

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОКАЛЬНОГО РЕГИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА

Работа представлена кафедрой национальной экономики

Мурманского гуманитарного института.

Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор В. И. Лоскутов

Автор в статье указывает организационно-экономические направления развития деятельности современного локального регионального морского транспортного комплекса, определенные национальной морской политикой, а также отражает обширный перечень долгосрочных задач, которые государство поставило перед собой в данном направлении. Особо автор выделяет развитие арктической транспортной системы – Северный морской путь, его комплексное развитие позволило бы решить ряд задач с целью развития морского потенциала России.

Ключевые слова: локальный региональный морской транспортный комплекс, национальная морская политика, морская деятельность, Арктика, Северный морской путь, морской транспорт.

The author of the article specifies organisational and economic directions of development of a modern local regional sea transport complex determined by the national sea policy. This policy assumes creation of conditions for activity of the Russian fleet in the Barents, White and other seas of the Arctic region, on the line of the Northern sea way and also in the north of Atlantic.

Key words: Local regional sea transport complex, the national sea policy, sea activity, Arctic regions, Northern sea way, sea transport.

Сегодня в России впервые на государственном уровне положено начало формированию национальной морской политики как долговременной, комплексной и системной государственной политики в области морской деятельности. Организационно-экономические (стратегические) направления развития деятельности современного локального регионального морского транспортного комплекса определяются главным образом национальной морской политикой. Базисом реализации программных политических установок в целях эффективности морской деятельности является морская экономика на предусмотренных Морской доктриной стратегических региональных направлениях, наиболее значимым из которых в различных аспектах, в том числе и экономическом, является арктическое.

В основе национальной морской политики по арктическому направлению заложено

создание условий для деятельности российского флота в Баренцевом, Белом и остальных морях Арктики, на трассе Северного морского пути (СМП), а также на севере Атлантики.

При этом государство поставило перед собой следующие долгосрочные задачи:

- исследовать и освоить Арктику с ориентацией на развитие экспортных отраслей хозяйства и решение социальных проблем;
- защищать интересы Российской Федерации в Арктике;
- создать суда ледового класса для морских перевозок, специализированных судов для рыбопромыслового, научно-исследовательского и других специализированных флотов;
- учесть оборонные интересы государства при разведке и разработке запасов биоресурсов и минерального сырья в исключительной экономической зоне и на

континентальном шельфе Российской Федерации;

- создать условия, в том числе и с привлечением возможностей региона для базирования и использования составляющих морского потенциала, обеспечивающих защиту суверенитета, суверенных и международных прав Российской Федерации на Арктическом (региональном) направлении;

- ограничить иностранную морскую деятельность (военно-морскую) в согласованных районах и зонах на основе двусторонних и многосторонних соглашений с ведущими морскими державами;

- обеспечить национальные интересы Российской Федерации в отношении Северного морского пути, централизованное государственное управление этой транспортной системой, ледокольное обслуживание и предоставление равноправного доступа заинтересованным перевозчикам, в том числе и иностранным;

- обновить и безопасно эксплуатировать атомный ледокольный флот;

- соблюдать интересы Российской Федерации при разграничении морских пространств и дна морей Северного Ледовитого океана с приарктическими государствами;

- консолидировать усилия и ресурсы федерального центра и субъектов Российской Федерации для развития арктического судоходства морских и речных устьевых портов и осуществления Северного завоза, а также информационных систем, обеспечивающих указанную деятельность [6, с. 11].

Экономическое обеспечение морской деятельности в акватории морей Европейской Арктики средствами морской экономики региона в единстве представлено военно-морской деятельностью, транспортными перевозками, промышленным рыболовством, освоением морских месторождений, перспективами развития морской энергетики и системами базирования флота [7, с. 35].

Таковы интересы, преследуемые Российской Федерацией в Арктике.

В начале декабря 2003 г. на всероссийской научно-практической конференции транспортников обсуждалась «Транспортная стратегия России». В связи с появлением этого программного документа возрастает актуальность разработки и реализации мероприятий по развитию (в том числе и Мурманского порта), так как она базируется на следующих стратегических интересах России в части транспорта:

- 1) увеличение экспортного и транзитного потенциала;

- 2) обеспечение национальной безопасности;

- 3) восстановление и развитие Арктической транспортной системы.

С 1933 г. порт Мурманск вместе с Владивостоком и Архангельском становится одним из трех основных арктических портов Советского Союза [3, с. 5]. Российская Арктика в долгосрочной перспективе представляет собой мощную минерально-сырьевую базу не только для России, но и для планеты в целом. Основой развития арктической транспортной системы является Северный морской путь, который в 2–3 раза короче морских путей через Суэцкий и Панамский каналы.

Комплексное развитие СМП позволит решить следующие задачи.

Во-первых, это транспортировка внутрироссийских грузов. СМП может стать важнейшим средством упрочения единого экономического пространства в Арктической зоне, оживления экономики и жизнеобеспечения для большинства северных территорий Российской Федерации. Комплексное развитие СМП, объединяющего в единую транспортную сеть северные моря и крупнейшие реки Сибири: Иртыш, Обь, Енисей, Лену, Индигирку, Колыму, железнодорожный, автомобильный, воздушный и трубопроводный виды транспорта, обеспечит снижение транспортной составляющей в стоимости производимой в Арктической зоне продукции и, как следствие, повышение ее конкурентоспособности на внутреннем и мировом рынках.

Во-вторых, это реализация транзитного потенциала. СМП может стать самостоятельным евроазиатским коридором, связывающим страны Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Вполне реально уже в ближайшее время перевозить по СМП 450–500 млн т транзитных международных грузов. К 2015–2017 гг. транзитные потоки по данному пути могут составить 5,5–7 млн т.

Для его эффективного функционирования требуется восстановить существовавшую инфраструктуру пути и осуществить развитие береговой инфраструктуры, занимающейся нефтедобычей, газодобычей, лесоразработками: модернизация существующих и строительство новых портов, складов, терминалов, системы гидрографической безопасности, метеорологии, связи [4, с. 24]. Необходимость комплексного развития СМП диктуется перспективными прогнозами развития крупномасштабных проектов в Арктике по освоению месторождений углеводородного сырья и их транспортному обеспечению.

Арктика – регион особый в связи с проблемами освоения ее районов. Нет никаких сомнений, что в арктических районах имеются богатейшие месторождения различного минерального сырья – нефти, железной руды, каменного угля, цветных металлов. Из общего количества оценочных мировых запасов нефти, равных 250 млрд т, 40 млрд т предполагается в арктических районах Земли [1, с. 65]. Уже сейчас на побережье Арктики и на континентальном шельфе арктических морей выявлено более 20 перспективных нефтегазоносных бассейнов, в пяти из которых открыты месторождения нефти [9]. Однако широкая промышленная разработка многих месторождений полезных ископаемых в арктических районах пока сдерживается наличием транспортной проблемы. На сегодняшний день отсутствует относительно дешевый транспорт для вывоза сырья. Новые открытия больших месторождений нефти и газа в арктических районах вновь со всей остротой поставили про-

блему выбора рентабельного вида транспорта для вывоза сырья.

Как и прежде, в настоящее время значительная часть грузов доставляется в арктические районы морским транспортом в течение короткой летней навигации. Такие перевозки грузов связаны с большими трудностями, так как окраинные моря Северного Ледовитого океана лежат в арктической зоне, что обуславливает их суровые климатические условия. Кроме того, большую часть года арктические моря покрыты сплошными дрейфующими льдами и труднодоступны для плавания транспортных судов без соответствующей ледовой проводки. Наилучший навигационный период, когда возможно плавание транспортных судов с минимальной проводкой ледоколов или даже без таковой, в большинстве районов арктических морей длится в среднем четыре месяца – с июля по ноябрь. Основным недостатком использования морского транспорта без ледоколов является сезонность его работы.

В результате отсутствия регулярных связей создаются в арктических районах 1–2-годовые запасы, что приводит в конечном счете к замедлению оборачиваемости оборотных средств. Трудность стыковки перевозок морским транспортом с автомобильным транспортом может также создавать большие сложности в доставке грузов потребителям.

Рентабельность перевозок морским транспортом в арктических районах традиционно низкая по причинам малой скорости плавания судов во льдах, больших потерь ходового времени вследствие тяжелой ледовой обстановки, невозможности плавания кратчайшими путями, необходимости дорогостоящей системы обеспечения безопасности плавания судов во льдах. В совокупности это приводит к значительному повышению стоимости перевозок грузов. Малые сроки безледокольной навигации и высокая стоимость перевозок делает морской транспорт экономически невыгодным в настоящее время для вывоза сырья из ар-

ктических районов, так как это сырье будет неконкурентноспособным на мировом рынке. Морской транспорт, конечно же, используется для доставки промышленного оборудования, топлива и продовольствия в те районы Арктики, где нет другого транспорта [1, с. 66].

В связи с поиском, разведкой и разработкой месторождений нефти объем перевозок в арктические районы в последние годы быстро увеличивается и уже не укладывается в короткие сроки безледокольной арктической навигации.

Возможно ли вообще круглогодичное плавание морских судов в арктических районах? Поиски путей решения этой проблемы вопроса активно ведутся.

Существует точка зрения, что для увеличения сроков навигации надводных транспортных средств в арктических морях необходимо повысить мощность ледоколов, которые будут способны преодолевать более тяжелые льды. Однако увеличение толщины преодолеваемых льдов только на 1 метр требует увеличения мощности ледоколов в 2 раза. Примерно вдвое увеличивается при этом стоимость ледоколов и их эксплуатация. Ледокол с ЭУ мощностью 150 тыс. л. с. будет способен преодолевать набегами торосистый лед толщиной до 12 метров, но и такое увеличение мощности не дает полной гарантии возможности круглогодичного плавания в арктических морях.

Одним из перспективных видов морского транспорта для арктических морей можно рассматривать торговый флот, который может сыграть существенную роль в решении проблемы транспортных связей арктических районов. Перспективы разработки месторождений нефти на побережье и на шельфе арктических морей уже в ближайшие годы должны резко изменить объем и характер грузопотоков в Арктике.

Нефтяные компании США и Канады придают большое значение освоению месторождений нефти на Аляске и островах Канадского архипелага, что позволит, по их мнению, существенно ослабить риск

надвигающегося энергетического кризиса, в котором находятся страны. Для перевозки нефти морским транспортом потребуются танкеры дедвейтом 250 тыс. тонн с круглогодичной работой. Кроме того, потребность стран в минеральном сырье с каждым годом увеличивается. Следовательно, необходимо освоение и других богатств арктических районов (железной руды, цветных металлов). Некоторые правительственные круги Канады считают, что при наличии рентабельного транспорта уже сейчас можно было бы вывозить с островов Канадского архипелага тонны железной руды. Все это требует поиска новых путей решения транспортной проблемы арктических районов. Транспортное обслуживание Крайнего Севера означает сохранение жизни на этой территории. Эта проблема решается в основном за счет использования морского транспорта, а также речного.

Вышеизложенное дает основание полагать, что локальному региональному морскому транспортному комплексу необходимо приступить к формированию комплексного организационно-управленческого и финансового механизма, а также соответствующей специализированной инфраструктуры с тем, чтобы создать нормальные экономические условия для всех участников рынка транспортных услуг. По нашему мнению, этот механизм должен работать на принципах децентрализованного кредитования либо централизованных субвенций северным территориям и предварительной контрактации всех участников. Иначе завоз грузов на Крайний Север из года в год будет происходить под флагом «героической эпопеи» [2, с. 123]. Это неизбежно, пока на Крайнем Севере работают люди.

Решить поставленные задачи возможно, только постепенно приближаясь к новой системе. В связи с этим важно правильно выбрать ограниченный круг ключевых вопросов, решив которые можно было бы дать импульс к преобразованию действующей системы в новую, конечно, совместными усилиями всех участников перевозки грузов

через морские порты. Эти изменения должны касаться таких экономических интересов основных участников передачи грузов в морском порту, которые при работе «по-старому» приводили к ощутимым материальным убыткам. Правильный выбор ключевых вопросов позволит вовлечь в работу по совершенствованию организации и планирования передачи грузов в морском порту в заданном направлении все заинтересованные министерства, ведомства, основные предприятия и организации всех видов транспорта и клиентуры. Имеется в виду, что при достаточном экономическом стимуле смежные виды транспорта, участвующие в перевозках через морские порты, приступили бы по собственной инициативе к разработке и внедрению элементов новой системы, в первую очередь в собственной сфере деятельности.

Отсюда следует вывод, что транспортировка грузов на Север должна стать обычной коммерческой операцией, в которой перевозчик реагирует на платежеспособный спрос по специфической сезонной транспортной услуге, предъявленной к началу навигации.

По данному направлению особую важность представляет собой обеспечение свободного выхода российского морского транспорта в Арктику, с преимуществами особой экономической зоны и потенциалом континентального шельфа РФ, с главенствующей ролью Северного флота для защиты государства с морских (океанских) направлений, а также со все возрастающим значением Северного морского пути.

Все перечисленные факторы оказывают влияние на устойчивое развитие Российской Федерации.

В данном арктическом направлении, как и в остальных, комплекс национальной морской политики обращает внимание на морской потенциал государства. С экономической точки зрения это морские и приморские компоненты региональных хозяйственных систем, расположенные на берегу.

Под морским потенциалом, согласно морской доктрине, следует понимать сово-

купность сил и средств государства и возможностей их использования для реализации национальной морской политики [6, с. 9]. Основа морского потенциала Российской Федерации – это морской флот, органы морской пограничной охраны, гражданский морской флот, а также производственная и социальная инфраструктура, обеспечивающая функционирование и развитие флотов, морскую хозяйственную и военноморскую деятельность государства. Состояние морского транспорта России характеризуется интенсивным старением, сокращается состав, трудно поддерживать прибрежно-портовую инфраструктуру на современном уровне.

Данное состояние последовало за дезинтеграцией российского экономического пространства и ведомственного приоритета в организации морской хозяйственной деятельности.

В будущем данные негативные тенденции не позволят гарантировать экономическую независимость и национальную безопасность страны. Можно предполагать, что при самом пессимистичном развитии событий Россия может потерять свои позиции великой морской державы, уничтожив морскую деятельность.

Для такого развития событий в развитии морского потенциала России есть следующие предпосылки:

- 1) старение инфраструктуры;
- 2) сокращение (значительное) или прекращение судостроительных программ;
- 3) отсутствие любой государственной поддержки;
- 4) увод значительной части флота в оффшорные зоны;
- 5) дискриминационные отношения со стороны иностранных государств.

Для предотвращения дальнейшего распада морского транспорта еще в 1994 г. российские судоходные компании, осуществляющие морские перевозки, объединились в некоммерческую организацию – Союз российских судовладельцев (СОРОСС).

Дальнейшее развитие морской деятельности России в Арктике и далее обуславливает

необходимость формирования морского научно-исследовательского комплекса в системе морского хозяйства региона, что научно обосновано следующими предпосылками:

- общим ростом зависимости и эффективности морской хозяйственной деятельности от объемов и качества океанографической, навигационной, гидрометеорологической, картографической и прочей информации;
- расширением числа потребителей гидрографической и морской геологической информации в связи с переходом к массовой добыче полезных ископаемых, прежде всего углеводородного сырья, в акватории континентального шельфа и др.

Для обеспечения устойчивого судоходства по трассам СМП необходимо минимум пять атомных ледоколов. Выполненные в 2000–2003 гг. работы по продлению ресур-

са энергетической установки до 175 тыс. ч. атомохода «Арктика» позволили увеличить срок его службы до 32 лет [8, с. 5].

Реализация намеченных мероприятий позволит обеспечить судоходство на трассах Северного морского пути до 2013 г.

После распада СССР крупные порты на Балтийском и Черном морях оказались за пределами России, что создало опасность отеснения страны от важнейших морских транспортных коммуникаций и усиления ее зависимости от сопредельных стран в области внешнеторговых перевозок [5, с. 11].

Весь XXI в. можно ожидать широкомасштабного освоения зоны Северного Ледовитого океана, в том числе развития и увеличения интенсивности транспортных потоков различных видов морского транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бурханов В. Ф., Глуховцев Э. В. Проблемы подводного судоходства в зарубежной Арктике. География водных путей Арктики: Сб. ст. / Под ред. Е. Я. Пация. Л., 1978. С. 65–74.
2. Бутов В. И., Игнатов В. Г., Кетова Н. П. Основы региональной экономики. Учеб. пособие. Ростов-н-Дону: Изд. центр «МарТ», 2001. 448 с.
3. Буштрук И. С днем рождения, Мурманский порт! // Арктическая звезда. 2005. № 5 (июль). С. 5
4. Генеральная схема развития Мурманского портового транспортного узла. Общая пояснительная записка (корректировка). Т. 7. 120 с.
5. Лернер В. Морской транспорт в федеральной целевой программе «Мировой океан» // Морской флот. 2000. № 3–4. С. 11–13.
6. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года. Утверждена 27 июля 2001 г. Президентом РФ В. В. Путиным // Судостроение. 2001. № 6. С. 9–12.
7. Остапенко В. Морская экономика севера-2005 // Морской сборник. Журнал военно-морского флота. 2005. С. 35.
8. Перспективы развития морского флота и портов России // Морской флот. 2005. № 1. С. 5–7.
9. Welm J. L. Submarine Tankers. Fifth National Development Conference. Edmonton. Nov, 1970.