ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРКТИЧЕСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ И АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Савельева С.Б., Селин В.С., Ульченко М.В.

Мурманский государственный технический университет

Статья опубликована при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект 13-12-51001)

Согласно Федеральному закону Российской Федерации от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» основными целями обеспечения транспортной безопасности является устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, а также защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Транспортная система является одной из важнейших отраслей народного хозяйства, она выполняет функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны.

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года утвержденной Президентом Российской Федерации В.В. Путиным, в качестве главной проблемы для расширения присутствия России в Арктике называется слабость транспортной инфраструктуры, что в свою очередь затрудняет промышленное освоение и социальное развитие Заполярья. С целью решения данной проблемы планируется создание единой Арктической транспортной системы, которая должна включать в себя:

- Северный морской путь - кратчайший морской путь между Европейской частью РФ и Дальним Востоком, исторически сложившаяся единая национальная транспортная коммуникация;
- комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта;
- комплекс береговой инфраструктуры: порты, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, связи, сопровождающих транспортную деятельность в Арктической зоне России вместе с системой меридианально ориентированных транспортных путей.

По словам специалистов, арктические навигации последних лет показали, что в действующих климатических условиях плавание грузовых судов по Северному морскому пути в различные порты Юго-Восточной Азии, по сравнению с плаванием через Суэцкий канал, сокращает время в пути от 7 до 22 дней, что является важным экономическим преимуществом. К числу дополнительных расходов при прохождении СМП относят затраты на ледового лоцмана, но они в масштабах действующих перевозок не велики (около 10 тыс. долл. США), а повышенная страховка при плавании по Севморпути сравнима с повышенной страховкой при проходе Аденского пролива. В итоге, по словам тех же специалистов, экономия времени рейса на 10 суток позволяет судовладельцу снизить свои расходы на 250-900 тыс. долл. США за рейс в зависимости от объема и вида грузов.

Отдельной стратегической проблемой для арктических грузопотоков является состояние ледокольного флота. В его составе (находится в федеральной собственности) шесть атомных и пять дизель-электрических ледоколов. Однако к 2020 году, то есть периоду активной фазы освоения шельфа Арктики, в строю останется только один атомоход, «50 лет Победы». Учитывая, что последний строился почти 20 лет в условиях постоянного дефицита средств, можно понять всю остроту проблемы. При этом необходимо иметь в виду, что стоимость двухосадочного ледокола может достигать 250-300 млн.долл. США, а линейного ледокола-лидера – 450-500 млн.долл.

В целом можно констатировать, что защита национальных интересов в акватории Северного морского пути может быть обеспечена только комплексным и долговременным развитием морских транспортных систем, для чего необходимы:

1. Оценка изменений климата и формирование системы картографических материалов для различных вариантов ледовой обстановки в Арктике в долгосрочной перспективе.
2. Разработка комплексного сценарного прогноза грузопотоков Северного морского пути на период до 2030 года в зависимости от изменения конъюнктуры основных мировых энергетических рынков.
3. Создание режима благоприятствования для международных перевозок, в том числе с использованием механизма портовых особых экономических зон; формирование транзитного морского коридора «Европа – Азия».
4. Принятие федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в акватории Северного морского пути», которая должна включать следующие направления:

- восстановление метеорологического и гидрографического обеспечения (контроля) на всей трассе СМП;
- восстановление инфраструктуры арктических коммуникаций, в первую очередь портов;
- поддержание ледокольного флота (включая новое строительство;

5. Нормативное правовое обеспечение «экономики» морской коммуникации, включая принятие системного полномасштабного закона «Об обеспечении национальных приоритетов в акватории С