

Перспективы СМП в контексте национальной безопасности РФ (начало доклада)

В советский период СМП являлся одним из самых значительных транспортных коридоров по обеспечению морских перевозок в северных и арктических регионах страны. Однако, начиная с 90-х годов XX века, СМП начал переживать довольно тяжелые времена, что привело к снижению грузопотоков почти в 6 раз по сравнению с советским периодом [3. С. 286]. Из полусотни функционирующих портов к настоящему времени более половины прекратили свое существование. После распада Советского Союза и сокращения финансирования в портах СМП не проводилась какая-либо значительная модернизация. В критическом состоянии находится большинство причальных сооружений, сооружений для утилизации и приема судовых отходов, а также средств предотвращения разлива нефти в случае возникновения аварии.

Навигационные и гидрографические комплексы обеспечения безопасности на СМП также нуждаются в существенной модернизации. Обновляется только минимальное количество навигационного оборудования из перечня необходимого. Возраст большинства разведывательных навигационных судов, изучающих трассы СМП, превышает 30 лет, что свидетельствует об острой нехватке современных средств для проведения арктических исследований, что, в свою очередь, требует больших финансовых вложений для того, чтобы покрывать расходы на постоянные ремонты устаревшего оборудования.

Руководство нашей страны, осознавая необходимость интеграции СМП в мировую транзитную систему, поставило задачу модернизации портов с тем, чтобы возродить потенциал СМП и создать современный и эффективный евро-азиатский транспортный коридор [7]. В последнее время мы можем наблюдать все больше фактов, которые свидетельствуют о том, что многие экспериментальные проекты перевозки по СМП оправдали себя и стали коммерческими.

Особое внимание российское правительство стало уделять развитию СМП в последнее десятилетие. Об этом, в частности, свидетельствует создание Федерального государственного казенного учреждения «Администрация Северного морского пути» распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р [4], а также создание и регистрация министром РФ 12 апреля 2013 года Правил плавания в акватории СМП. Главными задачами деятельности администрации являются обеспечение безопасности мореплавания и защита морской акватории СМП от загрязнения. Более глобальных полномочий у этого органа нет, что не позволяет ему стать единым

органом управления, ответственным за развитие СМП.

Главным программным документом, созданным для развития СМП, в настоящий момент является «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020» [6]. В частности, в этой программе подробно прописаны приоритеты государственной политики в развитии СМП: модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, использование СМП для развития судоходства в Арктике, развитие ресурсной базы Арктики, активное сотрудничество России с приарктическими государствами с целью разграничения морского шельфа, создание единой международной системы по предотвращению техногенных катастроф.

Сокращение территории морских льдов в акватории Северного Ледовитого океана открывает большие возможности по использованию морского пути и добычи природных ископаемых в Арктике. Изменение климата и сокращение льда в Арктике убедительно подтверждает тот факт, что идея развития СМП в обозримой перспективе станет коммерчески жизнеспособной, особенно в летнее время. В связи с ростом ожиданий от таяния льдов международный интерес к российской Арктике в последнее время неуклонно растет. Однако результаты выводов иностранных исследователей в отношении перспектив использования арктических морских маршрутов широко варьируются, в зависимости от выбираемых параметров и их значения.

Если говорить о заинтересованности других государств в развитии СМП, то главная ценность этого транспортного коридора определяется следующими моментами. В первую очередь, СМП интересен другим государствам (особенно странам АТР) возможностью стать более выгодной альтернативой перевозкам вдоль южного побережья Евразии через Суэцкий канал, который в настоящее время практически достиг предела своей пропускной способности. Более того, расстояние, например, из Пусана до Роттердама через СМП примерно на 40% короче, чем через Суэцкий канал, что в перспективе позволяет сократить скорость доставки грузов примерно на 7 дней. Не менее важным аспектом значимости СМП для иностранных государств и компаний является возможность посредством СМП получить доступ к ресурсам российской Арктики. Транспортировки углеводородов с шельфа Арктики могут стать более выгодными по сравнению с транспортировками посредством нефте- и газопроводов.

Понимая новые возможности, которые открывает СМП, к транспортным рейсам через северный коридор стали проявлять большой интерес страны Азии. Особый интерес к СМП в настоящее

время проявляют Япония, Южная Корея, Китай, Вьетнам. Также не скрывают своего интереса к морскому пути Сингапур и Индия. Ценность СМП для последних стран, в первую очередь, обусловлена не их желанием получить более быстрый и, возможно, экономически более выгодный способ транспортировки продукции в Европу, а перспективой получить доступ к ресурсам российской Арктики.

Причины опасений потенциальных западных партнеров и инвесторов

Несмотря на значительный международный интерес к российской Арктике, у потенциальных иностранных партнеров и инвесторов есть также и большие опасения по поводу коммерческой жизнеспособности СМП. Так, например, у зарубежных судостроительных и транспортных компаний, которые были бы заинтересованы в развитии СМП, нет единой точки зрения по поводу перспектив этого транспортного коридора. Единой точки зрения насчет перспектив развития СМП нет также и у зарубежных исследователей Арктики. В вопросе активного использования северного пути есть много проблемных моментов, которые следует учитывать. Главными проблемами на сегодняшний день являются политические, экономические и внутренние корпоративные барьеры. Рассмотрим их подробнее.