

УДК 338.47

Медведева Л.М., Лаврентьев А.В.
Medvedeva L.M., Lavrentev A.V.

Северный морской путь: опыт освоения и перспективы развития

The Northern sea route: experience of development and prospects of development

В статье рассматривается опыт освоения Северного морского пути, стратегия и проблемы его современного развития. Отмечается значение транспортного освоения Арктики.

Ключевые слова: *Северный морской путь, освоение Арктики, транспорт, ледокольный флот*



The article deals the experience of mastering the Northern sea route, strategy and problems of modern development. Noted the importance of the transport development of the Arctic.

Key words: *Northern sea route, the development of the Arctic, transport, icebreaking fleet*

Отмеченная трудными морскими походами и экспедициями в холодных и пустынных водных пространствах северного полушария, важными географическими открытиями и научными исследованиями история транспортного освоения Ледовитого океана растянулась на несколько веков. Только в 30-х годах XX века были предприняты те шаги, которые означали качественно новый этап в преодолении арктических морских путей. В 1932 г. ледокольный пароход «Александр Сибиряков» впервые без зимовки прошёл от Архангельска до Чукотского моря. Потеряв часть гребного вала, судно на парусах достигло чистой воды Берингова пролива, а затем было отбуксировано в Петропавловск-Камчатский. 17 декабря того же года вышло постановление Совета народных комиссаров СССР об организации Главного управления Северного морского пути. А в 1934 г. ледорез «Фёдор Литке» совершил безаварийный переход по северным морям с востока на запад в одну навигацию. В постановлении Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 г. «О мероприятиях по развитию Северного морского хозяйства» отмечались достигнутые к этому времени успехи: создана в основном сеть полярных станций и налажена радиосвязь; обеспечены регулярные рейсы в устьях Оби и Енисея; положено начало связи с Леной и Колымой как с запада, так и с востока; сделаны первые сквозные прохождения Северного морского пути; создан полярный город Игарка [9, с. 481, 483].

МЕДВЕДЕВА Людмила Михайловна, д.и.н., профессор кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) E-mail: medvedeva_l@mail.ru

ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович, к.и.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток) E-mail: lavrist@list.ru

Дальнейшему освоению Северного морского пути (СМП) способствовало развитие транспортной инфраструктуры и совершенствование судов. Особую роль сыграло создание атомного ледокольного флота, начало которому было положено в декабре 1959 г. со сдачей в эксплуатацию ледокола «Ленин». Постепенно объёмы перевозок в Арктике наращивались и была открыта круглогодичная навигация. Северный морской путь стал важнейшей магистралью, обеспечивающей так называемый «северный завоз» продовольствия, горюче-смазочных, строительных и других материалов в населённые пункты побережья Северного Ледовитого океана.

В 90-х годах прошлого века активность движения по Северному морскому пути резко снизилась. Его основными пользователями стали крупные корпорации, занимающиеся разработкой ресурсов. Они поддерживали те транспортные объекты, которые были необходимы для обслуживания их деятельности.

В последние годы существенно повысился интерес к освоению Арктики. По Данным Национального центра по мониторингу снега и льда США за последние 50 лет температура в Арктике поднялась примерно на 4 градуса по шкале Цельсия. Это намного превышает средний показатель потепления в мире, составляющий примерно 1 градус. Площадь Арктики, покрываемая льдом, уменьшилась с 1979 г. на 53% [4]. Изменение климата, сопровождающееся потеплением и таянием льдов, дало основания предположить, что мореплавание в Ледовитом океане станет более доступным. В связи с этим использованием природных богатств полярного шельфа и поиском наиболее рациональных путей межконтинентального сообщения озаботились не только страны, непосредственно прилегающие к Северному Ледовитому океану (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США), но и Индия, Китай, Финляндия, Швеция, Япония и др.

Регулирование отношений и притязаний сторон включает множество аспектов: определение статуса арктических проливов и спорных территорий, разведка и добыча полезных ископаемых, экологическое сотрудничество и т.д. Возникающие вопросы не всегда имеют простое и однозначное решение. В 2008 г. состоялась первая конференция по проблемам Ледовитого океана в Илулиссате (Гренландия), на которой страны подтвердили стремление руководствоваться правовыми нормами при разделе шельфа, в частности, закреплёнными Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 г. Однако это не устранило возможности возникновения конфликтных ситуаций, тем более что не исключена двусмысленная трактовка имеющейся юридической базы и не все заинтересованные стороны подписали Конвенцию.

В 2013 г. Соединённые Штаты Америки опубликовали национальную стратегию в Арктике. Выступая на VIII Международной конференции «Арктические рубежи-2014» в Норвегии заместитель помощника госсекретаря США по делам Европы и Евразии Brent Хартли указал на три основных положения этой стратегии: внимание к вопросам безопасности в самом широком понимании, ответственное управление в Арктике на основе партнёрства и развитие международного сотрудничества. Американский представитель заверил, что США намерены опираться в проведении своей политики на имеющиеся институты, в том числе на Арктический совет [2], в который в настоящее время входит 8 стран. Особые надежды Соединённые Штаты возлагают на время, когда будут председательствовать в Совете.

Текущая международная обстановка показывает, что дипломатический характер нарастающей в планетарном масштабе борьбы за ресурсы может быть обеспечен лишь при наличии весомых стратегиче-

ских аргументов. И, несомненно, страны стремятся создать необходимые предпосылки для защиты их интересов и прав.

Россия, как и другие страны, принимает меры укрепления своих позиций. В сентябре 2008 г. Президентом Российской Федерации были утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». В соответствии с этим документом разработана стратегия развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности [10]. Она предусматривает комплексное социально-экономическое развитие территорий посредством совершенствования системы государственного управления, улучшения качества жизни коренного населения и условий его хозяйственной деятельности, наращивания и эффективного использования ресурсной базы. Также к приоритетным направлениям относится разработка и внедрение новых видов техники и технологий, адаптированных к условиям Арктики, создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры; обеспечение экологической безопасности; международное сотрудничество; защита и охрана северных рубежей России.

В реализации крупных инфраструктурных проектов важная роль отводится созданию единой национальной транспортной сети, включающей Северный морской путь и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а так же аэропорты. Предполагаемые изменения направлены на диверсификацию путей внутреннего и международного сообщения.

Учитывая важность правового статуса Северного морского пути, в июле 2012 г. Государственной Думой РФ был принят одобренный Советом Федерации закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории морского пути». В нём указаны водные пространства, понимаемые под акваторией Северного морского пути, который рассматривается как исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация России [11]. Этот государственный акт прояснил позицию России в отношении потенциальных претензий на её законные владения.

С целью обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории Северного морского пути 15 марта 2013 г. распоряжением Правительства Российской Федерации было создано федеральное государственное казённое учреждение (ФГКУ) «Администрация Северного морского пути». В её функции вошли выдача разрешений на плавание, мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки, содействие в проведении поисково-спасательных работ и ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами, предоставление информационных услуг [8] и т.д.

Осуществление стратегических планов потребует не только крупных капиталовложений, но и нестандартных управленческих решений на государственном уровне, так как связано с преодолением трудностей, характерных для значительной части страны, и в первую очередь для северных территорий: экстремальные природно-климатическими условия; очаговый характер хозяйственного освоения и низкая плотность населения; удалённость от основных промышленных центров; высокая зависимость производства и жизнеобеспечения населения от поставок из других регионов; низкая устойчивость экологических систем к нарушениям. В основном материальную базу транспортной системы нужно создавать заново, так как даже то, что создавалось и работало в советский период, было разрушено в последние десятилетия. Для обслуживания

Северного морского пути необходимы ледокольный флот, оборудованные порты, объекты бункировки, ремонтные базы, аэродромная сеть, гидрометеорологические станции, водолазные службы, информационное и научное сопровождение и ещё многое из того, что позволит на должном уровне обеспечивать прохождение отечественных и зарубежных судов.

Атомный ледокольный флот находится в хозяйственном ведении Федерального государственного унитарного предприятия «Атомфлот» в составе госкорпорации «Росатом». В эксплуатации находится пять атомных ледоколов: «Вайгач», «50 лет Победы», «Россия», «Таймыр», «Ямал». До недавнего времени ледокольный флот обслуживал преимущественно потребности российской горно-металлургической компании «Норильский никель». В связи с передачей части арктического флота в частные руки и коммерциализацией деятельности пароходств выросли тарифы на перевозки. Руководством компании было принято решение строить собственный флот двойного назначения, рассчитанный на движение не только по морю, но и по рекам. Это позволило сократить применение атомных ледоколов, увеличить скорость перемещения грузов и соответственно снизить расходы компании. Однако это не исключает развития партнёрских отношений между «Норильским никелем» и «Атомфлотом».

В настоящее время атомный ледокольный флот содержится за счёт государственного бюджета и коммерческой деятельности по проводке судов, транспортирующих углеводородное сырьё, руду, рыбу, грузы для снабжения северных районов. Он выполняет аварийно-спасательные работы, участвует в научных экспедициях по изучению шельфа.

Назрела настоятельная необходимость обновления отечественного ледокольного флота. Из эксплуатации выведены атомоходы «Сибирь» и «Арктика». Флот планируется пополнить мощными высокотехнологичными ледоколами большой грузоподъёмности. Строительство современного ледокола с рабочим названием ЛК-60 уже ведётся на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Силовая установка мощностью 60 мегаватт позволит новому судну ломать почти трёхметровый лёд, а благодаря использованию переменной осадки ледокол сможет работать на мелководье – в руслах сибирских рек [3]. Его ввод в действие намечен на 2017 г. За ним последуют ещё два ледокола этой серии.

Перспективы ледокольного специализированного флота, в частности танкерного, связывают с проектом по производству сжиженного природного газа на базе Южно-Тамбейского месторождения. В созданном для осуществления проекта ОАО «Ямал СПГ» основной пакет акций принадлежит второму после ОАО «Газпром» производителю газа в России «НОВАТЭК», а его партнёрами выступают нефтегазовая французская компания Total и китайская CNPC. Для транспортировки газа, которая предположительно начнётся в 2017 г., планируется строительство отечественными, и, возможно, канадскими, корейскими и японскими фирмами 10 ледоколов.

ОАО «НОВАТЭК» и государственная корпорация «Росатом» в 2012 г. подписали генеральное соглашение. Оно предусматривает заключение договора на оказание услуг по ледокольной проводке судов сроком не менее 15 лет и сотрудничество в организации бесперебойной и экологически безопасной навигации на трассах Северного морского пути, в том числе транспортировки строительных грузов и сжиженного природного газа из порта и в порт Сабетта, строительство которого НОВАТЭК начал в июле 2012 г. на северо-востоке полуострова Ямал. Через несколько лет порт должен стать базой для морских поставок сжиженного природного газа, нефти и газового конденсата из России в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона [1].

Создание универсального современного транспортного узла для развития транснациональных транзитных перевозок грузов по трассе Северного морского пути между Европой, странами АТР, США и Канадой предполагается в Петропавловске-Камчатском. Он расположен в непосредственной близости к международным судоходным линиям, оснащён 12 причалами с современной инфраструктурой. Порт открыт для захода судов круглый год и может принимать суда длиной до 200 метров, шириной до 25 метров. Грузооборот порта составляет 1,2 млн т в год при расчётной мощности 3,7 млн т [7].

Включение Северного морского пути в мировой логистический процесс требует большой и напряжённой работы по обеспечению безопасного плавания. О наличии проблемы свидетельствуют события навигации 2013 г., когда танкер *Nordvik*, перевозивший дизельное топливо, получил пробоину во льдах и был вынужден дрейфовать в ожидании помощи. Для спасения севшего на мель французского катамарана *Babouchka* пришлось использовать ледокол.

В 2013 г. было завершено создание четырёх арктических пунктов передового базирования аварийно-спасательных формирований в портах Диксон, Тикси, Певек и Провидения. Для управления и координации поиска и спасения людей, терпящих бедствие в Арктических морях, оборудованы и функционируют морские спасательно-координационные центры Диксон, Певек и Тикси. В рамках реализации подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» ведётся строительство многофункциональных аварийно-спасательных судов неограниченного района плавания с оборудованием для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на борту, которые планируется эксплуатировать в Арктике [6]. Однако необходима дальнейшая работа по созданию специальных средств для эвакуации людей с терпящих бедствия в Ледовитом океане судов, установке спутниковых систем навигации, обеспечению связи и контроля за продвижением судов.

Северный морской путь только начинает работать как международная транспортная магистраль, поэтому современный этап его развития отмечен событиями, которые происходят впервые. В 2012 г. зафрахтованный ОАО «Газпром» танкер «Река Обь» совершил первую в мире перевозку сжиженного природного газа по Северному морскому пути из Норвегии в Японию. 15 августа 2013 г. китайское судно *Yong Sheng* компании *Cosco Group* вышло из порта Тайцан и 10 сентября, преодолев 15 тыс. км, прибыло в голландский Роттердам, совершив первый коммерческий рейс из Китая в Европу через Северный морской путь. Выбранный маршрут позволил судну сократить срок пути на две недели по сравнению с традиционным маршрутом через Индийский океан и Суэцкий канал, а это означает снижение издержек для заказчиков и исполнителей. В октябре 2013 г. грузовое судно южно-корейской компании *Hyundai Glovis Co.*, пройдя Северным путём, прибыло в порт Кванъян из российского порта Усть-Луга.

Несмотря на незавершённость создания необходимых условий эксплуатации Северного морского пути, в настоящее время стоит проблема увеличения объёма грузовых перевозок. В 2013 г. он составил 3,9 млн т. [6], что значительно ниже исторического максимума, достигнутого в 80-е годы XX века – 7 млн. т. Эффективность СМП во многом будет зависеть от транзита. Тариф на перевозки по Северному морскому пути до недавнего времени был в 4-6 раз выше, чем через Суэцкий канал, и в отдельные годы зарубежные компании совсем не пользовались российским северным маршрутом. В 2013 г. году стал применяться гибкий тариф, что заметно повлияло на интенсивность транзитных перевозок [5], и их объём

ем составил 175% по сравнению с 2012 г. В указанном году ФГКУ «Администрация Северного морского пути» выдало разрешения на плавание в акватории СМП 635 судов, из которых 508 – под российским и 127 – под иностранным флагом [6].

Ряд экспертов полагает, что по Северному морскому пути пойдёт, главным образом, международный транзит углеводородного сырья. И СМП не сможет составить конкуренцию Суэцкому каналу, через который только в 2012 г. было перевезено 9 млн т грузов [4]. Многие потребители транспортных услуг, несмотря на явные выгоды по срокам прохождения, отказываются от северного маршрута из-за высокой степени риска.

Трудности освоения севера особенно остро высвечиваются на фоне общих проблем модернизации страны. Техническая отсталость, неразвитость производства, ограниченность инвестиций, нехватка трудовых ресурсов, неэффективное управление – это факторы, которые негативно влияют на все сферы развития страны. Но, несмотря на это, планы активного использования Северного морского пути должны рассматриваться в качестве одной из ключевых государственных задач. Развитие Северного морского пути – многоаспектный проект, который не только расширит транспортную систему, но и будет способствовать социально-экономическому подъёму северных районов страны, увеличению доли России на международных рынках сырья, переориентации экспортных потоков, обеспечению национальной безопасности.

Решение проблем, связанных с СМП, требует разумного объединения усилий государства и частного предпринимательства; освоения зарубежного опыта эксплуатации транспортных путей на севере; сотрудничества с международными компаниями в области инвестиций, строительства транспортных средств, добычи полезных ископаемых, охраны окружающей среды и других видов деятельности. Ресурсы запасы Арктики будут стимулировать присутствие здесь различных стран, и необходимо выстраивать с ними партнёрские отношения, не забывая о средствах защиты своих интересов.



Литература

1. Атомные ледоколы помогут доставлять газ Северным морским путем. [Электронный ресурс]. URL: <http://top.rbc.ru/economics/12/11/2012/824603.shtml> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

2. Брент Хартли Три вектора арктической политики США. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/ExpertOpinion/Page/tri-vektora-arkticeskoi-politiki-ssa> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

3. Второе рождение атомного ледокольного флота России. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1193574> (дата обращения 8 мая 2013 г.)

4. Китайские контейнеровозы осваивают Северный морской путь. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/15401851/kitajskie-kontejnerovozy-osvaivayut-severnyj-morskoj-put> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

5. Круглый стол «Арктическая транспортная система как фундаментальный фактор развития региона». [Электронный ресурс]. URL: <http://presscentr.rbc.ru/pressconf/2011/11/24/626215/> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

6. Основные результаты работы Министерства транспорта Российской Федерации в 2013 году. [Электронный ресурс]. URL: http://government.ru/dep_news/11843 (дата обращения 12 мая 2013 г.)

7. Петропавловск-Камчатский презентуют как порт Севморпути. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/News/Page/petropavlovsk-kamcatskii-prezentyut-kak-port-sevmorpyti> (дата обращения 3 мая 2013 г.)

8. Предмет деятельности и функции АСМП. [Электронный ресурс]. URL: <http://asmp.morflot.ru/#> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

9. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917-1967 гг.). Т. 2. М.: Политиздат, 1967.

10. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.youngscience.ru/pages/main/documents/5124/11484/index.shtml> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

11. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ. [Электронный ресурс]. URL: http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp/ (дата обращения 5 мая 2013 г.)

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Atomnye ledokoly pomogut dostavlyat' gaz Severnym morskim putem. [Электронный ресурс]. URL: <http://top.rbc.ru/economics/12/11/2012/824603.shtml> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

2. Brent KHartli Tri vektora arkticheskoy politiki SSHA. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/ExpertOpinion/Page/tri-vektora-arkticeskoi-politiki-ssa> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

3. Vtoroe rozhdение atomnogo ledokol'nogo flota Rossii. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1193574> (дата обращения 8 мая 2013 г.)

4. Kitajskie kontejnerovozy osvvaivayut Severnyj morskoy put'. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/15401851/kitajskie-kontejnerovozy-osvvaivayut-severnyj-morskoy-put> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

5. Kruglyj stol «Arkticheskaya transportnaya sistema kak fundamental'nyj faktor razvitiya regiona». [Электронный ресурс]. URL: <http://presscentr.rbc.ru/pressconf/2011/11/24/626215/> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

6. Osnovnye rezul'taty raboty Ministerstva transporta Rossijskoj Federatsii v 2013 godu. [Электронный ресурс]. URL: http://government.ru/dep_news/11843 (дата обращения 12 мая 2013 г.)

7. Petropavlovsk-Kamchatskij prezentuyut kak port Sevморпути. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/News/Page/petropavlovsk-kamcatskii-prezentyut-kak-port-sevmorpyti> (дата обращения 3 мая 2013 г.)

8. Predmet deyatel'nosti i funktsii ASMP. [Электронный ресурс]. URL: <http://asmp.morflot.ru/#> (дата обращения 12 мая 2013 г.)

9. Resheniya partii i pravitel'stva po khozyajstvennym voprosam (1917-1967 гг.). Т. 2. М.: Политиздат, 1967.

10. Strategiya razvitiya Arkticheskoy zony Rossijskoj Federatsii i obespecheniya natsional'noj bezopasnosti na period do 2020 goda. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.youngscience.ru/pages/main/documents/5124/11484/index.shtml> (дата обращения 5 мая 2013 г.)

11. Federal'nyj zakon «O vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye акты Rossijskoj Federatsii v chast'i gosudarstvennogo regulirovaniya torgovogo moreplavaniya v akvatorii Severnogo morskogo puti» ot 28 iyulya

12. 2012 g. № 132-FZ. [Электронный ресурс]. URL: http://asmp.morflot.ru/ru/zakon_o_smp/ (дата обращения 5 мая 2013 г.)