DOI: 10.22394/2070-8378-2017-19-4-113-119

Транспортно-логистические возможности Российской Арктики: современное состояние и перспективы развития

АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВИЧ КРАВЧУК, **аспирант, внештатный научный сотрудник научной лаборатории Международных институтов и многостороннего сотрудничества АТР Восточного института – Школы региональных и международных исследований Дальневосточного федерального университета (690091, Российская Федерация, Владивосток, ул. Суханова, 8). E-mail: zkv3krava@mail.ru**

Аннотация: Статья посвящена исследованию вопроса развития транспортно-логистических возможностей российской части Арктики. В работе представлена схема организации процесса перевозок по трассе Северного морского пути, основанная на применении челночных перевозок между двумя крупными логистическими хабами, расположенными при входе на морскую трассу. Автор предполагает, что исходя из природно-климатических характеристик, наиболее подходящими на роль арктических хабов портами являются Мурманск и Петропавловск-Камчатский, поскольку они оба относятся к категории незамерзающих морских портов. В статье представлен сравнительный анализ текущих транспортно-логистических возможностей указанных портов, а также выдвинут ряд предложений по их дальнейшему развитию с привлечением иностранных инвестиций. По мнению автора, наиболее эффективными мерами, предпринятыми Правительством Российской Федерации для привлечения иностранных инвестиций в целях развития транспортно-логистических возможностей порта Петропавловск-Камчатский, являются принятие решения о создании территорий опережающего социально-экономического развития и введение режима порто-франко. Результаты работы указывают на то, что применение концепции морских челночных перевозок в Арктике создаёт наиболее оптимальные условия для осуществления трансарктического судоходства по трассе Северного морского пути на круглогодичной основе. Кроме того, автор представил обоснование того, что успешное развитие арктического судоходства по трассе Северного морского пути позволит Российской Федерации завершить формирование Единой общенациональной транспортной сети, которая, в свою очередь, обеспечит развитие обширных внутренних территорий Сибири и Дальнего Востока страны.

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации, Единая общенациональная транспортная сеть, международное сотрудничество, морские челночные перевозки, режим «порто-франко», Северный морской путь, территории опережающего социально-экономического развития

TRANSPORT AND LOGISTICS CAPABILITIES OF THE RUSSIAN ARCTIC: CURRENT STATE AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT

ALEKSEY A. KRAVCHUK, **Post-graduate student, freelance researcher at the scientific laboratory of the Asia Pacific International Institutions & Multilateral Cooperation Studies Center of Oriental Institute – School of Regional and International studies of Far Eastern Federal University (Russian Federation, 690091, Vladivostok, Sukhanova str., 8).E-mail: zkv3krava@mail.ru**

Abstract: This article deals with the study of the topic of transport and logistics capabilities of the Russian Arctic. The author proposes the scheme for organizing the transportation process along the Northern Sea Route (NSR). The presented scheme is based on the use of maritime shuttle shipping between two large logistics hubs located at the entrances to the NSR. It is suggested that Murmansk and Petropavlovsk-Kamchatsky, by its climatic conditions, are the most appropriate logistics hub candidates, as both of them are ice-free on a year-round basis. The paper also shows a comparative analysis of the current transport and logistics capabilities of these ports, and provides some proposals for their further development with the help of foreign investment. The author considers the most favored nation treatment regime (e.g. advanced social-economic development territories and Porto Franco regimes) as the most effective measures undertaken by Russian government to attract foreign investments for expanding logistics capabilities of Petropavlovsk-Kamchatsky. As a result, it is shown that the application of the concept of maritime shuttle shipping in the Arctic creates the most optimal conditions for the trans-arctic navigation along the NSR on a year-round basis. Moreover, the author presents a thesis that the successful development of the arctic shipping along the NSR will enable Russia to complete the formation of the Integrated National Transport Network, which in turn will allow it to develop the vast internal territories of Siberia and the Far East of the country.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, Integrated national transport network, international cooperation, marine shuttle shipping, Porto Franco regime, Northern Sea Route, advanced social-economic development territories

Введение

В последние годы вопросу комплексного социально-экономического развития арктических территорий страны уделяется первостепенное внимание. Однако в процессе реализации национальных интересов в регионе Российская Федерация столкнулась с рядом внутренних и внешних проблем при продвижении крупных экономических проектов, ключевыми из которых являются «Ямал-СПГ» и Северный морской путь (СМП) [Konyshev, Sergunin, 2012. P. 46–47]. Особый негативный эффект возымели введенные западными странами экономические санкции и существенное падение цен на энергоносители.

В то же время санкционная политика Запада способствовала усилению сотрудничества России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (прежде всего с Китаем и Японией) на арктическом направлении. Эти страны проявляют устойчивый интерес к наращиванию поставок российских углеводородов для удовлетворения растущего внутреннего спроса, а также к использованию Северного морского пути для перевозки своих товаров на европейские рынки. В сложившихся условиях Арктика выступает в роли уникальной площадки для налаживания взаимовыгодного сотрудничества России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, развитие которого не только создаст благоприятные условия для успешной реализации экономических проектов в Арктической зоне Российской Федерации, но и, по нашему мнению, будет способствовать социально-экономическому росту некоторых территорий Дальнего Востока России [Sevastyanov, Kravchuk, 2017. P. 131–149].

Ю.Ф. Лукин в своей работе «Анализ деятельности Северного морского пути» представил сравнительный анализ себестоимости рейсов[1] из Киркенеса в Иокогаму через Суэцкий канал (2,38 млн долларов США и 48 суток в пути) и по маршруту с использованием Северного морского пути (1,796 млн долларов США и 30 суток в пути), результаты которого наглядно демонстрируют огромный потенциал СМП [Лукин, 2015. С. 469].

В данной работе основное внимание будет уделено рассмотрению организации процесса перевозок по трассе Северного морского пути. По мнению автора, применение концепции челночных перевозок между двумя крупными логистическими хабами позволит наиболее эффективно использовать транспортно-логистические возможности российской Арктики. В качестве хабов рассматриваются порты Мурманск и Петропавловск-Камчатский. В этой связи проведём краткий сравнительный анализ текущих транспортно-логистических возможностей указанных портов, а также представим ряд предложений по их дальнейшему развитию (с привлечением иностранных инвестиций).

Организация челночных перевозок по трассе Северного морского пути

Как отмечают российские специалисты, одним из ключевых региональных проектов России в Арктике по праву является Северный морской путь [Гудев, 2017, С. 108–110]. Активное освоение северного маршрута будет способствовать повышению геополитического статуса Российской Федерации, которая традиционно рассматривалась как континентальная держава, не обладающая контролем над мировыми морскими коммуникациями. В случае же превращения СМП в маршрут мирового значения, у России появится шанс стать и морской державой, контролирующей один из значимых для мировой торговли морских транспортных коридоров.

В настоящее время трасса Северного морского пути преимущественно используется для осуществления внутриарктических перевозок, связанных с освоением ресурсов Арктической зоны Российской Федерации и реализацией отдельных региональных проектов (таких, как «Ямал-СПГ»), в то время как количество судов, осуществляющих трансарктические грузоперевозки, сокращается из года в год. По нашему мнению, это связано с тем, что руководство России так и не предложило иностранным партнёрам концепцию эффективного использования трассы Северного морского пути на круглогодичной основе. По существу, сегодня Россия предлагает иностранным компаниям воспользоваться своей территорией (акваторией) для перевозки груза и предоставляет для этого дорогостоящие услуги ледокольной проводки судов, то есть показывает короткий путь и выделяет для этого проводника. При этом, как отмечают зарубежные эксперты [Verny, Grigentin, 2009. P. 111], сама территория является плохо развитой, на ней отсутствует необходимая инфраструктура, оказываются не все услуги, а климатические условия и вовсе опасны для торгового мореплавания. Таким образом, очевидно, что Россия предпринимает недостаточно усилий для развития морских перевозок в своей арктической зоне и пытается переложить многие риски при судоходстве по Северному морскому пути на плечи иностранных компаний.

В 2017 году вступил в силу Полярный кодекс Международной морской организации (ИМО)[2], в соответствии с которым в Арктике могут быть использованы только суда ледового класса (и то не круглый год), подпадающие под одну из трёх установленных категорий. При этом общее количество судов ледового класса в мировом торговом флоте ограничено, поскольку всерьёз о перспективах трансарктических грузоперевозок мировое сообщество задумалось совсем недавно. Основной же тенденцией мирового судостроения остаётся производство крупных и сверхкрупных судов различного типа для осуществления трансокеанских перевозок, при этом большая часть этих судов

1 Расчёт производился для сухогруза дедвейтом 70 000 тонн.

2 http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx

не способна действовать в Арктике. Этот фактор накладывает дополнительные ограничения на развитие трансарктического судоходства, поскольку строительство судов ледового класса (всех типов и размеров), технические характеристики которых удовлетворяли бы требованиям Полярного кодекса ИМО, потребует огромных инвестиционных вливаний и временных затрат.

Учитывая общую нехватку судов ледового класса, становится очевидным, что их длительное пребывание на свободных ото льда участках вод является экономически нецелесообразным, особенно в период зимней и весенней навигации. В связи с этим, по нашему мнению, России следует создать условия для максимально эффективной эксплуатации данных судов на трассе Северного морского пути. Для этого при входе на СМП в восточной и западной частях необходимо создать два крупных логистических хаба на базе «незамерзающих» портов с круглогодичной навигацией.

Наиболее подходящими для этих целей являются морские порты Мурманск и Петропавловск-Камчатский. Основные грузы, поставляемые из Азии в Европу и обратно, должны круглый год доставляться в эти логистические хабы крупнотоннажными судами, не приспособленными для плавания в полярных водах. Далее в портах Мурманск и Петропавловск-Камчатский груз перегружается на суда ледового класса, основная задача которых, учитывая их уникальные технические характеристики, должна заключаться преимущественно в челночной перевозке грузов между восточным и западным логистическими хабами. После чего из загруженных челноков формируются арктические конвои, которые при поддержке судов российского ледокольного флота осуществляют транспортировку груза в сложных ледовых условиях по трассе Северного морского пути. В свою очередь, суда, прибывшие из Азиатско-Тихоокеанского региона в порт Петропавловск-Камчатский, после разгрузки принимают европейский груз, доставленный ранее из Мурманска, и осуществляют его доставку в азиатские порты и наоборот.

Таким образом, по нашему мнению, строительство двух крупных логистических хабов и внедрение концепции челночных перевозок по трассе Северного морского пути создадут наиболее благоприятные условия для развития арктического судоходства, при котором применение всех доступных судов ледового класса будет локализовано преимущественно в полярных водах.

Таблица. Транспортно-логистические возможности морских портов Мурманск и Петропавловск-Камчатский [1]

Основные технические характеристики портов	Мурманск	Петропавловск-Камчатский
Площадь территории морского порта (га)	645,9	136,96
Площадь акватории морского порта (км^2)	53,7	1792,16
Количество причалов	99 причалов, 1 пирс	56
Длина причального фронта морского порта (п.м.)	12120,96	6089,1
Пропускная способность грузовых терминалов всего (тыс. тонн в год)	23052,2	2060,6
в том числе:		
наливные (тыс. тонн в год)	2700	-
сухие (тыс. тонн в год)	18865,4	1262
контейнеры (тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте в год)	123,9	66,55
Пропускная способность пассажирских терминалов (пассажиров в год)	140 000	16 000
Максимальные габариты судов, заходящих в порт (осадка, длина, ширина) (м)	не ограничена	9/200/25
Площадь крытых складов (тыс.м^2)	53,2	32,84
Площадь открытых складов (тыс.м^2)	187,84	109,9
Емкости резервуаров для хранения нефтепродуктов (тыс. тонн)	76,1	30
Период навигации в морском порту	круглогодичный	круглогодичный

1 Реестр морских портов // Интернет портал Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ. URL: http://www.morflot.ru/portyi_rf/reestr_mp.

Текущие транспортно-логистические возможности портов Мурманск и Петропавловск-Камчатский

Ключевым показателем, определяющим возможность использования портов Мурманск и Петропавловск-Камчатский в качестве логистических хабов у ворот Северного морского пути, является их географическое положение и природно-климатические условия. Оба порта располагаются при входе на трассу Северного морского пути (Мурманск – у западных ворот, на побережье Баренцева моря, на южном колене Кольского залива в бассейне Северного Ледовитого океана, Петропавловск-Камчатский – у восточных ворот трассы, на побережье Охотского и Берингова морей (Авачинская и Петропавловская губы) в бассейне Тихого океана). Но самое главное, и Мурманск, и Петропавловск-Камчатский, являясь «незамерзающими» портами, могут функционировать на круглогодичной основе.

Для эффективного применения концепции челночных перевозок по трассе Северного морского пути оба логистических хаба должны обладать примерно равными транспортно-логистическими возможностями. К сожалению, сравнительный анализ текущих характеристик исследуемых портов показывает явную диспропорцию в пользу Мурманска практически по всем параметрам (**таблица**). Пропускная способность грузовых терминалов порта Мурманск более чем в 11 раз превосходит показатели порта Петропавловск-Камчатский, который также уступает по количеству причалов и по

общей длине причального фронта – почти в два раза, по площади крытых и открытых складов, по ёмкости резервуаров для хранения нефтепродуктов – в 1,5–2 раза. Порт Мурманск является единственным российским портом, способным принимать суда дедвейтом до 300 тысяч тонн в режиме круглогодичной навигации[3], в то время как Петропавловск-Камчатский способен принимать суда с осадкой до 9 м, длиной до 200 м, шириной до 25 м, средний дедвейт которых составляет 50–60 тысяч тонн.

Таким образом, внедрение концепции челночных перевозок по трассе Северного морского пути потребует от российского руководства принятия следующих мер: на первом этапе – наращивание транспортно-логистических возможностей порта Петропавловск-Камчатский до уровня, сопоставимого с возможностями порта Мурманск; на втором этапе – планомерное синхронное наращивание транспортно-логистических возможностей обоих портов-хабов, пропорциональное росту объёмов трансарктических грузоперевозок.

Однако подобный проект является весьма дорогостоящим, и в существующих экономических реалиях Россия, вероятнее всего, не в состоянии реализовать его самостоятельно (даже на первом этапе). Успешное развитие проекта будет напрямую зависеть от того, сможет ли Россия привлечь к его реализации иностранных инвесторов. В целом, по мнению ряда отечественных экспертов, на современном этапе государственная политика России должна быть сфокусирована на создании условий для притока инвестиций, обновления основных фондов и инфраструктуры [Конышев, Сергунин, Субботин, 2017].

Перспективы наращивания транспортно-логистических возможностей восточно-арктического хаба

За последнее время руководство России проделало значительную работу по повышению инвестиционной привлекательности субъектов Дальнего Востока страны: во-первых, принято решение о создании территорий опережающего социально-экономического развития; во-вторых, принято решение о придании некоторым морским портам Дальневосточного Федерального округа статуса свободного порта (режим порто-франко).

В конце 2014 года Президент подписал Федеральный закон № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации». В соответствии с документом, по решению Правительства на отдельных территориях субъектов страны может устанавливаться особый правовой режим осуществления предпринимательской и иной деятельности, направленный на формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций, обеспечения ускоренного социально-экономического развития и создания комфортных условий для обеспечения жизнедеятельности населения. Данные территории и получили название территорий опережающего социально-экономического развития Российской Федерации (ТОСЭР).

Резидентами ТОСЭР могут стать индивидуальные предприниматели и юридические лица (как российские, так и иностранные), заключившие с управляющей компанией (АО «Корпорация развития Дальнего Востока») соглашение об осуществлении деятельности. Все резиденты получают право пользоваться рядом льгот, в числе которых: нулевые ввозные и вывозные таможенные пошлины; нулевой налог на прибыль, землю и имущество в течение первых пяти лет; льготные ставки арендной платы; предоставление субсидий по кредитам; понижающий коэффициент для налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) от 0 до 0,8% в течение 10 лет; облегчённый режим государственного и муниципального контроля[4]. Также резиденты получили возможность в льготном и ускоренном порядке привлекать к трудовой деятельности квалифицированный иностранный персонал (без специального разрешения и учета квот)[5]. В течение 10 лет со дня получения статуса резидента ТОСЭР тарифы страховых взносов будут снижены с 30 до 7,6%, а налог на добавленную стоимость на импорт для переработки товаров будет вовсе обнулён[6].

Начиная с 2015 года руководство России приступило к реализации программ территорий опережающего социально-экономического развития. В частности, 28 августа 2015 года Правительством было принято решение[7] о создании в Камчатском крае ТОСЭР «Камчатка», располагающейся в пределах территории Елизовского района и города Петропавловск-Камчатский. На базе новой территории образовано восемь площадок для ведения различных видов деятельности, общая площадь которых составила более 2,2 тыс. га. Специализация ТОСЭР связана с развитием туристско-рекреационного комплекса и современного промышленного производства. К концу 2016 года общий объём привлечённых инвестиций составил 22,1 млрд рублей, из них 8,5 млрд рублей пойдут на финансирование строительства[8] (5,727 млрд рублей – из федерального бюджета; 2,737 млрд рублей – из краевого и муниципальных бюджетов и внебюджетных источников[9]).

3 Развитие Мурманского транспортного узла: планы и перспективы // Доклад руководителя представительства правительства Мурманской области в г. Санкт-Петербурге В.П. Лосева, 2014. URL: http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/2014/conference/doklad2.pdf

4 Солнце встает на Востоке // Российская газета. 01.10.2015. URL: https://rg.ru/2015/09/25/dalnevostochnye-tory.html

5 Территории опережающего развития: 12 особых зон в ДФО // ТАСС. 27.08.2015. URL: http://tass.ru/info/2215388

6 Солнце встает на Востоке // Российская газета.

7 Постановление Правительства Российской Федерации № 899 от 28 августа 2015 года «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Камчатка» // Официальный сайт АО «КРДВ». URL: http://www.erdc.ru

8 Официальный сайт АО «КРДВ». URL: http://www.erdc.ru

9 Территории опережающего развития: 12 особых зон в ДФО // ТАСС.

Большая часть из выделенных федеральным бюджетом 5,727 млрд рублей пойдёт на реконструкцию причалов в порту Петропавловск-Камчатский, которая рассматривается как необходимое условие для реализации части проекта территории опережающего социально-экономического развития, связанной с развитием в регионе круизного судоходства [10]. В частности, по предварительным расчетам к 2020 году общее количество туристов, прибывающих на Камчатку круизными лайнерами, вырастет до 220 тыс. человек в год (в 2015 году – около 10 тыс. человек).

При этом, по нашему мнению, одно из серьёзнейших упущений программы реализации ТОСЭР «Камчатка» заключается в том, что из восьми действующих на территории площадок только одна так или иначе связана с вопросом развития логистических возможностей порта (ТОСЭР «Камчатка» – морской порт). При этом одно из главных преимуществ территории – и это подчеркивает управляющая компания на своём официальном сайте – «наличие незамерзающего порта, являющегося частью СМП, а также его уникальное географическое положение и климатические условия» [11]. Учитывая данный факт, было бы логично расширить специализацию территории опережающего развития, добавив к туристско-рекреационной и промышленно-производственной сфере ещё и транзитно-логистическую.

В этой связи дополнительным импульсом развития порта Петропавловск-Камчатский, в том числе его транзитно-логистических возможностей, может стать придание ему статуса свободного порта. Напомним, что с конца 2015 года на территории 15 муниципалитетов Приморского края (включая все ключевые морские порты субъекта и международный аэропорт «Кневичи») действует режим Свободного порта Владивосток (СПВ). На указанных территориях устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности [12], в числе которых: упрощённый таможенный, налоговый и страховой режим (схожий с установленными для ТОСЭР); ускоренная процедура возмещения НДС (не более 10 дней); сокращенные сроки получения разрешительной документации для объектов капитального строительства (не более 40 дней); сокращенное время проведения контрольных проверок (до 15 дней) и необходимость их согласования с Минвостокразвития; режим единого окна при прохождении контроля на границе; упрощенный визовый режим (получение 8-дневной визы на границе); круглосуточный режим работы пунктов пропуска; а также защита юридических прав резидентов управляющей компанией свободного порта [13]. Особый режим для территорий Свободного порта Владивосток будет действовать на протяжении 70 лет с возможностью последующего продления. К свободному порту не могут быть отнесены территории, на которых созданы особая экономическая зона, зона территориального развития или ТОСЭР [14].

Позже Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 252-ФЗ в состав Свободного порта Владивосток были включены территории муниципальных образований (включая территории и акватории морских портов, расположенных на них):

1) Камчатского края: городского округа Петропавловск-Камчатский;

2) Хабаровского края: Ванинского муниципального района;

3) Сахалинской области: городского округа Корсаковский;

4) Чукотского автономного округа: городского округа Певек.

Возвращаясь к свободному порту Петропавловск-Камчатский (в составе Свободного порта Владивосток), отметим, что только с августа по декабрь 2016 года было подано 12 заявок на получение статуса резидента, при этом общий объём инвестиций составит 2,8 млрд рублей.

По предварительным оценкам руководства Камчатского края, в результате реализации проекта Свободный порт Петропавловск-Камчатский к 2025 году общий объём частных инвестиций может составить около 10 млрд рублей, а количество новых рабочих мест превысит 1100 [15]. При этом, как отметил Министр по развитию Дальнего Востока А.С. Галушка, все предложенные в рамках Свободного порта Владивосток проекты отличаются друг от друга: «от небольших, объёмом 20 млн рублей в сфере бытового обслуживания до проектов объёмом 700 млн рублей по созданию крупного порт-хаба, обеспечивающего комплексное обслуживание рефрижераторных и сухих контейнерных грузов» [16]. Таким образом, идея создания крупного логистического хаба у восточных ворот Северного морского пути на базе порта Петропавловск-Камчатский может быть реализована в рамках проекта Свободного порта Владивосток.

10 На создание инфраструктуры ТОР «Камчатка» направят 8 млрд рублей за два года // ТАСС. 12.08.2016. URL: http://tass.ru/ekonomika/3532288

11 Официальный сайт АО «КРДВ».

12 Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182596/

13 Резидентом Свободного порта Владивостока стать легко // Центр развития предпринимательства. URL: http://www.crpvl.ru/vash-biznes/svobodnyij-port-vladivostok/

14 Федеральный закон от 13 июля 2015 года № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток».

15 Свободный порт в Петропавловске-Камчатском привлечет 10 млрд руб инвестиций // РИА Новости. 27.06.2016. URL: https://ria.ru/economy/20160627/1452753737.html

16 Совет свободного порта на Камчатке одобрил восемь инвестпроектов // Российская Газета. 27.12.2016. URL: https://rg.ru/2016/12/27/reg-dfo/sovet-svobodnogo-porta-na-kamchatke-odobril-vosem-investproektov.html

На данном этапе иностранные инвесторы ведут себя весьма сдержанно и не спешат выделять финансовые средства для реализации указанных проектов. Наибольший интерес к ним пока проявляют китайские инвесторы. В феврале 2017 года стало известно, что АО «Корпорация развития Камчатского края» и Государственный банк развития Китая (ГБРК) планируют подписать соглашение о сотрудничестве. Получив полную информацию о льготах и преференциях, установленных для резидентов ТОСЭР «Камчатка» и Свободного порта Владивосток, а также о реализуемых и планируемых для реализации на территории Камчатского края проектах (в том числе по созданию порта-хаба на трассе Северного морского пути), заместитель главы московского представительства китайского банка Чжао Хунту заявил о большой заинтересованности руководства ГБРК в их финансировании [17].

Как мы уже отмечали, возможность использования транспортных коммуникаций Арктики представляет особый интерес для экспортно-ориентированного Китая, который, несомненно, будет искать выход из так называемого «Малаккского тупика». Это позволяет рассматривать КНР в качестве наиболее перспективного партнёра России в вопросах развития Северного морского пути. В этой связи для повышения инвестиционной привлекательности проекта развития порта Петропавловск-Камчатский для иностранных партнёров российскому руководству стоит преподносить его не как самостоятельный проект, а как составную часть проекта развития Северного морского пути, наиболее эффективное использование которого, по нашему мнению, может быть обеспечено при организации челночных перевозок.

Использование транспортно-логистических возможностей Арктики для освоения ресурсов Сибири и Дальнего Востока

Успешная реализация проекта Северного морского пути позволит России завершить процесс формирования Единой общенациональной транспортной сети, которая по своей форме будет отдалённо напоминать «волейбольную сетку», сплетённую из транспортных линий федерального, регионального и локального уровней. Основу сети составят две крупные транспортные артерии федерального уровня, соединяющие восточную и западную части страны: южная, железнодорожная – Транссибирская магистраль, и северная, морская – Северный морской путь. Эти транспортные артерии будут соединяться между собой сетью железных дорог и путей речного (морского) сообщения, проходящих через обширные внутренние территории России с юга на север. По нашему мнению, в качестве основных транспортных линий регионального уровня, соединяющих Транссиб и Северный морской путь, могут рассматриваться (с востока на запад по мере появления):

1) морской коридор из порта Владивосток в порт Петропавловск-Камчатский;

2) водные пути бассейна реки Лена, соединяющие железнодорожные станции Томмот и Усть-Кут с портом Тикси;

3) водные пути бассейна реки Енисей, соединяющие железнодорожную станцию Красноярск с портом Дудинка;

4) водные пути бассейна реки Обь, соединяющие железнодорожную станцию Новосибирск (через Обскую губу) с портом Диксон;

5) за Уралом на сегодняшний день имеется довольно развитая железнодорожная сеть, соединяющая часть портов западной Арктики (в том числе Мурманск) с Транссибом.

В соответствии с «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» запланировано строительство железной дороги соединяющей станцию Томмот (через город Якутск) с портом Магадан, а в перспективе – после 2030 года запланировано соединение данной железнодорожной магистрали с портами Петропавловск-Камчатский, Анадырь и Певек [Якунин, 2009], тем самым будет сформирована ещё одна линия регионального уровня, соединяющая Северный морской путь и Транссиб.

В последующем на каждой из транспортных линий, соединяющих Транссиб и Северный морской путь, станут появляться опорные пункты (крупные речные порты или железнодорожные узлы), на которые будут завязываться транспортные коммуникации локального уровня, расходящиеся вглубь внутренних территорий России.

По нашему мнению, формирование Единой общенациональной транспортной сети, которое возможно лишь при комплексном развитии трассы Северного морского пути, станет залогом успешного освоения обширных внутренних территорий России (Дальний Восток и Сибирь).

Заключение

По нашему мнению, применение концепции морских челночных перевозок в Арктике создаёт наиболее оптимальные условия для организации трансарктического судоходства по трассе Северного морского пути на круглогодичной основе. Представленная в данной работе схема организации морской логистической деятельности в Арктике позволяет локализовать применение всех имеемых судов ледового класса в полярных водах, задействовав их для транспортировки грузов между крупными логистическими хабами в восточной и западной части региона (трансарктические грузоперевозки), а также для перевозки грузов, доставленных по транспортным коммуникациям Единой общенациональной транспортной сети, из арктических портов в логистические хабы (внутриарктические грузоперевозки).

17 Камчатка привлекает китайские инвестиции // Медиахолдинг «Фишньюс». 28.02.2017. URL: http://fishnews.ru/news/30656

Одним из условий эффективного развития морских грузоперевозок по трассе Северного морского пути, по нашему мнению, является создание двух крупных логистических хабов в портах Петропавловска-Камчатского и Мурманска. Однако инфраструктура портов требует глубокой модернизации для того, чтобы обеспечивать проведение операций с различными грузами (навалочными, наливными и генеральными), перемещаемыми по трассе Северного морского пути. Льготные режимы территорий опережающего социально-экономического развития и порто-франко, введённые для ряда территорий Дальнего Востока, создают благоприятные условия для развития транспортно-логистических возможностей порта Петропавловск-Камчатский (в том числе за счёт привлечения иностранных инвестиций), которые, как минимум, должны соответствовать аналогичным показателям порта Мурманск. После выравнивания возможностей обоих арктических хабов необходимо перейти к планомерному синхронному наращиванию транспортно-логистических возможностей портов Мурманск и Петропавловск-Камчатский, исходя из роста фактических объёмов трансарктических грузоперевозок.

Однако наряду с развитием логистических хабов ещё одним условием успешного развития трансарктических грузоперевозок по трассе Северного морского пути выступает наличие достаточного количества судов ледового класса, которые могли бы круглый год обеспечивать челночные перевозки между арктическими хабами. В связи с этим России необходимо обзавестись собственным флотом крупнотоннажных транспортных судов ледового класса (не ледоколов), которые могли бы свободно действовать в арктических водах в составе конвоев (при поддержке ледоколов), обеспечивая перевозку грузов между логистическими хабами Арктики. По нашему мнению, российская арктическая судостроительная программа может быть успешно реализована на базе ТОСЭР «Большой Камень» [18], главным драйвером развития которой является судостроительный комплекс «Звезда». Указанный проект также является весьма дорогостоящим и наукоёмким, что, несомненно, потребует высокой степени кооперации между российскими и зарубежными судостроительными компаниями (прежде всего из КНР, Японии и Республики Корея). Таким образом, развитие сотрудничества в сфере судостроения будет напрямую способствовать достижению целей российской политики в Азиатско-Тихоокеанском регионе [Sevastyanov, 2017].

Несомненно, затронутая в данной статье тема является весьма сложной и ни в коей мере не ограничивается вышеизложенным, что требует дальнейшего продолжения исследований по проблематике развития судоходства в Российской Арктике.

18 Постановление Правительства Российской Федерации от 28 января 2016 года № 43 «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Большой Камень». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_193235/

Литература

Гудев П.А. Арктика в исследованиях ИМЭМО (арктические соседи и экономический потенциал Арктики) // Мировая экономика и международные отношения. Том. 61. № 6. 2017.

Конышев В.Н., Сергунин А.А., Субботин С.В. Государственный приоритет – устойчивое развитие российской Арктики // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. Т. 13. № 3 (348). 2017.

Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник МГТУ. Том 18. № 3. 2015.

Якунин В.И. Развитие транспортной системы и геоэкономические интересы России // Экономические стратегии. № 1. 2009.

References

Gudev P.A. Arktika v issledovaniiakh IMEMO (arkticheskie sosedi i ekonomicheskii potentsial Arktiki) [The Arctic in researches of the IMEMO (arctic neighbors and economic potential of the Arctic)] // Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia. Tom. 61. № 6. 2017. In Russian.

Konyshev V.N., Sergunin A.A., Subbotin S.V. Gosudarstvennyi prioritet – ustoichivoe razvitie rossiiskoi Arktiki [State priority – sustainable development of the Russian Arctic] // Natsional'nye interesy: prioritety i bezopasnost'. T. 13. № 3 (348). 2017. In Russian.

Lukin Iu.F. Analiz deiatel'nosti Severnogo morskogo puti [Analysis of the Northern Sea Route activity] // Vestnik MGTU. Tom 18. № 3. 2015. In Russian.

Iakunin V.I. Razvitie transportnoi sistemy i geoekonomicheskie interesy Rossii [Development of the transport system and its geo-economic interests of Russia] // Ekonomicheskie strategii. № 1. 2009. In Russian.

Konyshev V., Sergunin A. The Arctic at the crossroads of geopolitical interests // Russian Politics and Law. Vol. 50. No. 2. 2012.

Sevastyanov S. Hopes and realities in relations between Russia and Japan: is a breakthrough possible? // East Asia: An International Quarterly. Vol. 34. No. 1. 2017.

Sevastyanov S., Kravchuk A. The Russian Approach to National security in the Arctic // The Korean Journal of Defense Analysis. Vol. 29. No. 1. 2017.

Verny J., Grigentin C. Container shipping on the Northern Sea Route // The International Journal of Production Economics. Vol. 122. 2009.