

# Северный морской путь: проблемы и перспективы

О. В. БЕЛЫЙ, докт. техн. наук, профессор, Д. А. СКОРОХОДОВ, докт. техн. наук, профессор,

А. Л. СТАРИЧЕНКОВ, канд. техн. наук, доцент, Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко РАН



**Внутренняя связанность арктической зоны России невысока из-за редкой сети городов, дороговизны воздушного и наземного транспорта и слабо развитой инфраструктуры.**

**В этих условиях для многих арктических районов морской транспорт является единственным средством обеспечения массовых перевозок грузов, а Северный морской путь — главным фактором развития международных и межрегиональных экономических, культурных и социальных связей. Сегодня арктическая морская транспортная система, имея большой потенциал, нуждается в комплексном развитии и при поддержке государства к 2015 г. может стать самоокупаемой.**

(Долгано-Ненецкого) автономного округа морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения. На направлении Мурманск — Дудинка осуществляется круглогодичная навигация в целях обеспечения деятельности Норильского горно-металлургического комбината (ГМК).

Интерес иностранных судоходных и деловых кругов к СМП определяется двумя важнейшими факторами. Во-первых, он может стать более выгодной с экономической точки зрения альтернативой используемым ныне маршрутам между портами Европы, Дальнего Востока и Северной Америки. По этому пути, например от Гамбурга до Иокогамы, всего 6600 морских миль, тогда как через Суэцкий канал — 11 400 миль.

Во-вторых, СМП интересен для иностранцев как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. В прилегающих к нему районах содержится 35 % мировых запасов нефти и газа, транспортировка которых морским путем может оказаться выгоднее строительства газо- и нефтепроводов. К тому же магистральные трубопроводы в Западную Европу могут проходить только через бывшие советские республики, а их политика не всегда предсказуема, и транспортировка через их территорию обходится достаточно дорого. При этом ледовая обстановка в Баренцевом море и в западной части Карского моря вполне благоприятна и позволяет проходить танкерам ледового класса без сопровождения ледоколами в течение большей части года. Кроме того, по СМП можно организовать перевозку минеральных удобрений с Кольского полуострова в Восточную Азию, в Китай.

В 2010 г. к традиционным перевозкам грузов «Норникеля», Обской губы и северного завоза прибавились перевозки в восточном направлении. Это транспортировка нефтепродуктов на Чукотку, экспорт углеводородов из Мурманска в Китай и транзитные перевозки железнорудного концентрата из Норвегии в тот же Китай. По экспертной оценке, потенциальный объем перевозок по

Северный морской путь (СМП) в соответствии с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (1998) определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике». Плавание по трассам СМП, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с данным законом, другими федеральными законами, международными договорами Российской Федерации и правилами плавания по трассам СМП, утвержденными Правительством Российской Федерации и опубликованными в «Извещениях мореплавателям».

## Географические и климатические факторы

Согласно действующим «Правилам плавания по трассам Северного морского пути» 1990 г., границы СМП определяются исходя из местонахождения пригодных к ледовой проводке судов трасс во внутренних морских водах, территориальном море, экономической зоне и прилегающих к северному побережью России зонах. Крайние пункты трасс СМП на западе ограничиваются западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, а на востоке, в Беринговом проливе, граница проходит по параллели 66° северной широты и меридиану 168° 58' 37" западной долготы.

СМП почти в 2 раза короче других морских путей из Европы на Дальний

Восток: от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП 14 280 км, через Суэцкий канал — 23 200 км, а вокруг мыса Доброй Надежды — 29 400 км.

Длина основной ледовой трассы СМП от новоземельских проливов до порта Провидения — 5 610 км; протяженность судоходных речных путей, примыкающих к СМП, — около 37 000 км. Однако продолжительная и суровая зима при коротком и холодном лете обуславливают большую ледовитость арктических морей, которая является главным препятствием для прохода судов на значительных отрезках трассы. Наиболее трудные для плавания условия складываются в районах больших скоплений тяжелых льдов (Таймырский и Айонский ледовые массивы). Проводка транспорта через эти массивы, не разрушающиеся даже в самые теплые месяцы, возможна только с помощью ледоколов.

## Экономический потенциал

Функциональная граница СМП начинается от западной части Кольского полуострова.

СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, сухопутные, воздушные и трубопроводные виды транспорта. Для некоторых районов арктической зоны — Чукотки, островов арктических морей — и ряда населенных пунктов побережья Таймырского



СМП к 2015 г. может составить 38 млн т в год. Зарубежные эксперты прогнозируют к 2020 г. рост объема транзита в восточном направлении до 6 млн т, а в западном — до 3 млн т в год.

### Нынешнее состояние

В процессе перехода к рыночным отношениям произошла трансформация звеньев СМП и хозяйствующих субъектов в различные формы собственности. Морские пароходства, за исключением Арктического, акционированы. Транспортный флот стал собственностью этих акционерных обществ. Ледокольный, аварийно-спасательный и гидрографический флот, портовые сооружения, сеть полярных станций, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения и связи закреплены в федеральной собственности. Ледокольный флот передается в доверительное управление ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и ОАО «Северное морское пароходство». Арктические порты, кроме акционированного порта Певек, переданы субъектам Российской Федерации и хозяйствующим субъектам. При этом федеральная собственность на СМП и управление им является основой сохранения СМП как национальной единой коммуникации России в Арктике.

Проводимые реформы особенно негативно отразились на социально-экономической сфере Севера. Значительная часть производства свернута. Новые

точки экономического возрождения арктической зоны пока не получают должной поддержки государства. Объемы перевозок грузов по СМП сократились в 4 раза и продолжают находиться на самом низком уровне (в 2000 г. — 1,7 млн т). Транспортная система Севера оказалась невостребованной.

К 2003 г. большая часть транспортных судов ледовых категорий по ресурсным показателям выведена из эксплуатации. Оставшиеся 50–60 судов не смогут обеспечить перспективный объем перевозок грузов. После 2000 г. не было ни одного решения о строительстве новых транспортных судов.

Атомный ледокольный флот, с учетом ввода в эксплуатацию атомного ледокола «50 лет Победы», позволил обеспечить прогнозируемые объемы грузоперевозок только до 2005 г. К этому времени четыре ледокола (из шести) выработали ресурс ядерных энергетических установок, и если его не продлить на 10 лет, возникнет острый дефицит ледоколов. На строительство атомного ледокола нового поколения потребуется 7–8 лет.

Арктические порты по-прежнему являются самым слабым звеном на СМП. Из-за отсутствия средств у собственников модернизация технического оборудования портов не производится с 1990 г. Причалные сооружения в большинстве портов требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. В большинстве портов отсутствуют или находятся в критическом состоянии

сооружения по приему и утилизации судовых отходов, средства ликвидации аварийных разливов нефти.

Навигационно-гидрографическое обеспечение, из-за сокращения бюджетного финансирования до 15–20 % от необходимого объема, находится в таком состоянии, что не может в должной мере обеспечить безопасность мореплавания. В действие вводится только минимум требуемых средств навигационного оборудования. Гидрографический флот (21 судно) фактически прекратил систематические промерные работы. Система передачи навигационной информации и предупреждений об опасностях на трассах СМП из-за ликвидации сети радиостанций оказалась дезорганизованной.

Гидрометеорологическое обеспечение значительно сократилось как по объему, так и по качеству ледовых и метеорологических прогнозов на различные сроки. Из-за отсутствия бюджетного финансирования число полярных станций с конца 1980-х годов сократилось почти в 4 раза. Прекращены работы по развитию центра ледовой и гидрометеорологической информации «Север». В качестве положительного момента можно лишь отметить создание центра, осуществляющего мониторинг ледовой обстановки, в результате чего значительно улучшилось качество гидрометеорологического обеспечения.

Система радиосвязи, функционировавшая в течение многих лет, фактически прекратила свое существование из-за ликвидации сети радиостанций

Минтранса России и Росгидромета. Аварийно-спасательная служба свернута. Штаб морских операций восточного района СМП в порту Певек не функционирует с 1997 г. Его местом дислокации стал порт Владивосток и ледокол. Штаб морских операций западного района перенесен из порта Диксон в порт Мурманск и работает в сокращенном составе. Ответственные за формирование штабов морских операций Мурманское и Дальневосточное морские пароходства ставят вопрос о финансировании деятельности штабов. Необходимо переиздание «Положения о Штабе морских операций».

Потонный (ледокольный) сбор, регламентируемый приказом Федеральной службы по тарифам, не отвечает ни интересам грузо- и судовладельцев, ни федеральным органам исполнительной власти. Необходима замена этого сбора оплатой за конкретные услуги, предоставляемые при плавании по трассам СМП.

Существующие на СМП тарифы, налоги и таможенные пошлины пока не способствуют экономическому развитию Арктической зоны и ее транспортному обеспечению. Действующие соглашения о разделе продукции в должной мере не защищают приоритет российских перевозчиков.

Система управления СМП ввиду трансформации его звеньев в различные формы собственности не соответствует нынешним реалиям. Острая проблема организации и осуществления завоза социально значимых грузов на север продолжает оставаться нерешенной.

Система кадрового обеспечения транспортного комплекса СМП нарушена. Отмена обязательного распределения выпускников высших учебных заведений и низкий уровень оплаты труда в государственных учреждениях отрицательным образом сказались в первую очередь на воспроизводстве специалистов по арктической гидрографии и гидрометеорологии в Государственной морской академии им. адмирала С. О. Макарова — единственном учебном заведении, где есть арктический факультет.

На уровне судоходных компаний, обслуживающих СМП, отмечается жесткая конкуренция. Ведущую позицию занимают ОАО «Мурманское морское пароходство» и вновь созданная судоходная компания «Лукойл-Арктик-Танкер». Они расширяют зону перевозок до порта Мыс Шмидта и предлагают свои услуги в качестве

операторов всего северного завоза. Другие пароходства (Дальневосточное, Приморское, Арктическое) из-за резкого сокращения грузовой базы вынуждены сворачивать свою деятельность в Арктике. Из всех пароходств, на балансе которых находятся ледоколы, только ОАО «Мурманское морское пароходство» заключило договор о доверительном управлении ледокольным флотом. Назрела острая необходимость согласования деятельности морских пароходств по таким важнейшим вопросам транспортной деятельности в Арктике, как тарифы, оплата предоставляемых при плавании по СМП услуг, управление ледокольным флотом и морскими ледовыми операциями, антимонопольные мероприятия.

В этом году в связи с предстоящим выводом из эксплуатации действующих атомных ледоколов, остро встанет проблема, связанная с утилизацией атомных реакторов и отработанного ядерного топлива (ОЯТ). На сегодняшний день нет концепции утилизации гражданских судов с ядерными энергетическими установками и судов атомно-технологического обслуживания, отсутствует инфраструктура и технология проведения работ, не определены предприятия-исполнители. Согласно Федеральному закону «Об использовании атомной энергии», проект утилизации должен быть подготовлен в срок не менее чем за 5 лет до начала вывода из эксплуатации объекта с ядерными энергетическими установками. Ледокол «Арктика» был выведен из эксплуатации в 2008 г. Отсрочка нормативного вывода ледоколов из эксплуатации неизбежно повлечет необоснованные существенные затраты на их содержание и создаст потенциальную радиационную опасность для региона.

### Перспективы и направления развития

Цель совершенствования арктической морской транспортной системы — обеспечение гарантированной и экономически эффективной перевозки возрастающих объемов грузов в минимальные сроки, с учетом социальных, природоохранных, оборонных и других национальных требований.

Особое значение СМП может приобрести прежде всего в связи с разработкой месторождений полезных ископаемых.

Если, к примеру, руду Полярного Урала еще можно доставить потребителю по обходным маршрутам с большими транспортными затратами, то руду Яку-

тии или Чукотки транспортировать можно только по СМП: железных дорог на севере Сибири нет, а Транссибирская магистраль находится на юге, далеко от северных регионов и Западной, и Восточной Сибири.

Быстрыми темпами идет промышленное освоение месторождений нефти и природного газа российской Арктики. Здесь запасы углеводородов только на российском шельфе Ледовитого океана оцениваются примерно в 100 млрд т нефтяного эквивалента. В Ямало-Ненецком округе, ведущем энергодобывающем регионе страны, добыча углеводородов смещается на север — в районы полуостровов Ямал, Гыдан, в акваторию Обской губы и на шельф Карского моря. По оценке экспертов, запасы только жидких углеводородов в этих районах составляют около 7 млрд т. По планам Федеральной энергетической программы, обустройство месторождений этой зоны обеспечит углеводородами потребности страны. По СМП нефть и газ можно будет экспортировать в страны Арктического, а также Азиатско-Тихоокеанского регионов.

Благодаря СМП оживится экспорт цветных металлов, производимых Норильским ГКМ. Возможно появление новой арктической судоходной трассы Белушья губа — порт Мурманск, связанной с освоением крупного полиметаллического месторождения (с геологическими запасами металла в 10 млн т) и залежей марганцевых руд (3 млрд т) на архипелаге Новая Земля.

Стимулом развития судоходства в восточной части СМП может также явиться экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона редких земель и апатитов из арктического месторождения Томтор в Республике Саха (Якутия) и полиметаллов из месторождений на Чукотке.

При непосредственной государственной поддержке смогут развиваться коммерческие предприятия лесопереработки в бассейнах Енисея и Лены, в результате чего возобновится экспорт лесных грузов по СМП.

Существует реальная возможность увеличить объем транзитных перевозок по СМП за счет экспорта черных металлов и минеральных удобрений, производимых предприятиями-экспортерами в европейской части России.

По прогнозной оценке, общий объем перевозок по СМП в 2015 г. достигнет 14–15 млн т, в том числе экспорт нефти, сжиженных газов и газового конденсата из Тимано-Печорских и Обь-Енисейских месторождений увеличится до 8–10 млн т; транзитные перевозки



грузов — до 2,5 млн т, включая экспорт российских удобрений и металлов; экспорт лесных грузов из бассейнов рек Енисей и Лена — до 1 млн т; увеличатся также объемы каботажных перевозок и северного завоза.

В рамках реализации федеральных целевых программ «Модернизация транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.» решаются задачи обновления ледокольного флота. К 2014 г. предусмотрена разработка технических предложений для создания атомного ледоколладера мощностью 110–130 МВт для круглогодичной работы на СМП. Кроме того, к 2015 г. планируется разработка организационно-технологического проекта постройки в России атомных ледоколов повышенной мощности для освоения арктического континентального шельфа России и устойчивой работы СМП.

В соответствии с федеральной целевой программой «Глобальная навигационная система» в Карском море на острове Олений в 2003 г. введена в эксплуатацию первая в мире арктическая контрольно-корректировочная станция глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS. В 2009 г. в Арктике были развернуты еще две аналогичные станции — на мысе Стерлигова и в устье Индигирки. До 2020 г. планируется создание сети контрольно-корректирующих станций вдоль всех традиционных трасс СМП. Реализация этих планов позволит использовать станции для выполнения гидрографи-

ческих, лоцмейстерских и дноуглубительных работ, а также для осуществления лоцманских проводок судов на устьевых участках сибирских рек.

Комплексное развитие СМП является сложной межотраслевой, межрегиональной и многодисциплинарной задачей, ее решение планируется на длительную перспективу по этапам, предусмотренным федеральной целевой программой «Мировой океан», а также протоколом совещания Морской коллегии Правительства Российской Федерации от 2 октября 2010 г.

Цель долгосрочного этапа (2008–2015) развития СМП заключается в переходе к коммерческому использованию СМП. Этот завершающий этап обеспечивается самокупаемой арктической морской транспортной системой. Реализация завершающего этапа развития осуществляется также в рамках «Программы комплексного развития СМП и его использования на коммерческой основе». Для этого ФСБ России и другим федеральным органам государственной власти и организациям поручено подготовить предложения по установлению упрощенного порядка пограничного и таможенного контроля для судов, работающих в Арктике по программе освоения шельфа и следующих транзитом по трассе СМП без заходов в российские и иностранные порты.

#### **Ключевые принципы развития**

Развитие судоходства и транспортных технологий в бассейне Северного Ледовитого океана является одной из важнейших общегосударственных за-

дач Российской Федерации. Исходя из этого принципы нового подхода к комплексному развитию СМП состоят в следующем:

- государство обеспечивает устойчивое и безопасное функционирование СМП; определяет и поддерживает приоритетные отрасли экономики Севера, способные в наиболее короткие сроки увеличить грузопотоки; создает благоприятные законодательно-правовые и финансово-экономические условия для деятельности отечественных коммерческих предприятий, привлечения российских и иностранных инвестиций (соглашения о разделе продукции); развивает федеральную транспортную инфраструктуру (ледоколы, гидрографический и спасательный флоты, средства навигации, гидрометеорологии, связи, спасения, охраны окружающей среды) как основу единой национальной транспортной коммуникации России в Арктике; способствует развитию учебных заведений, являющихся основными центрами по подготовке специалистов, обеспечивающих функционирование СМП;

- коммерческие предприятия и субъекты РФ по мере развития экономической деятельности и роста грузовой базы строят ледокольно-транспортный флот с участием государственной поддержки или пользуются услугами судоходных компаний, развивают портовое хозяйство и принимают долевое участие в развитии инфраструктуры СМП, обеспечивающей деятельность этих субъектов;

- в процессе оживления экономики арктической зоны и комплексного развития СМП создается самокупаемая арктическая морская транспортная система под контролем государства; в соответствии с новыми экономическими условиями поэтапно организуются новые формы управления СМП, удовлетворяющие интересам федеральных и региональных органов управления и коммерческих структур.

В целях повышения эффективности управления СМП необходимо объединение усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и хозяйствующих субъектов. Следует повысить роль администрации СМП как главного государственного надзорного органа в области организации арктического судоходства, рационального использования СМП и сохранности природной среды.

Для того чтобы обеспечить бесперебойное и безопасное функционирова-



ние СМП и эффективную деятельность государства в Арктике, соответствующим министерствам и ведомствам предлагаются следующие проекты поручений:

- создать федеральную структуру по управлению развитием и функционированием СМП на основе государственно-частного партнерства;
- разработать концепцию федеральной целевой программы «Восстановление и развитие СМП»;
- при разработке федеральной целевой программы развития морского транспорта на 2011–2020 гг. предусмотреть разработку концепции утилизации гражданских судов с ядерной энергетической установкой (ЯЭУ) и судов атомного флота, проектов их утилизации, подготовить предложения по источникам финансирования проектов и включению соответствующих расходов в федеральный бюджет.

В области национальной безопасности СМП является важнейшим фактором обеспечения обороноспособности России на наиболее труднодоступном и слабо защищенном участке границы. Необходимо осуществить комплекс военно-организационных, военно-экономических и военно-технических мероприятий по усилению функционирования сил ВМФ и пограничной службы в Арктическом регионе, обеспечению надежной защиты государственной границы, охраны внутренних вод, территориального моря,

исключительной экономической зоны континентального шельфа и природных ресурсов Российской Федерации в Арктике.

Основным направлением развития СМП является формирование международной транснациональной компании, которая может способствовать развитию транзитного международного транспортного коридора. Этому препятствует, во-первых, неразвитость инфраструктуры СМП, особенно его восточной части, а во-вторых, конкуренция со стороны южных маршрутов, которые, несмотря на то что являются более протяженными и проходят через перегруженный Суэцкий канал и воды Сомали, где бесчинствуют пираты, остаются привлекательнее для перевозчиков грузов между Европой и Азией. Для плавания по арктическим водам требуются суда ледового класса (а они существенно дороже обычных) и специально обученные команды. Кроме того, дрейфующие льды и неблагоприятные погодные условия могут затруднить движение судна в арктических водах даже в период безледокольной навигации. Наконец, транспортные компании в принципе весьма консервативны в плане выбора маршрутов: любые новые маршруты — это новые риски, а они увеличивают стоимость страховки. В-третьих, существует проблема политического характера. Влиятельные державы уже намекали России на желательность «ин-

тернационализации» СМП (в случае, если он приобретет коммерческую ценность). Их аргумент состоит в том, что арктические воды еще не поделены, а столь важная транспортная артерия не может находиться под контролем одной страны. Аналогичные претензии США к Канаде фактически блокируют использование Северо-Западного прохода — альтернативы СМП в арктических широтах Северной Америки.

Поэтому СМП в первую очередь нужен нашему государству, что и определяет необходимость его интенсивного развития.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Пазовский В. М. Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов. — Владивосток: Дальневост. гос. морская акад им. адмирала Г. И. Невельского, 2002.
2. Северный морской путь: дорога в будущее // Экономика. — 02.11.2006. — № 236 (4199).
3. Отчет «Предложения ЦНИИМФ по модернизации Арктической транспортной системы Северного морского пути». — СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2007.
4. Протокол совещания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 2 октября 2010 г.
5. Федеральный закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания по трассам и акватории Северного морского пути». — 2010.