

ПРОБЛЕМЫ МОДЕРНИЗАЦИИ И ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Селянинов И.А.

*Селянинов Игорь Александрович - студент,
кафедра экспериментальной математики и информатизации образования,
Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, г. Архангельск*

Аннотация: *СМП важен и сомнений это не вызывает. Однако его развитие жестко взаимосвязано с комплексным развитием Арктического региона в целом. Обладая огромным экономическим потенциалом, этот регион и по сей день остается одной самой слабо развитой территорией в нашей стране. Основная проблема развития СМП - это малое финансирование.*

Ключевые слова: *СМП, порт, бюджет, корабль, развитие, проблемы.*

Россия - северная страна: 67% ее территории, расположенной на Европейском континенте, характеризуется природно-климатическими условиями, суровыми для хозяйственной деятельности и экстремально дискомфортными для проживания населения. Богатые природные ресурсы, низкий уровень хозяйственного освоения в большинстве районов Севера, неразвитая транспортная, производственная и социальная инфраструктура, очаговый характер и ресурсная направленность хозяйства, слабая заселенность определяют в основном специфику экономической системы Севера. В настоящее время общепризнанно, что Север в целом - это жизненно важная экономическая зона страны, богатая природными ресурсами, с ярко выраженной спецификой социально-экономического развития, определяемой прямым опосредственным негативным воздействием природно-климатических и экономико-географических факторов на процессы хозяйственного освоения. В то же время Север является зоной стратегических интересов России. Хозяйственные системы Севера выступают одним из важнейших факторов стабилизации экономики России и, по существу, решающим фактором обеспечения национальной экономической безопасности. Именно поэтому проблемы Севера являются, прежде всего, общенациональными проблемами. Решающую роль в широкомасштабном хозяйственном освоении северных районов и, особенно Арктической зоны страны, играет СМП. Роль и значение СМП как транспортной магистрали определяется, прежде всего, потребностями промышленного освоения и успешного функционирования хозяйственных комплексов, прилегающих к его трассе районов Арктического побережья, связывающей ролью морских трасс для внутренних водных путей европейского и азиатского Севера и меридиональных железнодорожных магистралей этих крупнейших регионов страны [1, с. 178].

СМП не только дает возможность российским производителям выйти на рынки стран юго-восточной Азии и всего Азиатско-Тихоокеанского региона, но и существенно сокращает материальные и временные затраты на транзитные грузоперевозки европейских и азиатских стран. Вспомним географию. У Северного морского пути есть лишь одна альтернатива: проход судов через Суэцкий канал. Однако длина СМП почти в два раза меньше, отсутствует угроза пиратских нападений, плата за трафик. По данным NASA (Информационный офис Центра логистики Крайнего Севера) затраты на перевозку грузов из Киркинеса (Норвегия) в Йокогаму (Япония) сухогрузом водоизмещением 70 000 тонн через Суэцкий канал составляют 2,37 млн долларов (48 дней в пути), а через Севморпуть — 1,80 млн долларов (30 дней в пути). Выгода использования СМП налицо. Почему же до сих пор Севморпуть для транзитных перевозок используется крайне редко? Дело в том, что несомненные преимущества СМП — сокращение времени и расходов — нивелируются целым рядом факторов [2].

Во-первых, и это самое главное, состояние инфраструктуры. За последние годы на этом направлении проделана огромная работа, но еще больше только предстоит сделать. Так, ледокольную проводку обеспечивают всего восемь ледоколов — атомные «50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач», «Ямал» и дизель-электрические «Адмирал Макаров», «Капитан Драницын», «Капитан Хлебников», «Красин». В скором времени будут спущены на воду еще несколько атомных и дизель-электрических ледоколов. В апреле прошлого года завершены ледовые испытания самого «молодого» российского ледокола «Мурманск» — он способен проходить лед толщиной до полутора метров. В июне 2016 года спущен на воду самый мощный в мире атомный ледокол «Арктика» — головное судно проекта 22220, его сдача планируется на декабрь 2017 года, следующие суда этой серии — ледоколы «Сибирь» и «Урал» должны вступить в строй в 2019 и 2020 годах. Ледоколы серии 22220 будут обеспечивать круглогодичную проводку судов СПМ. С расширением ледокольного флота будет решена проблема опасений иностранных грузоперевозчиков в несвоевременном предоставлении ледокольного сопровождения. Кроме того, ведется строительство гидрографических лоцмейстерских судов ледового класса, специализированных гидрографических катеров, а также модернизация гидрографических судов [2]. А также приведем цитату Владимира Корчанова, первого вице-президента FESCO «Основной вклад в

развитие Арктики несут не очень большие суда-снабженцы, способные доставлять груз на необорудованный берег. Проблем по судоходству нет, проблемы начинаются на берегу — по получению разрешений на выгрузку и т.д.» [3].

Еще одна важнейшая составляющая инфраструктуры — наличие портов международного класса. Сейчас Арктические порты являются самым слабым звеном Северного морского пути. У большинства из них причальные сооружения требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов, отсутствуют или находятся в критическом состоянии аварийно-спасательные средства. Требуется развитие и совершенствование сооружений по приему и утилизации судовых отходов. Недостаточно развита инфраструктура объектов обеспечения, безопасности мореплавания, отсутствуют услуги по бункеровке судов, приему сточных вод и твердых отходов. В зачаточном состоянии находятся средства экологического контроля и мониторинга, отмечается дефицит морских пунктов пропуска через государственную границу [2].

В целом современное состояние СМП можно охарактеризовать как начальный этап возрождения его инфраструктуры, практически исчезнувшей в середине-конце 90-х годов прошлого века. Стоит отметить, что активность деятельности в западной зоне Севморпути выше, чем в его восточном районе, где пока сохраняется депрессивное состояние из-за свертывания производства и соответствующего сокращения грузовой базы. Так, на завершающем этапе находится строительство порта Сабетта, возводимого АО «Межрегионтрубопроводстрой» в рамках проекта «Ямал СПГ», предназначенного для обеспечения круглогодичной навигации по Северному морскому пути. На примере опыта строителей «МРТС» удалось полностью осознать все трудности масштабного строительства в незаселенной местности, в условиях вечной мерзлоты, когда период навигации — а, значит, и возможность беспрепятственной доставки грузов морским путем — составляет не более 70 дней в году [2].

При этом даже для компании, с собственным специализированным флотом, позволяющим осуществлять весь комплекс дноуглубительных и гидротехнических работ, штат которой укомплектован не только квалифицированными строителями и инженерами, привыкшими работать в климатических условиях Крайнего Севера, но и командой глубоководных водолазов, строительство порта Сабетта стало настоящим вызовом. И не только из-за логистических или климатических особенностей, но также из-за малой изученности региона. Так, информация о показателе ледовой нагрузки в районе порта на момент начала строительства была недостаточной и это приходилось учитывать в инженерных расчетах [2].

Строительство международного порта Сабетта стало одним из поворотных моментов в развитии СМП, своеобразной вехой в освоении богатыми ресурсами полуострова Ямал и Обской губы. Были получены неоспоримые доказательства возможности строительства высокого качества в условиях субарктических широт [2].

К сожалению, на сегодняшний день приостановлен другой, не менее грандиозный проект — строительство морского порта на берегу Баренцева моря в губе Териберская. Объект предназначался не только для отгрузки сжиженного природного газа и газоконденсата Штокмановского месторождения в объеме до 30 миллионов тонн в год, но и для снабжения транспортных судов топливом объемом до миллиона тонн в год и проведения аварийно-спасательных мероприятий [2].

Комплексное строительство и обновление арктических портов благоприятно скажется на системном развитии СМП в качестве базы, обеспечивающей строительными материалами, оборудованием, аварийно-спасательными мероприятиями, услугами по бункеровке судов, площадками для накопления партий грузов, навигационно-гидрографическим обслуживанием, кадровым составом, а также необходимым судоремонтом — то есть, решит практически все проблемы, которые сейчас мешают Севморпути стать самокупаемым экономическим объектом [2].

Однако чаяния и надежды упираются в одно «но». Строительство на арктическом побережье портов, развитие аварийно-спасательных, навигационно-гидрографических служб — дело отнюдь не дешевое. Основной угрозой развития СМП и прилегающих к нему регионов Арктической зоны РФ является дефицит инвестиций. Для примера можно рассмотреть арктическую госпрограмму [2].

В ноябре 2013 г. проект государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года» предусматривал финансирование из федерального бюджета 598,5 млрд руб. В эту сумму входили следующие расходы: 364 млрд руб. — на глобальные системы транспортной, энергетической, информационно-коммуникационной опорной арктической инфраструктуры; 106 млрд руб. — финансирование развития приоритетных секторов экономики Арктической зоны РФ (нефть, попутный газ, трудноизвлекаемые ресурсы, развитие Северного морского пути, туризм); 82 млрд руб. — на восстановление и строительство локальной арктической инфраструктуры жизнеобеспечения (образование, культура, здравоохранение, ЖКХ, качество жизни населения, локальные транспортные системы, коренные малые народы севера); 45 млрд руб. — на реализацию государственной программы (арктическое управление, международное сотрудничество) [2].

Госпрограмма была утверждена правительством 21 апреля 2014 г., но уже на следующий день Президент РФ В. В. Путин на Совете безопасности РФ просил Правительство предусмотреть

полноценное финансирование названной программы только начиная с 2017 г. Практически через год, 14 апреля 2015 г., на заседании Государственной комиссии по вопросам развития Арктики отмечалось, что госпрограмма носит всего лишь «экспертный» характер, так как в бюджете пока нет средств на ее реализацию. По словам Д.О. Рогозина даже предварительный анализ перечисленных подпрограмм показывает, что проблема устойчивого развития региона и национальной безопасности России в Арктике решается фрагментарно и бессистемно, а перечень предусмотренных программой мероприятий исчерпывающим назвать никак нельзя, поскольку он не охватывает весь спектр задач, определенный Президентом и Правительством [2]. Как утверждает Торо Ваурасте, председатель Арктического экономического совета – «Для развития Арктики мы не можем использовать деньги налогоплательщиков, их там слишком мало. Надо повышать инвестиционную привлекательность этих регионов» [3].

Что можно сказать в заключение: Северный морской путь важен и сомнений это не вызывает. Однако его развитие жестко взаимосвязано с комплексным развитием Арктического региона в целом. Между тем, обладая огромным экономическим потенциалом, этот регион и по сей день остается одной самой слаборазвитой территорией в нашей стране, так и не оправившейся после «перестроечного» упадка 90-х. Но интерес к Арктике лишь нарастает. В гонку за доминирование в регионе скоро будут готовы включиться крупные азиатские страны. Таким образом, развитие Северного морского пути крайне необходимо России, с какими бы сложностями это не было бы связано, ведь именно от этого зависит экономическое и геополитическое положение страны [2].

Список литературы

1. *Селин В.С., Истомин А.В.* Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современное состояние, перспективы. Апатиты: Изд-во Кольского научного центра РАН, 2003. 201 с.
2. Северный морской путь: проблемы и надежды Арктики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://pro-arctic.ru/24/03/2017/resources/25787/> (дата обращения: 01.11.2017).
3. Развитие Северного морского пути. От слов к делу. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4537457/> (дата обращения: 01.11.2017).