

*Амираев Рахмат*

## СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ЕСТЬ ЛИ У НЕГО БУДУЩЕЕ?

*Amiraev Rahmat*

### DOES THE NORTHERN SEA ROUTE HAVE A FUTURE?

УДК: 327.8

*В статье анализируются проблемы использования северного морского пути в условиях глобального потепления и экономического развития Российской Федерации.*

**Ключевые слова:** Северный Ледовитый океан, климатические изменения, северный морской путь, правила плавания по СМП, эксплуатация природных ресурсов Северо-западной части России, плавание иностранных судов.

*The article analyses problems of use of the Northern Sea Route under the Global warming and the economic development of the Russian Federation.*

*The principal words: The Arctic Ocean, climate change, the Northern Sea Route, Russia Regulations Regarding the Northern Sea Route, exploitation of natural Resources in Northwest Russia, foreign shipping.*

Известно, что Россия своим "фасадом" выходит к бассейну Северного Ледовитого океана, освоение которого занимает важную страницу в истории страны. Воды Арктики связывают северо-западные области страны с его дальневосточными землями и морскими пространствами. Исключительное значение в этом плане принадлежит северному морскому пути (далее - СМП). Этот путь проходит частично во внутренних водах, территориальном море и исключительной экономической зоне Российской Федерации. "Северный Морской Путь представляет собой расположенную во внутренних морских водах, территориальном море (территориальных водах) или экономической зоне СССР, прилегающих к северному побережью СССР, его национальную транспортную коммуникацию, включающую пригодные к ледовой проводке судов трассы, крайние пункты которых ограничены за западе Западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящими на север от мыса Желания, и на востоке в Беринговом проливе параллелью 66°северной широты и меридианом 168°58' 37 секунд западной долготы" [1].

Особенность этого морского пути заключается в том, что в зависимости от ледовой обстановки и климатических условий его трасса меняется: даже в течение одной навигации она может перемещаться либо в высокоширотные области Арктики (севернее архипелагов Новая Земля и Северная Земля), либо максимально приближаться к евразийскому побережью. Без изучения, в частности, гидрологического режима вод и течений Северного Ледовитого океана, без знания закономерностей дрейфа льдов и синоптических процессов в Центральной Арктике нельзя строить сколько-нибудь надежные долгосрочные прогнозы ледовой обстановки и погоды в окраинных арктических морях, по которым пролегает северный морской путь [2. С. 6]. Для правового статуса северного морского пути не имеет значения даже то обстоятельство, что отдельные его участки (высокоширотные) могут пролегать в водах Север-

ного Ледовитого океана, подпадающих под статус "открытого моря" в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Российские специалисты в области морского права справедливо указывают, что иностранные суда могут находиться в открытых водах (в правовом смысле - авт.) Северного Ледовитого океана только при условии предварительного или последующего пересечения российских внутренних или иных вод, а также предоставления ледокольно-лоцманской проводки и ледовой разведки [3. С. 472]. Кстати, впервые идею открытия северного морского пути для иностранного судоходства впервые высказал М. Горбачев во время пребывания в Мурманске [4. Р. 10].

Все вопросы, касающиеся судоходства по северному морскому пути, находятся в компетенции Администрации Северного морского пути, созданной в 1971 г. при Министерстве морского флота СССР, а ныне - при Федеральном агентстве морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. В "Правилах плавания по трассам северного морского пути", прежде всего, декларируется принцип недискриминации судоходства всех стран в целях обеспечения мореплавания, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, так как загрязнение моря или северного побережья страны могут нанести тяжелый вред экологическому равновесию, причинить ущерб интересам и благосостоянию народов Крайнего Севера [5]. Проводка судна по СМП возможна только с разрешения Администрации СМП, которая рассматривает соответствующую заявку от судовладельца или капитана судна. При этом к капитану предъявляется требование наличия опыта вождения во льдах. В противном случае или по просьбе капитана на судно направляется лоцман. "Правила плавания" предусматривают обязательное финансовое обеспечение гражданской ответственности владельца судна за ущерб от загрязнения морской среды и северного побережья страны. В определенных случаях, например, возникновение неблагоприятных ледовых, навигационных и т.д. условий, создающих опасность для судна или в случаях загрязнения морской среды или побережья страны, представитель Администрации или других государственных органов имеют право осуществлять контрольный осмотр судна во время его плавания по СМП.

В "Правилах плавания" регламентируются также другие важные вопросы, в том числе сроки навигации, маршруты плавания, виды проводки по СМП, Дмитрия Лаптева и Санникова), обстоятельства приостановки плавания на отдельных участках СМП, вывода судов с трассы и т.д. [6. Р. 15].

Вне всякого сомнения, статус СМП, как национальной транспортной коммуникации, находящейся

под полным суверенитетом России, отвечает ее национальным интересам, в том числе задаче обеспечения военной безопасности страны. В целях совершенствования нормативно-правового регулирования плавания по трассам северного морского пути и его функционирования в 2009 г. в Министерство транспорта Российской Федерации был направлен на согласование законопроект "О северном морском пути" [7].

Учитывая сложные погодно-климатические условия на Крайнем Севере РФ, крайне слаборазвитую наземную транспортную инфраструктуру севернее транссибирской магистрали из-за труднодоступного рельефа местности, ограниченный период речной навигации в направлении юг - север (Северная Двина, Печора, Хатанга, Лена, Енисей и др.), Россия (прежде СССР) решает многие важные задачи, в том числе советские времена в бюджете страны предусматривался даже специальный раздел "Северный завоз", исполнение которого контролировал Госплан СССР.

С помощью СМП в течение нескольких десятилетий осуществляется доставка в города и поселения (Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Анадырь, Певек, бухта Провидения и др.), расположенных на побережье арктических морей и в устьях крупных сибирских рек, продовольствия, оборудования, топлива и других необходимых материалов. Одновременно из этого региона в европейскую и азиатскую части страны вывозится лес, металлы, минеральные удобрения и другое сырье. Сегодня основными российскими пользователями СМП являются "Норильский никель", "Газпром", "Роснефть", "Росшельф", а из субъектов Российской Федерации - Красноярский край, Саха- Якутия и Чукотка.

Тяжелые для страны 90-е гг. сказались на объемах перевозок по СМП. Наглядное представление об этом процессе дает следующая таблица (в тысячах тонн) [8. Р. 90]:

Годы	Каботаж	Транзитные перевозки	Экспорт	Импорт	Всего
1985	4.734.2	38.1	1.007.5	401.5	6.181.3
1986	4.964	54.7	1.001.2	434.8	6.454.7
1987	4.987.1	1.0	1.080.9	509.8	6.578.8
1988	4.788.4	0.0	1.048.9	447.9	6.295.2
1989	4.616.1	55.2	1.137.6	14.1	5.823.0
1990	4.182.6	115.1	1.201.0	11.8	5.510.5
1991	3.882.3	176.2	743.6	1.9	4.804.0
1992	3.250.8	202.3	450.8	5.3	3.909.2
1993	2.286.8	208.6	517.3	3.0	3.015.7
1994	1.523.9	140.2	578.9	57.1	2.300.1
1995	1.605.6	100.2	606.0	49.5	2.361.3
1996	1.240.7	18.1	367.6	15.6	1.642.0
1997	1.384.7	0.6	525.0	35.6	1.945.3
1998	927.7	0.0	524.1	6.6	1.458.4
1999	1.018.0	0.0	549.2	13.0	1.580.2
2000	961.9	0.0	622.7	2.4	1.587.0

Анализ данных о различных видах морских перевозок свидетельствует о постепенном их уменьшении. По сравнению с 1985 г, в 2000 г. общий объем морских перевозок сократился в 4 раза, каботажных - примерно в 4.7 раза, экспортных - в 1.5 раза, импортных - почти в 200 раз.

Новые перспективы в использовании и эксплуатации северного морского пути открываются в связи с разработкой богатого Штокмановского месторождения нефти и газа (около 3 триллионов кубометров газа) и Тимано-Печерской нефтегазоносной провинции с месторождениями северо-онежских бокситов, полиметаллов и марганца на архипелаге Новая Земля. Но следует учитывать огромные сложности, связанные с освоением Штокмановского месторождения (оно расположено в 500 километрах от суши) и транспортировкой углеводородов и т.д. В ноябре 2010 г. была завершена работа над техническим проектом разработки Штокмана. Последующий этап связан с тендерным процессом и компания-оператор месторождения Shtokman Development получает предложения от различных подрядчиков. К тому же компании-оператору представлены технические предложения по добывающей платформе от двух международных консорциума – первого в составе компаний Aker Solutions, Tehnip, SBM; второго - в составе компаний Saipem, Samsung, Sofec [9. С. 12-13]. Ожидаемые сроки начала поставок трубного газа - 2016 г.; сжиженного газа - 2017 г. [10. С. 13].

Благоприятное географическое положение России между самыми динамичными регионами мирового хозяйства - Западной Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом дает России возможность стать самым дешевым, обладающим огромной пропускной способностью транспортным коридором между Европой и Азией: он в 2-3 раза короче морских путей через Суэцкий и Панамский каналы [11. С. 175-176]. Например, путь из Японии в Германию сокращается почти в 2 раза. Для перевозок, осуществляемых в 20 из 24 крупнейших морских портов мира, транспортировка через Северный морской путь даст значительную экономию времени и топлива [12. С. 9]. Кроме того, есть и другие соображения в пользу СМП. Например, режим судоходства через Суэцкий канал довольно ограниченный: ежедневно судам разрешено входить в канал 3 раза в одном направлении, плавание через канал продолжается, как правило, 4-5 часов, но может составить даже целые сутки. Судоходство может быть заблокировано в случае инцидента или по другим причинам [13. Р. 17].

Россия в ближайшее время намерена повысить эффективность использования СМП за счет грузовых перевозок. Ее атомный ледокольный флот сегодня гарантирует безопасную проводку судов [14. Р. 13]. К 2020 г. Россия введет в строй шесть мощных атомных ледоколов с энергетическими установками нового типа. Это задача не только технического плана, но проблема суверенитета России: по информации российских военно-дипломатических источников, в рамках международной программы изучения Севморпути "INSROP" анализируется возможность пересмотра статуса арктических проливов как

внутренних вод России [15]. Если быть точным, то речь ставится об интернационализации СМП. Совсем не случайно, сегодня перед Россией ставится задача укрепления суверенитета в Арктике, подтверждения статуса СМП как национальной транспортно-коммуникации. В тоже время предусматривается возможность использования СМП для международного судоходства в рамках юрисдикции РФ [16]. Для улучшения судоходства по СМП предстоит осуществить ряд мер, включая сферу информационных технологий: внедрение современных ИКТ связи, телерадиовещания; управление движением судов и полетами авиации; проведения площадных съемок ледового покрова; создания системы оказания навигационных, гидрометеорологических и информационных услуг, которые бы обеспечили эффективный контроль различных видов деятельности в Арктике; применение навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС и прочее [17].

По оценке российских и зарубежных аналитиков в настоящее время РФ неэффективно использует возможности своих северных районов. В частности, Е. Андреева и В. Соколов писали: "Проведенный анализ меры эффективности использования Россией северного побережья позволяет сделать общий вывод: в этом ареале, одном из самых богатых по природным ресурсам, практически не задействован главный и наиболее ценный "двуединый" ресурс: географическое положение, чрезвычайно удобное для выхода страны в наиболее развитый (Северо-Атлантический) регион мира и наличие обширного "незамерзающего" участка Кольского побережья. Этот главный ресурс необходимо заставить работать на Россию. Имеется в виду создание мощной современной портовой системы, которая-должна стать основой развития Мурманской области, Северного экономического района Северозападного Федерального округа и всего округа, а также придание новым портам Кольского полуострова функции важнейшего транспортного звена в глобальном треугольнике "Северная Америка - Европа - страны АТР", охватывающей Россию в выгодном для нее качестве естественного моста "Восток - Запад". Глобальная транзитная функция - наш огромный нереализованный национальный ресурс" [18. С. 33]. Эта задача не из простых. Прежде всего проблема заключается в том, на Кольском полуострове не созданы условия для частного предпринимательства: ведь большая часть береговой линии полуострова занята многочисленными военно-морскими базами. В этой связи ученые предлагают хотя бы частично конвертировать военно-морские базы, что откроет возможность использования незамерзающего побережья в интересах хозяйственного освоения. Задача, которая по-нашему мнению, потребует огромных финансовых вложений, проведения множества организационных мер и вызовет столкновение ведомственных интересов.

В последние годы в РФ разрабатывается ряд интересных проектов по активному вовлечению северного побережья страны, особенно Северо-Западного макрорегиона - а с позиций народнохозяйственного прогресса и страны в целом - во

внешнеторговую деятельность России на северо-атлантическом и других направлениях. В частности, предлагается переориентировать мощности отечественного портостроительства на 700-километровый участок побережья Кольского полуострова с прилегающей незамерзающей акваторией Баренцева моря (участок от границы с Норвегией до мыса Святой Нос) [19. С. 47]. Реализация этого проекта позволит организовать крупномасштабный экспорт российского сжиженного природного газа, например, в США. Американский рынок сжиженного газа весьма емкий: по экспертным оценкам к 2020 г. страна будет потреблять около 100 млрд. "кубов" по сравнению с 6,5 млрд. в 2005 г. Кстати говоря, сегодня технологии сжижения природного газа, его хранения, перевозки и использования в сжиженном виде в России интенсивно развиваются. Ее преимущества перед использованием трубопроводных магистралей не вызывают никаких сомнений у специалистов: это, во-первых, минимизация затрат энергии в технологической цепочке в целом, во-вторых, резкое сокращение объема работ непосредственно на месторождениях и соответствующее ослабление техногенного воздействия на природу в период строительства, в-третьих, обеспечение равномерного распределения инвестиций во времени пропорционально наращиванию объема добычи природного газа.

Согласно расчетам ОАО "Совкомфлот", сжижение газа и доставка его судами становится значительно выгоднее транспортировки по подводным трубопроводам уже при расстоянии в 700 морских миль, наземным трубопроводам - в 2200 миль [20. С. 49]. Транспортировка российского сжиженного газа уже реальность. В августе-сентябре 2010 г. арктический рейс из Европы в Азию провела компания "Совкомфлот". Крупнотоннажный танкер ледового класса "СКФ Балтика" доставил газовый конденсат компании "Новатэк" из Мурманска в китайский порт Нингбо [21].

Определенный оптимизм относительно планов экспорта сжиженного газа внушает состояние дел в российском судостроении, как части "Транспортной стратегии России на период до 2020 г.", которая является основой для выработки решений в сфере государственной транспортной политики, выработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях, приоритетных задач институциональных реформ на транспорте. В частности, транспортная стратегия предусматривает:

- строительство специализированных судов-газовозов для вывоза углеродного сырья с Ямала, Сахалина и других месторождений;
- разработка и строительство атомных ледоколов нового поколения, включая завершение строительства атомного ледокола "50 лет Победы";
- строительство линейных и вспомогательных дизель-электрических ледоколов для обеспечения перевозок с арктического шельфа и по трассам Северного морского пути;
- развитие аварийно-спасательного флота. Проектирование и строительство судов усиленного ледового класса двойного действия с движительным комплексом AZIPOD [22. С. 67].

Задача модернизации России, которая сегодня становится национальным проектом, потребует крупных инвестиций в науку, образование, технологические проекты, развитие современных средств связи и транспорта. Думается, что надлежащее финансирование обустройства СМП, развитие на Крайнем Севере России необходимых инфраструктур превратят СМП в важнейшей инструмент реализации назревших преобразований. В тоже время СМП может стать важнейшей транспортной артерией мирового уровня, обеспечивающей интенсивные торгово-экономические связи между наиболее развитыми регионами мира.

#### Литература:

1. Правила плавания по трассе Северного Морского Пути. Утверждены Министерством морского флота СССР от 14 сентября 1990 г. Настоящие Правила разработаны согласно Постановлению Совета Министров СССР от 1 июня 1990 года № 565 с учетом соответствующих положений законодательства СССР и норм международного права.
2. Папанин И.Д. Жизнь на льдине. М., 1972. С.6.
3. Волосов М.Е. Международно-правовой статус Арктики. В: Международное публичное право/ответ, ред. К. А. Бекашев. М., 2005. С. 472.
4. See: North meets North. Navigation and the Future of the Arctic. Report of a working group of the Ministry for Foreign Affairs of the Iceland. 1 February. 2006. P. 10.
5. Правила плавания по трассе Северного Морского Пути. Утверждены Министерством морского флота СССР от 14 сентября 1990 г. Настоящие Правила разработаны согласно Постановлению Совета Министров СССР от 1 июня 1990 года № 565 с учетом соответствующих положений законодательства СССР и норм международного права. Правило 2.
6. Некоторые западные государства высказываются против определенных пунктов "Правил", считая их дискриминационными в отношении беспрепятственного судоходства для иностранных государств. В частности, речь идет о присутствии на борту иностранных судов российского лоцмана и обязательной ледокольной проводки со стороны России. Ряд пунктов "Правил" признается двусмысленными и трудно поддающимися толкованию. По мнению западных критиков, "Правила" должны до определенной степени аналогичны правилам, установленным канадцами в отношении Северо-Западного прохода, которые не вызывали возражения со стороны иностранных судовладельцев. See: North meets North. Navigation and the Future of the Arctic. Report of a working group of the Ministry for Foreign Affairs of the Iceland. 1 February. 2006. P. 15.
7. Российская бизнес-газета. #652, 3 мая 2009 г.
8. UNEP/GEF Project-Russian Federation: Support to the National Programme of Action for Protection of the Arctic Marine Environment. 2 Steering Committee Meeting. April 25-26, 2007. Report on the Second Meeting of the Project Steering Committee. P.90.
9. Вестник ТЭК, Ежемесячный информационно-аналитический бюллетень топливно-энергетического комплекса. #6,2010. С. 12-13.
10. Там же. С. 13.
11. Андрианов В. Современные тенденции в развитии мирового морского транспорта и перспективы развития транспорта России/Юобщество и экономика. #5,2005. С. 175- 176.

12. Канышев В., Серегин А. Арктика на перекрестке геополитических интересов/Мировая экономика и международные отношения. #9, сентябрь 2010. С. 9.
13. North meets North. Navigation and the Future of the Arctic. Report of a working group of the Ministry for Foreign Affairs of the Iceland. 1 February. 2006. P. 17.
14. Сегодня в России появились коммерческие суда ледокольного типа, которые могут действовать в арктическом регионе без ледокольного сопровождения. Например, крупной компании "Норильский никель" принадлежит судно такого класса "Arctic Express". See: Breaking the Ice. Arctic Development and Marine Transportation. Prospects of the Transarctic Route - Impact and Opportunities. Akureyi, March 27-28, 2007. Organised by the Icelandic Government. Contribution to the Arctic Council Marine Shipping Assessment. P. 13.
15. Программа существовала с июня 1993 по март 1996 г. В ней приняли участие более 450 ученых из 14 стран мира. В рамках программы было опубликовано 167 технических докладов по различным аспектам проблемы - авт.
16. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу//Российская газета, 30 марта 2009 г.
17. В 2010 г. мониторинг обстановки вдоль трассы Северного и ледовитого океана ФГУП "Атомфлот" (Россия) проводило, широко используя сервис оперативного спутникового радиолокационного мониторинга. В соответствии с контрактом, прием и передачу радарных изображений со спутника Radarsat-1 осуществляли специалисты инженерно-технологического центра "СКЭНС", используя центры в Москве и Магадане//Развитие Северного морского пути: внедрение космических технологий в оперативном информационном обеспечении ледокольного флота.
18. Андреева Е., Соколова В. Морское побережье постсоветской России: потенциал эффективного социально-экономического использования и пути его реализации // Российский экономический журнал. #6, 2005. С. 33.
19. Арефьев М., Цветков С. Прорывной проект морской транспортировки сжиженного природного газа с Российского Севера: использование возможностей "незамерзающей" хозяйственные и региональные аспекты// Российский экономический журнал. #7-8, 2005. С.47.
20. Там же, С.49.
21. [http://community.livejournal.com/ru\\_arctic/ta](http://community.livejournal.com/ru_arctic/ta).
22. В декабре 2009 г. на ОАО "Адмиралтейские верфи" был спущен на воду танкер ледового класса водоизмещением 70 тыс. тонн, электроходный с азиподным двигателем и двумя рубками, оснащенный оборудованием для работы в самых тяжелых условиях Арктики. См. Нужна долгосрочная программа развития ВМФ. Из вступительного слова Председателя Правительства РФ В.В. Путина на совещании по вопросу "Об обеспечении оборонно-промышленным комплексом нового облика Вооруженных Сил РФ современными образцами вооружения и военной техники для Военно-морского флота"//Российское военное обозрение. #1, январь 2010 г. С. 67.

**Рецензент: д.полит.н., профессор Сооданбеков Дж.С.**