

## ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРКТИЧЕСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ РФ И АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Савельева С.Б.<sup>1</sup>, Селин В.С.<sup>2</sup>, Ульченко М.В.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ФГБУ ВПО «Мурманский государственный технический университет», Мурманск, Россия (183010, г. Мурманск, Спортивная, 13), e-mail: [ansav051@mail.ru](mailto:ansav051@mail.ru)

<sup>2</sup>ФГБУН «Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина» Кольского научного центра РАН, Апатиты, Россия (184209, Мурманская область, г. Апатиты, ул. Ферсмана, 24а), e-mail: [silin@iep.kolasc.net.ru](mailto:silin@iep.kolasc.net.ru)

**В работе проведено исследование состояния инфраструктуры арктической транспортной системы РФ. Основным методологическим принципом, используемым в данной работе, выступает системный подход. Анализ проблем развития транспортной системы Северного морского пути показал, что, несмотря на относительно небольшие объемы перевозок, она является сложнейшим технико-технологическим и организационно-экономическим образованием. Как у морской транспортной коммуникации ее функционирование определяется комплексом природно-климатических, материальных, экономических, правовых и др. факторов, влияющих на доставку грузов от поставщика к потребителю. В работе сделан вывод о том, что морской транспортный комплекс в арктической зоне России играет важную экономическую роль в обеспечении жизнедеятельности населения и функционировании хозяйственных комплексов, прилегающих к трассе районов арктического побережья.**

Ключевые слова: транспортная безопасность, Северный морской путь, Арктика, транспортная система.

## FEASIBILITY STUDY OF TRANSPORT SAFETY ATCTIC COAST OF RUSSIA AND WATERS THE NORTHERN SEA ROUTE

Savelyeva S.B.<sup>1</sup>, Selin V.S.<sup>2</sup>, Ulchenko M.V.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Murmansk State Technical University, Murmansk, Russia (183010, Murmansk, Sportivnaya street, 13), e-mail: [ansav051@mail.ru](mailto:ansav051@mail.ru)

<sup>2</sup>Lusin Institute for Economic Studies of Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences, Apatity, Russia (184209, Murmansk region, Apatity, Fersmana street, 24a), e-mail: [silin@iep.kolasc.net.ru](mailto:silin@iep.kolasc.net.ru)

**In this work the study of the infrastructure of the Arctic transports system. The basic methodological principle used in work, system approach acts. The analysis of the problems of development of the transport system of the Northern sea route has shown that, despite the relatively small traffic volumes, it is most difficult technical-technological and organizational-economic background. As in marine transportation communications its functioning is determined by the complex of climatic, material, economic, legal and other factors affecting the delivery of goods from supplier to consumer. In the work concluded that the Maritime transport sector in the Arctic zone of Russia plays an important economic role in sustaining livelihoods and functioning of economic systems, adjacent to the highway in the circumpolar Arctic coast.**

Keywords: transport security, the Northern Sea Route, the Arctic, the transport system.

Согласно Федеральному закону Российской Федерации от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» основными целями обеспечения транспортной безопасности является устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, а также защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства [3].

Транспортная система является одной из важнейших отраслей народного хозяйства, она выполняет функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Являясь составной и исключительно важной частью инфраструктуры России, транспортный комплекс обеспечивает не только внутренние межотраслевые связи и потребности населения в

перевозках, но и позволяет осуществлять доставку пассажиров и экспортно-импортных грузов различного назначения в интересах развития международного культурного и технического сотрудничества, а также интеграцию России в мировую экономику [5].

Согласно Концепции транспортной безопасности Российской Федерации в наиболее общем виде понятие «транспортная безопасность» может быть определено как:

- система предупреждения, противодействия и пресечения преступлений, включая терроризм, в транспортной сфере;
- система предупреждения на транспорте чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера;
- система недопущения либо минимизации материального и морального ущерба на транспорте от преступлений и чрезвычайных происшествий;
- система, направленная на повышение экологической безопасности перевозок, экологической устойчивости транспортной системы;
- система реализации целей национальной безопасности в транспортном комплексе в целом.

Вместе с тем необходимо отметить, что транспортная безопасность является составной частью национальной безопасности, которая также включает в себя: экономическую, военную, информационную, продовольственную, экологическую, энергетическую и другие виды безопасности.

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденной Президентом Российской Федерации В.В. Путиным, в качестве главной проблемы для расширения присутствия России в Арктике называется слабость транспортной инфраструктуры, что в свою очередь затрудняет промышленное освоение и социальное развитие Заполярья. С целью решения данной проблемы планируется создание единой Арктической транспортной системы, которая должна включать в себя [2]:

- Северный морской путь (СМП) - кратчайший морской путь между европейской частью РФ и Дальним Востоком, исторически сложившаяся единая национальная транспортная коммуникация;
- комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта;
- комплекс береговой инфраструктуры: порты, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, связи - сопровождающий транспортную деятельность в Арктической зоне России вместе с системой меридионально ориентированных транспортных путей.

Распад СССР и переход к новой системе хозяйствования драматически отразился на арктических морских перевозках: достигнув своего максимума в 1987 году (около 6.5 млн

тонн), они уже в 1999 году снизились до 1.6 млн т (в четыре раза), при этом в восточном секторе объем уменьшился в 40 раз (до 30 тыс. т). В последние годы наблюдается постепенный рост грузопотоков, в том числе транзитных, однако в целом он явно не отвечает геоэкономическим задачам и возможностям российской Арктики.

До 2010 года грузопотоки СМП не превышали 2 млн тонн, причем свыше 80% из них приходилось на Карское море за счет обеспечения деятельности ОАО «Норильский никель» и вывоза нефти и газоконденсата из Обской губы.

Грузоперевозки по Северному морскому пути в 2011 году составили 3111 тыс. тонн (по данным администрации СМП), в том числе [1]:

- вывоз (806 тыс. т) – 26% всех перевозок;
- завоз (1471 тыс. т) – 47.2% с учетом междупортовых перевозок по Севморпути;
- транзит (834 тыс. т) – 26.8% перевозок.

Необходимо отметить, что транзит по Северному морскому пути не является перевозками между зарубежными портами (в 2011 году таких перевозок вообще не было, в 2012 году – один рейс). Основные грузопотоки проходили между портом Мурманск и портами Юго-Восточной Азии, в том числе 14 рейсов было совершено судами дедвейтом свыше 20 тыс. т, из них 10 – дедвейтом свыше 70 тыс. т со следующей географией:

Мурманск – порты Китая: 492.7 тыс. т;

Мурманск – порты Южной Кореи: 231.0 тыс. т;

Мурманск – Бангкок (Таиланд): 90.3 тыс. т.

Современная геоэкономическая и геополитическая ситуация в Мировой Арктике характеризуется отнюдь не благожелательным взаимодействием, а нарастанием противоречий в освоении ее ресурсов и морских коммуникаций. Президент Российской Федерации 18 сентября 2008 г. утвердил Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Одним из основных национальных интересов РФ в Арктике признано использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике.

Однако уже 12 января 2009 г. в Соединенных Штатах принята Арктическая национальная политика, где отмечено, что свобода открытого моря является основным национальным приоритетом. Северо-Западный проход является проливом, используемым для международного судоходства; Северный морской путь включает проливы, используемые для международного судоходства; режим транзитного прохода применяется к проходу через оба этих пролива.

То есть можно констатировать, что борьба за морские коммуникации и другие ресурсы арктического шельфа еще впереди, и она будет продолжительной и напряженной. При этом не

вызывает сомнений, что это будет соперничество в первую очередь технологий, хозяйственных систем и способности защищать суверенитет силовыми методами.

Между тем Россия закрепила свои претензии на контроль за судоходством на всей трассе СМП в Федеральном законе от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». В статье 2 закона дается следующее определение: «Плавание в акватории Северного морского пути, исторически сложившейся транспортной коммуникации Российской Федерации, осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами РФ, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами» [4].

Характерно, что определение внесено в Федеральный закон от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», то есть вся акватория СМП приравнена уже этим к территориальному морю. Указано, что организация плавания судов в акватории Северного морского пути осуществляется администрацией СМП, которая в том числе осуществляет прием заявлений на плавание судов в акватории Северного морского пути, рассмотрение таких заявлений и выдачу разрешений на плавание судов.

В соответствии с Конвенцией по морскому праву такие действия являются закономерными в исключительных (200-мильных) экономических зонах с постоянным ледовым покровом. Однако покров этот быстро сокращается, что поставит администрацию СМП в затруднительное положение в отношении определения участков, где такие разрешения необходимы. К тому же повышенные экологические требования, системы страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнений либо другой причиненный судном ущерб придется распространить и на отечественные судоходные компании, что обусловит существенные дополнительные капитальные и текущие издержки. В статье 234 Конвенции прямо указано, что принимаемые такими странами нормативные акты, нормы и правила должны носить недискриминационный характер: в упомянутом Федеральном законе к судам требования вообще не предусмотрены.

Необходимо отметить, что под акваторией Северного морского пути в законе понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ и ограниченное с востока линией разграниченных морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мысу Дежнева в Беринговом проливе, с запада - меридианом мыса Желания до архипелага Новая

Земля, и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

Таким образом, к акватории не отнесено Баренцево море, что с организационно-экономической точки зрения абсолютно неоправданно, так как именно его порты обеспечивают основные грузопотоки Северного морского пути, в том числе по вывозу нефти с терминалов Обской губы и Енисейского залива. На Кольском полуострове базируется атомный ледокольный флот и вся материальная и ремонтная база «Атомфлота». Можно сказать, что экономическая целесообразность в очередной раз принесена в жертву неким геополитическим принципам. Хотя уже сейчас очевидно, что реализовать их можно будет не только, и даже не столько силовыми методами, сколько адекватным развитием транспортной системы Северного морского пути.

Транспортная система Северного морского пути, несмотря на относительно небольшие объемы перевозок, является сложнейшим технико-технологическим и организационно-экономическим образованием. Как у морской транспортной коммуникации ее функционирование определяется комплексом природно-климатических, материальных, экономических, правовых и др. факторов, влияющих на доставку грузов от поставщика к потребителю.

Морской транспортный комплекс в арктической зоне России играет важную экономическую роль в обеспечении жизнедеятельности населения и функционировании хозяйственных комплексов, прилегающих к трассе районов арктического побережья. Его роль и значение в северных широтах, прежде всего, обусловлены рядом важнейших факторов, связанных с обширной протяженностью береговой линии северной зоны России: отсутствием или слабой разветвленностью наземных коммуникаций круглогодичного действия в прилегающих к морскому побережью районах; связывающей ролью морских трасс для внутренних водных путей Европейского и, прежде всего, Азиатского Севера и меридиональных железнодорожных магистралей этих крупнейших регионов страны. Особо важную роль играют стратегические факторы, связанные с геополитическим и транснациональным значениями морского судоходства в арктической зоне. Это, прежде всего, контроль над морскими акваториями, потенциально богатыми природными ресурсами, транзитное значение Северного морского пути как внутреннего маршрута между северо-западными и дальневосточными регионами России, а также возможности роста транснациональных транзитных перевозок по трассе Северного морского пути между европейскими портами и портами Тихоокеанского региона.

Также к числу проблем развития Северного морского пути, как основы единой Арктической транспортной системы, можно отнести следующие:

- высокие тарифы, действующие на трассах СМП, которые примерно в 5 раз превышают тарифы Суэцкого канала, что делает трассу мало востребованной;

- острая необходимость модернизации действующих арктических портов, таких как Диксон, Дудинка, Певек, Тикси, Хатанга, а также создание новых – Индига, Варандей в соответствии с современными требованиями международной системы судоходства. Ни для кого не секрет, что с конца 80-х годов прошлого века модернизация оборудования арктических портов не производилась, причина проста - отсутствие у владельцев средств. Причальные сооружения, действующие в арктических портах, требуют капитального ремонта, без которого они не смогут принимать и обслуживать суда больших тоннажей, в первую очередь из-за недостаточного дноуглубления;

- исключительную актуальность приобретают вопросы расширения состава ледокольного флота, причем это должны быть транспортные средства двойного и универсального значения. Основной состав эксплуатирующихся в настоящее время атомных ледоколов построен в период 1980–1990-х годов, а линейных дизель-электрических ледоколов – в период 1970–1980-х годов. Средний срок службы атомных ледоколов составляет 20 лет, дизель-электрических – 28 лет. На рубеже 2014–2017 годов наступает критическая точка для атомных ледоколов, а на рубеже 2015–2017 годов – для дизель-электрических ледоколов, и в первую очередь для ледоколов мощностью 26,5 МВт. С учетом выработки основного и планируемого продленного ресурсов к 2020 году из 15 имеющихся в настоящее время линейных ледоколов 12 ледоколов (80%) подлежат выводу из эксплуатации.

Первые шаги по решению данной проблемы уже предпринимаются. Так, согласно программе строительства ледокольного флота России на 2012–2014 гг. осуществляется строительство универсального атомного ледокола и четырех дизельных ледоколов мощностью 16–25 МВт. Кроме того, согласно Стратегии развития АЗРФ планируется строительство трех атомных ледоколов мощностью 60 МВт, ориентировочная стоимость которых составит 90 млрд руб., проекты ледоколов уже разработаны.

Важность и необходимость строительства новых линейных ледоколов обуславливается не только существующими и перспективными потребностями в обеспечении ледокольных проводок на отдельных направлениях и в замерзающих морях РФ, но и имеет под собой политическую и экономическую базу, связанную с обостряющейся борьбой государств, имеющих выход в Арктику, за ресурсную базу – арктический шельф.

### **Заключение**

Таким образом, можно сделать вывод о том, что транспортная инфраструктура Северного морского пути является морально и физически устаревшей. Однако, как сказано в Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, решение данной проблемы будет осуществлено путем создания и последующего развития единой Арктической транспортной системы. Остается надеяться на то, что слова в очередной раз не разойдутся с действиями.

### **Список литературы**

1. Михайличенко В.В. Северный морской путь – национальная транспортная магистраль России в Арктике // Российский Север: модернизация и развитие. - М. : Центр стратегического партнерства, 2012. – С. 350-353.
2. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://government.ru/docs/22846/> (дата обращения: 26.08.2014).
3. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ (в редакции Федеральных законов от 23.07.2008 N 160-ФЗ, от 19.07.2009 N 197-ФЗ. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT\\_ID=12997](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=12997) (дата обращения: 25.08.2014).
4. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути : Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ // Российская газета. - 2012. - 4 авг. – С. 8-9.
5. Щербаков А.В. Эксперт: актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://amb-expert.ru/ekspert-aktualnye-voprosy-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti> (дата обращения: 26.07.2014).

### **Рецензенты:**

Скуфьина Т.П., д.э.н., доцент, г.н.с., зав. отделом, ФГБУН «Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина» Кольского научного центра РАН, г. Апатиты.

Жаров В.С., д.э.н., профессор, декан экономического факультета ФГБОУ ВПО «Петрозаводский государственный университет», Кольский филиал, г. Апатиты.