северный морской путь: задача восстановления для транзита и экспорта

*перспективы развития северного морского пути
как одного из направлений транзита и экспорта
российских сырьевых товаров*

Аннотация

В статье рассматриваются варианты развития Северного морского пути в качестве международного транспортного коридора с учетом исторической перспективы. Предлагаются новые стратегические шаги по повышению его конкурентоспособности и конкретные меры государственного регулирования в этой сфере.

Ключевые слова: транспортный коридор, Северный морской путь, перевозки, объемы перевозок, период навигации, Росморречфлот, инфраструктурные проекты

Северный морской путь (СМП) представляет собой единственную широтную магистраль, которая связывает все арктические и субарктические регионы России, оказывая существенное влияние на развитие всего российского Крайнего Севера. Вместе с многочисленными реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, СМП формирует единую транспортную систему, обслуживающую основные промышленные комплексы арктических и субарктических регионов, такие, как горно-металлургический и горно-химический комплекс Кольского полуострова, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, Норильский промышленный район, добывающая промышленность Якутии и т.д. Особого значения Северный морской путь достиг в 70–80 годы прошлого века, когда объем перевозок достигал более 4 млн т. (например, только в 1987 г. было перевезено 6,6 млн т.).

При этом в настоящее время потенциальная привлекательность СМП объясняется преимуществом по расстоянию перевозки, по сравнению с други-

**Ольшанский
Николай Викторович**
*аспирант отделения
международных
экономических
и политических
исследований,
Институт
экономики РАН
nick-olshansky@mail.ru*

ми вариантами. Так, по маршруту от Гамбурга до Йокогамы через Северный морской путь всего 6600 морских миль, в то время как через Индийский океан – целых 11 400 [4].

Вместе с тем в период радикальных рыночных преобразований в нашей стране роль СМП принципиально упала.

На новом этапе развития России СМП получает новый шанс для развития в связи с общей тенденцией перемещения российской добывающей промышленности в сторону арктических и субарктических регионов, где сосредоточена значительная часть еще не разработанных минеральных ресурсов нашей страны [4]. Вместе с тем пока эти тренды не оказали существенного влияния на объемы перевозок традиционных грузов по СМП, которые начиная с 2000 г. и до настоящего времени не превышают уровень в 2 млн т.

Тем не менее, отмечается некоторый прогресс в западной части СМП – наблюдается рост экспорта сырой нефти на челночных танкерах с ледокольным сопровождением через порты Архангельск и Витино. Потенциал СМП также усиливается тем, что топливно-энергетические ресурсы России в арктической зоне оцениваются на уровне более 62 трлн долл. США [4]. Восточная часть СМП пока находится в депрессивном состоянии, так как из-за свертывания производства, грузовая база перевозок снизилась более чем в 4 раза [3].

Перспективы развития

В целом, необходимо отметить, что перспективы наращивания грузооборота по СМП связывается с ростом каботажных перевозок, а также увеличения экспорта при незначительной доле транзита и импорта. Так, эксперты Совета по изучению производительных сил МЭР и РАН и ЗАО «Центральный научно-исследовательский и опытно-конструкторский институт морского флота» в совместной монографии «Проблемы северного морского пути» приводят следующий прогноз роста перевозок по СМП (см. табл. на с. 6).

Действительно, перспективы транзита через СМП вряд ли можно сравнить с потенциалом ВШП или Транссиба. Транспортировка грузов по СМП по некоторым аспектам выглядит существенно более

потенциал Северного морского пути также усиливается тем, что топливно-энергетические ресурсы России в арктической зоне оцениваются на уровне более 62 трлн долл. США

**Прогнозная оценка морских
арктических грузопотоков на период
до 2020 г., тыс. т.**

Наименование грузоперевозок	Вариант I	Вариант II
Экспорт, всего	10 450	16 045
Транзит, всего (сухогрузы)	0	250
Импорт, всего (сухогрузы)	40	55

Источник: [5]

затруднительной в сравнении с Южным морским путем. Это обусловлено следующими факторами:

- необходимость дополнительных капиталовложений в суда для их приспособления к условиям севера (необходимы суда ледового класса);
- дополнительные расходы на ледокольное обслуживание;
- необходимость развития инфраструктуры, которая в ряде случаев находится в неконкурентоспособном состоянии (имеется в виду развитие портовой инфраструктуры, наращивание ледокольного флота) и т.д.;
- непредсказуемость сроков доставки в связи с климатическими рисками, что может при определенных обстоятельствах свести на нет все преимущество СМП над Южным морским путем по расстоянию;
- короткий период навигации (4 месяца).

Учитывая эти факторы, необходимо понимать, что СМП, скорее всего (в случае, если в Арктике в ближайшие десятилетия не произойдет коренной перемены климата), не сможет стать полноценной альтернативой Южному морскому пути. При этом он может стать конкурентоспособным транспортным коридором по перевозке определенных видов грузов по определенным маршрутам. Это в первую очередь касается транспортировки российского сырья, добываемого в арктическом регионе и продуктов его переработки в страны Восточной Азии. Таким образом, развитие СМП приведет не только к увеличению объема российских грузов, обрабатываемых отечественными перевозчиками, но и к наращиванию российского экспорта углеводородов, в том числе по новым маршрутам и по более конкурентным ценам.

**...необходимо
понимать, что
Северный морской
путь, скорее всего
(в случае, если
в Арктике
в ближайшие
десятилетия
не произойдет
коренной перемены
климата), не сможет
стать полноценной
альтернативой
Южному
морскому пути**

Особую актуальность идея реанимировать транспортное сообщение по Северному морскому пути приобретает в свете роста остроты проблемы пиратства в Аденском заливе. Резкий рост рисков при транспортировке груза по Южному морскому пути, а также гигантские издержки, которые терпят судовладельцы и государства, вынужденные содержать эскадры военных кораблей в беспокойных регионах, создают неплохой потенциал для перехода части транспортников на другие маршруты.

Так, Россия обладает крупнейшим ледокольным флотом в мире (4 атомохода мощностью по 75 тыс. л.с.), а до 2015 г., по сведениям главы Росморречфлота А. Давыденко, планируется построить еще как минимум три [2]. Помимо этого, до 2020 г. предполагается строительства еще как минимум 20 судов за счет ресурсодобывающих компаний [3]. По расчетам авторитетного ученого-полярника, депутата Госдумы А. Чилингарова, СМП может стать рентабельным проектом уже при объеме перевозок в 4 млн т. ежегодно (в настоящее время объем перевозок по СМП составляет около 2 млн т.) [6]. В случае начала разработки хотя бы небольшого количества арктических месторождений и минимального развития инфраструктуры можно с уверенностью говорить о том, что объем перевозок по СМП сможет существенно превысить этот уровень.

Принимая во внимание все указанные обстоятельства, по мнению автора, Северный морской путь вряд ли имеет перспективы к тому, чтобы полностью заменить имеющие транспортные артерии, но вместе с тем обладает мощным потенциалом для транспортировки определенных видов грузов по некоторым маршрутам. Одним из вариантов является перевозка добываемых в Арктике минеральных ресурсов и продуктов их первичной переработки.

Государственная политика развития Северного морского пути

С целью реализации конкурентных преимуществ, которые имеет СМП, необходимо предпринять ряд шагов, в том числе в сфере создания необходимого регуляционного и законодательного поля, создающего благоприятные условия для развития этого транспортного коридора.

...развитие Северного морского пути приведет не только к увеличению объема российских грузов, обрабатываемых отечественными перевозчиками, но и к наращиванию российского экспорта углеводородов

**особую актуальность
идея реанимировать
транспортное
сообщение
по Северному
морскому пути
приобретает в свете
роста остроты
проблемы пиратства
в Аденском заливе**

Такими действиями, по нашему мнению, могли бы стать:

– определение ответственного государственного органа в форме Департамента Росморречфлота или соответствующего ФГУ, курирующего вопросы СМП;

– законодательное закрепление границ СМП, которые на сегодняшний день официально очерчены только в Правилах плавания, утвержденных Министерством морского флота СССР, которые многими экспертами рассматриваются как недействительные [11];

– укрепление системы государственной поддержки (в форме государственного заказа на строительство атомного флота, а также государственные субсидии с целью снижения цен на ледокольное обслуживание)¹;

– принятие закона «О Северном морском пути», который бы комплексно закрепил государственные интересы на территории СМП, в частности вопросов безопасности перевозок, контроля за ледокольным обслуживанием, организации навигационно-картографического обслуживания и т.д.

Литература

1. Абдуллаев Т. На трубе далеко не уедешь // Российская газета. – 02.06. – 2010.
2. Давыденко А. Северный морской путь – комплексный инфраструктурный проект // Доклад на конференции «Северный морской путь – стратегия возрождения». – 2010.
3. Восстановление Северного морского пути как импульс развитию приарктических территорий // Доклад на заседании консультативного совета при главе администрации Архангельской области. – 2009.
4. Пазовский В. Северный морской путь в оценках зарубежных специалистов // ЭКО. – 2001. – №8.
5. Проблемы Северного морского пути / Под ред. А.Г. Гранберга, В.И. Пересыпкина. – М.: Наука, 2006.

¹ В 2010 г. на субсидирование ледокольного обеспечения было выделено около 1.5 млрд руб. При этом, на 2011 г. запланировано снижение уровня господдержки до 1.3 млрд руб.

6. Северный морской путь: кто за, кто против? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.severinfo.ru/news/37225>.
7. Лебедев К.К. Мировой рынок природного газа. Россия сразу заняла 6%. – М.: Институт энергетики и финансов, 2009.
8. Хайтун А.Д. Новые реалии газового рынка. Тезисы доклада на ученом совете ИЭ РАН. – 2010.
9. Нехорошков В.П. Транспортный фактор повышения эффективности внешнеэкономической деятельности регионов // Российский внешнеэкономический вестник. – 2010. – № 2–№ 3. – С. 35–37, С. 28–36.
10. Хузиятов Т.Д. Морское судоходство стран АТР в условиях экономического кризиса // Российский внешнеэкономический вестник. – 2009–2010. – № 12, № 1. – С. 60–62.
11. В. Пересыпкин. Национальное достояние России / Морские вести [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=7666.

pn

Nikolay V. Olsbansky

*Postgraduate Student, Department of International Economic and Political Research,
Institute of Economics, Russian Academy of Sciences*

Prospects for Development of the Northern Sea Route for Transit and Export of the Russian Raw Materials

Abstract

The paper contains an outline of options for development of the Northern Sea Route as an international transportation corridor in the view of historical perspective. New strategies are suggested to increase competitiveness, along with specific measures of state regulation of the whole field.

Keywords: transport corridor, Northern Sea Route, transportation, traffic volumes, navigation period, Rossmorrechflot, infrastructure projects