доставки грузов), были отработаны и реализованы уникальные технологии доставки грузов, включая создание лихтеровозных систем и судов-вертолётоносцев. Для выгрузки на необорудованный берег использовались вертолёты и платформы на воздушной подушке.

В некоторых порт-пунктах (Мыс Шмидта, Рыбеем) была отработана технология строительства ледовых причалов, что позволило уже на первых порах получить значительную экономию при разгрузке судов. Наибольшее распространение получила система рейдовой выгрузки с использованием бортовых самоходных барж, тракторов и специальных волокуш, разработанная в ДВ ЦПКБ (сегодня подразделение ОАО «ДНИИМФ»). За её разработку и внедрение специалисты ДВ ЦПКБ и Дальневосточного пароходства получили Государственную премию.

Следующим этапом развития технологий стала разработка в ДальморНИИпроект (сейчас ОАО «ДНИИМФ») накатной технологии выгрузки грузов на необорудованный берег. Были выполнены и запатентованы проектные решения, которые позволили бы значительно повысить эффективность таких перевозок. Но начавшаяся перестройка не позволила реализовать эти проекты.

Этот опыт и результаты исследований долгое время не использовались, ряд материалов уже утерян. Сегодня необходимо не только собрать то, что осталось, но и продолжить эти исследования уже с современных позиций. Здесь возможно и международное сотрудничество, но делиться нашими знаниями следует осторожно.

На сегодняшний день в Чукотском автономном округе только два порта – ОАО «Морской торговый порт Певек» и ОАО «Анадырский морской порт» – являются безубыточными. Остальные порты Чукотки, а также арктические порты других субъектов Федерации приносят убытки. Со времен распада Советского Союза грузопотоки через эти порты снизились в 3–4 раза, и ясных перспектив увеличения грузооборота пока не просматривается. Поскольку развитие транзитных перевозок по СМП фактически не затронет эти порты, их целесообразно поддерживать в работоспособном состоянии для обеспечения прогнозируемого в среднесрочной перспективе грузопотока и осуществлять их развитие только под конкретные проекты. Роль этих портов заключается в обеспечении экономической безопасности региона и решении его текущих социальных проблем, а целью их существования является не прибыльность их самих, а снижение затрат на «северный завоз».

Интересно, что с 2009 г. начаты постоянные навигационные поставки грузов по СМП для Чукотки из западных регионов – в 2009 г. было завезено 145,3 тыс. т. Это позволило сократить время доставки грузов до 4–6 дней в среднем: если из Находки судно идет 14–16 дней, то из Мурманска – 10–12 дней. По этому направлению было завезено 30% всего топлива для Чукотки. Базовым портом доставки груза стал порт Певек. Новая транспортная схема появилась в связи с потеплением в Арктике и возможностью свободного плавания по СМП.

Одна из проблем развития транспортного сообщения в Арктике заключается в том, что в России нет ни одной крупной судоходной компании, которая бы видела свой коммерческий интерес в организации крупномасштабного арктического судоходства, прежде всего, транзитного плавания. Имея высокий потенциал развития контейнерных портов-хабов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском, Российская Федерация пока не может организовать устойчивый транзит контейнеров на линии Европа–Азия с опорой на эти порты. Порты Приморья также могли бы участвовать в развитии арктических перевозок в качестве пунктов формирования грузов на направлении АТР–Северная Европа. Учитывая перспективы развития международных транспортных коридоров (Транссиб, Приморье-1 и Приморье-2), а также существующие контейнерные линии из этих портов в Китай, Японию и Южную Корею, имеются реальные возможности формирования в портах края партий грузов арктического направления. В этом отношении у приморских портов больше преимуществ, чем у портов Пусан, Кобе и др., которые также претендуют на роль «арктических хабов».

Учитывая возрастающий интерес многих государств в развитии арктического судоходства, можно констатировать, что в настоящий момент Россия находится перед угрозой создания арктической транзитной линии без ее участия, без использования ее портов и ледоколов.

Созданное недавно [14] ФГКУ «Администрация Северного морского пути» получило административно-властные и организационные полномочия, которые не включают обязанности по планированию организации движения судов, расстановку ледоколов, формирование караванов и т.д., то есть те функции, которыми был ранее наделен «Штаб морских операций». При этом сегодня в Арктике работают ледоколы, которые принадлежат разным государственным структурам (например, ФГУП «Атомфлот», ФГУП «Росморпорт»), а также различным газо-нефтедобывающим компаниям, и координация действий которых реально необходима.

Для достижения целей, поставленных в Морской доктрине РФ [15, 16], необходимо решать следующие практические задачи:

- восстановление практики «Штаба морских операций», как наиболее эффективного механизма управления движением судов по СМП с учётом опыта СССР, но уже на коммерческой основе и возможно с международным участием;
- создание новых «инновационных» технологий и технических средств, в т.ч. морских судов для плавания во льдах, выгрузки на необорудованный берег и др.;
- создание эффективной системы спасения и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов в условиях Арктики;
- подготовку «ледовых капитанов» – специалистов-судоводителей, способных самостоятельно управлять судном в сложных ледовых условиях, а также в составе каравана;

Россия начала осуществлять комплекс работ по обеспечению безопасности судоходства, в том числе:

- проведение исследований по составлению морских карт и выбору оптимальных маршрутов движения при ледовом плавании;
- создание морского спасательно-координационного центра (порт Тикси), морских спасательных подцентров (порт Диксон и порт Певек), на которые планируется возложить функции по поиску и спасанию в Арктике, а также функции мониторинга аварийных ситуаций на море;

- создание передовых специализированных аварийно-спасательных баз реагирования на разливы нефти и нефтепродуктов (порты Диксон, Тикси, Певек, Провидения);
- создание в полярных портах спасательных центров, способных обеспечить работу по спасению судов, людей и ликвидацию разливов нефти;
- развитие навигационной системы, включающей спутниковые средства навигации и наблюдения за льдами (до 2020 г. планируется развертывание сети контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС/GPS вдоль всех традиционных трасс СМП, что позволит использовать станции для выполнения гидрографических, лоцмейстерских и дноуглубительных работ, а также для осуществления лоцманских проводок судов на устьевых участках сибирских рек);
- создание в полярных водах районов по передаче навигационных предупреждений в соответствии с решением комиссии Международной гидрографической организации по передаче навигационных предупреждений (НАВАРЕА XX и XXI);
- проектирование и строительство судов-спасателей и ледоколов, способных решать вопросы не только проводки судов, но и их спасения и др.

Вся эта деятельность требует немалых ресурсов, и ее окупаемость пока стоит под вопросом.

Следует добавить, что 2020 г. планируется построить три универсальных атомных ледокола с переменной осадкой мощностью 60 мегаватт и пять дизельных линейных ледоколов мощностью 25 мегаватт. Предусматривается разработка концептуального проекта создания атомного ледокола-лидера мощностью 110–130 мегаватт для эффективной круглогодичной работы в любых ледовых условиях в любом районе Арктики. Эти ледоколы заменят пять выводимых из эксплуатации атомных ледоколов. Кроме того, до 2020 г. ожидаются поставки около 60 судов за счет средств ресурсодобывающих компаний.

По прогнозам ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», через 16 лет для освоения арктического шельфа понадобится целый флот – около 50 единиц платформ и терминалов, 85 транспортных и 100 вспомогательных судов. Только ОАО «Газпрому» по 39 лицензиям на шельфе в пределах 10 лет необходимо получить от промышленности порядка 30 вспомогательных судов различного класса, а также около 10 платформ, на которых будет осуществляться добыча нефти и газа. Это огромная задача для нашей судостроительной промышленности, решение которой даёт шанс нашему судостроению «встать на ноги» и повысить свою конкурентоспособность до мирового уровня.

Согласно «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.» [2], основными направлениями реформирования Северного морского пути являются:

- разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в системе управления СМП;
- создание механизмов долевого участия субъектов РФ, коммерческих организаций, заинтересованных в развитии и содержании арктической транспортной системы, в финансировании СМП;
- создание условий для финансового участия нетранспортных пользователей СМП в его восстановлении и реконструкции.

Как уже показал опыт освоения крупных месторождений углеводородного сырья, Россия заинтересована в привлечении финансовых и материальных ресурсов, современных технологий для освоения Арктики. Транспортная задача должна также решаться совместными усилиями заинтересованных стран. При этом, как и добыча углеводородов, транспортные проекты должны быть экономически эффективны для всех участников.

В этой связи представляется разумным организация крупного международного консорциума, который:

- включал и оперировал бы всем комплексом транспортных и обеспечивающих средств, включая транспортные суда для арктического плавания, ледоколы, спасатели, морские порты и терминалы;



- обеспечивал бы транзитное плавание, вывоз углеводородного сырья и частично – каботажные перевозки;
- обеспечивал бы всю организацию арктических перевозок, формирование караванов судов (как путь снижения эксплуатационных расходов), безопасность мореплавания, а также доиспользование судов в межнавигационный период.

С российской стороны в такой консорциум могли бы войти ФГУП «Атомфлот» со своими ледоколами, ПАО «Совкомфлот» со своими транспортными судами, ФГУП «Росморпорт» с причалами и средствами навигации и др. Иностранные компании могли бы участвовать в консорциуме своими транспортными судами (прежде всего контейнеровозами ледового плавания) и ледоколами, а также портовыми технологиями, кредитными ресурсами и т.д. Консорциум должен быть зарегистрирован в РФ, чтобы обеспечить через налоговые поступления окупаемость бюджетных вложений в обеспечение безопасности жизнедеятельности в Арктике.

Развитие международного сотрудничества в арктических перевозках позволит усилить интеграцию экономик России и зарубежных стран, снять напряженность между странами при освоении Арктики, решать вопросы в области международного права в интересах Российской Федерации, исключить или, по крайней мере, кардинально снизить некупаемые бюджетные вложения в развитие Арктики.

## Список использованных источников

1. Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 г. № 366 «Об утверждении Государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».
2. «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г.», утвержденная распоряжением Правительства № 1734 от 22.11.2008 г.
3. Федеральный закон от 31.07.1998 г. № 155–ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».
4. Федеральный закон Российской Федерации от 28.07.2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути».
5. Приказ Минтранса от 17.01.2013 г. № 7 «Об утверждении правил плавания в акватории Северного морского пути».
6. Конвенция ООН по морскому праву (1982 г.). Ратифицирована РФ Федеральным законом от 26.02.1997 г. № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву».
7. Кривельская К. Императивы развития Северного морского пути в XXI веке [http://rossiyanavsegda.ru/read/1489/]
8. Буч О.В. Развитие транспортно-логистических маршрутов в Арктике // Российское предпринимательство. 2013 . № 18 (240). С. 129-134.
9. Северный морской путь – магистральное направление // Информационно-аналитическое агентство «Восток России». 04.09.2014. [http://eastrussia.ru/region/3/3418/]
10. Warming Revives Dream of Sea Route in Russian Arctic // The New York Times, 18.10.2011 г. [www.nytimes.com/2011/10/18/business/global/warming-revives-old-dream-of-sea-route-in-russian-arctic.html?pagewanted=all&\_r=0].
11. Концепция развития круизных перевозок по Северному морскому пути. Отчет. Владивосток, ОАО «ДНИИМФ», 2014 г. 68 с.
12. Щеголев И. Атомный ледокол будущего // Российская газета. 01.09.2014 г. [www.rg.ru/2014/09/01/ledokol-site.html]
13. Цой Л.Г., Высоцкая Н.А., Глебоко Ю.В. [www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=1658].
14. Распоряжение Правительства РФ от 15.03.2013 г. № 358-р «О создании федерального государственного казённого учреждения «Администрация Северного морского пути».
15. «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года», утверждена Президентом РФ 27.07.2001 г., № Пр-1387.
16. Проект «Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 г.», одобрен Научно-экспертным советом Морской коллегии при Правительстве РФ, протокол № 3(32) от 27.11.14 г.