

Тема	<i>Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы</i>
Дата	24.09.2018
Составители	Поиск, анализ, отбор, систематизация материалов, формирование контента инфодосье и библиографического списка, подготовка выходных форм – канд. ист. наук Н.В. Фатуева (консультант УБФ (ПБ)); сканирование публикаций - А.В. Ильин (старший специалист 2 разряда отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ)).
Контакты	тел. 8(495)692-28-63, факс 8(495)692-97-36, e-mail: parlib@duma.gov.ru

Часть 1. Публикации в журналах, сборниках и интернет-ресурсах

<i>Авхадеев В.Р. Законодательное регулирование судоходства в акватории Северного морского пути: становление и развитие на современном этапе</i>	2
<i>Шеломенцев В.Н. Правовое регулирование Северного морского пути</i>	6
<i>Ростунова О.С., Гулиев И.А. Правовой режим судоходства и экологическая безопасность в Арктической зоне Российской Федерации</i>	9
<i>Николаева А.Б. Перспективы развития Северного морского транспортного коридора</i>	14
<i>Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок</i>	19
<i>Кондратов Н.А. Особенности развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России</i>	28
<i>Морозова М.Н. Развитие Северного морского пути: проблемы и пути их решения</i>	34
<i>Загородников М.А. Роль ледокольного флота в обеспечении национальной безопасности Арктической зоны России</i>	38
<i>Шугрина Е.С. Стратегическое планирование развития территорий, являющихся опорными пунктами развития Северного морского пути</i>	42

Часть 2. Библиографический список книг, материалов парламентских мероприятий, публикаций в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах 44

*В материалах, использованных для подготовки инфодосье, сохранены оригинальные тексты источников опубликования.

В соответствии с законодательством Российской Федерации в части, касающейся соблюдения авторских прав, публикации, представленные в инфодосье, не предназначены для тиражирования, размещения в Интернет, распространения или продажи.

Часть 1. Публикации в журналах, сборниках и интернет-ресурсах

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ*

В.Р. Авхадеев, ведущий научный сотрудник отдела зарубежного конституционного, административного, уголовного законодательства и международного права Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент

Северный морской путь (СМП), как и прилегающие к нему сухопутные территории СССР/России, всегда рассматривался в качестве национального приоритета, поскольку здесь сосредоточиваются важнейшие оборонные, геополитические, экономические и экологические интересы России¹.

Важное стратегическое значение Северного морского пути для России связано с транспортировкой углеводородного и минерального сырья, а также снабжением районов Крайнего Севера техникой и продовольствием. Круглогодично в Арктике позволяют работать современные ледокольно-транспортные суда, которые используют отечественные ядерные технологии². (...)

В результате русских географических открытий изменились представления о северной части Сибири, примыкающей к Северному Ледовитому океану. Вместо фантастических полуостровов, изображавшихся на картах XVI - XVII вв., стали известны подлинные очертания береговой линии Сибири с мысами, островами, полуостровами, заливами и губами³. (...)

Первым этапом в развитии навигации по трассам Северного морского пути можно считать непосредственное оформление правового режима его акватории, которое началось в 1821 г., когда 4 сентября был издан Указ Правительствующего Сената «О приведении въ исполнение постановления о пределах плаванія и о порядке приморских сношений вдоль береговъ Восточной Сибири, Северо-Западной Америки и острововъ Алеутскихъ, Курильскихъ и прочихъ»⁴. (...)

Далее, на протяжении XIX в. научные исследования в сфере навигации по трассам Северного морского пути активно продолжались. И в 1878 - 1879 гг. шведско-русская экспедиция Н.А.Э. Норденшельда на судне «Вега» после зимовки у берегов Чукотки прошла весь Северный морской путь, подтвердив, что он существует и реально проходим⁵.

В 1890-х гг. произошел определенный «технологический прорыв» в освоении Северного морского пути: впервые в истории освоения Арктики было инициировано использование ледоколов для освоения Северного морского пути. Данную инициативу проявил адмирал Степан Осипович Макаров. Он был назначен руководителем комиссии по составлению технического задания для строительства ледокола «Ермак» (1897 - 1898). В 1901 г., командуя «Ермаком», адмирал С.О. Макаров совершил экспедицию на Землю Франца Иосифа.

Таким образом, к началу XX в. в России была сформирована научно-исследовательская и технологическая база для освоения акватории Северного морского пути. И несмотря на то что акватория Северного морского пути осваивается российскими мореплавателями уже на протяжении нескольких столетий, специальное правовое регулирование судоходства как по Северному морскому пути, так и в иных акваториях Арктики было во многом урегулировано лишь одним правовым актом — ранее упомянутым Указом 1821 г.

Другим правовым актом Российской Империи, посвященным вопросам освоения морских пространств Арктики, стала изданная в 1916 г. Циркулярная нота МИД России, в которой отмечалось, что значительное число открытий и географических исследований в полярных районах, расположенных к северу от азиатского побережья Российской Империи, произведенное в течение столетий усилиями русских мореплавателей и купцов, только что пополнилось недавними успехами: закончилась деятельность флигель-адъютанта его императорского величества капитана II ранга Вилькицкого, начальника гидрографической экспедиции, которому в 1913 - 1914 гг. было поручено исследование Северного Ледовитого океана⁶.

* Авхадеев В.Р. Законодательное регулирование судоходства в акватории Северного морского пути: становление и развитие на современном этапе / В.Р. Авхадеев // Материалы научно-практической конференции и круглого стола «Арктика — территория устойчивого развития и сотрудничества» (20 октября 2017 г.) и круглого стола «Правовые проблемы социально-экономического и инновационного развития Арктического региона России» (15 ноября 2016 г.). — М., 2018. — С. 89-98. — Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой инфодосье.

Данной нотой Министерство иностранных дел России объявило путем нотификации о включении в состав Российской Империи всех земель, составляющих продолжение в сторону севера континентальной платформы Сибири. Но вместе с тем в ноте был зафиксирован и отказ от включения в данную нотификацию таких островов, как Новая Земля, Колгуев, Вайгач, и иных островов различных размеров, расположенных близ европейского побережья империи, ввиду того, что их принадлежность к территории империи является общепризнанной в течение столетий⁷. Из данного утверждения можно сделать вывод о том, что права Российской Империи на данные острова были закреплены в соответствии с международными обычаями.

Соответственно, на первом (начальном) этапе развития правового регулирования судоходства в акватории Северного морского пути, во-первых, были заложены основные для того периода времени правила регулирования судоходной деятельности в данном регионе, а во-вторых, в Российской Империи было законодательно закреплено право первооткрытия в отношении полярных районов, расположенных к северу от азиатского побережья Российской Империи.

Вторым этапом развития правового регулирования режима арктических морских пространств стало принятие в 1926 г. ЦИК и СНК СССР совместного постановления, в котором было сказано, что все земли и острова, как открытые, так и могущие быть открытыми впоследствии, расположенные между побережьем СССР на Северном Ледовитом океане, Северным полюсом и меридианом 32°04'35'' восточной долготы и 168°49'30'' западной долготы от Гринвича, объявляются советской территорией.

Принятие в 1926 г. соответствующего постановления фактически заложило основы формирования отечественной⁸ концепции «секторального раздела» арктических морских пространств, важной составной частью которого является акватория Северного морского пути.

Третий этап в развитии правового режима морского судоходства ознаменован принятием в 1971 г. постановления Совета Министров СССР № 683, посвященного вопросам, связанным с учреждением Администрации Северного морского пути при Министерстве морского флота.

Администрация Северного морского пути при Министерстве морского флота была учреждена в целях обеспечения безопасности арктического мореплавания, а также принятия мер к предотвращению и ликвидации последствий загрязнения морской среды и северного побережья СССР.

В качестве основных задач Администрации Северного морского пути в данном постановлении были указаны следующие: осуществление государственного надзора за рациональным использованием Северного морского пути как главной национальной коммуникации СССР в Арктике; организация арктического судоходства, принятие мер к обеспечению безопасности мореплавания на трассе Северного морского пути и на трассах смежных с ним районов (обеспечение ледокольной и лоцманской проводки судов и навигационно-гидрографического обслуживания их, авиационное обеспечение судоходства, оказание помощи морским, воздушным и другим судам, терпящим или потерпевшим бедствие); принятие мер к предотвращению и ликвидации последствий загрязнения морской среды и северного побережья СССР и осуществление с этой целью надзора за судами и другими плавучими средствами, которые могут быть источником загрязнения⁹.

Наиболее выразительным элементом данного этапа можно считать создание специального структурного подразделения при органе исполнительной власти, которое специализируется на государственном регулировании деятельности, осуществляемой в акватории Северного морского пути.

Четвертый этап в развитии правового режима Северного морского пути приходится на 90-е гг. прошлого столетия. Он напрямую характеризуется развитием правового регулирования режима Северного морского пути, поскольку именно на данном этапе установлена регламентация плавания по его трассам.

В 1990 г. министром морского флота СССР были утверждены Правила плавания по трассам Северного морского пути. (...)

В целях дальнейшего развития правового регулирования деятельности в акватории Северного морского пути в 1991 г. было принято постановление Совета Министров РСФСР № 400 «Об утверждении Временных правил выдачи разрешений на проведение научной и экспедиционной деятельности, а также на осуществление туризма в морских районах, прилегающих к северному побережью СССР». В данном постановлении было закреплено такое понятие, как «морские районы, прилегающие к северному побережью СССР», к которым отнесены пространства экономической зоны и континентального шельфа, прилегающие к северному побережью СССР, а также морские заповедники, заказники, другие особо охраняемые районы и их охранные зоны, установленные Кабинетом министров СССР.

Пятый этап развития относится уже к современной России, к XXI в., и характеризуется прежде всего теоретическим переосмыслением подходов к правовому регулированию Северного морского пути.

Данная тенденция выражается в принятии новых законодательных актов и внесении изменений в действующие акты в 2012 - 2017 гг.

Прежде всего необходимо отметить неоднозначность теоретического осмысления дефиниции «Северный морской путь». В советской правовой науке, равно как и в законодательных актах СССР, Северный морской путь рассматривался как морская транспортная коммуникация.

В настоящее время данная тенденция по-прежнему сохраняется в научной сфере, но в современном законодательстве имеется определение, характеризующее Северный морской путь именно как акваторию, как часть морского пространства Северного Ледовитого океана.

В 2012 г. в Кодекс торгового мореплавания РФ была введена ст. 51 «Плавание в акватории Северного морского пути», в соответствии с которой под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар¹⁰.

В 2013 г. приказом Министерства транспорта РФ были утверждены новые Правила плавания в акватории Северного морского пути¹¹ (далее — Правила), в соответствии с которыми организация плавания судов в акватории Северного морского пути осуществляется Администрацией Северного морского пути, созданной в форме федерального казенного учреждения 15 марта 2013 г.

В акватории Северного морского пути установлен разрешительный порядок плавания судов. В соответствии с п. 3 Правил выдача разрешения на плавание судна в акватории Северного морского пути осуществляется Администрацией Северного морского пути на основании заявления судовладельца, представителя судовладельца или капитана судна, в котором указываются данные о заявителе с указанием полного наименования и (при наличии) идентификационного номера Международной морской организации, фамилии, имени, отчества (при наличии) руководителя, контактного телефона, факса, адреса электронной почты для юридического лица или фамилии, имени, отчества (при наличии) заявителя, контактного телефона, факса, адреса электронной почты для физического лица. Заявление должно содержать подтверждение того, что судовладелец обеспечит соответствие судна настоящим Правилам до захода судна в акваторию Северного морского пути.

Нельзя не упомянуть еще один важный правовой акт, принятый в 2013 г. и направленный на развитие правового регулирования режима Северного морского пути.

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденной Президентом РФ В.В. Путиным 20 февраля 2013 г., Северный морской путь характеризуется как «единая национальная транспортная магистраль России в Арктике». Этот документ предусматривает развитие «единой арктической транспортной системы России в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование, включающей в себя СМП и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть» (п. 12)¹².

Но в то же время в упомянутом п. 12 Стратегии предусматривается также и совершенствование нормативно-правовой базы Российской Федерации в части государственного регулирования судоходства по акватории Северного морского пути, обеспечения его безопасности, тарифного регулирования услуг в области ледокольного и иных видов обеспечения, а также развитие механизмов страхования, в том числе обязательного.

Анализируя поэтапно историко-правовые аспекты освоения Россией акватории Северного морского пути, следует прийти к выводу о том, что правовое регулирование данной проблематики имеет в России глубокие историко-правовые корни.

Но при этом Российская Федерация на современном этапе развития регулирует правовой режим акватории Северного морского пути не только на основании внутригосударственного законодательства, но также на основании международных договоров Российской Федерации и иных международно-правовых актов, затрагивающих вопросы судоходства.

Основным международным договором, применимым к Северному Ледовитому океану, является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.¹³, которая затрагивает вопросы статуса Северного Ледовитого океана¹⁴, частью которого является акватория Северного морского пути. И поскольку данная акватория представляет собой водное пространство, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации, к ней применимы соответствующие положения Конвенции 1982 г. (ст. 2-33, 55-75 и др.)¹⁵.

Среди иных международно-правовых актов следует обратить внимание на принятый Комитетом безопасности мореплавания в 2015 г. и вступивший в силу в 2017 г. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (далее — Полярный кодекс). Как сказано в преамбуле Полярного кодекса, он разработан в целях дополнения существующих инструментов Международной морской организации для повышения безопасности эксплуатации судов и

ограничения ее влияния на людей и окружающую среду в удаленных, уязвимых и потенциально отличающихся суровым климатом полярных водах.

Полярный кодекс представляет собой свод требований и правил, содержащий дополнительные требования к судам, их системам и эксплуатации, выходящие за пределы существующих норм Международной конвенции 1974 г. по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), Международной конвенции о предотвращении загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к этой Конвенции, исправленным Протоколом 1997 г. (Конвенция МАРПОЛ)¹⁶.

Положения Полярного кодекса имплементированы, в свою очередь, и в законодательство Российской Федерации. В частности, на уровне ведомственных исполнительно-распорядительных актов.

Например, в соответствии с вышеупомянутыми Правилами 2013 г. выдача разрешения на плавание судна в акватории Северного морского пути осуществляется Администрацией Северного морского пути на основании заявления судовладельца, представителя судовладельца либо капитана судна, в котором указываются определенные данные о заявителе.

В связи с этим необходимо обратить внимание на то, что среди документов, прилагаемых к заявлению, указана копия свидетельства судна полярного плавания, предусмотренного Международным кодексом для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (резолюции MSC.385(94) Комитета по безопасности на море и MEPC.264(68) Комитета по защите морской среды Международной морской организации, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененная Протоколом 1978 г. и Протоколом 1988 г., — для судов, к которым применяются требования Полярного кодекса).

Анализируя возможные перспективы дальнейшего развития правового регулирования режима морского судоходства в акватории Северного морского пути, важно обратить внимание на то, что Российская Федерация активно развивает данный правовой режим в тесной взаимосвязи с иными государствами региона, прежде всего в рамках Арктического совета. (...)

Эффективность освоения Северного морского пути во многом зависит от состояния международно-правового регулирования сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами в сфере мореплавания и освоения Арктики, а также от соблюдения национального законодательства в данной сфере.

¹ См.: Михина И. Н. Современные проблемы международно-правовой защиты вод Арктики // Международное морское право. Статьи памяти А. Л. Колодкина / сост. Р. А. Колодкин, С. М. Пунжин. М., 2014. С. 269.

² См.: Северный морской путь: путь в будущее для России // Российский Совет по международным делам. URL: http://russiancouncil.ru/blogs/arctic/?id_4=285.

³ См.: Боброва Ю. В. Северный морской путь: современное правовое регулирование // Российская Арктика — территория права: альманах / отв. ред. Т. Я. Хабриева. М.; Салехард, 2014. С. 92.

⁴ См.: Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: хрестоматия: в 3 т. / под общ. ред. И. С. Иванова. М., 2013. Т. 3: Применимые правовые источники. С. 230.

⁵ См.: Боброва Ю. В. Северный морской путь: современное правовое регулирование.

⁶ См.: Арктический регион: проблемы международного сотрудничества. Т. 3. С. 140.

⁷ Там же.

⁸ В данном случае речь идет именно об отечественной концепции секторального раздела арктических морских пространств, поскольку данная концепция в целом применительно к Арктике была впервые озвучена в Канаде в 1909 г., когда Канадой был объявлен суверенитет на все территории, расположенные между Северным полюсом и северным побережьем своего государства.

⁹ См.: Вопросы, связанные с учреждением Администрации Северного морского пути при Министерстве морского флота // СП СССР. 1971. № 17. Ст. 124.

¹⁰ См.: Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. От 1 июля 2017 г.) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

¹¹ См.: Приказ Минтранса России от 17 января 2013 г. № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета. 2013. № 86.

¹² Котляр В. С. Северный морской путь: законодательные аспекты и перспективы развития // Российская Арктика — территория права: альманах / отв. ред. Т. Я. Хабриева. М.; Салехард, 2014. С. 66.

¹³ Для Российской Федерации данная Конвенция вступила в силу с 11 апреля 1997 г.

¹⁴ Имеется в виду ст. 234 «Покрытые льдом районы» Конвенции 1982 г.

¹⁵ См.: Боброва Ю. В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте // Аналитическая записка РСМД. 2016. № 9.

¹⁶ См.: Боброва Ю. В. Указ. соч.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ*

*В.Н. Шеломенцев, доктор юридических наук, профессор
(Государственный университет землеустройства)*

XXI в. является продолжением новых исследований Арктической зоны государствами как политического, международного пространства, а также выхода на новый уровень понимания экономических, экологических проблем по использованию Арктики. Так, в частности, Россией осуществляются огромные усилия по развитию Северного морского пути и охране богатейших природных ресурсов. И природа для этого создает определенные условия потепления климата, происходит сокращение ледового покрова в силу таяния ледников.

Северный морской путь — главная морская коммуникация в российской Арктике, поэтому Президент России Владимир Путин рассчитывает, что суда под российским флагом будут наделены исключительным правом на перевозку и хранение углеводородов в акватории Северного морского пути. На совещании по вопросу стимулирования строительства судов и морской техники на судостроительном комплексе «Звезда» он поднял этот вопрос и заявил, что «этот шаг позволит нарастить объем морских перевозок, будет укреплять позиции отечественных судоходных компаний, создаст дополнительные возможности для обновления принадлежащего им флота. Соответствующий законопроект сейчас рассматривается в Госдуме и рассчитываю, что уже в скором времени будет принят». Утвержденная Президентом России 18 сентября 2008 г. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года была принята во исполнение Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу [2]. К приоритетным направлениям развития Арктической зоны относятся: комплексное социально-экономическое развитие региона, развитие науки и технологий, создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечение экологической безопасности, международное сотрудничество в Арктике, обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике.

В соответствии с Основами реализация государственной политики в Арктике она разделена на несколько этапов. Первый этап (2008 - 2010 гг.) предполагал гидрографические, геолого-геофизические, картографические работы по подготовке материалов для обоснования внешней границы Арктической зоны России, реализацию целевых программ, финансируемых за счет средств различных бюджетов Российской Федерации и внебюджетных источников, а также перспективных инвестиционных проектов в рамках государственно-частного партнерства. Второй этап (2011 - 2015 гг.) предусматривал международно-правовое оформление внешней границы, структурную перестройку экономики России, а также создание единого информационного пространства Арктической зоны. На третьем этапе (2016 - 2020 гг.) предусматривается обеспечение превращения Арктической зоны России в ведущую стратегическую ресурсную базу страны, что в перспективе позволит сохранить роль ведущей арктической державы за Россией. Согласно данному документу грузопоток по Северному морскому пути к 2020 г. может вырасти в десятки раз, до 65 млн тонн в год. Северный морской путь проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). Длина данного морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения около 5,6 тыс. км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км, для сравнения: через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. км.

Одним из локомотивов экономики и освоения Северного морского пути может стать судостроительный комплекс «Звезда», территориально находящийся в Большом Камне, после ввода в эксплуатацию он станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения мощностью переработки до 330 тыс. тонн стали в год. Верфь будет выпускать целую линейку средне- и крупнотоннажных судов и морской техники, включающей танкеры, газовозы, элементы буровых платформ, суда снабжения и сейсморазведки. Президент не раз заявлял о необходимости стимулирования российских нефтегазовых компаний по размещению заказов на «Звезде». Основным заказчиком выступила «Роснефть», заказав на судоверфи четыре многофункциональных судна снабжения усиленного ледового класса и пять танкеров типа «Афрамекс» на газовом топливе. По последним данным, объем заказов удалось увеличить

* Шеломенцев В.Н. Правовое регулирование Северного морского пути / В.Н. Шеломенцев // Землеустройство, кадастр и мониторинг земель. - 2018. - № 2. - С. 5-8

до 24 судов. Кроме того, компания «Новатэк» передала всю необходимую документацию судостроительной верфи «Звезда» на строительство порядка 15 СПГ-танкеров арктического класса для «Арктик СПГ-2». Согласно перспективам развития региона и для выхода на позитивную экономику и работу судостроительной компании до 2035 г. нужно поручить портфель заказов в 188 судов, для этого нужны законодательные изменения, о чем говорил глава государства.

Интересы России связаны также с сохранением благоприятного состояния природы, ее качественные и количественные характеристики могут быть обеспечены посредством законодательного регулирования взаимоотношения человека с природой в процессе удовлетворения его потребностей за счет использования природных ресурсов. При этом должны соблюдаться природные циклы и способы ее развития и самовосстановления, а также оберегаться и охраняться от губительных воздействий человеческой деятельности и не допускать истощение земных ресурсов [3]. В соответствии со ст. 42 Конституции Российской Федерации «каждый имеет право на благоприятную окружающую среду, достоверную информацию о ее состоянии и на возмещении ущерба, причиненного его здоровью или имуществу экологическим правонарушением» [4]. Благоприятной признается такая окружающая среда, которая способна удовлетворять экологические (физиологические), экономические, эстетические и иные потребности человека [5]. Арктика — особо экологически охраняемый район земного шара, включает в себя морские пространства Северного Ледовитого океана и ряд прилегающих к нему морей, а также островные и частично материковые территории России, США, Канады, Дании, Исландии, Норвегии, Швеции и Финляндии. Российский сектор Арктической зоны охватывается мощным промышленным комплексом Севера, имеющим большой потенциал. Российская промышленность добывает на Севере нефть (73% от добычи), природный газ (93%), никель и медь (90%), алмазы и золото (33%), платину, кобальт, олово, марганец, уголь. На сегодня неоткрытых земель в Арктике просто нет, все сухопутные территории являются частью территории одного из арктических государств. Природе Арктики присущи следующие отличительные черты, которые позволяют отнести Арктику к особой природной области: круглогодичное присутствие ледников на суше, низкий радиационный баланс, присутствие подземных льдов, безлесие, суши, покрытие морских акваторий льдами. Площадь Арктики составляет огромную территорию — около 21 млн кв. км. Коренное население Арктики — более 30 народов, которые говорят на нескольких десятках языков. Четко определенных границ Арктики нет, они определяются по-разному. В одном случае проводят южную границу Арктики по Северному полярному кругу (параллель 66°33' с. ш.). Такая точка зрения преобладает в доктрине международного права. В другом случае границу определяют с точки зрения климата, где Арктикой считается территория, средняя температура в которой в июле не превышает 10°C [4].

В границах Арктики выделяют две природные зоны: арктические пустыни и тундры. Многими странами Арктика рассматривается как стратегический резерв их будущего. Для России Арктика представляет собой особый интерес в силу того, что общая площадь владений России в Арктике составляет около 4,1 млн кв. км (18% от всей территории России), из них — 2,2 млн кв. км суши, на которых проживает около 2,5 млн человек (более 55% населения всей Арктики). На данный момент ближайшим этапом освоения Арктики предполагается направление развития Бованенковского месторождения нефти и газа, расположенного в Ямало-Ненецком округе, что предопределяет перспективы экономического развития России. По прогнозам, Россия планирует потратить около 5 трлн руб. до 2030 г. на 150 проектов по развитию Арктики [6]. Большим юридическо-правовым достижением является то, что 26 февраля 1997 г. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. (Ямайка) [1]. В настоящее время Конвенция 1982 г. ратифицирована 168 государствами. Вместе с тем многие страны, подписавшие Конвенцию, не ратифицировали ее, в том числе и США. В соответствии со ст. 234 данной Конвенции ООН на Арктику распространялся режим внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа и открытого моря, в силу чего граница государств определялась в пределах внешних границ территориального моря. А зона территориальных вод, включающих также ее дно, недра и воздушное пространство над ней, устанавливалась в 12 миль от побережья, над которой устанавливался полный суверенитет прибрежной страны. Суверенитет государства распространялся и на исключительную экономическую зону, установленную в 200 миль, начиная от внешних границ территориальных вод, а также и на континентальный шельф на расстоянии в 150 миль, при условии, что государством будет доказано, что морское дно является продолжением берега. Касаемо морей и океанов, их дна и недр под ними, не подпадающих под чью-либо юрисдикцию, то они были

признаны общечеловеческим наследием, что наделяет все государства равными правами на какую-либо деятельность в них. К примеру, установлены механизмы, позволяющие любой стране подать в ООН заявку на разработку ресурсов морского шельфа. Российская Федерация первой направила в 2001 г. представление в комиссию о расширении своих внешних границ по арктическому шельфу, согласно которому хребты Ломоносова и Менделеева являются продолжением Сибирской континентальной платформы, а также об участке в Охотском море [9]. Данная заявка была отклонена в 2002 г. в связи с недостаточным объемом информации, в силу чего необходимы дополнительные обоснования правоты своих требований [7]. Уже в 2014 г. комиссией была удовлетворена заявка России по расширению исключительной экономической зоны за счет участка площадью 50 тыс. кв. км в Охотском море, что было расценено как шаг к признанию и заявки по вышеуказанным хребтам [8]. Так, Россия правомерно ведет работу по применению норм Конвенции, презентовав в феврале 2016 г. в ООН заявку, которая доказывает, что продолжением Сибирской континентальной платформы является континентальный шельф Северного Ледовитого океана и установлению границы в 350 миль от внешней границы территориального вод или в 100 миль от изобаты, в случае, если изобата расположена дальше расстояния в 250 миль от внешних границ территориальных вод. В случае положительного рассмотрения заявки, площадь арктической зоны России с нынешних 4,1 млн кв. км увеличится до 5,3 млн кв. км. Оживленные споры на протяжении всего периода времени со дня подписания в 1990 г. вызывает Соглашение между США и СССР о линии разграничения морских пространств, которое безусловно нарушает национальные интересы России. В соответствии с этим соглашением 70% территории Берингова моря находится под суверенитетом США, получивших на 13 тыс. кв. морских миль больше в связи с проведением линии разграничения не на равном расстоянии между побережьями. Такая схема была использована в силу того, что за основу составления данного соглашения была взята граница, которая была установлена Договором об уступке российских северо-американских колоний 1867 г., так как это подтверждало признание США права России на владение арктическими территориями. Факт признания США границ морских владений СССР в Чукотском море и в Северном Ледовитом океане планировался использоваться советскими властями как дополнительный аргумент во время аналогичных переговоров с Норвегией по спору разграничения Баренцева моря и Северного Ледовитого океана, но это себя не оправдало. Однако стоит отметить, что данное соглашение не было ратифицировано ни СССР, ни Россией и в настоящее время оно временно применяется на основе обмена нотами между СССР и США.

С принятием Федерального закона от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» был завершен очередной этап упорядочения российского законодательства в сфере правового регулирования плавания судов в морских пространствах, прилегающих к северному побережью Российской Федерации, многие нормы данного закона носят бланкетный характер и в ближайшее время предстоит разработать целый ряд нормативно правовых актов по данному направлению.

Библиографический список

1. Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.
2. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года.
3. Шеломенцев В.Н. Конституционно-правовой статус республики Хакасия: теоретический и историко-сравнительный анализ: автореф. дис.... канд. юрид. наук / Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. — М., 1999.
4. Липски С.А. Земельные доли: путь к оптимизации землепользования или препятствие при перераспределении земель // Право и инвестиции. - 2001. - № 2-3. - С. 36-41.
5. Липски С.А. Новое в законодательной базе аграрного сектора // Экономист. - 2004. - № 8. - С. 89-94.
6. Липски С.А. О развитии федерального законодательства, регулирующего оборот земель сельскохозяйственного назначения // Аграрное и земельное право. - 2013. - № 2 (98). - С. 81-86.
7. Липски С.А. Правовое регулирование кадастровых отношений в постсоветской России: тенденции, проблемы, пути их решения // Нотариус. - 2013. - №6. - С. 20-25.
8. Липски С.А. Тенденции и перспективы в развитии земельного законодательства: монография. — М.: Издательство Русайнс, 2015. - 220 с.
9. Липски С.А. Особенности современного этапа земельной реформы // Экономист. - 2002. - № 10. - С. 77-87.
10. Буров М.П. Современные проблемы землепользования и государственного регулирования экономики // Землеустройство, кадастр и мониторинг земель. - 2016. - № 7. - С. 6-16.

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СУДОХОДСТВА И ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ*

О.С. Ростунова, ведущий аналитик, кандидат юридических наук (Центр стратегических исследований и геополитики в области энергетики)

*И.А. Гулиев, заместитель директора, кандидат экономических наук, доцент
(Международный институт энергетической политики и дипломатии МГИМО МИД России)*

Морские воды Арктической зоны Российской Федерации, в том числе покрытые льдом - это внутренние морские воды, территориальное море, исключительная экономическая зона Российской Федерации в Арктике. Во всех этих компонентах Арктической зоны Российской Федерации находятся трассы Северного морского пути. Судоходство в Арктической зоне Российской Федерации вне трасс этого пути в настоящее время технически невозможно. В связи с таянием льдов и реальным ростом судоходства вдоль берегов пяти арктических государств, берега которых выходят к Северному Ледовитому океану, целесообразно напомнить о проблемах международно-правового обоснования регулирования Россией судоходства по Северному морскому пути¹. О таких проблемах свидетельствует и обострение правоприязнаний государств в районах высокоширотной Арктики, обусловленное, в свою очередь, открывающимися по мере развития технологий, возможностями освоения углеводородов арктического шельфа².

Согласно Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (принятому 30 апреля 1999 г., № 81-ФЗ) «Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар». Северный морской путь является главным национальным морским путем России в Арктике, существенным компонентом экономики Крайнего Севера, России в целом и важнейшим связующим звеном районов России, примыкающим к Северному Ледовитому океану, а также между Дальним Востоком России и западными районами страны. Он объединяет крупнейшие речные артерии Сибири в единую транспортную сеть. Одновременно существуют потенциальные возможности использования слагающих его трасс для международных перевозок между странами Европы, Азии и Америки. Однако отдаленность окраинных сибирских морей от мировых торговых путей и характерные для них сложные ледовые условия явились причиной того, что эти трассы практически никогда не использовались для международного судоходства³.

Правовой режим судоходства вдоль берегов России складывался, прежде всего, из совокупности норм действующего российского законодательства. Оно, в свою очередь, всегда находилось в полном соответствии с международным правом.

Северный морской путь и международные перевозки

Большая открытость Северного морского пути для иностранных пользователей сочетается с приверженностью России принципу ответственности за регулирование плавания по этой «исторически сложившейся национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике». В соответствии со статьей 14 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» плавание в акватории Северного морского пути осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами. Так, согласно пункту 31 Правил плавания в акватории Северного морского пути (утверждены Приказом Министерства транспорта Российской Федерации 17 января 2013 г., № 7) «ледовая лоцманская проводка судов осуществляется с целью обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, а также защиты морской среды в акватории Северного морского пути».

Осуществляя свои права, Россия, в полном соответствии с применимым правом, в том числе со статьей 211 «Загрязнение с судов» Конвенции 1982 г., закрепила в Правилах плавания в акватории

* Ростунова О.С. Правовой режим судоходства и экологическая безопасность в Арктической зоне Российской Федерации / О.С. Ростунова, И.А. Гулиев // Экологический вестник России. - 2018. - № 4. - С. 64-69. - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой инфодосье.

Северного морского пути положения, которые устанавливают порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути, правила ледокольной проводки судов, правила ледовой лоцманской проводки судов, а также требования к судам, касающиеся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов. Организация плавания судов в акватории Северного морского пути осуществляется Администрацией Северного морского пути, которая создана в форме федерального казенного учреждения. Для прохода по Северному морскому пути судовладелец, представитель судовладельца или капитан судна направляет заявку в Администрацию Северного морского пути. После проверки соответствующих технических данных (по документам или на судне) Администрация, при положительных результатах проверки, дает разрешение на проход.

Существуют потенциальные возможности использования Северного морского пути и для международных перевозок между странами Европы, Азии и Америки⁴. (...)

Правовой режим судоходства на СМП

Правовой режим судоходства на Северном морском пути регулируется российским законодательством, которое распространяется на морские пространства, находящиеся под юрисдикцией РФ, или на которые распространяются исключительные права РФ. Большинство морских навигационных маршрутов располагаются в пределах юрисдикции РФ, соответственно нахождение морского транспорта невозможно без предварительного либо последующего пересечения российских вод. Правовое регулирование в данном случае не является неким административным препятствием для иностранных судов, так как ключевое значение при навигации по морским пространствам в ледовых условиях является безопасность, которая важна, как для судна, так и для России (например, предотвращение разливов опасных веществ).

Здесь также важны обстоятельства исторического характера, связанные с вкладом советского, а в последствии и российского государства не только в изучение и освоение Северного морского пути как транспортной магистрали, но и прилежащей к нему той части Арктики, в которой располагаются принадлежащие России континентальные и островные территории. Совокупность отмеченных факторов позволяет отнести Северный морской путь к категории национальных коммуникаций, откуда со всей очевидностью вытекают исключительные права России как прибрежного к этой магистрали государства, имеющие своим объектом регулирование пользования ее трассами⁵.

Одной из особенностей Северного морского пути является то, что он не имеет единой фиксированной судоходной трассы. С середины 90-х гг. наблюдаются относительно благоприятные условия плавания по всем трассам Северного морского пути. В виду постоянного изменения ледяного покрова, а также по причине движения айсбергов, навигационные маршруты постоянно меняются. Тем не менее, даже учитывая изменение архитектуры моря, маршруты пролегают по морским пространствам, попадающим под юрисдикцию РФ, а именно внутренние воды, территориальное море, исключительная экономическая зона. Отдельные участки маршрутов навигации морского транспорта могут проходить по территории открытого моря.

Разработка закона об СМП

В целях реализации государственной политики в Арктике Центром правовых проблем ФГБНИУ «Совет по изучению производительных сил» Минэкономразвития и РАН и Союзморнии проектом Минтранса России была совместно разработана Концепция проекта Федерального закона «О Северном морском пути». Данный проект Федерального закона нацелен на подтверждение и уточнение статуса и правового режима Северного морского пути, связанных с эксплуатацией Северного морского пути мер по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в связи с повышенной опасностью для судоходства и угрозой экологическому равновесию от загрязнения морской среды⁶. При этом учитывается возможность таяния льдов на трассах Северного морского пути и, соответственно, пути адаптации законодательства о Северном морском пути к этой новой реальности. Законопроект будет также иметь важное значение для Российской Федерации в целях реализации ст. 234 («Покрытые льдом районы») Конвенции 1982 г. (Россия, напомним, ратифицировала ее в 1997 г.). Согласно положениям данной статьи «прибрежные государства имеют право принимать законы и правила и обеспечивать их соблюдение по предотвращению загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы, в течение большей части года, создают повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды может нанести существенный вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его». Данная статья наделяет прибрежные арктические страны правом устанавливать национальные нормы и правила по предотвращению загрязнения морской среды не только в территориальном море, но и в исключительной экономической зоне.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 февраля 1984 г. «Об экономической зоне СССР», установившего 200-мильную исключительную экономическую зону, статус и правовой режим

морского пространства, предусматривались не только меры по предотвращению загрязнения с судов, но и в случае нарушения законодательства, осуществление необходимых проверочных действий - осмотр судна или его арест. Наличие на борту судна свидетельства о надлежащем финансовом обеспечении гражданской ответственности владельца за ущерб от загрязнения морской среды является одним из условий допуска судна для плавания на трассах Северного морского пути. Проблема ответственности за загрязнение морской среды с судов в пределах Арктической зоны Российской Федерации актуальна для России в связи с фактическим открытием Северного морского пути для иностранного судоходства и для российских частных судовладельцев, не имеющих традиционных навыков уважения природоохранных стандартов.

Гражданско-правовая (имущественная) ответственность за загрязнение морской среды в пределах Арктической зоны Российской Федерации определяется общими нормами гражданского законодательства, а также специальными нормами морского законодательства Российской Федерации. Она возникает в связи с причинением таким загрязнением ущерба России. В то же время следует иметь в виду, что нормы российского морского законодательства, регулирующие гражданско-правовую (имущественную) ответственность за загрязнение морской среды, основаны на положениях международных конвенций, в которых участвует Российская Федерация. Так, например, Россия с 1975 г. является участником Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. и с 1988 г. - Протокола 1976 г. об изменениях этой конвенции. В 1987 г. Россия стала участником Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. и в 1989 г. - участником Протокола 1976 г. об изменении этой конвенции. На правилах, указанных конвенцией, основан международный режим ответственности и компенсации ущерба в связи с загрязнением моря нефтью с судов. При судоходстве по Северному морскому пути должны исполняться и иные правовые нормы о защите окружающей среды в Арктике, предусмотренные международными договорами Российской Федерации. Но если в российском национальном праве предусмотрены более жесткие природоохранные требования, именно они будут применимы для целей охраны окружающей среды на трассах Северного морского пути, в силу упомянутой статьи 294 Конвенции 1982 г.

В отношении законодательного оформления правового режима навигации в арктических районах наблюдается преемственность в политике, проводившейся царским, советским и российским федеральными правительствами. На протяжении многовековой истории освоения Севера все мероприятия, осуществлявшиеся в Арктике российским государством (независимо от существовавшей на том или ином этапе его развития формы правления), отличались последовательной борьбой за признание исключительных прав России на регулирование прохода через районы водной толщи, тем более скованные ледяным покровом Северного Ледовитого океана, прилегающие к берегам страны.

Вместе с тем, необходимо отметить, что 15 мая 2015 г. был принят Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс) (вступил в силу 1 января 2017 г.), который был «разработан с целью дополнения существующих инструментов ИМО для повышения безопасности эксплуатации судов и ограничения ее влияния на людей и окружающую среду в удаленных, уязвимых и потенциально отличающихся суровым климатом полярных водах». Полярный кодекс содержит требования и правила, необходимые для обеспечения безопасности при эксплуатации морских судов в полярных водах, а также защиты особо уязвимых природных территорий.



Судоходство в арктических морях

В экономических материалах отмечается, что при увеличении продолжительности арктической навигации для обеспечения движения судов в арктических морях потребуется соответствующее усиление ледокольно-транспортных судов. В пользу такого подхода говорит тот факт, что около десяти лет назад началась новая естественная стадия развития макросиноптических процессов, наблюдается переход от эпохи меридиональной циркуляции к эпохе зональной циркуляции, переход от преобладания легких к преобладанию тяжелых ледовых условий плавания судов. Дополнительным фактором риска для судоходства являются айсберги, интенсивнее образующиеся в краевой зоне ледников арктических архипелагов в период потепления. В 2003 г. в юго-восточной части Баренцева моря (район Штокмановского газоконденсатного месторождения) были обнаружены десятки айсбергов, некоторые из них достигали 3,5 млн. тонн. В то же время при устойчивом потеплении в Арктике продолжительность безледового плавания в Арктике, в том числе на трассах Северного морского пути, увеличится. Это даст возможность активнее использовать на перевозках суда без ледового подкрепления (облегченные и недорогие в эксплуатации и строительстве), либо с незначительным подкреплением. Прежде всего, это может касаться флота, обслуживающего перевозки сезонного значения: вывоз лесных грузов из реки Енисей, завоз снабженческих грузов в необорудованные пункты юго-западной части Карского моря, побережья Северной Чукотки, на трассах морей Лаптевых и Восточно-Сибирском.

С расширением безледового плавания будут более интенсивно развиваться перевозки в судах типа море-река, включая освоение экспортно-импортных грузопотоков на направлениях Якутск-Европа, исключив перевалку грузов в порту Тикси с этих судов на морские суда с ледовым подкреплением. К тому же сроки навигации на реке Лена, как и на морских маршрутах плавания в Арктической зоне Российской Федерации, будут более продолжительными. Одновременно возрождаются национальные транзитные морские грузоперевозки. Потенциал этого вида плавания очень велик. Первоначально, длительное время транзитные рейсы будут выполняться в сезонном режиме. Однако сроки плавания будут расширяться, при ледокольном сопровождении, вплоть до круглогодичных, даже если на трассах транзитного плавания в холодный сезон года будут сохраняться льды. По оценке четвертого отчета Межправительственной группы экспертов по изменению климата 2007 г. в случае исчезновения летнего льда в Арктике и ее морях делается возможным коммерчески востребованное судоходство через Северо-западный проход (вдоль берегов Канады) и через Северный морской путь (вдоль северного побережья России). Предполагаемые цифры таковы: к 2050 г. Северный морской путь гарантированно, в течение 125 дней в году, будет иметь менее чем 75% покрытие льдом⁷. (...)

Экологическая безопасность

Важные меры предотвращения загрязнения моря с судов, применимые к режиму судоходства на трассах Северного морского пути, содержатся в Указе Президиума Верховного Совета СССР «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР» от 26 ноября 1984 г. В пункте 3 этого Указа устанавливается, что «в прилегающих к северному побережью СССР морских районах, где особо суровые климатические условия и наличие льдов создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его, советскими компетентными органами устанавливаются особые правила плавания судов и иных плавучих средств. В этих правилах предусматриваются повышенные требования к конструкции судов и иных плавучих средств, к их оборудованию и снабжению, комплектованию и квалификации экипажа, запрещение плавания без лоцманской и иной проводки, установление периодов и районов, закрытых для навигации, а также другие меры, обеспечивающие безопасность судоходства и предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения морской среды». Указанные правила публикуются в «Извещениях мореплавателям».

Указ предусматривает, что плавание судов и иных плавучих средств в пределах морских районов заповедников, заказников и других особо охраняемых территорий и их охранных зон осуществляется только по морским коридорам, определяемым советскими компетентными органами. Сообщения об установлении таких коридоров публикуются в «Извещениях мореплавателям» (ст. 4).

С принятием Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации морское законодательство пополнилось новыми правилами об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ, которые основаны на положениях Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. (далее Конвенция 1996 г.). Возникает вопрос о ее применимости к трассам Северного морского пути и, если эта применимость подтверждается, о содержании такого применения. Конвенция 1996 г. устанавливает единообразные международные правила и процедуры для решения вопросов ответственности и компенсации в связи с таким ущербом, при которых экономические

последствия ущерба, причиненного при морской перевозке опасных и вредных веществ, распределяется между собственником судна и получателем груза (опасных и вредных веществ).

В соответствии со статьей 12 Конвенции 1996 г. государство обязуется не разрешать плавающему под его флагом судну осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет Свидетельства об обязательном страховании, удостоверяющего наличие страховки или иного финансового обеспечения в сумме, покрывающей ответственность его владельца за ущерб. Но соответствующее требование о таком финансовом обеспечении содержится и в национальном праве России, а именно, в упоминавшихся Правилах плавания в акватории Северного морского пути. Это подтверждает уже высказанный вывод о том, что правовой режим деятельности в Арктической зоне Российской Федерации - это результат взаимодействия соответствующего международного и национального правового уровней регулирования. В силу такого режима морское судно, перевозящее опасные и вредные вещества по трассам Северного морского пути, должно иметь вышеупомянутое свидетельство, предусмотренное и международной конвенцией, и актом российского законодательства.

Совершенствование правового порядка судоходства по Северному морскому пути необходимо, тем более, что при переходе на круглогодичную навигацию и росте судоходства потребность в ледокольных, лоцманских, вертолетных услугах на трассах Северного морского пути не будет снижаться, особенно с учетом дрейфующих льдов.

¹ См.: Проблемы Северного морского пути / отв. ред. А.Г. Гранберг, В.И. Пересыпкин. М.: Наука, 2006. - С. 37-39.

² Вылегжанин А.Н. Правопритязания на природные ресурсы Арктики // Московский журнал международного права. - 2006. - № 1. - С. 102-131.

³ Гуреев С.А., Буник И.В. К концепции проекта Федерального закона «О Северном морском пути» // Московский журнал международного права. 2005. - №1. - С. 122-138.

⁴ Например, при использовании Севморпути (вместо Суэцкого и Панамского каналов) путь из порта Роттердам сокращается: до порта Йокогама - на 3860 морских миль (на 34%); до Шанхая - на 2449 миль (на 23%); до Ванкувера - на 1932 миль (на 22%). См. подробнее: Проблемы Северного морского пути / отв. ред. А.Г. Гранберг; В.И. Пересыпкин. М.: Наука. - 2006. - С. 10.

⁵ Цит. по: Колодкин А.А., Королев Н.Д., Марков В.Ю. Правовой режим арктических морей: некоторые аспекты // Ежегодник морского права. 1992 - 1995. М.: Союзморниипроект. - 1997. - С. 17.

⁶ Руководитель рабочей группы по разработке законопроекта - проф. Гуреев С.А.

⁷ The Working Group II contribution to the IPCC Fourth Assessment Report URL: <http://www.gtp89.dial.pipex.com/AR4.htm>

Литература

1. Вылегжанин А.Н. Правопритязания на природные ресурсы Арктики // Московский журнал международного права. - 2006. - № 1. - С. 102-131.

2. Вылегжанин А.Н. Решения Международного Суда ООН по спорам о разграничении морских пространств / А.Н. Вылегжанин. - М.: Юридическая литература, 2004. - 222 с.

3. Салыгин В.И. Международное энергетическое сотрудничество - залог устойчивого развития ТЭК // Академия энергетики. 2006. № 2 (10). С. 22.

4. Салыгин В.И. Стратегическое развитие нефтегазовой отрасли России в Арктике в условиях глобализации // Наука в современном информационном обществе VII Vol.1 North Charleston, SC, USA. 2015. P. 175-178.

5. Салыгин В. И. Энергетическая стратегия России. Пути реализации // Бурение и нефть. 2006. № 1. С. 28.

6. Гулиев И.А., Рузакова В.И. Значение углеводородных ресурсов Арктики для энергетической безопасности России // Государственное управление. Электронный вестник. 2015. № 49. С. 75-90.

7. Гулиев И.А., Литвинюк И.И. Экономические аспекты освоения энергетических ресурсов Арктики в контексте устойчивого развития // Вестник Московского университета. Серия 21: Управление (государство и общество). 2015. № 3. С. 66-78.

8. Гуреев С. А., Буник И. В. К концепции проекта Федерального закона «О Северном морском пути» // Московский журнал международного права. 2005. - №1. - С. 122-138.

9. Колодкин А.А., Королев Н.Д., Марков В.Ю. Правовой режим арктических морей: некоторые аспекты // Ежегодник морского права. 1992- 1995. - М.: Союзморниипроект. - 1997. - С. 17.

10. Проблемы Северного морского пути / отв. ред. А.Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. М.: Наука, 2006. - С. 580.

11. Ростунова О.С. Законодательные и международно-правовые особенности охраны окружающей среды в Арктической зоне Российской Федерации // Московский журнал международного права. - М.: Междунар. отношения, 2010, № 4. - С. 176-190

12. Ростунова О.С. Правовой режим арктической зоны Российской Федерации: автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Ростунова О.С.; [Место защиты: Моск. гос. ин-т междунар. отношений]. Москва, 2012.

13. Салыгин В.И. Особенности освоения Арктических нефтегазовых ресурсов в контексте устойчивого развития // В сборнике: Наука в современном обществе. Материалы V международной научно-практической конференции. 2015. С. 209.

14. Салыгин В.И., Сафарян А.В. Энергетические проблемы в мировой политике // В книге: Современные международные отношения и мировая политика Торкунов А.В., Мельвиль А.Ю. и др. учебник для вузов. М., 2004. С. 381-407.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА*

А.Б. Николаева, старший научный сотрудник Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина КНЦ РАН, кандидат экономических наук, доцент

Основная роль в развитии национальной арктической транспортной системы принадлежит Северному морскому пути (СМП). Рассмотрены возможности реализации транзитного и транспортного потенциала СМП. Задачей развития СМП является увеличение реальной пропускной способности морского транспортного коридора до теоретически возможных — порядка 50–80 млн т грузов ежегодно. Такой объем грузопотока вполне достижим, если учитывать работу по освоению газовых и нефтяных месторождений Арктики и Ямала. Что касается транзитного потенциала Севморпути по перемещению грузов из стран АТР в Европу, то эксперты полагают, что потенциал есть, но реализован он будет не скоро. Экономика и уже выстроенная логистика сегодня «играют» на стороне южных потоков транспортной логистики.

В настоящее время Арктика является темой для возрастающего внимания со стороны политиков, экспертов и средств массовой информации.

С арктическим регионом связаны долгосрочные интересы многих стран мира, в первую очередь России. Развитие приарктических регионов России, обеспечение их безопасности без создания Северного морского транспортного коридора (СМТК) практически невозможно. Да и в целом будущее России в Арктике в этом случае может оказаться под большим вопросом.

Главная роль в развитии национальной арктической транспортной системы принадлежит Северному морскому пути [1].

СМП является частью СМТК, его связующим звеном и «узким местом» одновременно. Северный морской путь, а исторически Северо-восточный проход, главная судоходная магистраль России в Арктике, обслуживает порты Арктики и крупных рек, по нему завозят топливо, оборудование, продовольствие.

Северный морской путь для регионов Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) — один из основных факторов обеспечения их устойчивого социально-экономического развития. Он играет важную роль как в обеспечении национальной безопасности, так и в усилении присутствия России в Арктике [2].

Стабильное развитие СМП является гарантией единства экономического пространства страны, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности и обеспечения целостности государства.

Кроме того, СМП обеспечивает межконтинентальные транспортные связи России со странами бассейнов Атлантического и Тихого океанов [3]. Потепление в Арктике открывает Северный морской путь для свободного судоходства в течение большей части года. Росгидрометом в 2014 г. был подготовлен доклад «Изменение климата и их последствия на территории РФ», в котором говорилось, что скорость потепления в России в два раза выше, чем в мире, и во второй половине XXI в. Северный Ледовитый океан может полностью очиститься ото льда. В настоящее время навигация по СМП возможна 3,5 месяца летом, но этот период может удлиниться.

Климатические изменения могут понизить издержки на эксплуатацию Севморпути, в частности, это касается ледокольной проводки. Именно высокая стоимость проводки и непрозрачный механизм ее образования в 2015 г. были названы экспертами Национального института системных исследований проблем предпринимательства недостатками СМП, которые мешают конкуренции с маршрутом через Суэцкий канал.

Считается, что вследствие глобального потепления самый короткий по продолжительности путь между странами АТР и Европой станет экономически выгодным, что должно увеличить грузопоток по СМП и обеспечить возрождение арктических поселков. В данном аспекте основной проблемой является неразвитость инфраструктуры, включая отсутствие портов и т. д. В свою очередь, на правительственном уровне условием инвестиционной привлекательности Арктики и повышения экономической активности в регионе также называется развитие Северного морского пути, прежде всего, в части создания транспортной инфраструктуры, обеспечивающей круглогодичную навигацию [4].

При условии нормального функционирования трассы, которая будет отвечать требованиям отечественной нормативно-правовой базы и нормам международного права по безопасности мореплавания, могут быть реализованы перспективы развития СМП. Он сможет конкурировать

* Николаева А.Б. Перспективы развития Северного морского транспортного коридора / А.Б. Николаева // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2017. - № 4. - С. 106-113. - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой инфодосье.

с южными маршрутами при условии повышения его экономической привлекательности, когда инфраструктура позволит максимально снизить факторы различных рисков при плавании в арктических льдах [5].

Восстановление функционирования СМП является приоритетной частью российской государственной политики в Арктике. Все вышесказанное отражено в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года¹, которая была утверждена президентом РФ в 2013 г. (...)

Северный морской путь, в первую очередь, всегда рассматривался как международный транспортный коридор, связывающий Европу и АТР, который мог бы стать альтернативой Суэцкому каналу. Но экономическая выгода от повышения транзитной привлекательности Севморпути носит спорный характер: Россия, в отличие от Египта, не может брать плату за прохождение по СМП, который представляет собой открытое морское пространство. Как указывалось выше, повысить привлекательность СМП возможно за счет создания полноценной инфраструктуры, о чем говорят и в правительстве, но затраты на нее могут оказаться значительно выше потенциальных доходов. Поэтому СМП важен, прежде всего, для нефтегазового освоения месторождений арктического шельфа, тогда как международные перевозки в ближайшем будущем будут иметь второстепенное значение [4].

Северный морской путь привлекает внимание грузоотправителей и грузоперевозчиков во всем мире. В его активном использовании заинтересованы Япония, Южная Корея, Китай. Например, Япония намерена использовать СМП и готова направить по нему порядка 40% своих грузов, которые сейчас направляются в Европу через Индийский океан и Суэцкий канал. Кроме того, КНР планирует активно использовать транзит по СМП. С 2010 по 2013 гг. именно Китаем было доставлено больше всего грузов по СМП — более 900 тыс. т. К 2020 г. китайцы предполагают переместить на Севморпуть до 15% всего своего внешнего грузопотока, что, вероятно, выдвинет их в лидеры грузоперевозок по СМП на ближайшие годы. При этом одновременно китайское руководство заявляет о своем намерении активно развивать «морской шелковый путь», который совпадает с южным транзитным маршрутом через Суэцкий канал, через который в ближайшей перспективе и будет доставляться основная часть грузов Китая в Европу [1, 6].

К настоящему времени подписано соглашение с китайской компанией по управлению государственными активами «Чжун Гун Синь». Она берет на себя часть инвестирования в модернизацию портовой инфраструктуры, а также в организацию грузопотоков на территории КНР. Соглашение также предусматривает создание совместного паромства, которое будет использовать СМП. С 2016 г. начала проявлять активность китайская транспортная компания «COSCO». Пять ее судов прошли по СМП для доставки в Сабетту строительных материалов на ямальные газовые месторождения. С завода «Ямал СПГ» из порта Сабетта 96% сжиженного газа законтрактовано в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (контракт с Росатомфлот на ледокольную проводку танкеров с СПГ заключен до конца 2040 г.) [7]. Таким образом, порт Сабетта и расположенные на Ямале газовые месторождения способствуют росту грузооборота по СМП. В 2016 г. порт принял 120 судов, которые доставили 505 тыс. т товаров и строительных материалов (в 2015 г. — 50 судов). Более того, порт Сабетта должен превратиться в многофункциональный узел СМП, который в перспективе можно будет использовать не только для экспорта газа с Ямала, но и для экспорта другой продукции из Урала и Сибири. [8]. Северный морской путь активно используют ряд морских организаций, в частности группа компаний (ГК) «Транзит-ДВ». Суда этого холдинга осуществляют грузоперевозки с запада страны на Дальний Восток. Активное использование СМП коммерческими предприятиями полностью соответствует государственной политике по развитию российской Арктики. В настоящее время ГК «Транзит-ДВ» организует транзитный маршрут для товаров, которые производятся в не имеющих своего выхода к морю северо-восточных провинциях Китая.

Способствовать развитию СМП может отечественный бизнес, в том числе бункеровочный. Создание выгодных условий бункеровки судов, во-первых, сделает СМП более комфортным для мореплавания, во-вторых, поможет привлечь в российские порты крупнотоннажные суда мировых транспортных компаний, обслуживающих исторически сложившиеся морские транспортные коридоры между Америкой, Юго-Восточной Азией и Европой [9].

ПАО «Газпромнефть», отгружающая нефть в Западную Европу с платформы Приразломная, собирается удвоить объемы поставок газа с Приразломного и Новопортовского месторождений в Печорском море. В дальнейшем грузоперевозки будут увеличиваться вследствие освоения месторождений Карского моря. Заметный вклад в развитие СМП вносит ПАО «ГМК «Норильский никель»», которое является одним из главных грузовладельцев в акватории.

Сейчас компания является основным пользователем СМП, на ее долю приходится более половины грузооборота северной акватории. Владея уникальным арктическим флотом, который состоит из шести судов усиленного ледового класса ARC7 (пять контейнеровозов и один танкер), «Норильский никель» осуществляет вывоз своей продукции в Европу и Азию круглогодично [10]. Но продление и ужесточение западных санкций могут существенно осложнить дальнейшую работу.

Эксперты полагают, что в ближайшем будущем окупаемость СМП будет зависеть, в первую очередь, от его эксплуатации российскими сырьевыми компаниями. Для них морской путь через Арктику — единственный и наиболее удобный маршрут экспорта ресурсов и продукции [10].

Пока что, несмотря на все перспективы СМП, развитие грузопотока идет более медленными темпами, чем намечалось. В начале 2000-х гг. планировалось, что к 2015 г. объем грузоперевозок по СМП достигнет 10 млн т в год. Но ожидания не сбылись. Пик был достигнут в 2013 г., когда по маршруту провезли 1,4 млн т грузов, а в 2014 г. на фоне антироссийских санкций и падения стоимости нефти показатель сократился в пять раз — до 274 тыс. т [7]. Из-за экономического кризиса и ухудшения политических отношений с западными странами, в том числе со странами — членами Арктического совета (Канадой, Финляндией, Норвегией, США, Швецией) развитие морского транспортного коридора замедлилось. Все это в совокупности с падением мировых цен на нефть привело к «заморозке» шельфовых проектов по добыче углеводородов, а именно они должны были составлять большую часть грузоперевозок по СМП. Кроме того, из-за экономических санкций сократилась торговля России с Западом, что, естественно, привело к падению транзитных перевозок по Севморпути (рис. 1) [7].

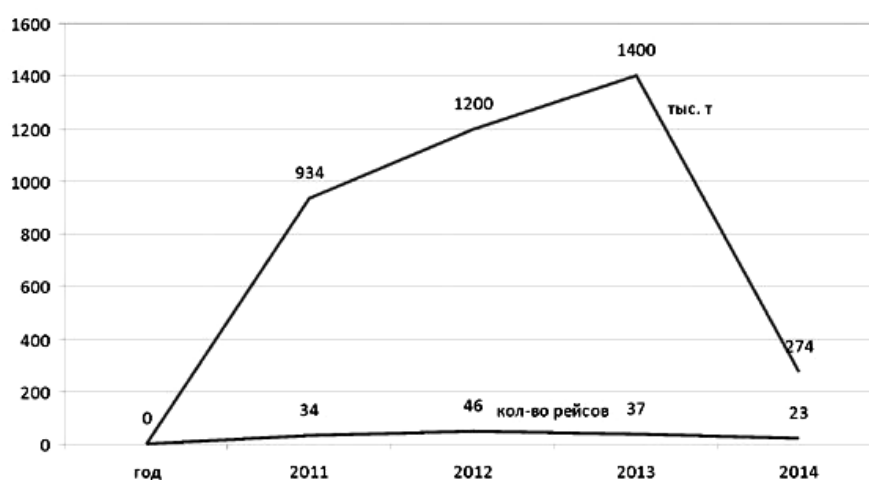


Рис. 1. Международный транзит по СМП [7]

Грузооборот по СМП в 2016 г. составил 6,9 млн т грузов. В 2015 г. этот показатель составил 5,15 млн т, таким образом, рост составил 33%. В 2013 и 2014 гг. по СМП было перевезено соответственно 2,8 млн и 3,7 млн т грузов (рис. 2). Увеличение общего трафика сказалось и на объеме транзитных грузов [11].

За 2015 г. Северным морским путем прошло 18 судов — столько в среднем проходит через Суэцкий канал за 9 часов. Эксперты считают, что не стоит воспринимать всерьез российскую альтернативу — компании не будут менять устоявшиеся маршруты, особенно при низких ставках фрахта.

В настоящее время грузооборот СМП несопоставим с объемами грузов, которые перевозятся по традиционному маршруту через Суэцкий канал. Через него ежегодно проходит около 1 млрд т грузов, что составляет 10% от всех мировых перевозок. За счет этого Египет получает порядка 5,3 млрд долл. США ежегодно, а после открытия в 2015 г. второго канала поступления в египетский бюджет в ближайшие годы могут увеличиться более чем в два раза.

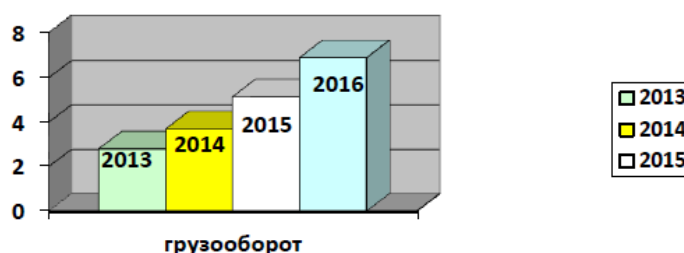


Рис. 2. Грузооборот по СМП, млн т [11]

Что касается транзитного потенциала Севморпути по перемещению грузов из стран АТР в Европу, то эксперты полагают, что потенциал есть, но реализован он будет не скоро. Даже если лед сойдет полностью и ходить можно будет без ледоколов, число желающих не сильно возрастет.

В 2015 г. в период с середины августа по середину октября акватория СМП была свободна ото льда и суда могли свободно проходить без ледокольной проводки, но этим воспользовалось только одно судно — Winter Bay. Оно прошло транзитом в период с 1 по 10 октября [12]. Помимо того, экономика и уже выстроенная логистика сегодня «играют» на стороне южных потоков транспортировки. По мере развития инфраструктуры СМП и развития сопутствующих услуг, удешевления транзита это направление, возможно, станет более востребованным со стороны международных партнеров. Пока же следует признать, что СМП не только не конкурент южному транзитному маршруту, но даже говорить о каком-либо их сопряжении или дополнении преждевременно [13]. (...)

Северный морской путь интересен для западных стран как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. Перевозки российского газа и нефти морским путем могут оказаться выгоднее строительства газо- и нефтепроводов. К тому же, магистральные трубопроводы в Западную Европу проходят через бывшие советские республики, политика которых не всегда предсказуема, а транспортировка через их территорию обходится достаточно дорого. В то же время ледовая обстановка в Баренцевом море и в западной части Карского моря, как говорилось выше, вполне благоприятна и позволяет проходить танкерам ледового класса без сопровождения ледоколами в течение большей части года. Таким образом, увеличение добычи нефти и газа на шельфе Северного Ледовитого океана и наращивание поставок углеводородов в Европу и Азию будут способствовать росту объема грузопотока по СМП. (...)

Если говорить об экономическом развитии арктического региона, то, как заявляет Григорьев, оно на 98% состоит из реализации инвестиционных проектов, связанных с добычей минеральных ресурсов. Это такие точки роста, как Варандей, строящийся «Ямал СПГ», Новый Порт, Дудинка, Норильск. По словам Григорьева, экономическое развитие Арктики в ближайшее время будет идти за счет реализации сложившихся 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, 4 — руд и угля [14]. В перспективе предполагается, что грузооборот СМП возрастет, когда начнется добыча на ямальском газовом месторождении, которое принадлежит компании «НОВАТЭК». Планируется добыча 16,5 млн т сжиженного природного газа ежегодно и его транспортировка в Европу и Азию по СМП. В Совете Федерации в январе 2016 г. состоялось заседание Совета по Арктике и Антарктике при СФ на тему «Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы. Вопросы создания национальной арктической контейнерной линии с опорными узлами в Мурманске и Петропавловске-Камчатском». (...)

Для экономики России организация арктических контейнерных перевозок представляет интерес с точки зрения транзита из Восточной Азии в Европу. На заседании Совета был выделен ряд перспективных направлений, например перевозка рыбной продукции в рефрижераторных контейнерах в Мурманск и Европу. Сегодня РФ не имеет сухогрузного рефрижераторного флота и контейнеровозов, участвующих в мировой торговле на традиционных маршрутах, и данный проект может стать инструментом, с помощью которого Россия выйдет на этот рынок, предложив свой продукт. При этом стоит учитывать, что Арктическая контейнерная линия потребует больших капиталовложений в реконструкцию портов для создания двух контейнерных хабов и формирование новой инфраструктуры в городах Мурманск и Петропавловск-Камчатский, включающей пункты пропуска, таможни и рабочие зоны. Поэтому пока проект Национальной арктической контейнерной линии является перспективой будущего [1, 15].

Тем не менее включение данного проекта в планы НИР Минтранса России позволит активизировать работу по разработке всех звеньев транспортной цепи и подготовке предложений по оптимизации существующих и созданию новых потоков различных грузов для обеспечения необходимого единства территорий в составе РФ [16]. Реализация проектов АКЛ — арктической контейнерной линии в дополнение к действующим Транссибу и БАМу — позволит РФ иметь мощные транспортные коридоры стратегического значения, которые обеспечат надежные транспортные связи между экономиками отдаленных регионов страны и выход на глобальные фрахтовые рынки.

Ряд зарубежных аналитиков и судовладельцев, оптимистично оценивающих потенциал СМП, говорят о необходимости максимального снижения факторов различных рисков [4, 17].

1. Руководство Севморпути должно гарантировать, что любое судно может своевременно получить лоцмана для проводки через опасные участки пути и помощь ледоколами.

2. Плавание по СМП и открытость портов должны быть свободны от протекционизма. Имеется в виду, что суда всех стран с экипажами независимо от национальности получают возможность прохода по трассе, а объем и порядок предоставления различных услуг будет одинаков для всех независимо от того, российское это судно или иностранное. Необходимо открыть для судов любого флага порты-убежища и сделать доступными услуги ремонта.

3. Зарубежные эксперты считают, что для получения конкурентного преимущества в ценовой политике администрации Севморпути необходимо установить фиксированные ставки гарантированного обслуживания транзита.

4. Существенно облегчит плавание по СМП устранение излишних бюрократических процедур для допуска судов на трассу и обеспечения их плавания. Нужен единый центр, через который судно, его владельцы и операторы смогут получать всю необходимую информацию — от текущих погодных и ледовых условий до счетов на оплату сборов за предоставленные услуги. Кроме того, необходима централизованная поисково-спасательная служба быстрого реагирования, которая способна в чрезвычайной ситуации оказать помощь в любой точке СМП.

Основная цель функционирования СМП в настоящее время это обеспечение безопасности Российской Федерации, защита ее национальных интересов. В перспективе результатом дальнейшего развития СМП должно стать доведение реальной пропускной способности до теоретически возможных — порядка 50–80 млн т грузов ежегодно. Такой объем грузопотока вполне достижим, если учитывать работу по освоению газовых и нефтяных месторождений Арктики и Ямала. Следует учитывать и военно-политические цели России в освоении Арктики, что в рамках СМП выражается в виде увеличения объема перевозок военных грузов [18]. Мероприятия по увеличению пропускной способности СМП повысят пропускную способность всего СМТК. Развитие Северного морского транспортного коридора условно можно разбить на несколько этапов. Сначала он будет обслуживать внутреннюю коммуникацию (первый этап). Второй этап — СМТК должен стать транзитной транспортной артерией для всего мира. Это не вопрос экспорта российской продукции через морской транспортный коридор, это вопрос транзита иностранных грузов через СМП и обслуживание этого транзита.

Сейчас мы говорим, главным образом, об использовании СМП для транспортировки грузов в арктические районы России, вывоз сырья и готовой продукции, в том числе на экспорт. Случаи использования СМП в качестве транзитного маршрута для доставки грузов из стран АТР в Европу, так называемый «холодный шелковый путь», носят единичный характер.

¹ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года: утв. президентом РФ 20 февраля 2013 г. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_142561/.

Литература

1. Слипечук М. Национальный арктический транспортный коридор может стать новым геополитическим скрепом России [Электронный ресурс] // корабел.ру: информац. сайт. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/mihail_slipenchuk_nacionalnyy_arkicheskiy_transportnyy (дата обращения: 15.06.2017.).
2. Плисецкий Е. Е. Северный морской путь — ключ к развитию Арктики [Электронный ресурс] // PRO-ARCTIC.RU: информац. сайт. URL: <http://pro-arctic.ru/29/05/2015/expert/16543> (дата обращения: 15.06.2017.).
3. Смирнов А. А., Головинский С. А. Перспективы развития Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2014. № 4. (16).
4. Таяние льдов и судоходство по Северному морскому пути (Мониторинг федеральных СМИ: 21–26 сентября 2015) [Электронный ресурс] // ARCTIC-INFO: сайт. URL: http://www.arcticinfo.ru/FederalMonitoringMedia/28-09-2015/taanie-l_dov-i-syдохodstvo-po-severnoy-morskomy-pyti (дата обращения: 15.06.2017).
5. Попов В. А. Перспективы развития портов Арктики и Северного морского пути [Электронный ресурс] // Наука и транспорт: сайт. URL: <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/32-33/12.pdf> (дата обращения: 15.06.2017).
6. Kitagawa Hiromitsu. Japan and Russia: Breaking the Ice [Электронный ресурс] // nippon.com: сайт. URL: <http://www.nippon.com/currents/d00099> (дата обращения: 27.07.2017).
7. Гольдберг О. Северный путь развития // Морские вести России. 2015. № 15.
8. Николаева А. Б. Северный морской путь как коридор развития пространства Арктической зоны // Север и Арктика в новой парадигме мирового развития: актуальные проблемы, тенденции, перспективы. Апатиты: КНЦ РАН, 2016.
9. Глазова Л. Все путем. Северным морским [Электронный ресурс] // Морской Бизнес Северо-Запада: сайт. URL: <http://mbsz.ru/?p=92802014> (дата обращения: 15.06.2017).
10. Ратников А. Зашли с севера [Электронный ресурс] // Лента.ру: информац. сайт. URL: <https://lenta.ru/articles/2016/03/15/northsearoute/> (дата обращения: 18.06.2017).
11. Северный морской путь стал на 30 процентов оживленнее [Электронный ресурс] // GEO-POLITICA.INFO: информац. сайт. URL: <http://geo-politica.info/severnoy-morskoy-put-stal-na-30-protstentov-ozhivlyonnee.html> (дата обращения: 10.06.2017).
12. Северный пустой путь [Электронный ресурс] // INTERFAX: информац. сайт. URL: <http://www.interfax.ru/business/493482> (дата обращения: 10.06.2017).
13. Багряков А., Ремизов М. Северный морской транспортный коридор: перспективы инфраструктурного развития [Электронный ресурс] // AfterShock: информац. сайт. URL: <https://desktop.aftershock.news/?q=node/490474> (дата обращения: 10.06.2017).
14. PRO-ARCTIC: сайт новостей. URL: <http://pro-arctic.ru/13/02/2017/news/25175> (дата обращения: 10.06.2017).
15. Березина Е. Деньги плывут в руки // Российская газета — Федеральный выпуск. 2016. № 7054 (186).

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И АРКТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ПРОГНОЗЫ КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК*

В.Л. Ерохин, кандидат экономических наук

В статье рассматриваются основные проблемы и перспективы развития и освоения арктических транспортных коридоров в полярных областях России (Северного морского пути) и других частях Северного Ледовитого океана (Северо-Западного и Трансполярного проходов). Автором оценены перспективы коммерческого использования Северного морского пути для осуществления транзитных грузоперевозок между рынками Европы и Азии, а также выявлены наиболее серьезные технические, экономические и климатические препятствия для интенсификации грузоперевозок в арктических водах.

В настоящее время Арктика становится частью сложного комплекса политических и экономических отношений как внутри, так и за пределами региона. Долгое время рассматриваемая в качестве периферийного региона, сегодня Арктика привлекает к себе все больше внимания многих стран мира в связи с богатыми запасами природных ресурсов (около четверти мировых неразведанных энергетических ресурсов, залежи цветных и драгоценных металлов), постепенным смещением мирового производства энергоресурсов на север (около четверти мировой добычи природного газа и 10% добычи нефти) [13, с. 147], а также уникальным транспортным и логистическим потенциалом региона, обещающим в ближайшем будущем связать крупнейшие рынки Азии, Европы и Северной Америки сетью морских транспортных коридоров.

Арктические транспортные коридоры и Северный морской путь. В настоящее время Арктика представляет собой интенсивно формирующуюся сеть международных транспортных коридоров. Изменение климата и таяние льдов открывают новые возможности для навигации по трем основным транспортным коридорам в Арктике: Северо-Западному и Трансполярному (Центральному) проходам и Северному морскому пути (части Северо-Восточного прохода) (рис. 1).



Арктические транспортные коридоры

Измерения толщины льда на отдельных участках Северного Ледовитого океана гидролокаторами с подводных лодок начались в 1958 г. Эти данные показывают, что средняя общая толщина зимнего льда снизилась с 3,64 м в 1980 г. до 1,89 м в 2008 г. До 1997 г. площадь летнего льда составляла 90% от зимнего максимума, но к 2007 г. эта доля упала до 55%. Спутниковые данные за период с 1980 г. по 2011 г. показывают резкое сокращение многолетнего льда с рекордно низким уровнем, зафиксированным в 2008 г. [22] В 2008 г. беспрецедентное таяние арктического льда уменьшило площадь ледяного покрытия до 1 млн. кв. км., впервые временно освободив ото льда и, таким образом, открыв для нелегальных судов Северо-Западный проход и Северный морской путь.

Северо-Западный проход образует ряд различных возможных путей между 19000 островов Канадского Арктического архипелага. Северо-Западный проход достаточно глубок, чтобы принимать

* Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок / В.Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. – 2017. - №6 (14). – С. 22-44

супертанкеры и контейнеровозы, чья осадка слишком велика для Панамского канала [2, с. 96]. Однако, в ближайшем будущем проход не представляет интереса с точки зрения развития коммерческой навигации с связи с крайней непредсказуемостью погодных условий Канадского Арктического архипелага, что делает потенциальные спасательные операции слишком сложными, а страхование груза слишком дорогим. Навигация по Северо-Западному проходу сильно затруднена из-за тяжелого многолетнего льда, сложных проливов и пинго (донных ледовых образований, выступающих из морского дна). [22]

Трассу Северо-Западного прохода можно будет рассматривать как конкурента другим арктическим транспортным коридорам, а также как альтернативу трассе через Панамский канал только в случае прогрессирующих изменений климата в регионе. По имеющимся прогнозам, лед в Арктике начнет почти полностью исчезать в сентябре (месяц наибольшего таяния арктических льдов) к 2050 г. [23] Навигация в Северо-Западном проходе будет продолжаться 100 дней в году вместо сегодняшних 20. Однако, хотя в оставшееся время лед и будет менее толстым, чем сейчас, это может привести к другим проблемам, связанным с порошением и прилипанием льда к судам. В течение полугода лед будет оставаться прочным. При этом именно в районе Гренландии и Северо-Западного прохода льды будут оставаться более толстыми, чем в акватории Северного морского пути. Другими фактами не в пользу Северо-Западного прохода является низкая степень развития инфраструктуры, а также прохождение его через территории, неосвоенные с точки зрения добычи природных ресурсов (в отличие от Северного морского пути). Таким образом, проход потенциально может быть использован только для транзита между начальной и конечной точками маршрута, без возможности загрузки судов в промежуточных пунктах.

Трансполярный морской путь, пересекающий Северный полюс – кратчайший морской торговый канал, соединяющий Северо-Восточную Азию и Европу. Прохождение по данному маршруту связано с преодолением тяжелого и постоянного льда. Однако, через несколько десятилетий ситуация может кардинально измениться (рис. 2), и оптимальные маршруты навигации между Азией и Северной Европой переместятся именно в центральный фарватер Северного Ледовитого океана.

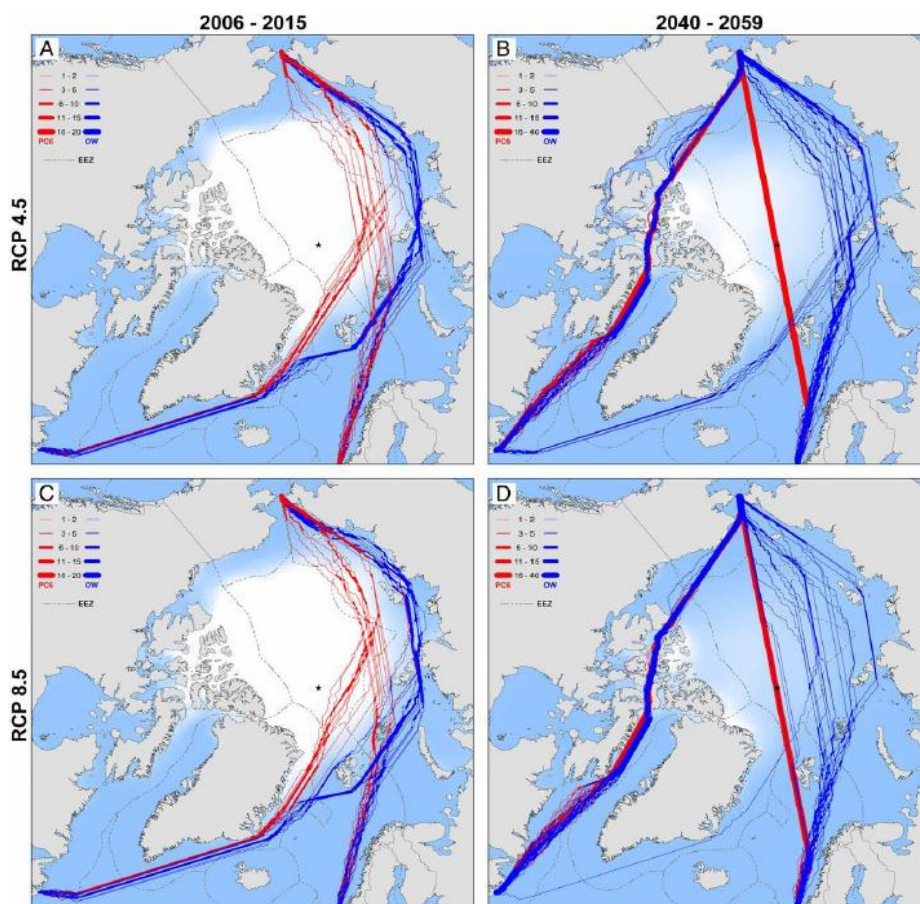


Рисунок 2. Моделирование ледовой обстановки в Северном Ледовитом океане к 2059 г. и интенсивности использования Трансполярного прохода [24, с. 1193]

Примечание:

- А – оптимальные маршруты навигации и ледовая обстановка в сентябре 2005 г.
- В – оптимальные маршруты навигации и ледовая обстановка в сентябре 2040 г.
- С – оптимальные маршруты навигации и ледовая обстановка в сентябре 2015 г.
- Д – оптимальные маршруты навигации и ледовая обстановка в сентябре 2059 г.

Летом 2017 г. китайская экспедиция на ледоколе «Сюэлун» впервые успешно пересекла центральный фарватер Северного Ледовитого океана и прошла по Трансполярному проходу. [3] Однако, прохождение «Сюэлуна» сопровождалось остановками и периодическим пребыванием в дрейфе, что ставит под вопрос возможность обеспечения надежной круглогодичной навигации без помощи мощных ледоколов. В ближайшем будущем для прохождения такого маршрута нужны не только ледоколы, но и проводимые суда. Из трех арктических транспортных коридоров система ледокольной проводки применяется только Россией вдоль Северного морского пути, что позволяет не только повысить степень безопасности плавания судов во льдах, снизить риски, связанные с одиночным плаванием в полярных районах, но и существенно расширить их безопасную эксплуатацию как по сезону, так и по району плавания.

Северный морской путь составляет большую часть Северо-Восточного прохода, поэтому многие источники используют оба термина как синонимы. Северный морской путь проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово), соединяет в единую транспортную систему европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек. Длина Северного морского пути от пролива Карские Ворота до бухты Провидения – 5,6 тыс. км. Главное различие между Северным морским путем и Северо-Восточным проходом заключается в том, что последний включает в себя Баренцево море и обеспечивает доступ к Мурманскому порту – крупнейшему арктическому порту России.

Из трех арктических морских путей Северный морской путь и Северо-Восточный проход в целом обладают наиболее существенным потенциалом для осуществления экономической деятельности в Арктике. Здесь существуют две возможности: транзитное судоходство с перевозками грузов между неарктическими портами и целевое судоходство с ведением деятельности, которая начинается или завершается в Арктике. Такая деятельность включает в себя рыболовство, туристические круизы, научные экспедиции и добычу ресурсов. Среди них именно добыча ресурсов представляет собой сектор, позволяющий в самые короткие сроки обеспечить развитие транспортных операций – в виде транспортировки ресурсов из региона на запад в Европу либо на восток в Азию.

Большие запасы энергоносителей и минеральных ресурсов Евразийской Арктики и наличие российского ледокольного сопровождения привело к тому, что ориентированное на транспортировку ресурсов целевое судоходство стало самой экономически эффективной формой морской коммерческой деятельности на Северном морском пути. К таким ресурсам относятся нефть, газ и минералы, такие как фосфаты, никель, медь и другие.

Нормативно-правовая база использования Северного морского пути. Федеральным законом Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» Северный морской путь определен как исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация России, плавание в акватории которой осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами России и положениями ее национального законодательства.

Понятие акватории Северного морского пути дано в статье 51 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации в виде водного пространства, прилегающего к северному побережью России, охватывающего внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону России и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота и Югорский Шар. Столь широкое определение границ акватории Северного морского пути объясняется отсутствием единой и фиксированной трассы. Сохраняя свою общую направленность, Северный морской путь перемещается на значительные расстояния в широтном направлении в зависимости от ледовой ситуации, нередко меняя трассу даже в рамках одного навигационного периода.[5, с. 150] Однако, при любых обстоятельствах в своей значительной части Северный морской путь располагается в пределах исключительной экономической зоны России, ее территориального моря либо даже в российских внутренних водах, таким образом, проходя в пространствах, подпадающих под суверенитет или юрисдикцию России.[18, с. 8] Если на участки Северного морского пути, находящиеся в территориальном море, распространяется суверенитет России, то на участки, проходящие через исключительную экономическую зону и континентальный шельф, Россия имеет только ряд суверенных прав, среди которых нет права на ограничение прохода иностранных судов.[7, с. 430]

Организация плавания судов в акватории Северного морского пути осуществляется на разрешительной и возмездной основе администрацией Северного морского пути, созданной в форме Федерального государственного казенного учреждения, с соблюдением специальных нормативных

правил такого плавания, регулирующих порядок оформления и выдачи соответствующих разрешений, ледокольной и лоцманской проводки судов, осуществления связи по радио.

Россия, не распространяя свой суверенитет на всю акваторию Северного морского пути юридически, фактически поставила под свой полный контроль плавание по ней судов иностранных государств. Причем это касается не только внутренних вод и территориального моря, в которых право такого контроля в соответствии с действующим международным морским правом закреплено за любым прибрежным государством, но и прилегающей зоны и исключительной экономической зоны, где в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. должна быть обеспечена свобода судоходства.[5, с. 150] Очевидно, что это противоречит интересам неарктических стран, которые стремятся добиться максимальной либерализации правового режима использования Северного морского пути в частности и обеспечить для себя максимально свободный доступ в Арктику. Российская же позиция основывается на том, что в связи с географическим, климатическим и политико-правовым своеобразием морских районов Северного Ледовитого океана неарктическое государство может осуществлять судоходство, рыболовство, иную экономическую деятельность в полярных районах только при согласии соответствующего арктического прибрежного государства, при опоре на его береговую инфраструктуру, технические средства связи, возможность реагирования на чрезвычайные ситуации, поиска и спасания людей и грузов, устранения последствий загрязнения морской среды.[4, с. 6]

Особенности навигации по Северному морскому пути. С точки зрения условий навигации Северный морской путь можно условно разделить на три климатических зоны:

1. Атлантическая зона (Баренцево море, западная часть Карского моря и часть бассейна Северного Ледовитого океана к северу от этих морей). Для климата этой зоны характерны частые шторма в зимнее время года и пасмурная погода с частыми туманами и осадками в летнее время года. В Баренцевом море средняя летняя температура воздуха не превышает $+7^{\circ}\text{C}$, а зимой опускается до -20°C . Высота волн достигает 7 метров. На побережье Карского моря летняя температура воздуха не повышается более $+6^{\circ}\text{C}$, а зимняя достигает -28°C .

2. Сибирская зона (восточная часть Карского моря, море Лаптевых, западная часть Восточно-Сибирского моря). Температура воздуха зимой ниже, чем в соседних зонах, а летом выше вблизи побережья, хотя в северных частях зоны холодно и в течение лета. В северной части моря Лаптевых температура в июле $+1^{\circ}\text{C}$, зимой она опускается до -34°C .

3. Тихоокеанская зона (восточная часть Восточно-Сибирского моря, Чукотское море). Зимой климат зоны подвержен влиянию Тихого океана, вследствие чего температура воздуха выше, ветра сильнее, а количество осадков больше, чем в других зонах. Восточно-Сибирское море характеризуется среднемесячной летней температурой $+7^{\circ}\text{C}$, а зимней – до -33°C . Для летнего времени года характерны шторма, а значительные колебания температур воздуха вызывают сильные туманы.

Ледовая обстановка на некоторых участках трасс имеет значительную пространственную и межгодовую изменчивость. Зимой Северный морской путь охватывает антициклоническая циркуляция воздушных масс. В летнее время атмосферная циркуляция противоположна зимней, но ее воздействие на климат не столь велико. Характер навигации напрямую зависит от направления, скорости и постоянства ветров, влияющих на ледовую обстановку. Ветра на Северном морском пути могут быть как выталкивающими, которые ослабляют компрессию и концентрацию льдов, так и нагоняющими лед. Для всех зон пути характерны метели – в среднем до 14 дней в течение месяца в зимнее время года.

Моря Северного пути имеют область шельфа, глубины которых – менее двухсот метров. Ветра и глубины, а также количество льда влияют на высоту волн. Наиболее сложная обстановка (средняя высота волн до 5 метров) характерна для сентября и октября, тогда как после ноября все моря, за исключением южной части Чукотского моря, практически полностью покрыты льдами. В года с тяжелой ледовой обстановкой моря покрыты дрейфующим льдами и в течение лета. Обычно начало таяния льдов приходится на середину июня, а замерзание начинается не раньше середины сентября (северные районы Карского и Чукотского морей и моря Лаптевых). К концу октября толщина ледового покрова обычно устанавливается в пределах 25-30 см, а к декабрю достигает 70-90 см. Наибольшая толщина ледового покрова (от 140 до 210 см) формируется к маю до открытия периода навигации по Северному морскому пути. В северных частях транзитной зоны многолетние льды могут достигать толщины более 3 м.

Вследствие нестабильной ледовой обстановки и быстрого переноса льдов течениями и ветрами при проходе Северного морского пути обязательно не только использование ледокольной проводки, но и транспортных судов арктического класса. Средняя скорость движения судов при ледокольной проводке – 13-14 узлов. Атомный ледокол прокладывает во льдах канал, достаточный для прохождения грузового судна водоизмещением 70 тыс. тонн, два ледокола способны проводить суда водоизмещением до 150 тыс. тонн (аналогичные танкерам, которые планируются к использованию для транспортировки сжиженного природного газа с завода «Ямал СПГ»). Глубины вдоль Северного

морского пути позволяют проводить суда с осадкой 12,7 м. через пролив Санникова и суда с осадкой более 18 м. к северу от Новосибирских островов.

Однако, вследствие климатических изменений, к 2050-м гг. характер навигации по Северному морскому пути может кардинально поменяться. По оценкам Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, темпы потепления в российской части Арктики вдвое превышают среднемировые. [19] К 2025 г. можно ожидать увеличения средних значений продолжительности навигационного периода при степени покрытия акватории льдом меньше 15% до 3-4 месяцев, к 2050-м гг. – до 4-5 месяцев, а к 2100-м гг. – до 5,5 месяцев [17, с. 94]. В связи с изменениями климата и режима морских льдов в Арктике следует ожидать изменений ветрового и циклонического режима в атмосфере, морского волнения и айсберговой активности в бассейне Северного Ледовитого океана, в частности, увеличения длины разбега волн и усиления приповерхностных ветров. Рост морского волнения должен способствовать усилению скорости береговой эрозии.

Проблемы, перспективы и прогноз коммерческого использования Северного морского пути. До недавнего времени Северный морской путь использовался исключительно для осуществления внутрироссийских перевозок – как для снабжения российских районов Заполярья, так и для коммерческих перевозок грузов российскими компаниями, осуществляющими добычу ресурсов в Арктике (Газпром, Лукойл, Роснефть и другие). В 2010 г. экспериментальным путем было проведено определение возможности прохода крупнотоннажного танкера класса «афрамекс» по традиционному маршруту через пролив Санникова, где глубины минимальны на Северном морском пути (лимит осадки судов 12,7 м) с учетом необходимости регулярной гидрографической съемки, так как дно пролива постепенного перемывается морскими течениями. Трассу от мыса Желания до мыса Дежнева танкер преодолел за 10,5 суток со средней скоростью около 10 узлов. В этом же году первый балкер под иностранным флагом прошел по Северному морскому пути полным транзитом из Норвегии в Китай, без захода в российские порты и оформления разрешения на пересечения границы.

The Wall Street Journal утверждает, что к 2021 г. объем перевозок по северному маршруту вырастет десятикратно, до 15 млн. тонн ежегодно.[15] По прогнозам «Росатомфлота», объем перевозки грузов по Северному морскому пути достигнет 40 млн. тонн к 2024 г. и вырастет до 80 млн. тонн к 2029 г.[1] По прогнозу Министерства природных ресурсов России, объем круглогодичного грузопотока минерального сырья в юго-западной части Карского моря достигнет в 2026 г. максимума 42 млн. тонн.[3] Министерство транспорта России оценивает перспективы роста грузооборота Северного морского пути до 83 млн. тонн к 2030 г., в том числе международного к тому же сроку – до 5 млн. тонн.[3] Основой грузопотока станут сжиженный природный газ, нефть, уголь и металлы. Однако, такого рода оценки пока что не подтверждаются реальными данными, поскольку интенсивность использования транспортного коридора иностранными перевозчиками в 2015 - 2016 гг. существенно упала (рис. 3).

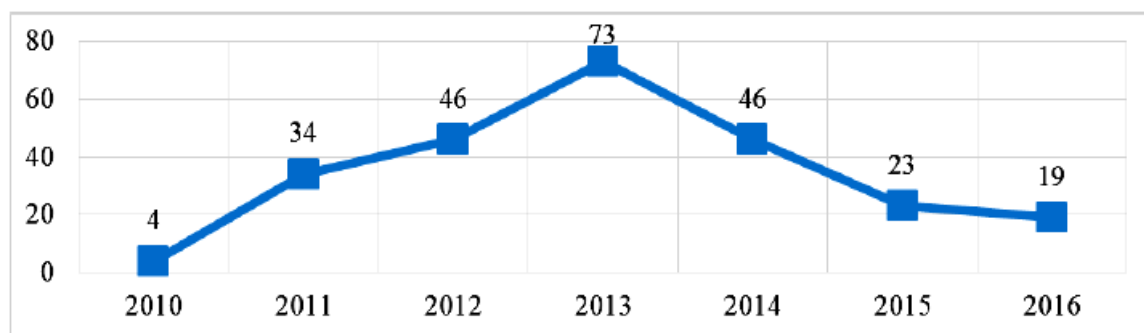


Рисунок 3. Количество транзитных судов, прошедших Северным морским путем в 2010 - 2016 гг.

В 2014 г. объем перевозок транзитных грузов через Северный морской путь снизился на 77% до 274 тыс. тонн против 1,18 млн. тонн в 2013 г., а в 2015 г. транзитный грузопоток упал до 39 тыс. тонн, что в 6,9 раз ниже уровня 2014 г. В направлении Запад-Восток было перевезено 19,0 тыс. тонн, а в направлении Восток-Запад перевезено 20,6 тыс. тонн.

Причин такому резкому падению транзита по Северному морскому пути несколько. С одной стороны, за период роста транзитных перевозок в 2010 - 2013 гг. инфраструктурная обеспеченность Северного морского пути почти не возросла, за исключением вновь строящихся портов и существенного увеличения объемов гидрографических работ. [10] С другой стороны, существенно изменилась экономическая конъюнктура использования транспортного коридора, главным образом, из-за резкого падения цен на нефть и, соответственно, на углеводородное сырье и продукцию из него. Резко снизилась стоимость судового топлива, в результате чего выигрыш от использования более короткого Северного морского пути по сравнению с традиционными маршрутами доставки грузов

через Суэцкий канал стал менее существенным, тем более что движение судна среди ледовых полей требует повышенного удельного расхода топлива. Уменьшился разрыв цен на углеводороды между рынком Европы и Юго-Восточной Азии, что снизило прибыльность его перевозок между этими рынками. Как следствие, транзит наливных грузов по Северному морскому пути после 2014 г. отсутствовал. Если тариф Северного морского пути \$20-30 за тонну (для сравнения, \$5 при транзите Суэцким каналом) позволял получать прибыль при высокой цене на нефть, то с падением экономия 10-15 суток сама по себе, без особой экономической выгоды, уже мало привлекала.

Несмотря на краткосрочное изменение экономической конъюнктуры, развитие и освоение Северного морского пути является одним из приоритетных направлений деятельности в Арктике не только России, но и неарктических стран, в первую очередь, Китая, Японии и Южной Кореи.

С начала открытия навигации по Северному морскому пути для иностранных судов Китай уже перевез через Арктику около 1 млн. тонн грузов, а к 2020 г. рассчитывает на перенос в Арктику около 1% всех исходящих грузов. Для Китая данный маршрут представляет собой не альтернативу, а скорее дополнение традиционным путям доставки продукции на крупнейшие мировые рынки, в частности, Морскому Шелковому пути. Его использование позволит диверсифицировать и повысить надежность китайских поставок, не говоря о возможном экономическом эффекте за счет сокращения транспортных издержек. Использование Северного морского пути по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал сокращает дистанцию на 4000 морских миль. Переход по Северному морскому пути из Шанхая в Гамбург сокращает дистанцию практически на треть по сравнению с Морским Шелковым путем. Среди других преимуществ Северного морского пути перед Морским Шелковым путем можно отметить и его низкую загруженность в настоящее время. У Морского Шелкового пути есть узкие места в Малаккском проливе и Суэцком канале, где случаются задержки из-за большого количества проходящих через них судов. [6, с. 307]

Специфика Северного морского пути состоит в том, что территории вдоль транспортного коридора сами по себе являются грузообразующими, природные ресурсы для этого в Арктике присутствуют в полном объеме, а их освоение осуществляется по нарастающей, в том числе и с участием Китая [9, с. 313], причем не только в сфере освоения месторождений, но и развития инфраструктуры и туризма. [12, с. 320] Транзитные перевозки между Китаем и Европой, экспорт китайских товаров и технологий, а также импорт в Китай российских ресурсов создадут синергетический эффект [8, с. 76], повышающий эффективность функционирования Северного морского пути и сопряженных с ним китайских арктических проектов в целом.

Однако, наряду с конкурентными преимуществами использования Северного морского пути в качестве третьего транспортного коридора в рамках инициативы «Пояс и путь» у данного маршрута имеются и серьезные недостатки, пока что представляющие риски для Китая в свете активизации коммерческой арктической навигации. Высокие страховые расходы, малые скорости продвижения, строжайшие правила безопасности, высочайшие экологические риски, непредсказуемость ледовой обстановки, постоянные отклонения судов от намеченных курсов, нехватка квалифицированных и имеющих опыт плавания в высоких широтах экипажей судов – все это ограничивает интенсивное и быстрое развитие судоходства в Арктике.

Стимул практическим действиям Японии по освоению Северного морского пути был дан в 2012 г., когда китайский ледокол «Сюэлун» прошел по Северному морскому пути и вышел в Атлантический океан. Среди сегодняшних интересов Японии к использованию Северного морского пути – поставки в страну энергоресурсов, а также экспорт товаров (контейнерные перевозки) и автомобилей на европейский рынок. За счет развития Северного морского пути географическая близость Японии к местам добычи ресурсов увеличивает возможность доступа страны к необходимому сырью и снижает риски, возможные в будущем при возникновении конкуренции со стороны Китая и стран Европы.

Будущее коммерческого использования Северного морского пути во многом зависит от Японии как крупнейшего в мире потребителя сжиженного природного газа. Готовящийся к запуску с китайским участием завод по производству сжиженного газа на Ямале («Ямал СПГ») – в настоящее время наиболее перспективный проект для установления стабильной коммерческой навигации по Северному морскому пути. Повышение доли Японии на рынке спотовых контрактов сжиженного природного газа, получаемого с арктических шельфов, будет способствовать стабилизации мирового газового рынка, привязанного к нефтяному рынку. Стабилизирующий фактор для навигации по Северному морскому пути как с востока на запад, так и с запада на восток, заключается в том, что спрос на газ в Европе зависит от времени года (возрастает зимой и падает летом, когда и должна осуществляться навигация). Япония же летом, наоборот, наращивает покупки газа, поскольку пик его потребления в стране приходится именно на летнее время года.

Однако в деле коммерческого освоения Северного морского пути остается ряд серьезных проблем, затрагивающих интересы японских морских компаний:

1. Помимо услуг ледокольного флота, иностранные суда должны платить высокие транзитные тарифы, установленные российской стороной, применение которых на данном этапе делает товарные поставки через Северный морской путь экономически малопривлекательными.

2. японским судоходным компаниям невыгодно содержать судна ледового класса, которые из-за короткого сезона навигации используются неполный год.

3. Проблему для использования Северного морского пути составляет нестабильность погодных условий, плохое состояние служб метеорологического оповещения и недостаток информации о миграции льдов, создающий большие трудности для навигации.

4. Неудовлетворительное состояние российских портов, гаваней и иных объектов инфраструктуры морских перевозок в Арктике, а также имеющиеся ограничения на прием крупнотоннажных кораблей российскими гаванями восточнее Мурманска в случае непредвиденных обстоятельств.

5. Неурегулированный территориальный спор между Японией и Россией по поводу Курильских островов, вдоль которых будет проходить трасса Северного морского пути от Берингового пролива в Северо-Восточную Азию.

В целом, Япония пока расценивает развитие и освоение Северного морского пути хотя и потенциально коммерчески привлекательными, но труднореализуемыми из-за небезопасной, ненадежной и неустойчивой навигации.

Южная Корея придерживается примерно такой же позиции относительно освоения Северного морского пути, как и Япония. Российские арктические ресурсы составляют большую часть грузов, транспортируемых по Северному морскому пути в Южную Корею. Корея импортирует из России газовый конденсат и нефть и экспортирует авиационное и дизельное топливо. С точки зрения Южной Кореи, наиболее перспективными для перевозок по Северному морскому пути являются наливные грузы. [20]

Морские гавани Кореи имеют колоссальные возможности для их перевалки, в частности, порт Ульсан располагает 59 причалами для наливных грузов. Южной Корее также интересны перевозки по Северному морскому пути лома черных металлов и продукции химической промышленности.

Современные усилия, связанные с включением Южной Кореи в арктические транспортные проекты, ориентированы по трем основным направлениям:

1. Участие страны в развитии транспортной инфраструктуры Арктики. Стратегическая цель – создание совместного с Россией порта в Северном Ледовитом океане или совместного использования имеющихся портов, в частности, Мурманска.

2. Вхождение страны в состав возможных арктических транспортных операторов. В 2012 г. Министерство землепользования, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи и Корейский государственный институт морских и рыболовных технологий заключили соглашение о развитии морских и воздушных маршрутов в Арктике с двумя российскими институтами (Государственная морская академия им. адмирала С.О. Макарова и Центральный НИИ морского флота).

3. Развитие судостроения морских судов полярного типа и создание на этой основе собственного ледокольного флота, либо вхождение в число экспортеров судов ледового класса. В настоящее время на мощностях «Daewoo Shipbuilding Corporation» размещен заказ на строительство девяти судов ледового класса для проекта «Ямал СПГ». Судоходная компания «TPI Megaline» участвует в перевозке грузов на Ямал, что также подразумевает использование судов соответствующего ледового класса. Компания «Samsung Shipping» уже поставила в Россию танкер ледокольного 9 класса и объявила о своей готовности к созданию новых типов ледоколов или судов ледокольного класса для Арктического региона.

Несмотря на такие перспективы, прибыльность перевозок по Северному морскому пути для южнокорейского бизнеса пока остается сомнительной. [11, с. 35] Вероятно, что в среднесрочной перспективе Южная Корея не перейдет к активному коммерческому использованию Северного морского пути, а сфокусируется на участии в отдельных проектах освоения минеральных и энергетических ресурсов Арктики, а также на проведении экологического мониторинга и мероприятий по защите климата и арктической природы.

Заключение. С точки зрения коммерциализации грузоперевозок по Северному морскому пути, кроме ряда технических и инфраструктурных рисков, рассмотренных в статье, необходимо выделить сложности использования транспортного коридора для контейнерных перевозок. Это критичный недостаток для превращения Северного морского пути в полноправную транспортную артерию в обозримом будущем. Контейнеровозам необходимо работать строго по расписанию, для них важно точное соблюдение графиков погрузки, транспортировки и выгрузки, что позволяет максимизировать эффективности логистики и снизить расходы. Поэтому для них предсказуемость является очень важным фактором. В отличие от южных маршрутов, условия на Северном морском пути значительно менее предсказуемы из-за сезонных и суточных вариаций, а также наличия ледяного покрова. Внезапные изменения погоды на трассе Северного морского пути могут либо сорвать прибытие судна

в срок в порт назначения, что приведет к необходимости уплаты неустоек, либо потребуют ледокольного сопровождения, что в форс-мажоре увеличит стоимость фрахта. К факторам риска на Северном морском пути относятся и дрейфующие айсберги, поля однолетнего льда, механическое воздействие которого на корпус судна не менее опасно, чем пакового. [21] Постепенное облегчение ледовой обстановки в связи с происходящими климатическими изменениями не так однозначно – таяние льдов может вызвать неконтролируемые изменения погодных условий в арктическом регионе и сделать навигацию даже менее предсказуемой, чем она есть сейчас. Большинство экспертов сходятся во мнении относительно повышения риска возникновения сильных ветров, экстремального волнения на море, образования айсбергов, усиления эрозии береговой линии и повреждения береговой инфраструктуры. [14, 16]

Перспектива использования Северного морского пути на ближайшее будущее, таким образом, – перевозка наливных и навалочных грузов. Такого рода судам, в отличие от контейнеровозов, столь точного соблюдения расписания не требуется, поэтому на них меньше влияет изменчивость условий Северного морского пути. Поскольку для навалочных судов и наливных танкеров сроки не столь критичны, то есть возможность развития сверхмедленного арктического судоходства. Двигаясь более коротким Северным морским путем на более низкой скорости, можно тем не менее прибыть в порт назначения в такой же срок, что и Морским Шелковым путем, но при этом с большей топливной эффективностью, меньшим расходом топлива и меньшим уровнем выбросов.

Список использованной литературы:

1. Арутюнян В.Г. Организация круглогодичной навигации на Северном морском пути. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=7730>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 15.11.2017).
2. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. – 2011. – №2. – с. 92-128.
3. Башкатова А. Китай ищет альтернативу Северному морскому пути - <http://www.yktimes.ru/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/kitay-ishhet-alternativu-severnemu-morskomu-puti/>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 17.11.2017).
4. Вылегжанин А.Н. Введение // Международное сотрудничество в области охраны окружающей среды, сохранения и рационального управления биологическими ресурсами в Северном Ледовитом океане: материалы Международного научного симпозиума (г. Москва, 4 сентября 2012 г.). – Москва: Российский совет по международным делам, 2012. – с. 6.
5. Гаврилов В.В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. – 2015. – №2. – с. 147-157.
6. Гао Т., Ерохин В.Л. «Один пояс, один путь» и Северный морской путь: перспективы и риски участия для Китая // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.). – Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет, 2017. – с. 304-312.
7. Грейт В.В. Северный морской путь – территориальные воды России или международный транспортный путь? // Молодой ученый. – 2017. – №13. – с. 430-433.
8. Ерохин В.Л. Международный опыт регулирования конкурентоспособности экономики и возможности его применения в России // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2017. – № 5 (2). – с. 75-80.
9. Ерохин В.Л., Гао Т. Инвестиционное сотрудничество России и Китая в регионе Арктики: «Ямал СПГ» и другие перспективные проекты // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.). – Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет, 2017. – с. 312-319.
10. Жуков М. Возрождение Северного морского пути – главная забота российских полярников. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 20.11.2017).
11. Иванов И.С. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. – Москва: Российский совет по международным делам, 2016.
12. Иволга А.Г. Сотрудничество России и Китая в сфере развития арктического туризма: инновационный аспект // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.). – Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет, 2017. – с. 320-327.
13. Качановская Д.А., Таранов П.М. Экономическое развитие стран-экспортеров энергоресурсов в контексте тенденций развития мировой энергетики // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.). – Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет, 2017. – с. 146-149.

14. Котляр В. Использование ледоколов в акватории Северного морского пути для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://russiancouncil.ru/sevmorput#kotlyar>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 21.11.2017).
15. Макаренко Г. Добрались до Арктики: как Китай собирается освоить Северный морской путь. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://www.rbc.ru/economics/30/10/2015/563342ca9a794776d49eb0ee>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 18.11.2017).
16. Михеев В. Северный морской путь. Использование ледоколов. Правовые основы и сложившаяся практика. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://russiancouncil.ru/sevmorput#miheev>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 21.11.2017).
17. Мохов И.И., Хон В.Ч. Продолжительность навигационного периода и ее изменения для Северного морского пути: модельные оценки // Арктика: экология и экономика. – 2015. – №2 (18). – с. 88-95.
18. Повал Л.М. Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики // Арктика и Север. – 2011. – №3. – с. 1-15.
19. Ратников А. Зашли с севера. Сможет ли Россия воспользоваться выгодами Северного морского пути. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <https://lenta.ru/articles/2016/03/15/northsearoute/> Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 21.11.2017).
20. РЕГНУМ. Южная Корея прокладывает морской путь в Арктику. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/polit/1905228.html>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 20.11.2017).
21. Семушин Д. Первый китайский контейнеровоз отправился в Европу через Арктику: перспективы Северного морского пути. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://pro-arctic.ru/03/09/2013/press/4620>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 19.11.2017).
22. Фарре А., Валеева В., Ефимов Я. Анализ потенциала арктического судоходства. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pro-arctic.ru/15/04/2015/expert/15541>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 19.11.2017).
23. Чернов В. Канада встала в проходе. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://portnews.ru/comments/1687/>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 16.11.2017).
24. Smith, L.C., & Stephenson, S.R. (2013). New Trans-Arctic Shipping Routes Navigable by Midcentury. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, 110 (13). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pnas.org/content/110/13/E1191.full>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 11.11.2017).

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИИ*

Н.А. Кондратов, доцент кафедры географии и гидрометеорологии Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова, кандидат географических наук

Формирование и развитие транспортной инфраструктуры является одним из стратегических направлений устойчивого социально-экономического развития российской Арктики. (...)

В «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» блок проблем, связанных с обеспечением мобильности населения, проживающего в Арктической зоне, выделен в отдельный раздел [16]. Транспортную деятельность в российской Арктике обеспечивают Северный морской путь (СМП), транспортные средства морского и речного флотов, порты и береговая инфраструктура (средства связи, навигационно-гидрографическое, гидрометеорологическое, аварийно-спасательное оборудование), меридианно ориентированные пути морского, речного, железнодорожного, автомобильного транспорта, трубопроводов и воздушного транспорта.

Современное состояние транспортной инфраструктуры в АЗРФ характеризуется низким техническим состоянием и износом подвижного состава, неудовлетворительным состоянием производственной базы. Это обуславливает низкую мобильность населения - более половины поселений в российской Арктике не имеют круглогодичной транспортной связи и сравнительно высокого (до 60%) удельного веса транспортных издержек в себестоимости продукции Арктической зоны. Транспортные проблемы особенно актуальны для малонаселенных и труднодоступных территорий побережья и островов Сибири и Дальнего Востока, где морской транспорт является безальтернативным для доставки грузов и перевозок населения. К таким районам относятся Норильский район, Якутия и Чукотка, где на долю водного транспорта приходится от 70 до 95% грузоперевозок [11].

На развитие транспортной инфраструктуры в Арктической зоне оказывает влияние (отрицательное и положительное) большое число факторов, среди которых - экстремальные природно-климатические условия, в том числе ледовитость морей, тенденции изменения климата, экологические ограничения, необходимость обеспечения комплексной безопасности и устойчивого социально-экономического развития субъектов Крайнего Севера и Арктики, особенности геополитического положения (претензии на отдельные участки Арктики со стороны зарубежных государств), санкции в отношении России, состояние рынков сбыта сырья и готовой продукции, особенности законодательства в транспортной сфере и др.

Основу транспортной инфраструктуры российской Арктики образует СМП, исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация России в Арктике, объединяющая высокоширотные судоходные морские трассы, меридианно ориентированные транспортные пути речного транспорта, транспортные средства морского и речного флотов, ледокольный флот, порты и береговую инфраструктуру. (...)

Значительные успехи в использовании СМП произошли в советский период освоения Арктики. Постановлением СНК СССР от 17 декабря 1932 г. № 1873 было образовано Главное управление СМП, функционировавшее до 1969 г. и способствовавшее превращению СМП в единый хозяйственный механизм.

Согласно Федеральному закону от 28 июля 2012 г. № 132 под акваторией СМП понимается «...водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» (ст. 5) [18]. Примечательно, что к СМП не отнесены Баренцево и Белое моря, что, по нашему мнению, не оправдано с организационно-экономической точки зрения, поскольку здесь формируются основные грузопотоки СМП. Субъекты РФ, имеющие выход к Баренцеву и Белому морям и по Указу Президента РФ от 2 мая 2014 г. № 296 относящиеся к Арктической зоне, должны принимать участие в формировании арктической транспортной системы [17]. Тем не менее развитие СМП находится в фокусе стратегических интересов государства. Это отражено помимо называвшихся документов

* Кондратов Н.А. Особенности развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России / Н.А. Кондратов // Географический вестник. - 2017. - № 4 (34). - С. 68-80. - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой инфодосье.

в утвержденных в 2008 - 2015 гг. «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», «Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». В 1997 г. Россия ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву (1982 г.), совместно с другими странами разрабатывает Полярный Кодекс - свод норм и правил судоходства в высоких широтах.

СМП связывает европейские и азиатские судоходные маршруты, существенно сокращает расстояние между портами зарубежной Европы и Азии. Протяженность маршрута Роттердам - Токио по Суэцкому каналу составляет 21,1 тыс. км (около 40 сут.). Северо-Западный проход вокруг Северной Америки сокращает этот маршрут до 16 тыс. км, а СМП - до 14 тыс. км. По расчетам компании Aker Arctic Technology (Финляндия), Institute of North и Академии торгового мореплавания (США) стоимость транспортировки стандартного 20-футового контейнера (TEU) при эксплуатации судна вместимостью 5000 TEU на направлении Алеутские острова-Исландия по СМП составляет 526 \$ (в ценах 2013 г.), что примерно в три раза дешевле доставки контейнеров традиционным южным путем [3].

Важный фактор, оказывающий влияние на функционирование СМП, - изменение климата. По данным Национального центра снега и льда США, а также докладом Росгидромета в 1970 - 2010 гг. площадь подо льдом в Арктике постоянно сокращалась: с 5,9 млн км² до 4,7 млн км². По данным NASA, в 2007 г. зарегистрирован абсолютный минимум льдов, их площадь в сентябре сократилась с 7,3 в 1979 г. до 4-5 млн км² в 2007 г. В докладе Арктического Совета «Снег, лед, и вечная мерзлота в Арктике» (2011 г.) отмечается, что в 1970 - 2007 гг. потепление в Арктике происходило вдвое быстрее, чем в мире в целом. За этот период площадь морских льдов сократилась на 10-15%, площадь снежного покрова на суше уменьшилась на 10%. 2000 - 2007 гг. были самым теплым периодом в Арктике за всю историю наблюдений. Большинство ледников теряют массу, а температура верхнего слоя вечной мерзлоты возросла на 1-2°. Вместе с тем отмечается, что в течение XX-XXI вв. температурные тренды в арктическом регионе неоднократно менялись, а отсутствие регулярных инструментальных наблюдений не позволяет сделать однозначный вывод об изменении климата в Арктике. После пика потепления в 2007 - 2009 гг. СМП по-прежнему недоступен для круглогодичного судоходства. Особенно это заметно в Восточно-Сибирском море, где в проливе Вилькицкого даже летом сохраняются постоянный ледовый покров и торосы [19].

Развитие СМП как транспортной коммуникации России происходило в течение XX в. по мере освоения минеральных, топливно-энергетических и лесных ресурсов Крайнего Севера и Арктики. В настоящее время с участием СМП функционируют предприятия горно-химического и металлургического комплексов Кольского полуострова, Норильского промышленного района, горнодобывающей промышленности Якутии, Магаданской области и Чукотки, лесопромышленного комплекса (ЛПК) Архангельской области и Красноярского края. С эксплуатацией СМП связано освоение минеральных ресурсов сухопутной части АЗРФ, шельфов Баренцева и Карского морей Тимано-Печорской (ТПНПТ) и Западно-Сибирской нефтегазоносных провинций.

После распада СССР состояние СМП стремительно ухудшилось. По сравнению с максимумом 1980-х гг. в несколько раз сократился грузооборот (табл. 1).

Таблица 1

Грузоперевозки по СМП в 1933-2014 гг.

Год	Грузооборот, тыс. т	Год	Грузооборот, тыс. т	Год	Грузооборот, тыс. т
<i>Начальный период развития СМП</i>		<i>Последний период социалистического государства</i>		<i>Современный этап развития СМП</i>	
1933	130	1980	4952	2003	1700
1934	134	1981	5005	2004	1718
1935	176	1982	5110	2005	2023
1936	201	1983	5445	2006	1956
1937	187	1984	5835	2007	2150
1938	194	1985	6181	2008	2219
1939	237	1986	6455	2009	1801
1940	350	1987	6579	2010	2050
1941	165	1988	6295	2011	3111
1942	177	1989	5823	2012	3752
1943	300	1990	4804	2013	3930
1944	350	1991	3115	2014	3982

В настоящее время основной объем грузоперевозок по СМП составляют грузы ОАО «Ямал СПГ», ОАО «Газпром», «Норильский никель» и «ЕвроХим». В 2014 г. всего перевезено около 4000 тыс. т грузов, среди них нефтепродуктов («НОВОТЭК») - 509 тыс. т, железной руды (Ковдорский

ГОК) 262 тыс. т, металлов и снабженческих грузов («Норильский Никель») - 1194 тыс. т. Транзитный грузопоток демонстрирует тенденцию к увеличению более чем в 10 раз - с 111 тыс. т (4 рейса) в 2010 г. до 1356 тыс. т в 2013 г. (71 рейс) [14].

Согласно Стратегии развития российской Арктики к 2020 г. грузоперевозки по СМП составят 3575 млн т в год. В перевозках будут представлены сырая нефть, газовый конденсат и сжиженный природный газ (СПГ) - свыше 30 млн т в год, черные металлы - до 4 млн т, редкие и благородные металлы - до 1,3 млн т, лесные грузы - до 2 млн т. Внутренние транзитные перевозки могут достичь в восточном направлении 5-6 млн т, в западном - 2-3 млн т [16]. В настоящее время такие показатели деятельности СМП выглядят недостижимо и находятся за пределом 2020 г.

Реальным источником формирования грузовой базы для перевозок по СМП являются расположенные на суше месторождения минерального сырья и топлива. По оценке компании «НОВАТЭК» в рамках проекта «Ямал-СПГ» с использованием мощностей строящегося для освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения порта Сабетта предполагается ежегодно вывозить свыше 15 млн т СПГ. Одним из перспективных проектов может стать деятельность горно-обогажительного комбината на базе Павловского месторождения свинцово-цинковых руд с объемом добычи 2,5-3 млн т руды в год на архипелаге Новая Земля.

В Красноярском крае в устье р. Енисей с целью вывоза нефти с Пайяхского и Севере-Пайяхского месторождений и приема грузов для обустройства этих месторождений строится терминал Танауа (грузооборот до 5 млн т в год), включенный в схему территориального планирования РФ [7].

Функционирование СМП обусловлено состоянием морских и речных портов. В настоящее время это самое слабое место в системе арктического судоходства. От пролива Карские ворота до Берингова пролива расположены порты Амдерма, Беринговский, Диксон, Дудинка, Игарка, Зеленый мыс, Певек, Провидения, Тикси, Мыс Шмидта, Эгвекинот. ФЕБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» осуществляет управление портами Архангельск, Варандей, Витино, Кандалакша, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега, Сабетта, Хатанга. Как видно из табл. 2, грузооборот в портах после 1990 г. существенно сократился, кое-где в десятки и более раз. В 2016 г. в портах СМП было обработано свыше 40 млн т грузов, при этом увеличился объем обработки сухих (22 млн т) и наливных (18 млн т) грузов. Грузооборот порта Мурманск вырос до 26 млн т, Варандея - до 7 млн т, Дудинки - до 1 млн т. Морские порты Архангельск и Кандалакша сократили грузооборот до 2,3 млн т и 0,6 млн т соответственно [1].

Таблица 2

Грузооборот основных арктических портов России, 1990–2012 гг., тыс. т [2]

Арктический порт	Грузооборот, тыс. т						
	1990	2003	2008	2009	2010	2011	2012
Амдерма	100,0	59,3	–	–	–	–	–
Диксон	14,0	12,0	–	–	–	–	–
Дудинка	2500,0	1120,0	1100,0	988,9	828,0	1102,1	1132,4
Хатанга	230,0	15,6	–	–	51,0	–	–
Игарка	800,0	55,6	58,9	–	–	2,5	–
Тикси	550,0	12,3	–	39,4	8,0	9,0	10,0
Певек	730,0	136,9	60,7	54,8	67,0	189,0	208,8
Зеленый Мыс	158,0	90,4	–	–	–	–	–
Провидения	190,0	88,3	33,3	20,9	26,8	22,5	18,7
Итого	5272	1590,4	1242,9	1104,0	980,8	1325,1	1369,9

Одним из путей повышения конкурентоспособности российских портов может быть придание им статуса особых портовых экономических зон (ОПЭЗ). Согласно статистическим данным, рост грузооборота у порта, действующего в обычном режиме, составляет 3-6% в год, в то время как при введении статуса ОПЭЗ этот показатель вырастает до 20%. При создании ОПЭЗ целесообразно использовать зарубежный опыт деятельности ОПЭЗ в Копенгагене, Гамбурге, Бремене, Дуйсбурге, Киркинесе. Они расположены на транспортных магистралях, в портовых городах, которые являются многопрофильными промышленными центрами [12]. Постановлением Правительства России от 12 октября 2010 г. № 800 ОПЭЗ создается в Мурманском морском порту. Такая же зона может быть в перспективе создана на базе Архангельского морского порта, в котором к 2030 г. запланировано строительство глубоководного района «Северный» (о. Мудьюг). Географически эти порты рассматриваются как базовые при освоении минеральных ресурсов на шельфе арктических морей, обеспечении «северного завоза» грузов, развитии внешнеэкономической деятельности, обеспечении научно-исследовательского изучения арктического региона.

В последние годы основной задачей портов, особенно в восточном секторе Арктики, является обработка речных судов, завоз топлива, генеральных грузов и оборудования для местных организаций. Меридиональное расположение сибирских рек позволяет им служить связующим звеном между

Транссибирской магистралью и СМП. Например, порт Хатанга остается единственным портом по перевалке грузов, доставляемых по р. Хатанга и прибывающих на морских судах из Тикси (р. Лена), Дудинки (р. Енисей), Архангельска и Мурманска. Другие виды транспорта по перевозке массовых грузов в этом районе отсутствуют и, очевидно, в ближайшей перспективе их появление маловероятно.

Говоря кратко о состоянии речного судоходства, отметим, что его развитие как на западе (бассейны рек Кольского полуострова, Северная Двина, Печора и другие), так и на востоке (Яна, Индигирка, Колыма, Оленек, Анабар) Арктики сдерживает комплекс причин: сезонный характер деятельности речного транспорта, нехватка средств на дноуглубительные работы, износ флота, низкий спрос на перевозки со стороны населения. Эти факторы делают работу речного транспорта ненадежной, что отражается на функционировании хозяйственного комплекса. Несмотря на наличие примеров вытеснения морского транспорта с внутриарктического каботажного, например, от Хатангского залива до порта Певек, представляется нецелесообразным полный отказ от использования морского транспорта, способного работать круглогодично с незначительными перерывами на период ледохода.

В экономике-географической литературе существует мнение о том, что преимуществом эксплуатации морского транспорта является использование им естественных водных коммуникаций, которые являются наиболее экономичными путями сообщения [4]. На трассах СМП путь сообщения в течение 6-8 месяцев в году прокладывается усилиями ледокола, а ледовый канал рассматривается как объект транспортной инфраструктуры.

Россия является лидером в применении атомного ледокольного флота. В 1959 г. в СССР был введен в эксплуатацию первый в мире атомный ледокол «Ленин». В настоящее время на СМП действуют два ледокола с ядерной энергетической установкой мощностью 75 тыс. л.с. («Ямал» и «50 лет Победы»), два мелкосидящих ледокола мощностью около 50 тыс. л.с. («Таймыр» и «Вайгач»), атомный контейнеровоз «Севморпуть» и суда технологического обеспечения. Управление ледоколами осуществляет ФГУП «Атомфлот», входящее в Государственную корпорацию по атомной энергии «Росатом».

По мере промышленного освоения запасов минерального сырья в российской Арктике, на фоне роста интереса к природным ресурсам Арктической зоны со стороны зарубежных государств перед морским транспортом России были поставлены задачи, предусматривающие продление навигации и развитие материально-технической базы, повышение надежности доставки грузов в срок при любых ледовых условиях, в том числе при выполнении международного грузового транзита и решении задач Министерства обороны и МЧС России. Постановлением Правительства России от 19 августа 2013 г. № 175 запланирован ввод в эксплуатацию 2 универсальных атомных ледоколов [9], которые строятся на верфях Санкт-Петербурга. Актуальность этого решения продиктована приближающимся списанием нескольких российских ледоколов, вырабатывающих свой ресурс, а также обусловлена практическими шагами по развитию арктического флота в США, Канаде, Финляндии, Норвегии, ЕС, а также во внерегиональных государствах (прежде всего, Китае), имеющих интересы в Арктике и Антарктике. В настоящее время многофункциональные суда ледовых классов в России эксплуатируются ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Северное морское пароходство» (Архангельск) и другими пароходствами. Ведущие сырьевые («Роснефть», «Лукойл», «Норильский никель») и транспортные («Совкомфлот») компании по мере развития экономической деятельности в АЗРФ создают собственный флот на верфях России, Финляндии, Германии, Республики Корея, Сингапура. Строятся мелкосидящие ледоколы, танкеры-газовозы и буровые суда ледового класса, суда класса «река-море» с изменяющейся осадкой, используются прогрессивные технологии «косого хода» и движители AZIPOD. Вместе с этим полагаем, что тенденции «ледокольной независимости» некоторых компаний могут рассматриваться как временные, поскольку при сохранении суровости зим, особенно в восточном секторе Арктики, роль атомных ледоколов, права на которые принадлежат государству, в проводке судов будет определяющей.

В периодической и научной печати, на государственном уровне постоянно поднимается вопрос об обеспечении устойчивого развития СМП. Это подразумевает изучение и раскрытие его конкурентных преимуществ, реализацию системных организационных, экономических, технологических, правовых, научных и кадровых мер в целях обеспечения круглогодичной навигации, безопасного и экономически выгодного перемещения грузов (в т. ч. международного транзита) в установленные сроки при любых ледовых условиях.

Одним из факторов сохранения конкурентоспособности СМП по сравнению с традиционными южными путями является то, что он функционирует в политически стабильных условиях Европы и Азии. На СМП за все годы его эксплуатации не было зафиксировано ни одного случая захвата судов пиратами (в отличие от районов Индийского океана и Юго-Восточной Азии, где счет атакованных флибустьерами иностранных судов в XXI в. идет на сотни). В течение последних десятилетий Россия предпринимает практические шаги по превращению СМП в международный транспортный коридор. Для этого организуются научные программы и экспедиции с участием промышленных корпораций и научно-исследовательских организаций из стран зарубежной Европы, Азии и Америки: INSRP

(1993 - 1999 гг.), «Арктический демонстрационный рейс» ARCDEV по вывозу газового конденсата из Обской губы и полуострова Ямал (1997-1998 гг.), ARCOP по обоснованию транспортно-технологических схем вывоза углеводородов с использованием портов и терминалов в Белом и Баренцевом морях (2003 - 2005 гг.) и др. [6, 8]. В числе главных целей межгосударственного сотрудничества на СМП - сохранение и защита уникальной морской среды Арктики в условиях возрастающей экономической и глобальных изменений климата. Известно, что с 1930-х гг. на СМП не было допущено аварий судов, имевших негативные последствия для окружающей среды [10].

С 1993 г. Россия участвует в Рабочей группе по развитию СМП в Совете Баренцева-Евроарктического региона (БЕАР), где реализуются проекты «Северный транспортный коридор» и «Северный морской коридор», а также план по развитию транспортной сети на Севере Европы (рис. 1) [15]. Формирование транспортно-логистической схемы морских перевозок между портами стран Зарубежной Европы и России (Мурманском и Архангельском) является одной из целей Транспортного партнерства «Северного измерения» ЕС. (...)

Таким образом, рассмотрев в ограниченном объеме статьи состояние транспортной инфраструктуры в Арктической зоне РФ, можно сделать вывод, что в субъектах российской Арктики представлен дисперсный набор элементов транспорта, территориальные узлы которого слабо взаимодействуют друг с другом и не соответствуют основным признакам систем, прежде всего, целостности, иерархичности, эмерджентности, функциональности. Связать транспортные средства и обслуживающую их инфраструктуру в экстремальных природно-климатических и экономических условиях АЗРФ и с учетом различных форм собственности на средства производства пока не удастся. Поэтому считаем, что говорить о существовании арктической транспортной системы преждевременно.

Проведенное исследование позволило определить противоречие в размещении транспортно-логистической инфраструктуры в АЗРФ. Оно заключается в дисбалансе между значительным территориальным и сырьевым потенциалом Арктической зоны и ее низкой транспортной освоенностью. Неразвитость транспортной инфраструктуры, низкая плотность железных и автомобильных дорог не позволяют интегрировать различные виды транспорта в эффективные транспортно-логистические схемы. Ни один транспортный проект, предусмотренный Стратегией развития российской Арктики, не реализован окончательно, а установленные сроки неоднократно пересматриваются. Одна из причин заключается в том, что утверждаемые на государственном уровне программы социально-экономического развития Арктической зоны не подкреплены финансированием, не созданы особые, в силу специфики территории, условия для привлечения и возврата инвестиций. Взаимодействие между Россией и зарубежными государствами в Баренцевом регионе, а также между Россией и ЕС на современном этапе заключается в достижении договоренностей, которые не приводят к реальной гармонизации транспортных стратегий соседних государств, что не дает возможности использовать в полной мере конкурентные преимущества, например, российских морских портов.

В целях устойчивого развития транспортной инфраструктуры в российской Арктике необходимо обеспечить согласование интересов государства, ресурсных корпораций, военных организаций, общин коренных малочисленных народов, некоммерческих, научно-исследовательских и образовательных организаций с привлечением неарктических регионов и международных организаций. Механизм таких партнерств не проработан, но представляется, что ключевая роль в модернизации транспортно-логистического комплекса в Арктике должна принадлежать государству.

Учитывая стратегические потребности освоения арктического региона, растущий интерес зарубежных государств к его ресурсам и коммуникациям, необходимость обеспечения безопасности населения и охраны государственной границы России в Арктике, транспортное обеспечение функционирующих и планируемых производств должно быть опережающим в общегосударственной программе освоения арктического региона. Особую роль играет СМП, который, будучи интегральной транспортной структурой, тесно связан с инновационным процессом в Арктике: все внедряемые здесь новшества взаимодействуют с другими элементами трассы, участвуют в их модернизации.

В целях устойчивого развития российской Арктики необходимо разработать и принять Стратегию развития Северного морского пути, в которой следует отразить реализацию мероприятий, связанных с расширением группировки атомного ледокольного и транспортного флота; формированием транспортно-логистических узлов на базе существующих и строящихся морских портов; повышением аварийно-спасательной готовности к борьбе с разливами нефти, поиску и спасению терпящих бедствие людей и судов в Арктике; юридическим закреплением статуса и местоположения морских трасс в соответствии с нормами международного права.

Библиографический список

1. Грузооборот портов арктического бассейна по итогам 2015 - 2016 года [Электронный ресурс]. URL: <http://pro-arctic.ru/15/10/2015/news/> (дата обращения: 22.02.2017).
2. Иванов Ю.М., Романенко А.А., Лебедев Г.В. Морские порты России - траектория развития // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 5(48). С. 4-8.

3. Комков Н.И., Селин В.С., Цукерман В.А. Направления модернизации арктической морской транспортной системы // Научно-практический журнал МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2014. №4(20). С. 5-11.
4. Лебедев Г.В. Особенности пространственной организации транспортного комплекса Арктической зоны Российской Федерации: дис. ... канд. геогр. наук. СПб., 2014. 184 с.
5. Ломоносов М.В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию // Собр. соч.: в 10 т. Т.6.: Труды по русской истории, общественно-экономическим вопросам и географии (1747 - 1765 гг.). М., Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1952. С. 417-499.
6. О проекте «Белкомур» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.belkomur.com/belkomur> (дата обращения: 22.08.2016).
7. Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения: распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 г. № 384. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/> (дата обращения: 10.10.2010).
8. Пересыпкин В., Яковлев А. Северный морской путь в проблеме международных транспортных коридоров // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 3. С 16-19.
9. Об осуществлении бюджетных инвестиций в строительство 2 серийных универсальных атомных ледоколов: постановление Правительства РФ № 715 от 19 августа 2013 г.» [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs> (дата обращения: 22.08.2016).
10. Проблемы Северного морского пути / Совет по изучению производительных сил РАН; Центр, науч.-исслед. и проектно-конструкт. ин-т. мор. флота (ЦНИИМФ). М.: Наука, 2006. 581 с.
11. Российская Арктика: современная парадигма развития / под ред. акад. А.И. Татаркина. СПб.: Нестор-История, 2014. 844 с.
12. Селин В., Николаева А. Особые портовые зоны в Арктике // Морской сборник. 2008. № 6. С 40-44.
13. Селин В.С., Шпак А.В., Серова В.А. Развитие малой авиации Арктической зоны Российской Федерации // Аналитический Вестник «Проблемы законодательного регулирования в сфере развития Северного морского пути Арктической зоны Российской Федерации». 2015. № 6. С 33-36.
14. Смирнов А.А., Головинский С.А. Перспективы развития Северного морского пути (к 55-летию атомного ледокольного флота России) // Арктика: экология и экономика. 2014. № 4(16). С. 108-113.
15. Совместный транспортный план Баренцева региона. Предложения по развитию транспортных коридоров для дальнейшего изучения / Руководящий комитет Баренцево / Евроарктической панъевропейской транспортной зоны (БЕАТА). М, 2013. 155 с.
16. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://pravitelstvo.rf/22846/> (дата обращения: 22.02.2013).
17. О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации № 296 от 2 мая 2014 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.m/acts/bank/38377> (дата обращения: 22.08.2016).
18. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП: Федеральный закон РФ от 28 июля 2012 г. №132. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs> (дата обращения: 22.08.2016).
19. Цатуров Ю.С., Клепиков А.В. Современное изменение климата Арктики: результаты нового оценочного доклада Арктического Совета // Арктика: экология и экономика. 2012. № 4(8). С. 76-81.
20. Чистобаев А.И. Транспортно-экономические связи Европейского Северо-Востока. М.: Наука, 1974. 168 с. 11

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ*

М.Н. Морозова

(Министерство финансов Архангельской области)

(...) Северный морской путь – это единственная широтная магистраль, связывающая все арктические и субарктические регионы России и оказывающая влияние на развитие территорий, удаленных к югу от побережья Северного Ледовитого океана на многие сотни километров. Вместе с многочисленными реками, которые впадают в Северный Ледовитый океан, СМП образует единую водную транспортную систему, перерабатывающую большую часть так называемых северных грузов. Связь СМП с транспортной системой России посредством железных дорог обеспечена только лишь на западе, а также Арктика практически не имеет магистральных автомобильных дорог.

СМП это самая короткая и одновременно самая сложная дорога, объединяющая Западную часть Евразии с Восточной. Из Мурманска он проходит через Баренцево море, Карское, Лаптевых, далее к Тихому океану, охватывая все северные и восточные порты России. Такой путь в японский город Йокогама составляет 5 770 морских миль, а его единственная альтернатива через Суэцкий канал – 12 840 морских миль.

Это транспортная магистраль, которая проходит по самой северной части России, по акваториям Северного Ледовитого океана и является единственным связующим звеном между многими северными городами и центральной частью.

На протяжении всей магистрали располагаются ключевые порты Северного Морского пути. Сначала это Мурманск, Архангельск, восточнее – Диксон, в районе Енисейского залива суда проходят через Дудинку и Игарку, заходя в море Лаптевых – через Нордвик, затем Тикси (дельта Лены), Амбарчик (устье Колымы), а также Певек и порт в Providении.

Главным недостатком портов СМП является слаборазвитая или местами полностью отсутствующая транспортно-логистическая инфраструктура. Строительство новых железных дорог меридионального направления, выходящих к портам Белого, Баренцева, Карского морей и моря Лаптевых, увеличит грузовой потенциал СМП и откроет прямой выход в Западную Европу. Кроме того, необходимы модернизация и сооружение новых морских портов, отгрузочных терминалов, строительство ледоколов и транспортных судов, создание технологического флота для геологоразведки.

В настоящее время в России разрабатывается и реализуется множество проектов, которые способствуют перспективному росту грузопотока СМП. Рассмотрим некоторые из них.

1. Рост грузопотока в рамках проекта «Ямал-СПГ».

«Ямал-СПГ» это проект крупного масштаба по производству сжиженного природного газа на полуострове Ямал. Реализуется проект компанией ОАО «Ямал-СПГ». В рамках проекта в 2017 году планируется запустить новый завод по производству сжиженного газа производительностью 16,5 млн. тонн в год на базе ресурсов, добываемых в Южно-Тамбейском месторождении, которое располагается в северо-восточной части полуострова Ямал.

В рамках проекта «Ямал-СПГ» почти реализован проект по строительству морского порта Сабетта. Сабетта – это главная составляющая инфраструктуры проекта, а также единственный из крупных объектов, затраты на строительство которого взяло на себя федеральное правительство, рассматривающее Сабетту как многоцелевой порт для освоения Ямала и Северного морского пути. (...)

2. Рост грузопотока за счет экспорта нефти Новопортовского месторождения.

Еще одним важным источником для наращивания грузопотока по СМП является освоение новых месторождений нефти, одним из которых является Новопортовское нефтегазоконденсатное месторождение, расположенное на севере полуострова Ямал, в 30 км от побережья залива Обская губа, навигационный период – с июля по сентябрь. Извлекаемые запасы Новопортовского месторождения, обустройством которого занимается компания «Газпром нефть», составляют 220 миллионов тонн нефти и 260 миллиардов кубических метров газа. (...)

3. Рост грузопотока за счет вывоза нефти с платформы «Приразломная».

Приразломное — единственное на сегодняшний день месторождение на арктическом шельфе России, разработка которого уже начата. Месторождение открыто в 1989 году и содержит более 70 млн. т извлекаемых запасов нефти. (...)

* Морозова М.Н. Развитие Северного морского пути: проблемы и пути их решения / М.Н. Морозова // Экономика и социум. - 2017. - № 7 (38). - С. 129-138. - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой инфодосье.

Извлекаемые запасы нефти на Приразломном месторождении составляют 74 млн. тонн, а проектный максимальный уровень добычи – примерно 5,5 млн. тонн в год, этого показателя планируется достичь к 2020 году[4]. Что также увеличит грузооборот СМП.

4. Рост грузопотока за счет транзитных грузоперевозок.

Транзит – это важная составляющая отрасли современной мировой экономики. Под транзитом понимается перевозка грузов из одной страны в другую, маршрутом, который проходит по территории третьей страны. К участникам транзитного процесса относят поставщиков, потребителей и государства-транзитеров.

Когда в России активно заговорили о развитии СМП, в первую очередь речь шла о его перспективах как трассы транзитных грузоперевозок. Предполагалось, что наличие как минимум двух преимуществ перед традиционным южным маршрутом Азия-Европа по Суэцкому каналу (расстояние в два раза короче, отсутствие пиратов), позволит СМП перетянуть на себя некоторую часть трансконтинентальных грузопотоков. Однако в последнее время можно все чаще встретить критические высказывания по этому поводу: навигация по СМП длится всего несколько месяцев, грузовая база ограничена (в основном сырьевые ресурсы), судна соответствующего ледового класса пока массово не выпускаются, сопровождение ледоколами удорожает перевозку.

Среди всех стран активнее всего осваивает СМП Китай. За три последних года именно Китай перевез большее количество грузов по Северному Морскому пути (более 900 тыс. т). Для Китая этот путь является стратегически важным маршрутом, который значительно сокращает расстояние между Европой и Азией по сравнению с южным маршрутом, пролегающим через Суэцкий канал.

По оценке Полярного НИИ Китая, до 2020 года объем грузоперевозок по СМП должен выйти на уровень не менее 5% от общего объема китайского грузопотока, связанного с международной торговлей. Кроме того, называются цифры роста вплоть до 15%. Стоит отметить, даже если по СМП пути будет перевозиться только десятая часть всех грузов, то и в таком случае, согласно прогнозам, общий оборот составит около 15 млн. тонн коммерческих грузов.

Как Россия сможет использовать развитие транзитных грузоперевозок в свою пользу? Ответ прост – ни одна страна в мире не имеет атомного ледокольного флота. Россия располагает сразу несколькими необходимыми атомными ледоколами и поэтому, к примеру, может предоставлять услуги по сопровождению торговых судов, а соответственно увеличить и доходы от предоставления ледокольного и лоцманского сопровождения. Также можно ожидать рост доходов от заправки кораблей и их ремонта в портах на маршруте.

Помимо Китая свой интерес к СМП проявляют Индия и Сингапур. Однако эти страны пока ограничиваются лишь общими заявлениями. Таким образом, в течение ближайших лет Китай останется единственным активным участником перевозок через СМП помимо России.

Проанализировав все вышеперечисленное можно определить, что предполагаемый грузопоток по СМП к 2020 году может вырасти до 42,5 млн.т. в год.

Важно понимать, что привлечение внешнеторговых и прочих грузов требует создания транспортно-логистической системы на основе модернизации и совершенствования существующей транспортной инфраструктуры и внедрения логистических подходов управления в систему взаимодействия всех участников цепочки.

К сожалению, на сегодняшний день транспортная инфраструктура СМП не в состоянии обеспечить такой объем перевозимых грузов. Большинство портов физически изношены, отсутствует единая аварийно-спасательная система, стареет и ледокольный флот, без которого невозможно обеспечить безопасность плавания в акватории Северного Ледовитого океана.

На сегодняшний день для реализации транспортного потенциала СМП необходимо предпринимать меры по решению следующих задач:

- совершенствование поставки грузов при любых ледовых условиях;
- развитие береговой инфраструктуры, модернизация портов;
- создание навигационного и картографического обеспечения;
- обеспечение безопасности маршрута.

Рассмотрим, какие приняты меры для решения поставленных задач.

1. Развитие ледокольного флота.

Обеспечение полного комплекса услуг на высшем уровне для надежных поставок грузов в необходимые сроки при любых ледовых условиях поможет России сделать СМП экономически более привлекательным. На сегодняшний день навигация на маршруте длится всего 4-5 месяцев, что не очень удобно и выгодно для поставщиков. Поэтому в первую очередь необходимо обеспечить круглогодичное ледокольное хождение – это позволит Северному Морскому пути конкурировать с южным маршрутом через Суэцкий канал.

На сегодняшний день ледокольный флот России состоит из 4 атомных ледоколов, сроки эксплуатации которых подходят к концу.

Россия уже активно ведет работу по обновлению атомного флота.

К 2020 году Россия получит три атомных ледокола нового поколения мощностью 60 МВт: первый – в 2017 году, второй и третий – в 2019 и 2020 годах. Стоимость двух серийных атомных ледоколов проекта 22220 составляет 84,4 млрд. руб. Общие инвестиции на построение трех ледоколов составили 123 млрд. руб. Эта сумма уже была выделена из Федерального бюджета в 2013 г.

Важно, что новые ледоколы могут использоваться как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Эти три универсальных атомных ледокола смогут заменить три находящихся в эксплуатации ледокола типа «Арктика» и «Таймыр».

Однако для того, чтобы довести навигацию в восточной части Арктики до круглогодичной, необходимо также создать атомные ледоколы двух новых типов: ледокол-лидер мощностью 110–130 МВт и новые ледоколы с низкой осадкой мощностью около 40 МВт.

Общие инвестиции на создание мощного ледокольного флота дополнительно составят порядка 80 млрд. руб.

Все это позволит обеспечить безопасную навигацию по Северному Морскому пути и, возможно, продлить ее срок.

2. Развитие береговой инфраструктуры.

На протяжении всего СМП Россия имеет всего три полноценных арктических порта – Мурманск на западе, Петропавловск-Камчатский на востоке и новый порт Сабетта на побережье Карского моря. Остальные порты не в состоянии в полной мере выполнять основные функции по обслуживанию судов (бункеровка, снабжение, аварийный ремонт). Одних этих портов явно недостаточно. Необходима модернизация существующих и строительство новых.

В 2014 году было принято решение построить морской порт Индига на побережье Баренцева моря, мощность которого может достичь 30 млн. т в год. Этот проект крайне важен, так как от Сабетты на запад через пролив Карские ворота до Мурманска почти 3 тыс. км, но здесь нет ни одного порта для судов, идущих по Севморпути. Архангельск для этого не подходит по причине своей мелководности.

Более того, порт Индига почти не замерзает и будет круглогодичным. И он также станет многофункциональным, как и Сабетта. Появление порта откроет возможность для разработки Кумжинского и Коровинского газоконденсатных месторождений с запасами более 160 млрд. кубометров в Ненецком АО. Здесь также будет размещена база для ремонта флота и аварийно-спасательный центр. В планах построить 610 км железной дороги Сосногорск – Индига.

Но этого мало. Для обеспечения безопасного плавания по СМП необходимо еще модернизировать такие арктические порты, как Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон. Модернизация этих портов не проводилась более двадцати лет, многие причалы уже запрещены к эксплуатации.

Помимо этого необходимо развивать такое направление, как комплексное обслуживание судов, которое включает в себя бункеровку и ремонт судна, техническое и продовольственное снабжение. Создание выгодных условий обслуживания судов позволит привлечь в российские порты крупнотоннажные суда мировых транспортных компаний.

Также одной лишь модернизации портов недостаточно – необходимо усиливать подъездные пути к ним. Так, строительство железной дороги до порта Сабетта позволит сделать его не узкоспециализированным, а многопрофильным портом, а также позволит разгрузить Транссибирскую магистраль и увеличить грузопоток СМП. В настоящее время по полуострову Ямал проходит только железная дорога Обская–Бованенково длиной почти 600 км, которую «Газпром» построил для освоения Бованенковского газоконденсатного месторождения. Для связи этих железнодорожных путей с Сабеттой необходимо отстроить участок дороги, протяженностью 220 км. Строительство потребует вложения крупной суммы денег размером 35 млрд. руб.

3. Совершенствование навигационного и картографического обеспечения.

Роль навигационного обеспечения очень важна, без него невозможно безопасное плавание и развитие Северного Морского пути.

Сейчас современных карт практически нет на том уровне, на котором они должны быть. Кроме того, нет и полноценно действующей системы регулирования движения судов и защиты морей СМП от загрязнений, в частности защиты от разлива нефти.

В Западном секторе Арктики, на участке Мурманск-Дудинка, в настоящее время создана система навигационного оборудования, обеспечивающая круглогодичную навигацию, включающая более 120 единиц светотехнических систем навигационного обеспечения, три контрольно-корректирующие станции ГНСС ГЛОНАСС/GPS и один контрольный пункт.

На сегодняшний день нет единой, полноценно действующей системы регулирования движения судов. В действие вводится только минимум требуемых средств навигационного оборудования, фактически прекращены систематические промерные работы. Возраст гидрографических судов превышает 25 лет, что значительно увеличивает расходы на их содержание. В целом навигационно-гидрографическое обеспечение нуждается в восстановлении и модернизации.

Навигационно-гидрографическое обеспечение в акваториях СМП является главной задачей ФГУП «Гидрографическое предприятие». Предприятие каждый год выполняет комплексные гидрографические исследования на акватории Северного Морского пути. Основной темой исследований последних лет является разработка и открытие Высокоширотной трассы для движения крупнотоннажных судов с осадкой до 15 метров, а также реконструкция и развитие рекомендованных путей на подходах к порту Сабетта и терминалу Новопортовского месторождения в Обской губе.

4. Формирование аварийно-спасательной инфраструктуры.

На сегодняшний день на протяжении всей трассы СМП располагается один морской спасательный координационный центр Диксон и два морских спасательных подцентра Тикси и Певек.

В функции морского спасательного центра Диксон входит:

- координация поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море;
- организация работ по ликвидации разлива нефтепродуктов в поисково-спасательном районе в Арктической зоне Российской Федерации (от пролива Карские Ворота до Берингова пролива).

Деятельность морских спасательных подцентров Тикси и Певек предполагает:

- координация поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море;
- организация работ по ликвидации разлива нефтепродуктов в поисково-спасательных подрайонах, соответственно в центральном (море Лаптевых) и восточном секторах (Восточно-Сибирское море и Чукотское море) Арктической зоны Российской Федерации.

Морской спасательный центр Диксон работает круглогодично, в то время как подцентры Тикси и Певек ведут работы лишь с июля по октябрь.

Можно сделать вывод, что аварийно-спасательное обеспечение развито только в Восточном секторе СМП. На протяжении всего Западного сектора нет ни одного спасательного центра или подцентра.

В связи с потенциальным ростом движения судов на СМП появляется необходимость в организации более развитой спасательной инфраструктуры.

Основной вопрос, который остается открытым в нынешней непростой экономической ситуации, – это финансирование всех этих проектов. По словам вице-премьера Дмитрия Рогозина финансирование «арктических» программ на ближайшие пять лет должно составлять 222 млрд рублей, в том числе 160 млрд. рублей из федерального бюджета. В реальности, конечно, необходимо гораздо больше.

Проблема развития СМП строится на двух «китах»: нужен значительный приток денежных средств от инвесторов и клиентская база. В условиях санкций и постоянного давления на российскую экономику первого добиться сложнее, чем второго. Очевидно, что из-за санкций и падения цен на нефть доходная часть бюджета сократилась. В связи с этим планируемые расходы на исполнение госпрограмм, связанных с морскими перевозками в Арктике, были либо сокращены, либо увеличены сроки выполнения работ.

При этом необходимо помнить, что СМП – это, прежде всего, национальное достояние, важное геополитическое преимущество России, уникальная возможность развивать северные регионы страны.

Кроме того, СМП на сегодняшний день является единственной возможностью транспортировки всех природных богатств, добываемых в Арктике. Таким образом, обеспечение разработки минерально-сырьевых ресурсов российского Севера невозможно без развития СМП.

Библиографический список

1. Аникин А.Г. Логистика. Учебное пособие / М.: Издательский Дом «ИНФРА-М», 1998 – 326 с.
2. Григорьев М. Н. Логистика. Базовый курс: учебник / М.: Издательство Юрайт, 2011. – 782 с.
3. Вести: экономика. В Европу морем идет новый сорт нефти из России. [Электронный ресурс] URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/53623> (дата обращения 15.07.2017).
4. Вести: экономика. Самая дорогая, но самая безопасная арктическая нефть. [Электронный ресурс] URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/41915> (дата обращения 15.07.2017).
4. Морские вести России. Проект Арктической транспортной линии должен надежно проходить через СМП. [Электронный ресурс] URL: http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=63428&sphrase_id=226724 (дата обращения 22.07.2017).
5. Осипова Е.Э., Ширихина Е.Ю., Развитие транспортного потенциала Северного морского пути посредством совершенствования логистической системы // В сборнике: Развитие Северо-Арктического региона: проблемы и решения. Материалы научной конференции профессорско-преподавательского состава, научных сотрудников и аспирантов Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова, 2016. – 639-643 с.

РОЛЬ ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ*

М.А. Загородников, заместитель генерального директора по развитию Крыловского государственного научного центра (Санкт-Петербург), кандидат экономических наук

Россия сегодня находится в таких условиях, когда в первую очередь важны ясные цели и задачи, умение вдумчиво принимать решения, слушать и слышать партнеров, сохраняя при этом принципиальные позиции. С этих позиций Арктика представляет собой зону стратегических интересов Российской Федерации и значительного числа стран мира.

Для обеспечения устойчивости экономического развития РФ в Арктической зоне России (АЗР) требуется опережающее формирование:

- системы национальной безопасности (НБ);
- регулярного грузопотока для создания нормальных условий жизнедеятельности населения Крайнего Севера (КС);
- регулярного грузопотока вывоза сырья (полезные ископаемые, рыбопродукты, лес) и продукции его переработки;
- надежных транзитных транспортных потоков по Северному морскому пути (СМП). Еще в феврале 2013 г. президент В.В. Путин утвердил Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года [1]. Документ закрепляет план действий РФ, направленный на реализацию суверенитета страны и национальных интересов в Арктике. (...)

Концепция развития АЗР предусматривает решение проблем на нескольких уровнях. Государственное регулирование включает в себя:

- поддержку приоритетных отраслей экономики Севера (национальная безопасность, добыча и переработка полезных ископаемых и пр.);
- развитие федеральной транспортной инфраструктуры в АЗР и на СМП;
- завоз социально значимых грузов на территории КС;
- проектирование и строительство ледоколов для функционирования СМП и обеспечения НБ страны;
- субсидирование строительства судов, предназначенных для эксплуатации в условиях СМП на российских верфях.

Одним из приоритетных направлений развития российской экономики является освоение природных ресурсов Арктики, ее дальнейшее вовлечение в хозяйственную деятельность, которая напрямую зависит от того, насколько хорошо функционирует СМП, являющийся составной частью Арктической морской транспортной магистрали (АМТМ).

В настоящее время грузоперевозки по трассам СМП осуществляются ограниченный период времени и в основном на Западном плече арктической магистрали.

Следует также учитывать активное развитие экономик стран Восточно-Тихоокеанского региона, которые могут стать основными потребителями продукции АЗР.

СМП как бесперебойно функционирующая северная транспортная артерия на всем протяжении трасс будет способствовать комплексному развитию арктических территорий, позволит реализовать масштабные проекты по добыче и переработке минерального сырья, осуществлять международные транзитные перевозки [2]. (...)

Стратегия развития морской деятельности России до 2030 года, принятая распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р, прежде всего направлена на достижение целей НБ страны, непосредственно связанных с:

- социально-экономическим развитием Российской Федерации;
- обеспечением ее государственного суверенитета в территориальном море и внутренних водах;
- реализацией юрисдикции и защитой суверенных прав на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне;
- обеспечением безопасности морской деятельности, включая экономическую безопасность;
- использованием Российской Федерацией свобод открытого моря [3].

В интересах НБ в Стратегии развития морской деятельности России до 2030 г. выделяются следующие основные проблемы и риски морской деятельности:

* Загородников М.А. Роль ледокольного флота в обеспечении национальной безопасности Арктической зоны России / М.А. Загородников // Экономика и управление. - 2018. - № 1. - С. 54-59. - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой инфодосье.

- недостаточное участие морских судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации, в обслуживании российской грузовой базы, что снижает эффективность транспортной системы страны в целом и ставит Российскую Федерацию в зависимость от иностранных государств, обладающих конкурентоспособным морским транспортом;

- малая доля судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в мировом торговом флоте, слабое участие российского торгового флота в глобальных международных перевозках (между портами иностранных государств);

- значительное отставание от принятых норм уровня удовлетворения физиологических потребностей жителей Российской Федерации в протеине морского происхождения, отрицательно влияющее на качество и продолжительность жизни населения;

- высокий уровень экономических потерь от незаконной эксплуатации и реализации в иностранных портах водных биологических ресурсов, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации; тенденция к истощению месторождений углеводородов на территории Российской Федерации, определяющая необходимость включения в хозяйственный оборот запасов континентального шельфа Российской Федерации. Дефицит энерго мощностей, недостаточность научно-технической базы разработки новых методов и средств для поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, сдерживающие освоение месторождений полезных ископаемых и развитие береговой инфраструктуры, включая морские и речные порты;

- длительная стагнация производства, повлекшая за собой потерю большинства секторов внутреннего и внешнего рынков российского судостроения;

- недостаточный уровень военной защищенности национальных интересов, связанных с реализацией суверенитета, суверенных и иных прав Российской Федерации в Мировом океане, а также безопасности морехозяйственной и других видов деятельности, военной безопасности страны с океанских и морских направлений;

- отставание развития транспортной инфраструктуры от темпов включения в хозяйственный оборот запасов углеводородов континентального шельфа Российской Федерации, недостаточное навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности, в особенности в арктических районах и районах, отдаленных от морских портов;

- сокращение комплексных экспедиционных научных исследований в ключевых районах Мирового океана, необходимых для воспроизводства ресурсной базы, предупреждения и уменьшения опасных последствий стихийных бедствий, а также постоянного мониторинга природных, антропогенных и техногенных явлений глобального и регионального масштабов;

- увеличение интенсивности судоходства, активизация разведки и добычи нефти на континентальном шельфе Российской Федерации, строительство нефтяных терминалов и увеличение перевозок нефти морем, требующие усиления мер по обеспечению безопасности мореплавания и защите морской среды от загрязнения с судов, в том числе в сотрудничестве с сопредельными государствами и международными организациями, действующими в этой области;

- недостаточный уровень развития информационного обеспечения морской деятельности на основе систем, комплексов и средств различного подчинения, их интеграции и рационального использования;

- возрастающее антропогенное загрязнение морских акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, и не отвечающее современным требованиям оснащение контролирующих органов техническими средствами морского экологического контроля и надзора;

- необходимость дополнения существующего преимущественно отраслевого подхода к планированию развития морской деятельности комплексным подходом [Там же]. Рассмотрим более детально развитие АМТМ с позиции укрепления НБ России в Арктическом регионе.

Проблемы обеспечения политической безопасности (ПБ) связаны, прежде всего, с географическим положением АЗР и наличием в ней значительных объемов месторождений полезных ископаемых. Все большее количество стран (даже не имеющих выхода к Арктике) заявляют о своих претензиях на разработку сырьевых ресурсов в этом регионе.

Наличие отечественной транспортной магистрали, круглогодично функционирующей благодаря наличию, в первую очередь, соответствующих транспортных средств (ледоколов), не имеющих аналогов в мире, и развитой инфраструктуре, приведет к стремлению других стран принять участие в коммерческом использовании созданной в России арктической магистрали.

Россия — единственная страна, имеющая в своем распоряжении мощный атомный ледокольный флот. Сегодня на трассах СМП действуют 10 линейных ледоколов (из них 6 атомных, в том числе построенный в 2007 г. атомный ледокол «50 лет Победы», и 4 дизельных).

Развитие ледокольного флота России осуществляется в рамках федеральных целевых программ. При этом данные процессы будут реализованы с использованием механизмов государственной поддержки развития судостроительной промышленности, определенных в госпрограмме «Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы», в том числе в части повышения научно-

технологического потенциала (ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009 - 2016 гг., «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011 - 2020 гг.»), а также реализации мероприятий госпрограммы по развитию судостроительной науки; развития лизинга в сфере судостроения, развития производственных мощностей гражданского судостроения в Дальневосточном регионе (в рамках реализации инвестиционного проекта по строительству судостроительного комплекса на базе ОАО «ДВЗ „Звезда“»).

Создание современного ледокольного флота России предусматривает решение следующих задач:

- создание эффективной морской транспортной системы, способной обеспечить бесперебойный круглогодичный вывоз добытых углеводородов и продуктов их переработки, завоз оборудования, транзит грузов;
- обеспечение проводки крупнотоннажных судов
- обеспечение движения транспортных судов в условиях крупнобитого льда в связи с разработкой новых тактических приемов проводки ледоколами крупнотоннажных судов. В вопросах экономической безопасности (ЭБ) развитие АЗР и АМТМ имеет преобладающее значение благодаря возможности осуществить существенный рост внутреннего валового продукта. При росте добычи и переработки сырьевых ресурсов в АЗР естественно возрастание объемов транспортных операций для удовлетворения потребностей как внутренних, так и внешних потребителей продукции. При этом если ранее в основном удовлетворялись внутренние потребности и потребности западных стран, то в перспективе значительно возрастет потребность в продукции АЗР стран Восточной и Юго-Восточной Азии.

Учитывая климатические условия Арктики, обеспечение транспортировки продукции АЗР в восточном направлении весьма затруднено из-за наличия на трассе постоянных многолетних льдов толщиной 2-4 м (особенно в районах Айонского и Таймырского ледяных массивов).

Наличие действующих, строящихся и проектируемых атомных ледоколов и транспортных судов ледового класса позволит эффективно решить проблему круглогодичного судоходства и на восточном плече АМТМ с коммерчески целесообразной скоростью [4].

Для развития судостроительного комплекса необходимо принять федеральный закон «О внесении в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства», который предусматривает ряд мер по стимулированию отечественного судостроения и устанавливает ряд преференций для предприятий судостроительной отрасли. В рамках указанного федерального закона комплексно объединены меры по стимулированию судостроения и судоходства в Российской Федерации.

В ближайшие годы планируется увеличить строительство гражданских судов, а именно: в 2018 г. — до 72. Всего за относительно короткий период ожидается строительство 246 судов, в том числе морских транспортных судов (танкеров) — 16, речных судов смешанного плавания (танкеров, сухогрузов) — 65, пассажирских судов — 43 (морских — 12, речных — 31), судов промыслового флота — 15, судов обеспечения — 93, судов и плавательных средств для работы на шельфе — 14. [Там же].

В настоящее время для нужд развития судоходства на СМП судостроительными корпорациями, уплачивающими налоги в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, ведется строительство 12 ледоколов и флота обеспечения для нужд проектов по добыче ресурсов, которые будут транспортироваться по СМП.

В целом, с учетом значительной длительности и перспективы развития береговой и морской инфраструктуры СМП промышленность Российской Федерации готова адаптироваться к выполнению заказов на проектирование и производство необходимого оборудования и транспортных средств. Долгосрочный характер такой работы позволит загрузить производственные мощности, что будет приводить к дополнительному спиральному развитию судостроительного и смежных производств. Упор должен делаться на максимальную локализацию, импортозамещение и устойчивое занятие мировой ниши оборудования и транспортных средств, предназначенных для работы в условиях, свойственных регионам СМП.

Значительную долю всех расходов федерального бюджета на развитие СМП (в 2013 г. — 73,4%, в 2014 г. — 84,3%, в 2015 г. — 91,9%) составляли расходы на строительство атомных ледоколов.

Проблемы экологической безопасности (ЭкоЛБ) связаны с высокой уязвимостью арктических экосистем, имеющих общемировое значение. Современный морской транспорт, предназначенный для работы на трассах АМТМ (в первую очередь, оснащенный судовыми ядерными силовыми установками), создается на базе экологически безопасных технологий, технологий поддержания качества среды обитания и жизнеобеспечения с учетом специфики Севера.

В настоящее время имеются убедительные предпосылки создания атомных ледоколов нового поколения, характеризующихся максимальной безопасностью, на базе судовых ядерных силовых

установок, надежная безаварийная эксплуатация которых доказана в течение более чем 40 лет. Сопоставление признанных Международной комиссией по радиационной защите статистических данных об индивидуальном риске гибели от различных факторов и ожидаемой исходной вероятности наиболее тяжелых аварий на плавучих атомных тепловых электростанциях показывает, что последние примерно на три порядка меньше и, как правило, не ведут к негативным экологическим последствиям.

Экологические правила для судоходства отмечены в МАРПОЛ (Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов), а также в нескольких постановлениях, таких как VGP (Общее разрешение для судов) — 2013, которые устанавливают строгие пределы эмиссии.

Обеспечение информационной безопасности (ИБ), подразделяющейся на информационно-техническую и информационно-психологическую безопасность, заключается в разработке и развитии региональных информационных систем, а также защищенности информации и поддерживающей инфраструктуры от случайных или преднамеренных воздействий естественного или искусственного характера, которые могут нанести неприемлемый ущерб субъектам информационных отношений.

Военная безопасность (ВБ) обеспечивает способность вооруженных сил страны противодействовать (препятствовать) нанесению ущерба НБ страны.

Развитие судостроительного комплекса в 2018 г. будет определяться увеличением объемов государственного оборонного заказа, сохранением текущих объемов военно-технического сотрудничества, а также реализацией проектов в области гражданского судостроения в части строительства для нужд ПАО «Газпром», ГК «Росатом», ОАО «Совкомфлот», ОАО «Новатэк», ОАО «Роснефть» и других компаний и паромов судов и офшорной техники для освоения континентального шельфа (буровых установок, технологических платформ, судов снабжения), морских транспортных судов (танкеров, газозовов), судов специального назначения (ледоколов, научно-исследовательских судов), судов внутреннего плавания и рыбопромысловых судов.

Наличие круглогодично действующей АМТМ позволит существенно повысить ВБ России за счет осуществления беспрепятственного транзита грузов вдоль северных границ.

Кроме рассмотренных выше коммерческих транспортных операций по СМП также осуществляются перевозки в интересах обороны и безопасности, а также перевозки в научных интересах. (...)

Выводы. Для реализации стратегии морской деятельности России необходимо сконцентрировать внимание, организационные усилия и средства органов государственной власти, органов местного самоуправления, деловых кругов, научного сообщества и общественных организаций на главных проблемах развития морской деятельности. (...)

Создание современного ледового флота, обеспечивающего круглогодичное судоходство по трассам АМТМ, существенно укрепит НБ как в АЗР, так и в России в целом.

Литература

1. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года / Утв. указом Президента РФ 20 февраля 2013 г. № 232: [Электронный ресурс]. URL: <http://legalacts.ru/doc/strate-gija-razvitija-arkticheskoi-zony-rossiiskoi-federatsii-i>.
2. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» / Утв. постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319: [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru/70643484>.
3. Стратегия развития морской деятельности России до 2030 года: Распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р: [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/2073572>.
4. Абрамов А. В., Загородников М.А. Перспективы инновационного развития Арктической зоны России. Транспортные магистрали. СПб.: Изд-во СПбГМУ. 2017. 161 с.
5. Маршак А. Л. Художественная жизнь как сфера культурной безопасности современной России: социокультурный подход // Теория и практика общественного развития. 2007. № 2. С. 114-119: [Электронный ресурс]. URL: http://teoria-prac-tica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2007/2/marshak.pdf.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ, ЯВЛЯЮЩИХСЯ ОПОРНЫМИ ПУНКТАМИ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ*

Е.С. Шугрина, директор Центра поддержки и сопровождения органов местного самоуправления РАНХиГС при Президенте Российской Федерации, профессор

(...) Что такое опорный пункт? Вот мы все время говорим о развитии Арктики, о развитии территории, о развитии опорных пунктов, но, наверное, корректнее говорить о развитии опорных пунктов с позиции местного самоуправления, именно развития населенных пунктов. (...)

(...) Хочу обратить внимание на еще один документ, который в советское время был, и последний раз на моей памяти принимался в начале 90-х годов, это схема расселения населения. Сейчас такого документа нет и (...) когда из 25 или там, 30 тысяч, 20 уезжают, на самом деле это страшные цифры, и вот этот вопрос в плане именно системного стратегического, мне кажется, нужно отдельно обсуждать и отдельно вносить в первую очередь федеральную повестку.

Потому что в противном случае, мы, что получим? Вот северные территории, территории некоторые Сибири, Дальнего Востока без людей и обезлюженные территории, они фактически становятся похожими на, так называемые, бесхозные территории, территории без присмотра, они деградируют. И вот некоторые данные, которые нам показывали про экологическую составляющую северных территорий, является, якобы тому подтверждением.

Если мы говорим о заселенности территорий, если мы говорим о развитии населенных пунктов, то этот вопрос требует, безусловно, комплексного правового регулирования, некоторые аспекты сегодня моими коллегами уже поднимались. И в этой связи, на что хотела бы обратить внимание, и ... развития населенных пунктов.

Во-первых, нужно обсуждать, что такое «населенный пункт». Вот мы в рамках небольшой рабочей группы, которая в свое время создана была и работала под руководством Цуканова Николая Николаевича, помощника Президента по местному самоуправлению, прорабатывали некоторые вопросы, связанные с территориальной организацией местного самоуправления, и мы обсуждали возможные критерии, что такое сельский населенный пункт, что такое городской населенный пункт, виды, параметры и так далее. И вот сейчас, оказавшись здесь, на этой территории я понимаю, что то, что мы придумывали, в данном случае не совсем четко работает.

Поэтому нужно учитывать особенность на понятийном уровне и рассматривать специфику, что такое «населенный пункт», я не говорю о вахтовых или рабочих поселках, но о том, что такое города, что такое поселки, в данном случае имеет достаточно большое значение, потому что это влечет очень многие последствия, о которых мы не всегда говорим, но они важны для людей: льготы, компенсации, связанные в данном случае в большинстве наших законодательных актов именно со статусом сельского или городского населенного пункта, потому что так устроено наше законодательство.

И в этой связи дальше возникает еще один вопрос. У нас так устроено наше федеральное и региональное законодательство, что предусмотрены различные и совершенно замечательные программы, в том числе программа безопасных дорог, комфортной городской среды и так далее. Мне кажется, очень важно отдельно проработать вопрос, с точки зрения того, могут ли муниципальные образования быть заявителями прямо или косвенно в эти программы. Вот у меня складывается такое впечатление, что эти возможности практически отсутствуют. И в этой связи возникает вопрос, что не то, что определенная дискриминация устанавливается, но эти территории лишаются возможности финансирования тех или иных направлений развития, которые уже и так предоставляются. Вот с моей точки зрения это не совсем правильно.

Если мы говорим о развитии населенных пунктов, на что еще нужно обращать внимание. Есть такой вопрос, место назначения и организация транспортного обслуживания населения. (...)

Наверное, здесь требуется определенная, с одной стороны, проработка, а, с другой стороны, определенное комплексное правовое регулирование специфики этих муниципальных образований, специфика этих населенных пунктов, с точки зрения развития их, с точки зрения осуществления местного самоуправления.

Очевидно, что решение транспортных вопросов без дотирования с федерального или регионального уровня представляется достаточно сложным. А дальше это приводит к разным

* Шугрина Е.С. [Стратегическое планирование развития территорий, являющихся опорными пунктами развития Северного морского пути: выступление на "круглом столе" в Государственной Думе 28 июня 2018 г.] / Е.С. Шугрина // Официальный сайт Комитета Государственной Думы по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления - <http://komitet4.km.duma.gov.ru/> (дата обращения: 20.09.2018). - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой инфодосье.

последствиям, связанным, с чем, с одной стороны, население не получает услуги. Потому что вот очень много можно говорить о цифровизации, о видеоконференцсвязи и так далее, но паспорт по Интернету получить нельзя. Для этого нужно физически ехать и физически его получать. Возникает вопрос, насколько это просто. Фактически получается, реализация тех или иных прав обременяется необходимостью оплаты вот этих вот транспортных достаточно больших расходов.

И это же имеет обратную сторону медали. Вот мы, когда говорим о развитии территории, три основных субъекта возникает: человек, общество, власть. Бизнес я отношу к составляющей, которая, вот у нас представление, к бизнес-обществу относится. И, с точки зрения транспортной доступности, возникает необходимость в специфике организации управления этой территорией. Вот я, когда мы сюда приехали, очень много смотрела, лазила по сайтам городских сельских поселений, которые находятся на Таймыре. Терорган, хороший очень инструмент. Действительно терорган в тех или иных населенных пунктах нужно делать. Терорган органов местного самоуправления, терорган органов государственной власти. Или, может быть, вместо этого делать какие-то мобильные терорганы, которые в данном случае не располагаются стационарно в тех или иных населенных пунктах.

Почему я на это обращаю внимание? Транспортные расходы, вот это та составляющая, которую нужно закладывать в местные бюджеты, она, безусловно, должна дотироваться, потому что своих доходов явно недостаточно. Вот я смотрела данные по одному из сельских поселений: при бюджете 300 миллионов собственные доходы 26 тысяч. Ну, очевидно, что вот эта вот составляющая за счет своих средств не может быть покрыта.

И в этой же связи возникает еще один вопрос. Вот уже сегодня говорили, но в контексте именно управления территорией, в контексте развития местного самоуправления и развития населенных пунктов. У нас бюджетная обеспеченность привязана к жителям. Наверное, нужно вносить определенные коррективы, с одной стороны, с точки зрения доступности услуг, а, с другой стороны, с точки зрения нормативов оплаты работников органов местного самоуправления. Потому что это тоже вопрос, который представляется достаточно важным. Причем, если бюджет, допустим, Красноярского края в выгодную сторону отличается от бюджетов некоторых иных субъектов, то по далеко не всем северным территориям ситуация такая благоприятная. Мне кажется, тут требуется определенное регулирование, в первую очередь, на федеральном уровне.

Сегодня мои коллеги неоднократно говорили о важности принятия федерального закона, который регулирует северные территории Арктики, и я поддерживаю эти идеи, но хотела бы обратить внимание в контексте своего выступления на две составляющие.

Первое, нужно достаточно серьезное внимание уделять развитию населенных пунктов и, с моей точки зрения, это не столько задача органов местного самоуправления, сколько государственная задача, в первую очередь, на федеральном уровне, потому что одними муниципальными силами ее явно не решить. И в этой связи возникает необходимость и гармонизации системы управления, и бюджетного законодательства, и в том числе полномочий органов местного самоуправления.

Причем говоря о полномочиях органов местного самоуправления, возникает еще один вопрос, который сегодня не поднимался, но мне представляется также важным. Вот на Таймыре достаточно большое количество коренных малочисленных народов, и по некоторым поселениям они составляют 99 процентов. Если мы посмотрим законодательство коренных малочисленных народов, вообще есть определенные функции, которые очень тесно переплетаются с вопросами местного значения в части землепользования, недропользования, и так далее.

Вот эти вот вещи тоже необходимо гармонизировать, потому что те интересы, которые есть у общин коренных малочисленных народов, и те интересы, которые есть у органов публичной власти, в определенной степени совпадают, но не всегда, и здесь тоже нужно искать определенный баланс, который, с моей точки зрения, может быть найден именно на федеральном уровне.

И второй аспект, который мне представляется важным для регулирования на федеральном уровне, это система управления развитием территорий. (...)

И последнее. У нас есть разные правовые режимы, в том числе правовой режим ТОРов, ТОСЭРов или там моногородов, муниципальные образования или населенные пункты, которые являются и которые относятся к опорным точкам Северного морского пути, де-факто, как я понимаю, являются монотерриториями, но де-юре у них статуса такого нет. Поэтому, может быть, имеет смысл рассмотреть вопрос о формировании каких-то инструментариев в отношении и вот этих вот северных территорий, в том числе возможном поиске балансов между основными партнерами, действующими в пределах этой территории, а это бизнес, это органы государственной власти, органы местного самоуправления, ну, и в данном случае возникают еще и коренные малочисленные народы, интересы которых тоже должны быть учтены.(...)

Часть 2. Библиографический список книг, материалов парламентских мероприятий, публикаций в журналах, сборниках, газетах и интернет-ресурсах

2017 - 2018 гг.

Абрамов А.В. Организация ледокольной проводки транспортных судов / А.В. Абрамов, М.А. Загородников // Управленческое консультирование. - 2017. - № 10. - С. 111-117

Абрамов А.В. Перспективы инновационного развития Арктической зоны России. Транспортные магистрали: монография / А.В. Абрамов, М.А. Загородников. - СПб., 2017. - 161 с.

Авхадеев В.Р. Законодательное регулирование судоходства в акватории Северного морского пути: становление и развитие на современном этапе / В.Р. Авхадеев // Материалы научно-практической конференции и круглого стола «Арктика — территория устойчивого развития и сотрудничества» (20 октября 2017 г.) и круглого стола «Правовые проблемы социально-экономического и инновационного развития Арктического региона России» (15 ноября 2016 г.). - М., 2018. - С. 89-98

Агарков С.А. Арктические коммуникации в китайских инфраструктурных проектах / С.А. Агарков, С.Ю. Козьменко, М.В. Ульченко // Геополитика и безопасность. - 2017. - № 3. - С. 45-52

Анализ айсберговой опасности на Северном морском пути на примере газозовозов / В.М. Шапошников [и др.] // Арктика: экология и экономика. - 2017. - № 2. - С. 76-81

Антошина Е.А. Учет особенностей северных регионов при выравнивании их бюджетной обеспеченности / Е.А. Антошина // Бюджет. - 2018. - № 4. - С. 20-24

Балобанов А.Е. Роль транспортно-логистической инфраструктуры в реализации проектов опорных зон развития Арктической зоны Российской Федерации / А.Е. Балобанов, А.М. Воротников, С.В. Майоров // Журнал экономических исследований. - 2018. - Т. 4., № 2. - С. 17-27

Банько Ю. Линия жизни. Развитие Северного морского пути - залог возрождения приарктических регионов России и освоения углеводородных ресурсов шельфа / Ю. Банько // Нефть России. - 2018. - № 5. - С. 23-28

Безруков Л.А. Проблемы формирования транспортной системы Сибирской Арктики / Л.А. Безруков // ЭКО: всероссийский экономический журнал. - 2018. - № 4. - С. 29-47

Бразовская Я.Е. Правовая регламентация плавания в акватории Северного морского пути / Я.Е. Бразовская // Евразийский юридический журнал. - 2017. - № 9. - С. 57-59

Винокуров С. Значение транспорта в реализации стратегических проектов по освоению арктической зоны и Северного морского пути / С. Винокуров // Транспортная стратегия - XXI век. - 2018. - № 38. - С. 56-57

Возможности судостроения в создании инфраструктуры в арктическом регионе / В.С. Никитин, Ю.А. Симонов, В.Н. Половинкин и др. // Арктика: экология и экономика. - 2017. - № 1. - С. 102-119

Волостных В.В. Судостроительный аспект развития арктической транспортной системы / В.В. Волостных, А.В. Иванкович // Управленческое консультирование. - 2017. - № 8. - С. 88-102

Воронина Е.П. Транспортное освоение арктических территорий: стратегические задачи и анализ рисков / Е.П. Воронина // Арктика: экология и экономика. - 2017. - № 3. - С. 61-67

Воронина Е.П. Транспортные проекты развития Арктической зоны Российской Федерации: методология риск-менеджмента / Е.П. Воронина // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2017. - № 1. - С. 137-148

Вызовы и угрозы национальной безопасности в Российской Арктике: науч.-аналит. докл. / Ин-т экон. проблем им. Г.П. Лузина Кол. науч. центра РАН. - Апатиты, 2017. - 53 с.

Вылиток А. Инновационные транспортные системы и технологии для транспорта как основа новых возможностей реализации программ эффективного устойчивого развития арктической зоны, районов крайнего севера и международного сотрудничества / А. Вылиток // Транспортная стратегия - XXI век. - 2018. - № 38. - С. 46-47

Гапликов С.А. Об особенностях Воркутинской опорной зоны в контексте развития Арктики / С.А. Гапликов // Государственная служба. - 2017. - № 5. - С. 44-49

Глазкова Л. Северяне ждут закона об опорных зонах Арктики / Л. Глазкова // Российская Федерация сегодня. - 2017. - № 12. - С. 34-37

Глазкова Л. Танкеры по Севморпути должны ходить как трамваи / Л. Глазкова // Российская Федерация сегодня. - 2017. - № 12. - С. 41-45

Государственная комиссия по вопросам развития Арктики подводит итоги государственной политики России в Арктике за 2017 год: На полях VII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» // Арктические ведомости. - 2018. - № 1. - С. 4-11

Григорьев М.Н. Развитие арктического грузопотока / М.Н. Григорьев // Арктические ведомости. - 2017. - № 3. - С. 14-23

Гутман С.С. Индикаторы устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации: проблемы выбора и измерения / С.С. Гутман, А.А. Басова // Арктика: экология и экономика. - 2017. - № 4. - С. 32-48

Димитров К. О развитии арктической зоны и Северного морского пути в Красноярском крае / К. Димитров // Транспортная стратегия - XXI век. - 2018. - № 38. - С. 74-75

Елисеев Д. Глобальные климатические изменения и развитие международного транзита по Северному морскому пути / Д. Елисеев // Проблемы теории и практики управления. - 2017. - № 8. - С. 45-56

Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок / В.Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. - 2017. - №6(14). - С. 22-44

Жуков М.А. О законодательном регулировании Федерального закона об Арктической зоне Российской Федерации / М.А. Жуков, В.Н. Крайнов, В.М. Телеснина // Арктические ведомости. - 2018. - № 1. - С. 44-51

Загородников М.А. Ледокольное обеспечение круглогодичного регулярного судоходства по трассам Северного морского пути / М.А. Загородников // Управленческое консультирование. - 2017. - № 9. - С. 149-156

Загородников М.А. Оценка экономической целесообразности развития транспортного судоходства в Арктической зоне России / М.А. Загородников // Журнал правовых и экономических исследований. - 2017. - № 3. - С. 7-14

Загородников М.А. Роль ледокольного флота в обеспечении национальной безопасности Арктической зоны России / М. А. Загородников // Экономика и управление. - 2018. - № 1. - С. 54-59

Загородников М.А. Совершенствование тарифов на ледокольную проводку / М.А. Загородников // Управленческое консультирование. - 2017. - № 6. - С. 127-132

Заенчковский А.Э. Возможности применения инновационных территориальных кластерных инициатив для развития регионов Севера / А.Э. Заенчковский // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2017. - № 4. - С. 80-90

Законодательное обеспечение развития региональной авиации, в том числе новых, конкурентоспособных видов авиационной техники, для создания современной транспортной инфраструктуры в районах Крайнего Севера, приравненных к ним местностей, районах Дальнего Востока, а также территорий, входящих в Арктическую зону Российской Федерации [Электронный ресурс]: инфодосье / Управление библиотечных фондов (Парламентская библиотека). – М., 2018. - 46 с.

Зворыкина Ю.В. Северный морской путь как стратегическая инициатива ЕАЭС / Ю.В. Зворыкина, Ю.Ю. Кофнер, С.И. Пакулов // Российский внешнеэкономический вестник. - 2017. - № 9. - С. 94-104

Иванов Г.В. Восстановление полярной авиации как практический шаг реализации стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации / Г.В. Иванов // Арктические ведомости. - 2018. - № 1. - С. 52-65

Иванов Г.В. Северный морской путь в глобальной геополитике Арктики / Г.В. Иванов // Геополитика и безопасность. - 2017. - № 3. - С. 35-38

Иванов Т.В. Создание эффективной системы доставки грузов в Арктике / Т.В. Иванов // Арктические ведомости. - 2017. - № 4. - С. 54-57

Калиниченко И. Мурманский порт: новые задачи на арктическом горизонте / И. Калиниченко // Эксперт. - 2018. - № 21. - С. 115

Клепач А.Н. Роль транспортных проектов в развитии Арктики и русского Севера / А.Н. Клепач, В.Н. Разбегин // Государственный аудит. Право. Экономика. - 2017. - № 1. - С. 121-124

Кокин С.В. Инфраструктурные проекты как точки роста опорных зон российской Арктики / С.В. Кокин, В.Ю. Андрусенко // Государственный аудит. Право. Экономика. - 2017. - № 1. - С. 58-63

Кондратов Н.А. Особенности развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России / Н.А. Кондратов // Географический вестник. - 2017. - № 4 (34). - С. 68-80

Корчак Е.А. Государственное управление территориальным развитием регионов арктической зоны России / Е.А. Корчак // Экономика и управление: проблемы, решения. - 2017. - № 9, Т. 4. - С. 14-19

Кукушкин С.Н. Северный морской путь как фактор социального и экономического развития северных территорий / С.Н. Кукушкин // Экономика знаний: теория и практика. - 2017. - № 2. - С. 49-61

Ларченко Л.В. Развитие арктических опорных зон - государственная стратегия на десятилетие / Л. В. Ларченко // Инновации. - 2018. - № 2. - С. 76-80

Лексин В. Правовые механизмы в структуре регуляторов пространственного развития: (на примере российской Арктики) / В. Лексин, Б. Порфирьев // Проблемы теории и практики управления. - 2018. - № 4. - С. 6-15

Лексин В.Н. Социально-экономические приоритеты устойчивого развития Арктического макрорегиона России / В.Н. Лексин, Б.Н. Порфирьев // Экономика региона. - 2017. - Т. 13, № 4. - С. 985-1004

Лукин В. К вопросу о национальной антарктической стратегии / В. Лукин // Международная жизнь. - 2018. - № 1. - С. 74-96

Мандзяк Р.Я. В Тикси едешь - дальше будешь / Р.Я. Мандзяк // Арктические ведомости. - 2017. - № 2. - С. 92-95

Морозова М.Н. Развитие Северного морского пути: проблемы и пути их решения / М.Н. Морозова // Экономика и социум. - 2017. - № 7 (38). - С. 129-138

Николаева А.Б. Арктические судоходные маршруты в период глобального потепления / А.Б. Николаева // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2017. - № 1. - С. 158-165

Николаева А.Б. Перспективы развития Северного морского транспортного коридора / А.Б. Николаева // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2017. - № 4. - С. 106-113

Никулкина И.В. Налоговые и таможенные механизмы воздействия для опорных зон развития в Арктике и опорных портов Северного морского пути / И.В. Никулкина // Вопросы региональной экономики. - 2017. - Т. 30, № 1. - С. 90-100

О законодательном обеспечении построения и развития транспортно-логистической инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации [Электронный ресурс]: инфодосье / Управление библиотечных фондов (Парламентская библиотека). - М., 2017. - 42 с.

[О крупных проектах развития транспортной инфраструктуры Севера России: материалы совещания Правительства Российской Федерации 21 апреля 2017 г., г. Мурманск] // Официальный сайт Правительства Российской Федерации. - <http://government.ru/> (дата обращения: 18.05.2018)

О совершенствовании мер государственной поддержки социально-экономического развития российского Севера, Арктики и Дальнего Востока [Электронный ресурс]: библиодосье к парламентским слушаниям, 15 февраля 2018 года / Управление библиотечных фондов (Парламентская библиотека), Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока. – М., 2018. – 50 с.

О состоянии и проблемах законодательного обеспечения реализации стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. О состоянии и проблемах законодательного обеспечения научной деятельности Российской Федерации в Антарктике: ежегод. докл. (2016 г.) / Совет Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации, Совет по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации. – М., 2017. – 335 с.

Огай С.А. Российская Арктика: ресурсная база и транспортная магистраль / С.А. Огай, В.М. Пазовский. – Владивосток, 2017. – 179 с.

Политико-правовой стык Арктики и Тихого океана: междисциплинарное исследование статуса региона Берингова пролива / Моск. гос. ин-т междунар. отношений (ун-т) МИД России. – М., 2017. – 126 с.

Пономарев В. Восемь опор и одна дорога / В. Пономарев // Эксперт. – 2017. – №49. – С. 67-70

Потравный И.М. Развитие опорных зон в российской Арктике на основе проектного подхода / И.М. Потравный, М.А. Моторина // Горизонты экономики. – 2017. – № 6. – С. 31-36

Регионы Севера и Арктики Российской Федерации: современные тенденции и перспективы развития: монография / Рос. акад. наук, Кол. науч. центр РАН, Ин-т экон. проблем им. Г.П. Лузина Кол. науч. центра РАН. – Апатиты, 2017. – 171 с.

Ростунова О.С. Правовой режим судоходства и экологическая безопасность в Арктической зоне Российской Федерации / О.С. Ростунова, И.А. Гулиев // Экологический вестник России. – 2018. – № 4. – С. 64-69

Рукша В. «Мегапроекты в Арктике без прямого участия государства невозможны» / В. Рукша, бесед. В. Дзагуто // Коммерсант. – 2017. – 29 сент. – С. 14

Рукша В.В. «Ждем роста грузопотока по Северному морскому пути до 80 миллионов тонн» / В.В. Рукша; беседовал К. Кудрин // Известия. – 2017. – 20 июня. – С. 6

Русская Арктика: сб. док. / [сост.: В.И. Станулевич, С.О. Шаляпин]. – Архангельск, 2017. – 215 с.

Селин В.С. Геоэкономические факторы функционирования и развития арктических морских коммуникаций / В.С. Селин, С. Козьменко // Морской сборник. – 2017. – № 7. – С. 44-48

Селин В.С. Движущие силы и проблемы развития морского транспорта в арктических акваториях / В. С. Селин // Транспорт Российской Федерации. – 2017. – № 2. – С. 13-16

Семенов Д.В. Перспективы развития евразийского международного транспортного коридора «Севморпуть»: правовой анализ / Д.В. Семенов // Евразийский юридический журнал. – 2017. – № 4. – С. 29-32

Семченков А.С. Безопасность Северного морского пути и Арктической зоны России / А.С. Семченков, А.К. Несолена // Вестник российской нации. – 2018. – № 1. – С. 166-182

Серова Н.А. Инвестиционная политика регионов Арктической зоны России / Н.А. Серова // Россия в глобальном мире. – 2017. – № 10 (33). – С. 237-247

Синицына А. Порт Сабетта - инфраструктурный проект российской Арктики / А. Синицына // Логистика. – 2017. – № 3 (124). – С. 20-24

Совершенствование инфраструктуры и материально-технической базы ФГУП «Атомфлот» для обеспечения экологической безопасности на северо-западе России / М.М. Кашка, Е.А. Ефанская, В.А. Кобзев и др. // Арктика: экология и экономика. – 2017. – № 1. – С. 130-135

Соловьев Д.А. Комплексное освоение российской Арктики: климатические вызовы, транспортные коридоры и новые энергетические технологии / Д.А. Соловьев, М.О. Моргунова // Энергетическая политика. – 2018. – № 4. – С. 89-98

Стратегическое планирование развития территорий, являющихся опорными пунктами развития Северного морского пути (Мурманск, Архангельск, Диксон, Дудинка, Игарка, Нордвик, Тикси, Амбарчик, Певек, Бухта Проведения) [Электронный ресурс]: библиодосье к «круглому столу», 28 июня 2018 года / Управление библиотечных фондов (Парламентская библиотека), Комитет Государственной Думы по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления, 2018. - 47 с.

Сухонос Ю.А. Проблемы и перспективы медицинского обеспечения Северного морского пути / Ю.А. Сухонос // Проблемы сохранения здоровья и обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Арктике: материалы науч.-практ. конф. с междунар. участием (5-6 окт. 2017 г., Санкт-Петербург) / Федер. служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, Сев.-Зап. науч. центр гигиены и обществ. здоровья. - СПб., 2017. - С. 231-232

Тодоров А.А. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспекты / А.А. Тодоров // Проблемы национальной стратегии. - 2017. - № 3. - С. 149-171

Фишкин Д.О. О перспективах формирования Воркутинской опорной зоны развития / Д.О. Фишкин // Арктические ведомости. - 2017. - № 4. - С. 20-25

Фуз П. Практика безопасного и экологически ответственного судоходства в Арктике: необходимый и обоснованный предмет кооперации между Россией и США / П. Фуз // Экономика Востока России. - 2017. - № 2. - С. 89-92

Цукерман В.А. Модернизация инновационно-промышленного комплекса Севера и Арктики: оценка уровня, основные направления / В.А. Цукерман, Е.С. Горячевская // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2017. - № 4. - С. 91-105

Чишков Ю.В. Северный морской путь в структуре арктической транспортной системы / Ю.В. Чишков // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - № 1. - С. 27-32

Шарапова А.А. Правовое регулирование судоходства по Северному морскому пути / А.А. Шарапова // Перспективы развития юридической науки, практики и образования в Азиатско-Тихоокеанском регионе: форум Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. празднованию 58-летия непрерыв. юрид. образования в Дальневост. федер. ун-те и 97-летию юрид. образования на Дал. Востоке России, 6 окт. 2016 г. / Дальневост. федер. ун-т, юрид. шк. - Владивосток, 2017. - С. 256-266

Швецов К.В. Стратегия развития и модернизации транспортно-логистических маршрутов в Арктике / К.В. Швецов, К.Г. Сорокожердьев, А.С. Лебедева // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). - 2018. - Т. 9. № 1. - С. 40-52

Шеломенцев В.Н. Правовое регулирование Северного морского пути / В.Н. Шеломенцев // Землеустройство, кадастр и мониторинг земель. - 2018. - № 2. - С. 5-8

Ширококорд А.Б. Арктика и Северный морской путь: безопасность и богатство России / А.Б. Ширококорд. - М., 2017. - 412 с.

Штрек А.А. Роль современного транспортного флота в развитии грузоперевозок в Арктике / А.А. Штрек // Арктические ведомости. - 2017. - № 3. - С. 26-31

Штыров В.А. Арктика и Дальний Восток: величие проектов / В.А. Штыров. - М., 2018. - 283 с.

Щелоков В.А. Магистраль «Белкомур» - важнейший проект развития инфраструктуры Севера России: [транспортная инфраструктура Арктики] / В.А. Щелоков // Арктические ведомости. - 2017. - № 1. - С. 66-73

Щербанин Ю.А. Транспортно-логистическое обеспечение хозяйственного освоения российской части Арктики / Ю.А. Щербанин // Энергетическая политика. - 2018. - № 4. - С. 48-56

Шугрина Е.С. [Стратегическое планирование развития территорий, являющихся опорными пунктами развития Северного морского пути: выступление на «круглом столе» 28 июня 2018 г.] / Е.С. Шугрина // Официальный сайт Комитета Государственной Думы по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления - <http://komitet4.km.duma.gov.ru/> (дата обращения: 20.09.2018)