

## *Роль Северного морского пути в развитии прибрежной зоны Арктики на примере Ямало-Ненецкого автономного округа*

«Под прибрежной зоной понимается полоса суши и моря, ширина которой варьируется в зависимости от характера окружающей среды и управленческих задач. Она редко совпадает с административными единицами или единицами планирования. Прибрежные зоны — это также естественные приморские системы и территории, где человек осуществляет деятельность, связанную с использованием ресурсов побережья. Зоны могут простираются значительно дальше границ прибрежных вод и на многие километры вглубь суши»<sup>1</sup>

Общемировая демографическая тенденция расселения показывает, что население тяготеет к проживанию в прибрежных районах, особенно это характерно для территорий субтропического и тропического поясов. Такая демографическая ситуация ключевой фактор неравномерного развития континентальных и прибрежных территорий.

Расположение прибрежных населенных пунктов имеет более выгодное экономическое положение. Такое расположение облегчает транспортировку грузов. Окружающая морская и речная природная среда представляет возможность обеспечивать фактически неограниченное количества перевозчиков с наибольшей грузоподъемностью и наименьшей затратностью. За счет водных ресурсов увеличивается и диверсификация производств и услуг. В этой связи в сравнении с континентальными населенными пунктами прибрежные как правило имеют наиболее комплексную и обеспеченную социально-экономическую систему. Но для того чтобы развить социально-экономические возможности прибрежной территории, необходима морская транспортная инфраструктура и соответствующие институты. Необходимо создание порта с соответствующими данному населенному пункту инфраструктурными мощностями и развитой логистической сетью морских, речных, железнодорожных и автомобильных путей. На прибрежных территориях АЗРФ эти задачи приобретают более сложный характер ввиду специфических природно-климатических условий, которым присущи наибольшие экономические затраты и экологические риски. Также в виду специфики социально-экономического развития (моногорода, вахтовый метод, узкоотраслевая добывающая специфика предприятий и др.) транспортная сеть прибрежных населённых пунктов не развивается должным образом.

Если исходить из принципов сетевой теории, которая рассматривает объекты как взаимозависимые и динамичные элементы определенной системы, можно утверждать, что

---

<sup>1</sup>TheSituationinEurope'sCoastalZones  
<http://europa.eu.int/comm/environment/iczm/situation.htm>

основными соединительными элементами социального и экономического пространства прибрежных населенных пунктов АЗРФ являются морские порты, расположенные в бассейне рек, морей и других водоемов, имеющих судоходный доступ к магистральным морским путям. Главным связующим фактором территорий Арктической зоны РФ является единая Арктическая транспортная система.<sup>2</sup> Основной магистралью АТС является Северный морской путь (СМП). В 1920 г. в докладе Комитета СМП эта магистраль определялась как природно-водный путь, ведущий из Европы в Сибирь. В современном законопроекте дается развернутая формулировка: СМП — это «единая национальная транспортная магистраль в Арктике, объединяющая региональные транспортные подсистемы севера европейской части Российской Федерации, Сибири и Дальнего Востока».<sup>3</sup>

С одной стороны (административной), Северный морской путь, не смотря на свою связывающую функцию не является, в административно-правовом смысле частью АЗРФ. Границы акватории СМП согласно Кодексу торгового мореплавания РФ, ст. 5.1 установлены, Закон о Северном морском пути от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ установлены в пределах исключительной экономической зоны РФ и ограничены с запада проливами архипелага «Новая земля» (Маточкин шар и Карские ворота) и меридианом, проходящим от мыса Желания до границ экономической зоны РФ по восточной долготе 68°35'. На востоке акватория ограничивается в Беринговом проливе параллелью 66°05' северной широты и меридианом 168°58' западной долготы.

С другой стороны (инфраструктурной), Северный морской путь включает в себя упорядочивание и превращение возникшей в АЗРФ инфраструктуры, деятельности и взаимоотношений в четко определенные понятия, институты, документы и организации. На современном этапе, ключевым пунктом институциональных и инфраструктурных проблем является модернизация портовой инфраструктуры прибрежных населенных пунктов и загрузка её перевозками (погрузка, разгрузка, сохранения грузов в порту). Исходя из вышеописанного, развитие прибрежных населенных пунктов АЗРФ за счет СМП очевидна. И тем не менее, создание эффективной транспортной системы на основе строительства новых портов и модернизации уже имеющих в прибрежных населенных пунктах невозможно без определения компетенций и конкурентных преимуществ каждого прибрежного населенного пункта АЗРФ в развитии и функционировании СМП.

---

<sup>2</sup> Проект ФЗ «Об Арктической зоне Российской Федерации» // Официальный ресурс упразднённого Министерства регионального развития Российской Федерации. URL:<http://old.miregion.ru/upload/documents/2013/01/310113-pr-fz-1.doc> (дата обращения 23.12.2013 г.)

<sup>3</sup> Проект ФЗ «Об Арктической зоне Российской Федерации» (23.01.2013 г.), 14 статья, пункт 1. URL:<http://old.miregion.ru/upload/documents/2013/01/310113-pr-fz-1.doc> (дата обращения 23.12.2013 г.)