

УДК 338.1/339.9+656.02

Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования



© **Залывский** Николай Павлович, профессор, доктор экономических наук, зав. кафедрой экономики Высшей школы экономики и управления САФУ им. М.В. Ломоносова. Автор около 240 научных публикаций по проблемам социально-экономического развития Европейского Севера и арктической политики. E-mail: n.zalyvskiy@narfu.ru

Аннотация. Главным предметом статьи являются проблемы позиционирования арктических регионов как участников реализации федеральной арктической стратегии. Они анализируются в контексте задачи повышения эффективности функционирования

Северного морского пути, воспринимаемого весьма важным фактором их социально-экономического развития. Автор соизмеряет отдельные аспекты конкуренции СМП и Суэцкого канала, уточняет акценты в историко-экономическом желании Архангельска и Мурманска быть главными воротами в Арктику.

Ключевые слова: Северный морской путь, ворота в Арктику, конкуренция, Суэцкий канал, региональные проекты, транспортная инфраструктура, иностранные компании, модели управления СМП

The Northern Sea Route: the potential of expectations and the real functioning problems

© **Zalyvsky, Nikolay P.** Professor, Doctor of Economics, Head of the Department of Economics, Graduate School of Economics and Management NArFU. The author of about 240 scientific publications on issues of socio-economic development of the European North and Arctic policy. E-mail: n.zalyvskiy@narfu.ru

Abstract. The main objective of the article is positioning of the Arctic regions as the participants of the federal Arctic strategy. The regions are analyzed in the context of improving the efficiency of the Northern Sea Route, perceived a very important factor in their economic and social development. Author compares some aspects of the competition between the NSR and the Suez Canal, with focus on the historical and economic desires of Arkhangelsk and Murmansk to be the main gateway to the Arctic.

Keywords: *Northern Sea Route, the gateway to the Arctic, the competition, the Suez Canal, regional projects, transport infrastructure, foreign companies, management model of the NSR*

Введение

Актуализация национального и международного интереса к Северному морскому пути обусловлена как геополитическими процессами (постоянной тенденцией к разделу Арктики), так и потребностями развития Арктической зоны РФ и всей России. Внешний импульс был задан призывом президента СССР М. С. Горбачева (Мурманск, 1987) к международному сотрудничеству в Арктике, к открытию международного судоходства по Северному морскому пути. Открытие и хозяйственное освоение крупных месторождений углеводородного сырья в Арктике «подогрело» коммерческие интересы к разработке Международной программы освоения Северного морского пути — International North Sea Route Programme (INSROP, 1993), обострило потребность в институализации Россией механизма управления этой трассой, поддерживает дискуссию по ключевым проблемам использования Северного морского пути разных стран, судовладельцев и международных институтов.

Ныне каждый регион РФ, фасад которого упирается в ледовое поле Арктики, стремится позиционировать себя субъектом осуществления «Основ государственной политики России в Арктике до 2020 года» (2008) и «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013)¹. Идейная подоплёка такого публичного декларирования намерений — восьмой пункт Стратегии, обязывающего продумывать меры по комплексному подходу к социально-экономическому развитию арктических регионов, к международному взаимодействию.

И, естественно, центры региональной политики не обходятся без акцента на проблеме идентификации места и роли Северного морского пути длиной 5 600 км для соответствующей арктической территории. Объективная взаимозависимость и взаимосвязь внутренних и внешних аспектов политико-экономического статуса СМП подводит научный анализ автора к определению степени причастности региональных центров арктических регионов России к разработке и осуществлению стратегии координации управления Северным морским путём — от Карских Ворот до Бухты Провидения.

Последующее выделение сущности и форм регионального позиционирования на территории, находящейся в пределах географических координат СМП, учитывает: а) существование администрации СМП с центральным офисом в Москве и наличие инициативы о переносе голов-

¹ Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года URL: <http://www.government.ru/docs/22846/> (дата обращения: 21.02.2014).

ного офиса администрации СМП в Архангельск², масштабы акватории СМП, ограничиваемые 12 милями территориальных вод и 200 милями экономической зоны с возможностью свободного движения судов, в т.ч. иностранных; б) потенциально-необходимые объёмы и направления модернизации СМП и всей прилегающей инфраструктуры обеспечения морского судоходства.

Следовательно, для субъектов РФ принципиально важно предвидение средневзвешенных изменений социально-экономических параметров состояния арктических регионов. Дифференциация интервала (5—60 лет) создания и воспроизводства позитивных факторов хозяйственной деятельности [1,332] — важнейшая институциональная предпосылка восприятия СМП как национальной транспортной коммуникации и ключевым фактором динамичного экономического подъёма каждого арктического региона. Эти районы РФ признаются стратегическим резервом развития страны. Они будут эффективно использоваться, если регионы освоят рациональную технологию пользования ключами от ворот в Арктику.

Теоретическое выделение обстоятельств, затрудняющих реалистичный взгляд на решение этой задачи, составляет предмет последующего внимания автора к комплексу технико-экономических предпосылок и политэкономических нюансов долгосрочной организации Северного морского пути.

Архангельск и Мурманск — кто главные ворота в Арктику?

Две оговорки важны в поиске ответа на данный вопрос. *Во-первых*, настоящая и будущая причастность арктических городов (портов) к СМП проектируется историей предшествующей их экономической специализации и возможностью её преемственности в рыночных условиях. *Во-вторых*, макроэкономическая роль отдельных компонентов арктической трассы определяется не региональными и муниципальными чиновниками, а наличием стратегических инвестиционных программ (федеральных, региональных, корпоративных) по созданию в этих городах новых и модернизации действующих производственных мощностей с целевым назначением быть опорными базами хозяйственного освоения российской Арктики. И, естественно, нам импонирует желание Архангельской области играть важную роль в освоении Арктики, сотрудничестве с соседними регионами и международным сообществом [2]. Такое желание базируется на историческом преимуществе региона, подкреплено наличием Архангельского морского порта, инфраструктурным потенциалом Архангельска.

В таком контексте взглянем на Архангельск и Мурманск — два морских порта с совершенно разными географическими условиями, динамикой историко-экономической судьбы. Со-

² Отвечает интересам развития Арктики // Архангельск. 2015. 16 апреля. С. 9.

поставим политические ожидания региональных элит по двум критериям: самоидентификация региональных центров и причастности поселений как субъектов организации Северного морского пути, хозяйственного освоения Арктики. Мурманск и Архангельск, отражая предшествующую историю и современную роль, декларируют себя в качестве форпостов военно-морского могущества России [3].

Тот и другой город действительно имеет право на такое самоопределение, как и на квалификацию себя «воротами в Арктику». При этом уже надо ощущать восхождение новых звёзд арктической политики. На Европейском Крайнем Севере — это Ненецкий автономный округ в составе Архангельской области. Всё чаще НАО позиционирует себя не только опорным форпостом, но важнейшим звеном инфраструктуры освоения Арктики, ключевым регионом страны по развитию хозяйственной деятельности в Арктике. Перетягивание каната миссии региональных центров в Арктической стратегии РФ налицо, однако здесь интересна палитра самооценок их практических возможностей.

Исторически Архангельск действительно исключительно важный центр морского судоходства даже в Европейской части РФ. Это родина отечественного судостроения и Военно-морского флота, база размещения флота Северного морского пароходства [4], включающего 34 единицы судов различного назначения и 18 судов транспортного флота. Его универсальные сухогрузы дедевейтом 2500—14000 тонн перевозят многие виды сухих грузов, в т.ч. радиоактивные и опасные. Компания сохраняет статус круглогодичного перевозчика по порту Архангельск, в портах Скандинавии и Финского залива, активно использует трассу Северного морского пути. ОАО «СМП» традиционно осуществляет морские перевозки в арктическом регионе судами ледового класса Л1 и усиленного класса в сложных погодных и технических условиях. Уже несколько лет суда ОАО СМП доставляют обетонированные трубы на комплекс "MRTS-Defender" в Байдарацкую губу Карского моря, содействуя обустройству системы магистральных газопроводов Бованенково-Ухта (проект «Ямал» компании «Газпром»).

В 2011—2014 годы у этого пароходства возросла уникальность перевозки грузов по трассе Северного морского пути. Напомним о некоторых из них. Это доставка из Норвегии на Сахалин т/х «Пионер Молдавии» крупногабаритного груза — манифольда весом 407 тонн для проекта «Сахалин-3». В 2012 году т/х «Иоганн Махмасталь» доставил груз для горной компании на Анабар в Якутии, а теплоходы «Павел Корчагин» и «Иван Рябов» с Земли Франца-Иосифа первый груз арктического металлолома. Этот год положил начало участию судов Северного морского пароходства в перевозке грузов в порт Сабетта. Ежегодно буксирный ледокол «Норд» совершает буксировку различных морских объектов из Архангельска на Шпицберген. В 2013 году

теплоход «Инженер Трубин» стал участником экспериментальной экспедиции Тюмень — Сабетта — Китай — Новый Порт, совершив первый исторический рейс из строящегося нового порта Сабетта (Ямал). 2014 год, обозначивший рост объёма каботажных перевозок в три раза к уровню 2013 года, для ОАО «СМП» обозначил и причастность к большой логистической цепочке по обустройству инфраструктуры Арктики по заказу Министерства обороны России (теплоходы «Иоганн Махмасталь», «Инженер Вешняков»). Впервые в истории СМП была апробирована выгрузка вертолётами теплохода «Инженер Трубин».

Иными словами, Архангельск не сдаёт позиции, стремится соответствовать вызовам процесса хозяйственного освоения арктических пространств. Таков лейтмотив аргументов, представленных администрацией Архангельской области на заседании Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в апреле 2015 года. И всё же лозунговая привлекательность бренда Архангельска как «ворот в Арктику» не должна вести к нивелированию места и роли других ворот в системе Севморпути. В России давно действует четыре морских пароходства со своими корпоративными практиками деятельности в Арктике. В эту деятельность включено не менее 70 крупных портов и пунктов, включая крупнейшие порты в Диксоне, Дудинке, Тикси, Певеке и Провидении. Беспочвенны потуги принижать значение Мурманска как нового форпоста освоения Севера. ОАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП) располагает 20 причалами общей протяжённостью 3 460 метров³, достиг грузооборота в 17,13 млн. тонн (2013). Здесь тоже имеются благоприятные инженерно-технические предпосылки для интеграции в схему арктической логистики. Гидрология причалов позволяет принимать суда длиной более 265 метров с осадкой до 15,5 метров.

Не секрет, что соответствующие региональные институты генерируют политическую риторику об укреплении стратегического статуса областных центров с морскими портами в реализации геоэкономических и федеральных целей арктической политики РФ. Это признак возбуждения у зарубежных инвесторов и перевозчиков генеральных и иных грузов долгосрочного коммерческого интереса. Предпринимаемые меры по расширению перечня транспортных услуг и эксплуатации Северного морского пути в интересах внутрирегиональных потребностей тоже.

Тот и другой вариант вписывания регионов, портов в хозяйственное освоение Арктики, безусловно, необходимое звено предупреждения депрессивных настроений и поощрения оптимизма деловой и гражданской активности бизнеса и местного населения, препятствующего культу «тупиковых» или бесперспективных территорий. Показателен пример губернатора

³ Программа инновационного развития ОАО «Мурманский морской торговый порт» на период 2011—2015 гг. URL: <http://innovation.gov.ru/sites/default/files/documents/2014/5712/1347.pdf> (дата обращения: 12.07.2015).

Мурманской области. М.В. Ковтун не только презентует проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» как опорной береговой базы, но и доказывает (со ссылками на крупнейшие объединения — «Газпром», «Роснефть» и «НОВАТЭК») максимальная перспективность региона для создания береговых баз снабжения материалами и оборудованием шельфовых месторождений, развертывания производственных мощностей по строительству и обслуживанию морских платформ, по обеспечению шельфовых проектов в западной Арктике⁴.

России важен мультипликативный эффект кооперации ресурсов страны и её регионов, поэтому полезно видеть межрегиональную конкуренцию морских портов России как ключевых акторов использования арктических коммуникаций. Автор исходит из того, что место каждого морского порта (города) в осуществлении федеральных приоритетов в Арктике украшают не популистская самоидентификация, а нахождение оптимальной связки краеведческого патриотизма и наращивания прагматичного потенциала для решения фрагментарных задач социально-экономического развития. Без этого не синтезировать нынешние проблемы в геополитический социально-экономический успех России в Арктике.

Такова экономическая и инвестиционная философия Архангельской области, администрация которой лоббирует реализацию трёх проектов — Северного морского пути, «Белкомура» и глубоководного порта в Архангельске как факторов изменения транспортных потоков грузов, повышающих логистическое значение Архангельского морского порта в деле хозяйственного развития многих арктических регионов [5, 220]. Реалистичность ожиданий подкрепляется протяжённостью в 3,4 км причальной линии порта Экономия, возможностью приёма судов длиной до 190 метров с осадкой до 9,5 м водоизмещением до 30 тысяч тонн, давно существующим единственным контейнерным терминалом на Севере России, традиционно ориентированным на обслуживание трассы Северного морского пути. Через Архангельский порт идут грузы для освоения углеводородных месторождений на полуострове Ямал.

Не будем дублировать историко-экономическую конкретику Архангельского и Мурманского торговых портов, демонстрирующей, по мнению одного автора, наличие субъективной конкуренции между ними на почве политического лоббирования [6, 37]. Теперь к ней добавляются объективные обстоятельства в виде дефицита федерального бюджета в 2—1.5% ВВП, санкционного усложнения макроэкономических позиций России в Арктике. Новые условия предопределяют федеральное внимание региону с наибольшей стратегической значимостью в деле освоения Российской Арктики.

⁴ Обслуживание шельфовых проектов, аквакультура и туризм станут новыми направлениями развития Мурманской области. URL: <http://morvesti.ru/detail.php?ID=32203>. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. URL: <http://helion-ltd.ru/mtk-development-stages/> (дата обращения: 25.03.2015).

Регионам уместно быть более точными (объективными) в определении миссии в деле осуществления стратегии развития Арктической зоны РФ. Нет потребности создавать у населения иллюзию исключительности того или иного областного центра, морского порта. Можно каждый город величать «столицей Русского Севера», однако это затуманивает сугубо экономические технологии развития Арктики. Условие оптимального менеджмента — чёткое внутрифедеральное разделение функций управления каждого региона, ибо перетягивание на себя «одеяла» затрудняет соизмерение эффективности использования финансовых инвестиций и социально-экономической выгоды хозяйственной деятельности в Арктике. Например, Архангельск как хорошо организованная функциональная база перевалки генеральных грузов может быть менеджерским центром координации части процессов хозяйственного освоения и научного изучения Арктики, преимущественно в пределах Баренцева и Карского морей. В той и другой роли Архангельск сможет быть эффективным игроком на сцене арктической деятельности, особенно при достройке и модернизации «Белкомура» — железной дороги от Архангельска через Карпогоры к Перми. Ввод в эксплуатацию этой дороги действительно увеличивает транспортно-транзитный потенциал региона и соответственно бюджетные доходы.

К сожалению, нередко бывает так, что имеющиеся возможности оптимизации экономики не открываются в нужный момент истории развития и поэтому не служат фактором политики успешного развития. Многолетняя «непонятка» с этим проектом, давно доказанной выгодой сокращения плеча перевозки грузов по сравнению с Мурманском и Усть-Лугой почти на тысячу и пятьсот километров — тому зримый аргумент. Получается, России не хватает денег на своё устойчивое экономическое будущее. С другой стороны, если бы «Белкомур» ввели в действие в 2012—2014 годы без формирования глубоководного района Архангельского морского порта, то коммерческая привлекательность Архангельска, возможно, была бы испорчена.

Белкомур — это транзит грузов с предполагаемым объёмом в 35—55 млн. тонн, которые (уголь, калийные удобрения, контейнеры, продукцию ЛПК и ЦБП) надо отправлять морем. Без создания новых специализированных терминалов, максимально автоматизированных, оперативная обработка грузов будет затруднена. Хорошо, что наконец-то строительство нового порта площадью 180 гектаров включено в транспортную стратегию РФ до 2030 года с предварительной оценкой инвестиций в 35 млрд рублей. Следовательно, построенный Белкомур и Архангельск с глубоководным портом для приема судов дедвейтом более 60 000 тонн, с развитой портовой инфраструктурой и инновационными технологиями обработки грузов можно расценивать как факторы переключения коммерческих перевозчиков других стран, российских предприятий на Архангельск.

Будут ли при этом расти объёмы транзита? Позитивный ответ предвосхитит закономерность: регион уверенно будет укреплять интеграционные связи с мировым рынком товаров и займёт позицию активного участника использования всего евразийского маршрута Северного морского пути. Тогда вполне возможно уменьшение попыток к исключению Архангельска из списка стратегических опорных центров организации хозяйственной деятельности в Арктике, проектирование депрессивных ожиданий у его жителей. Подобные воззрения тоже базируются не на пустом месте.

Действительное место Архангельска во многом определяется макроэкономическими решениями по межрегиональному разделению (внутрифедеральной специализации) труда по хозяйственному освоению Арктики. Объективно и другое: у Мурманска более выигрышна географическая предпосылка для перенаправления транзитных (генеральных) грузов Архангельска. К сожалению (а возможно к счастью), лучше загодя подыскивать ему новые технологические ниши, позволяющие реэкспортировать славу и авторитет первого морского порта России в один из многих центров арктической логистики, в исторически новое лицо Арктического региона. Например, в ведущий центр атомного судостроения в лице Архангельско-Северодвинской агломерации, в важнейший форпост северной народной культуры при сохранении и упрочении роли морского торгового порта и железнодорожного узла как тактической базы перевалки народнохозяйственных грузов для нужд отдельных арктических регионов.

На мой взгляд, социально привлекательный оптимизм жить на берегах Белого моря базируется не на привязке Архангельска к бренду главной столицы Севера и Арктики, а на восприятии качества жизни в каждом муниципальном образовании. При его наличии мало у кого повернется язык про «тоску, треску и доску». Инновационное обновление местной экономики — исключительная предпосылка идентификации населением территории проживания как исторически благоприятной, перспективной и стабильной.

Такова системная предпосылка превращения Архангельской области в субъект материализации региональных конкурентных преимуществ, реалистичного выхода региона в 2030 году на рубеж намеченного увеличения объёма регионального валового продукта. Динамику может усилить и судостроительный комплекс Северодвинска, если он будет активней реагировать на нужды гражданского и тралового флота, снабжения и обеспечения потребностей других участников хозяйственного освоения Арктики. Особенно при выборе конструктивной политики импортозамещения в производстве технологического оборудования по обслуживанию различных арктических промыслов, в строительстве платформ для нефтегазодобычи на шельфе.

Ещё один эксклюзивный момент субъективной конкуренции регионов. Портовую специфику регионов дополняет гуманитарная составляющая. Неоднократно фиксировал в выступлениях участников научных конференций в Архангельске тезисы о лидерстве в фундаментальных и прикладных исследованиях Арктики. Создание в Тикси федерального научного арктического центра — тоже пролог обострения конкуренции между научно-образовательными центрами Архангельска, Мурманска, Сыктывкара, прежде всего, за финансовые гранты федеральных ведомств. Иногда возникает ощущение, что объёмы грантовой поддержки могли быть меньшими, если бы действовал механизм унификации социально-гуманитарного познания, исключавшего представление результатов, почти не добавляющих принципиально новых знаний о социально-культурном развитии Арктики. Не помешало бы ввести глоссарий новизны научных отчётов, позволяющих получить достоверное представление о сущности научного достижения каждого грантополучателя. Тогда более реалистичной выглядела бы траектория теоретического развития северной регионологии.

Материковая транспортная инфраструктура — необходимый объект макрополитики развития Северного морского пути

Обратим внимание на то, что «модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы и рыбохозяйственного комплекса в Арктической зоне Российской Федерации является приоритетом государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и дальнейшую перспективу⁵. Однако северные морские коридоры только часть геоэкономической проблемы России. Не самой принципиальной. На мой взгляд, нельзя забывать, что северные регионы страны — аутсайдеры по уровню транспортной обеспеченности и развитости. Состояние транспортно-логистических узлов, интегрирующих коммерческие потребности автомобильного, железнодорожного, авиационного и даже речного транспорта, ниже всякой критики, а имеющиеся проблемы, отмеченные некоторыми исследователями [7], не получают должного внимания.

Перспективы комплексной модернизации транспортно-логистической сети арктических регионов, особенно краткосрочные, достаточно туманные. Вот почему макроэкономическим императивом оптимизации условий внутреннего развития арктических регионов должен рассматриваться весь транспортный узел. Пока для населения не береговых муниципальных образований арктических регионов характерны, к сожалению, концептуальные сомнения в том, что транспортная доступность сёл и деревень как фактора улучшения повседневных коммуникаций

⁵ Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. N 366.

с большой землёй будет реальностью и результатом позитивной модернизации региональной инфраструктуры.

Переломить эти депрессивные ожидания, антиконкурентное ограничение социальной мобильности рабочей силы, можно и нужно. Для этого федеральные субъекты управления должны воспринимать транспортную инфраструктуру материкового Севера (Арктики) фактором геополитической защиты арктического фасада государства и надежного моста сотрудничества с азиатскими странами. Пора внедрять политику межрегиональной арктической солидарности по институализации модели координации управления развитием материковых коммуникаций. Например, на базе проекта ввода восьми стратегических железнодорожных магистралей, образующих сухопутный транспортный каркас [8, 268]. Компоненты каркаса — Трансполярная магистраль с отводами к значимым арктическим портам, Западно-Уральская магистраль — хорошие варианты кратчайшего пути к потребителям Азии и Америки, как и Индикомур — наиболее экономичный вариант коммуникаций с Европой.

Неблагоприятное соотношение проблем геополитической безопасности Арктики и качества экономики северных регионов уже не изменить без концепции согласованного управления, подкрепляемого аккумуляцией государственных и частных инвестиций. Тогда арктический транзит — морской и материковый — может быть сведён к критериям современной транспортно-логистической коммуникации. Именно данный ракурс сопровождал дискуссию на научно-практической конференции «Арктика — перспективы устойчивого развития» (Якутск, 2014) [9, с. 148—169].

Мотивировать переход к современным транспортным узлам полезно не идеей увеличения грузопотока по СМП в обе стороны — на запад и на восток при всей её финансово-экономической значимости. Ядром национального менеджмента СМП должен быть принцип режима наибольшего благоприятствования устойчивому социально-экономическому развитию субъектов РФ за материковыми пределами полярного круга. Тогда повышение надёжности функционирования трассы, совершенствования структуры экспортно-импортных потоков России окажется индикатором эффективности арктической политики государства.

Для этого, как минимум, нужна национальная стратегия комплексного развития всей сети транспортных коммуникаций северных регионов на 15—50 лет с защищёнными источниками инвестирования. Это первое основание оптимизма веры, что транспортные коммуникации Севера, Сибири и Дальнего Востока помогут реализации стратегии опережающего социально-экономического развития Севера России. Отрадно, что одна институциональная предпосылка — включение Севморпути в приоритеты «Транспортной стратегии Российской Федерации до

2030 года» — открывает шлюзы для вложения капиталовложений в технологическое обновление транспортного комплекса. Возрождение морского порта Тикси, строительство железнодорожной ветки до Якутска — реальные шаги к закладке нового перспективного транспортного коридора из Азии в Европу. Чем больше таких зримых проектов, тем быстрее население и бизнес арктических территорий убедится в позитивном влиянии функционирования СМП не только в качестве международного транзита и фактора укрепления геополитической роли страны. Прежде всего, СМП явится катализатором привлечения финансовых средств федеральных налогоплательщиков, макроэкономическим спонсором осовременивания малого и среднего бизнеса на территории муниципальных образований Арктической зоны РФ.

Однако повышение роли СМП в социально-экономическом развитии арктических регионов предполагает оптимальную интеграцию систем управления всех участников хозяйственной деятельности в Арктике, юридически разобщенных процессами приватизации и переходом в различные формы собственности. Арктические порты, кроме акционированного порта Певек, переданы субъектам Российской Федерации и хозяйствующим субъектам. Арктические порты по-прежнему слабое звено арктической трассы. Отсутствие необходимых средств у собственников тормозит модернизацию технического оборудования портов. Причальные сооружения в большинстве арктических портов требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. Во многих портах сооружения по приёму и утилизации судовых отходов, средства ликвидации аварийных разливов нефти в критическом состоянии.

Транспортный флот морских пароходств, за исключением Арктического, акционирован. Ледокольный, аварийно-спасательный и гидрографический флот, портовые сооружения, полярные станции, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения и связи находятся в федеральной собственности. Ледокольный флот в доверительном управлении региональных пароходств — Мурманского, Дальневосточного и Северного морского пароходства. Не только зима приносит обстоятельства, когда даже опытные капитаны судов не предвосхищают продолжительность зимних ледокольных проводок⁶.

Недостаток атомных ледоколов (или порядок реагирования на запрос) может увеличить время ожидания проводки сухогрузов, что уже имело место в порту Сабетта. При увеличении грузооборота до 20 млн тонн отдельные факты сверхнормативного ожидания ледовых проводок могут демонтировать оптимистическое представление об интенсивности эксплуатации СМП при активном участии иностранных инвесторов в разработке и освоении минерально-сырьевой базы Арктики. И усиливать стремление западных партнёров к санкционным ограни-

⁶ Непредсказуемые льды Арктики // Морьяк Севера. 2015. 28 января. С.1.

чениям. 2014—2015 годы показали, что политический шантаж сильнее экономического использования рентабельных и безопасных маршрутов. Колоду геополитических карт периодически неплохо подвергать ревизии на предмет своевременного вытеснения нечестной страновой конкуренции и недобросовестного партнёрства в Арктике.

Здесь уместно подчеркнуть другое: услуги ледокольного флота один из признаков конкурентоспособности инфраструктуры обслуживания потенциальных иностранных перевозчиков. Они и впредь, на мой взгляд, будут щепетильными в вопросах времени доставки грузов, интервалы которого находятся в корреляции с уровнем развития и качеством функционирования всей транспортной системы арктических территорий. Тем более что инициатива по трансформации Севморпути в международный проект «Северный морской коридор» с транспортной системой портов и созданием инфраструктуры в северной части Европы — продукт преимущественно западной концепции хозяйственного использования арктических морей. Если действительно Россия реализует к 2030 году межведомственную стратегию формирования арктической транспортной системы, сбалансированной по пропускной способности всех видов транспорта и всех видов дорог (федеральных, региональных, местных, корпоративных) и базирующейся на инновационных технологиях обработки грузопотока, то тогда транспортная инфраструктура будет надёжным инструментом инвестиционной привлекательности и благоприятного делового климата в арктических регионах РФ.

Таков вывод и у авторов монографии, выделивших поддерживаемые нами пять принципов эффективного участия государства в хозяйственном строительстве современной транспортно-логистической системы Арктики [10, 53—54]. Один из них апеллирует к администрации СМП как главному государственному надзорному органу и субъекту организации арктического судоходства, обязанному расширять возможности рационального использования СМП и обеспечения экологической безопасности природной среды⁷.

Повышению эффективности межрегионального управления инфраструктурной модернизацией арктических территорий могло бы содействовать объединение в той или иной форме усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и хозяйствующих субъектов. Для этого полезен форсайтный подход к определению стратегических сценариев регионального развития. Его продуктивность задается синтезом социально-профессиональной компетентности разработчиков стратегий проектирования оптимальных коммуникаций. Иначе говоря, передовой мировоззренческой культурой управления

⁷ Проблемы и перспективы развития Северного морского пути. URL: <http://www.unionexpert.ru/index.php/zhurnal-qekspertnyj-soyuzq-osnova/zhurnal-qehkspertnihy-soyuzq-122014g/item/666-problemy-i-perspektivy-smp> (дата обращения: 08.04.2015).

хозяйственными интересами, глубину и палитру которых надо ещё диагностировать. Только в этом случае может появиться менеджерская площадка для эффективного осуществления инфраструктурных проектов. Ориентация на своевременную адаптацию к изменениям социально-экономических ситуаций исключает лихорадочную деформацию миссионерской идеи гармоничного хозяйственного освоения и социального развития арктических регионов. Таким синтезом стратегического предвидения и оперативного вмешательства в социально-экономические процессы предупреждаются политические и рыночные кризисы в развитии и России, её арктических субъектов. Это принципиальное требование для предстоящих 2—3 лет очередного кризисного испытания российской устойчивости в Арктике.

***Суэцкий канал — полигон соизмерения финансово-экономической модели
организации коммерческой эксплуатации Северного морского пути***

Для этого нужна реформа арктической политики РФ в части привлечения иностранных партнёров и инвесторов как субъектов регулярного использования и развития этой северной транспортной артерии. Реформа понижения эмоционального восхищения преимуществами Северного морского пути, пока потенциальными, и реформа приближения к объективному соизмерению его недостатков, к сожалению, пока реальных, действительно необходима. Она принципиальна для оптимального размежевания оптимистического и пессимистического (об этом чуть ниже) вариантов процесса превращения СМП в важную транспортную артерию мира.

На саммите АТЭС (2012, Владивосток) участники обсуждали возможности многостороннего партнёрства в развитии СМП, подтвердили целесообразность адекватной модели прогнозирования среднесрочного горизонта его успешной конкуренции с Южным морским путём. Предпосылки для этого есть, но имеются и тормоза. С одной стороны, не исключён стремительный рост объёма евро-азиатских перевозок по СМП. С другой, не снимаются инфраструктурные ограничения.

Дилемма технологической возможности и реального пропускного потенциала, на мой взгляд, ретушируется идеализацией ожиданий российской стороны о месте и роли СМП в сети глобальных морских транспортных коридоров. Несомненное сокращение сроков перевозки на 30—40% по сравнению с периодом транспорта грузов через Суэцкий или Панамский каналы пока целесообразно воспринимать учётно-информационным индикатором. Необходимо понимать, что более короткое плечо — не самый ближний путь. Его мотивационная роль может трансформироваться в конкурентное преимущество, если другие составляющие федерального и регионального менеджмента тоже окажутся убедительными аргументами для иностранных перевозчиков. Время доставки грузов во многом определяет сервис инфраструктурных услуг

портов, проводок, безопасности мореплавания. Важно выработать формулу экономического успеха работы с транзитными маршрутами. Как минимум, нужно убирать почву для сомнения зарубежных судовладельцев в возможностях Северного морского пути по пропуску значительных объёмов транзита [11], в его перспективности для частных компаний, обусловленных их знанием современного состояния его портов и всей инфраструктуры обслуживания трассы.

Подобного мнения придерживаются Норвежская ассоциация судовладельцев, компания «Интертанко», использовавшая челночные танкеры для транзита нефти и газового конденсата по Северному морскому пути. Пока существующие недостатки (организационные, законодательные, экономические) умаляют потенциальные достоинства СМП, до тех пор беспочвенна абсолютизация его будущего места в схеме глобальных грузоперевозок. Сосредоточим внимание на части их (рисунок 2).

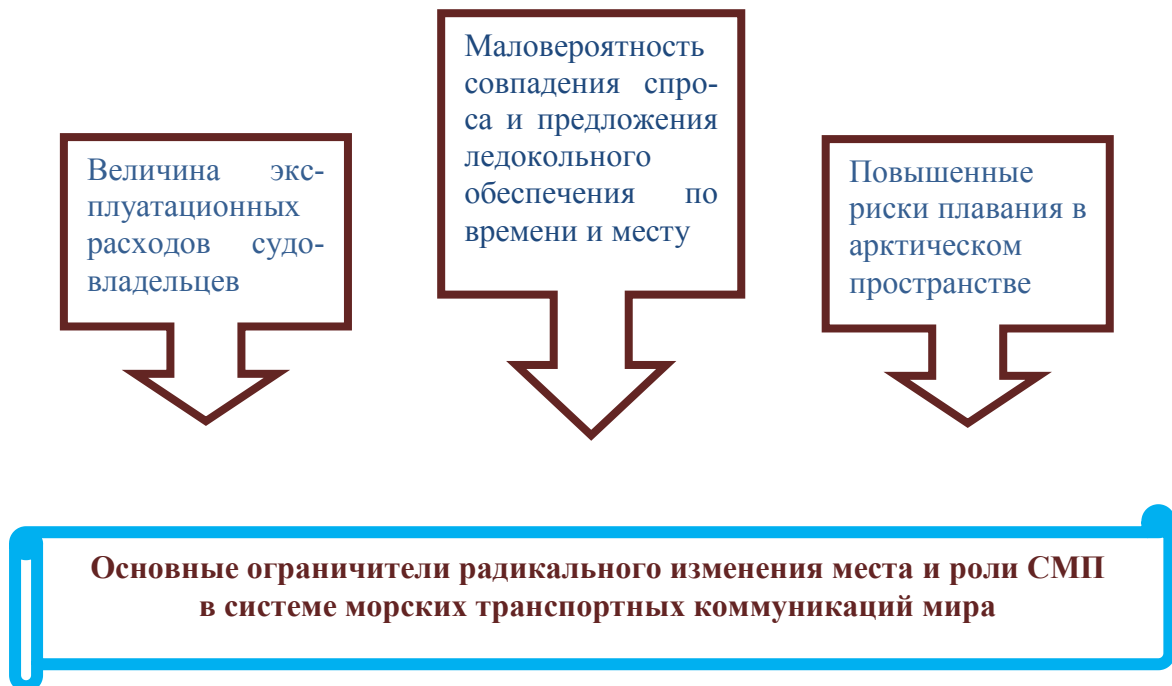


Рисунок 1. Факторы сомнения в конкурентном потенциале Северного морского пути

Прежде всего, речь идёт об эксплуатационных расходах, величина которых может варьироваться, по мнению представителя «Canarctic Shipping» — подразделения канадской компании «Fednav», около 50 тысяч долларов за рейс. Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах постоянно напоминает о вероятности повреждения арктическими льдами, также удорожающие страховые расходы перевозчика. Пока суточная тайм-чартерная ставка перехода из Европы в Китай сохраняет существенную разницу, пока администрация СМП не снимет опасе-

ния не получить в нужное время и в нужном месте ледокол, до тех пор правдоподобно отнесение срока обретения СМП потенциала для конкурентного соперничества с Суэцким каналом на 10—15 лет. Тем более что его администрация умело проявляет способность к изменениям, психологически подготовившись к введению скидок к тарифам при обнаружении у грузоотправителей мотива к апробации арктического маршрута. Во-вторых, напомним, что с момента сквозной эксплуатации СМП (ледокольный пароход «Александр Сибиряков», 1932) риски плавания остаются сложной технологической и финансово-экономической проблемой.

Наверное, информация о плохом оборудовании портов, недостаточная осведомленность западных судовладельцев о не крупных портах по трассе Северного морского пути, об условиях и степени оперативности погрузочно-разгрузочных операций, перечне и качестве услуг по судоремонту это тоже мировоззренческие «вериги» на выборе иностранными компаниями Северного морского пути. Подобную нерешительность подпитывают иностранные аналитики практики инспектирования транзитных судов в российских портах, сбора с них пограничных и таможенных сборов как аномалии норм международного права.

Возможно, в этом РФ не совершенна, но, на мой взгляд, удовлетворять инвестиционные потребности содержания инфраструктуры СМП должны на солидарной основе все его пользователи. Наличие тенденции превращения Северного морского пути в международную транзитную магистраль, которая в XXI веке может стать маршрутом круглогодичного использования, ускорит обновление институциональных норм режима пропуска иностранных судов. Национальный менеджмент, вероятно, ассимилирует цивилизованные принципы и нормы регламентации хозяйственной деятельности на трассе Северного морского пути, поведение экипажей судов и обслуживающего маршрут персонала.

Надеемся, Полярный кодекс (Polar Code), разработка которого инициирована Международной морской организацией (ИМО), интенсифицирует работу по повышению привлекательности российской культуры работы в арктических портах. Ведь в этом как в факторе улучшения качественных показателей международной торговли заинтересованы и российские, и иностранные практики трампового судоходства по Северному морскому пути. Нам тем более не пристало подвергать эту перспективу обструкции при оговорке, что перераспределение грузопотоков важно для перевозчиков, грузополучателей и грузоотправителей и реально при реальной оптимизации финансовой выгоды северного и южного морских торговых путей.

СМП может активно эксплуатироваться при прибыльности перевозок и устойчивом, надежном и своевременном обслуживании мореплавания. Здесь автор солидарен с позицией руководителей Союза греческих судовладельцев, компании «Nordstrom&Thulin». Лишь при вы-

ходе администрации СМП на эти условия возникает дилемма двух альтернатив (Севморпуть и южный маршрут) по перевозке грузов между портами Европы, Дальнего Востока, Северной Америки. Только тогда географическое измерение северного пути от Гамбурга до Иокогамы как наиболее краткое окажется конкурентным по сравнению с Суэцким каналом. И всё же не следует идеализировать Северный морской путь с потенциальным объёмом транзита в 8—12 млн тонн в год.

Перераспределение мировых грузопотоков — не синоним его возвышения как международной транспортной коммуникации над ролью Суэцкого канала. Почему? Вероятна ситуация, что «экономически Северный морской путь не станет столь рентабельным, как этого ожидают власти» [12], поэтому федеральным властям придется инвестировать создание и модернизацию инфраструктуры портов, строить ледоколы, решать другие задачи для выполнения СМП функции стратегической обороны страны.

К сожалению, это есть и останется труднейшей проблемой стратегии управления. Она очевидна. Полную чашу рисков заполняют экстремальные условия мореплавания в ледовых условиях, повышенные требования к обеспечению экологической безопасности хозяйственной деятельности в Арктике. Не брать их во внимание нельзя. В противном случае рекомендуют лучше не браться за гуж, а сразу «лезть в кузов» непродуктивного маркетингового поиска потенциальных перевозчиков. Хорошо, что рынок поощряет находчивых и рискованных людей, которые ищут новые рынки сбыта своих товаров. Им нужно помочь обрести не только рациональные логистические схемы. СМП может помочь им в решении этой задачи, если сервис на всем его протяжении окажется соизмерим с представлениями иностранных перевозчиков — европейских и азиатских. Пока такого баланса нет, поэтому риск недостаточного спроса международных перевозчиков на его транзитные услуги в 2015—2030 годы не сужен.

Снижение рисков использования транзитной трассы СМП объективно влечет повышенные финансово-инвестиционные затраты, которые, будучи включенные в коммерческие тарифы транзита, могут потребовать государственной поддержки. Такой протекционизм частным отечественным грузоперевозчикам противоречит нормам либеральной торговли, поэтому национальная стратегия активного использования СМП и международные подходы могут входить в конфликт интересов. Без государственной поддержки или перераспределения налоговых доходов Севморпути трудно стать полезной и выгодной трассой перевозки минерального сырья из арктических регионов России, так и для решения их внутренних социально-экономических проблем. Нужна оценка противоречий интересов федерального центра и субъек-

тов РФ, и ответы, почему знание содержания потенциальных конфликтов между ними необходимо для устойчивого развития государства и его международных позиций в Арктике.

Развитие СМП способно дать мощный импульс развитию не только Дальнего Востока и Севера Российской Федерации, но и экономики страны в целом⁸. Однако недостаточность такого политического признания очевидна. Мы исходим из тезиса, что концепция превращения магистрали в привлекательное для частных компаний России и зарубежных стран направление грузоперевозок — это одно. Концепция конкурирования СМП с Суэцким каналом, рядом иных крупнейших мировых объектов морской инфраструктуры — это другое.

Финансовым постулатом должна быть не апелляция России к сокращению времени перевозки, хотя без этого не обойтись. Прежде всего, важно оперирование стратегией синергии финансовой выгоды для всех сторон — оператора трассы, перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя. Глобализация мирохозяйственных связей позитивна там, где и когда международная торговля становится источником сокращения издержек товарообмена и повышения уровня доходов всех его участников. Путь к оптимальной загрузке СМП — это ценовое благоволение росту его конкурентной привлекательности, которая не обязательный фактор его конкурирования с Суэцким каналом. Конкретно это означает, что совокупные расходы на транзит по этому маршруту должны быть, как минимум, не больше затрат по иным международным морским коридорам. При безусловном опережении времени и рентабельности доставки грузов СМП может вызвать структурную перестройку каналов движения мировых экспортно-импортных потоков (за 20—30 лет), оставаясь при этом параллельной транспортной магистралью.

Достаточно ли предположения об условиях успеха интеграции крупных товаропроизводителей (продавцов) в мировые рынки? Нет. Проектирование перспектив удачной коммуникационной судьбы Северного морского пути должно быть отдельным звеном федеральной макрополитики. Её компоненты — инвентаризация, регулярное обновление списка вероятных пользователей, включая иностранные компании, утвердивших и реализующих перспективные планы по регулярному транзитному перемещению массовых грузов через СМП. Но даже при успехе на этом направлении оптимизации перспектив транзита следует отходить от представления о Севморпути как возможности только сокращения расстояния и удешевления перевозок [13, 92].

СМП как национальной коммуникации России в Арктике, как хозяйствующего субъекта с единым балансом практически нет. Пока доминирует политико-психологическое восприятие единства всех его компонентов. Вероятно, это подоплёка размытости мнения по юрисдикции

⁸ Перспективы Северного морского пути. URL: <http://voprosik.net/perspektivy-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 15.08.2014).

механизма управления и надзора за режимом использования морской коммуникации. В одном случае, юристы уверены, что РФ имеет полное право управлять проходом судов по Северному морскому пути благодаря нормам Конвенции ООН по морскому праву, установленным в 1982 году. С другой стороны, США не согласны с исключительной российской юрисдикцией над ключевыми акваториями Северного морского пути. Ещё 12 января 2009 года в президентской директиве по национальной безопасности обозначена суть региональной политики США в Арктике. Применительно к теме этого раздела высшим национальным приоритетом названа свобода трансарктических перелётов, свобода мореплавания применительно ко всей Арктике, включая Северный морской путь, который проходит вдоль территории России. Следовательно, работа по уточнению внутренних законодательных норм по правовому регулированию процесса использования зарубежными судоходными компаниями национальной магистрали и припортовых территорий должна быть в первоочередной повестке арктической политики РФ.

Маршруты транзита могут быть в территориальных водах страны и в экономической зоне России. Потенциальные иностранные перевозчики в сложных ледовых ситуациях тяготеют к использованию морского пространства экономической зоны РФ, поэтому первоначально надо договориться и согласовать правила и нормы режима эксплуатации арктического международного коридора вдоль евразийской территории России. Это делать особенно нелегко в фазе сильнейшего международного давления на Россию, которое она испытывает из-за событий на Украине.

Наличие подобной договорённости и будет главным геополитическим преимуществом для России, важнейшей институциональной нормы, закрепляющей российское право устанавливать правила использования СМП иностранными перевозчиками. Когда Россия согласует эти правила как минимум с арктическими государствами, то режим пользования международным арктическим коридором закрепит национальную политическую легитимность. В ней отразится коллективная глобальная власть арктического сообщества над коммуникациями циркумполярного пространства, а юрисдикция России на обеспечение и надзор за безопасностью арктического мореходства, определение условий и режима прохода иностранных судов будет признаваема. Это исключит озабоченность неарктических стран условиями доступа к этому коридору, возможных при нестабильности институтов управления СМП как исключительно российским коридором, даже при перманентном повторении холодных циклов западной геополитики по отношению к России. Тогда действительно роль арктической составляющей национального транспортного комплекса будет оставаться весомой. Во всяком случае, той части СМП, которая направлена в Европу, ибо до сих пор и в будущем преимущественно экспортные товары из России идут в страны Европейского Союза.

Заключение

Изложенным материалом автор исследования очертил отдельные узловые проблемы, в той или иной степени реализующих мероприятия целевой государственной программой развития Арктики и причастных к формированию модели использования Северного морского пути в интересах социально-экономического развития регионов. Совокупность приводимых фактов подводит к выделению арктического регионального пространства в качестве сложнейшего объекта управления, нуждающегося в хорошо скоординированной интеграции деятельности федеральных, региональных органов власти и корпоративных институтов.

Уместны ещё три обобщения. Тяготение материковых арктических регионов к природной транспортной коммуникации — СМП локализует теорию обоснования и практику использования возможностей СМП для решения задач внутрирегионального развития. Большинство субъектов арктического хозяйствования действует в режиме функционирования транспортно-коммуникационной сети, поэтому щепетильно к финансовым издержкам её использования. И, наконец, эта сеть пока не представляет единую инфраструктурную систему, гармонизирующую рынок продавцов и покупателей, интересы населения и арктических кластеров крупного бизнеса.

Мы, конечно, сторонники глобальной рыночной конкуренции как инструмента оптимизации структуры мировых транспортных коммуникаций. Тем не менее, не видим на данном историческом этапе, как и в предстоящие 15—30 лет продуктивным теоретические доказательства конкурентного соперничества между Северным морским путём и Суэцким (а тем более Панамским) каналом. Альтернативность загрузки СМП до минимальной финансовой рентабельности совокупных затрат на его функционирование должна быть результатом спокойной деловой работы отечественных макроэкономистов и федеральных (региональных) властей по удовлетворению, прежде всего, потребностей внутрирегионального и межрегионального разделения труда, ресурсного обеспечения национального и местных рынков арктических регионов, северных территорий.

Именно этим направлением эффективного развития всех составляющих экономики Севера привлекаются значительные грузопотоки и инвестиции, открывается и воспроизводится перспектива привлекательного режима эксплуатации СМП. Когда экономический климат будет благоприятным для отечественных резидентов, тогда и иностранные компании повезут Северным морским путём товары. Рост объёмов перевозимых грузов проиндексирует его международный статус не в ущерб Суэцкому каналу.

Прирост мирового ВВП даст достаточный фронт работы вне конкурентных стратегий для обоих транспортных коммуникаций. Каждая из них имеет свои объективные ограничения (Су-

эцкий канал не пропускает корабли с осадкой более 20,1 метра, северный транспортный коридор экономит каждому судну 500 тысяч евро и до 15 дней в пути) [14, 460], поэтому их плюсы и минусы дифференцируют грузопотоки не по законам глобальной внутриотраслевой конкуренции, а по принципу географической специализации государств и товаропроизводителей.

Это вовсе не отменяет *политическую конкуренцию* арктических регионов за доминирующее влияние в тех или иных кластерах арктической экономики. Только подоплёка, по мнению исследователя, здесь другая. На кон ставится авторитет региональных лидеров, их умение вдохновить население арктических регионов брендом особой роли субъекта РФ в реализации арктической стратегии государства. Естественно, за публичной политикой стоят вполне прагматичные цели: притянуть максимальные финансовые ресурсы государства и корпораций на территорию, без которых они не могут преодолеть депрессивную историю выживания и рассеять циркулирующие у населения стереотипы о местах проживания как тупиковых, бесперспективных. Вдохновлять могут только масштабные идеи и проекты, даже в случае очевидного прожектерства их авторов.

Выделение национального подхода к арктической трассе автором тоже не случайно. Памятуя о геополитических эксцессах, вероятности усиления в будущем геоэкономических и военно-стратегических манёвров ведущих стран мира вокруг циркумполярных областей планеты, необходимо раз и навсегда усвоить принцип геополитического позиционирования России в этом регионе. Мотивация к укреплению международной и региональной основ, в частности, через Арктический совет и Совет Баренцева/Евроарктического региона, должна непрерывно верифицировать искренность наших партнёров по арктическому взаимодействию и ориентироваться на обеспечение незыблемости и соблюдения интересов РФ в Арктике как вечного критерия её военно-стратегической уверенности в своей безопасности.

Литература

1. Залывский Н.П. Стратегия инвестирования для устойчивого развития Европейского Севера России. Архангельск: изд-во ПГУ, 2000. 414 с.
2. Орлов И.А. Арктический вектор // *Sozvezdye*. 2013. №18. С. 4—6.
3. Соглашение подписано // *Моряк Севера*. 2015. 25 февраля. С.4. Первый на Крайнем Севере // *Поморская столица*. 2014. №10. С. 4,6,13.
4. Северное морское пароходство. URL: <http://www.ansc.ru/rus/Company/InfR.shtml> (дата обращения: 06.03.2015)

5. Залывский Н.П. Причины научного интереса к арктическому миру земли // Материалы науч. конф. «Развитие Северо-Арктического региона: проблемы и решения. Архангельск: ИПЦ САФУ, 2012. С.220—221.
6. Зайков К.С. «Арктическая конкуренция» морских транспортных узлов: столкновение бизнес-интересов или игра на выбывание? // Арктика и Север. 2015. №19. С.35—55. URL: <http://narfu.ru/aan> (дата обращения: 25.04.2015).
7. Башмакова Е.П., Васильев В.В., Козьменко С.Ю. и др. Транспортно-инфраструктурный потенциал Российской Арктики. Под ред. В.С. Селина. Апатиты, ИЭП КНЦ РАН, 2013. 279 с.
8. Андрианов В.А. Формирование транспортной инфраструктуры российского сектора Арктики в XXI веке // История изучения и освоения Арктики — от прошлого к будущему: сб. материалов науч. конф. с международным участием. Архангельск: ИПЦ САФУ, 2012. С. 268—269.
9. Кондратьева В.И., Лукин Ю.Ф. Арктика: перспективы устойчивого развития // Арктика и Север. 2015. № 18. С. 148—169. URL: http://narfu.ru/upload/iblock/e03/10-_kondrateva_lukin.pdf (дата обращения: 04.04.2015).
10. Геоэкономические процессы в Арктике и развитие морских коммуникаций /науч. ред. д.э.н., проф. С.Ю.Кузьменко, д.э.н., проф. В.С.Селин. Апатиты: КНЦ РАН, 2014. 266 с.
11. Пазовский В.М. Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов. URL: http://econom.nsc.ru/econom/arhiv/ReadStatiy/08_01/pazovsk.htm (дата обращения: 21.12.2014).
12. Dimitar Nessebar. Северный морской путь. Порты Северного морского пути. Освоение, значение и развитие Северного морского пути. URL: <http://fb.ru/article/146776/severnyiy-morskoy-put-portyi-severnogo-morskogo-puti-osvoenie-znachenie-i-razvitie-severnogo-morskogo-puti> (дата обращения: 28.11.2014).
13. Стратегия развития северных регионов: материалы Всероссийской науч. конф. 18—19 ноября 2003. Архангельск: Арх. филиал института экономики УрО РАН, 2003. 352с.
14. Веретенников Н.П., Богачев В.Ф., Савельев А.Н. Геоэкономическое обоснование освоения энергетических и биологических ресурсов Арктики // Вестник МГТУ, том 17. № 3. 2014. С. 459—464.

Рецензент: Тоскунина Вера Эдуардовна,
доктор экономических наук, профессор САФУ