

УДК 338.98+92
ББК 65.02
М 266

*Утверждено к печати Ученым советом
Института экономики и организации промышленного производства СО РАН*

М 266 **Марк Константинович Бандман. Избранные труды и продолжение начатого** / под ред. д.э.н. Малова В.Ю. – ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, 2014. – 448 с.

ISBN 978-5-89665-274-8

В 2014 г. Марку Константиновичу Бандману, д.э.н., профессору, исполнилось бы 90 лет. Не считая школьных лет и военного времени, вся его жизнь была посвящена экономико-географической науке и Сибири.

Изначально данная книга задумывалась просто как «Избранные труды М.К. Бандмана». Но оказалось, что именно в таком классическом виде издать ее не получается. Марк Константинович возглавлял и направлял научные исследования созданного им коллектива в течение 35 лет. Большинство публикаций (статей и монографий) являются совместными. Кроме того, и может быть более важным, мы сочли необходимым отражение последующих исследований его коллег и учеников, базирующихся на идеях М.К. Бандмана. Обязательность наполнения старых теоретических конструкций новыми реалиями считается одним из основных условий проверки ранее принятых теорий «на прочность». Представляется, что это в полной мере относится к идеям М.К. Бандмана, разработке и реализации которых он посвятил всю свою жизнь. Энциклопедические знания, убежденность в своих научных исследованиях и открытиях, любовь к Сибири в сочетании с исключительной простотой и искренностью в общении, а также крайне внимательное и бережное отношение к своим ученикам предопределили большой круг тех, кто его помнит и отдает дань его памяти.

УДК 338.98+92
ББК 65.02

ISBN 978-5-89665-274-8

© ИЭОПП СО РАН, 2014

Глава 11

АНГАРО-ЕНИСЕЙСКИЙ РЕГИОН И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ¹

Ангаро-Енисейский регион (АЕР) расположен в средней части России приблизительно на одинаковом расстоянии от ее западных и восточных границ. Территория его включает бассейн Енисея, частично рек бассейна Оби (Чулым, Кеть) и рек, впадающих непосредственно в Карское море (Пясины) и море Лаптевых (Хатанга) Северного Ледовитого океана. Из притоков Енисея наибольшее экономическое значение имеют реки Нижняя Тунгуска, Подкаменная Тунгуска и, особенно, Ангара. Специализацию и тесную взаимосвязанность и взаимообусловленность хозяйства территорий, тяготеющих к Енисею и Ангаре, определили общность их ресурсного потенциала, предпосылок развития, народнохозяйственных проблем и путей их решения. Эти же факторы обусловили целесообразность рассмотрения названных территорий в качестве единого экономического региона и даже предопределили его название – Ангаро-Енисейский. Общая площадь АЕР более 3,3 млн км², численность населения более 6,7 млн человек. В границах АЕР находятся 7 субъектов Федерации.

11.1. АНГАРО-ЕНИСЕЙСКИЙ РЕГИОН: ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

АЕР относится к районам высокой концентрации разнообразных природных ресурсов (гидроэнергетических, угля, руд цветных, благородных и черных металлов, магнезитов, солей и других полезных ископаемых). На долю региона приходятся основные запасы хвойной древесины. Это и определило специализацию АЕР в территориальном разделении труда в масштабе страны и МХС. Это регион российского значения баз электроэнергетики, энергоемких производств и комплексной переработки древесины. Здесь функционируют крупные промышленные предприятия: общая установленная мощность электростанций достигла 30 млн кВт с производством около 150 млрд кВт·ч электроэнергии, добывалось более 80 млн т угля, выпускалось около 2 млн т алюминия, 1 млн т глинозема, 1,5 млн т целлюлозы, перерабатывалось около 30 млн т нефти и заготавливалось 60 млн куб. м древесины. В настоящее время это регион крупного резерва самой дешевой электроэнергии в России.

¹ В данной главе приведены выдержки из следующих основных публикаций:

1. Проблемные регионы ресурсного типа: программы, проекты и транспортные коридоры / под ред. М.К. Бандмана и В.Ю. Малова. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 2000. – 264 с.

2. Бандман М.К., Воробьева В.В., Есикова Т.Н., Ионова В.Д., Малиновская М.А., Малов В.Ю., Цимдина З.Р., Яблочникова Я.Т. Енисей – Северный морской путь: грузообразующий потенциал Ангаро-Енисейского региона. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 1999. – 90 с.

Для АЕР характерны следующие черты:

1. Крайне неравномерное развитие и размещение производительных сил. Практически все производство и абсолютное большинство населения АЕР сконцентрированы в южной части региона, тяготеющей к Транссибу и наиболее благоприятной для жизни и деятельности населения.

2. Концентрация сырьевого потенциала будущего развития в северных, в том числе тяготеющих к Енисею, частях АЕР. В связи с этим проблема формирования транспортной системы «Енисей–СМП» является актуальной как для дальнейшего вовлечения в хозяйственный оборот ресурсов Сибири, так и для увеличения грузооборота на трассе западного сектора СМП.

3. Большая зависимость от формирования транспортной системы полярного пояса России. Речь идет о превращении СМП в международную межокеаническую транспортную магистраль. Маловероятно сооружение в первой половине XXI столетия широтной железнодорожной транзитной магистрали в пределах полярной зоны Сибири, возможного конкурента СМП.

4. Активное участие в формировании единого народнохозяйственного комплекса страны, наличие широких связей с другими районами России. АЕР традиционно по поставкам продукции более тесно связан с западными и южными регионами бывшего СССР, меньше – восточными и совсем слабо – с северными, примыкающими к побережью Северного Ледовитого океана. Исключением являются производственные связи Норильского горно-металлургического комбината с аналогичными предприятиями Мурманской области.

Широтное направление (запад–восток) связей – межрегиональные и экспортно-импортные операции АЕР осуществляются железнодорожным транспортом и через порты Черного, Азовского, Балтийского и Японского морей. Значение железнодорожного транспорта (Транссиб, Южсиб и БАМ, а в перспективе Севсиб) в обслуживании внешних связей АЕР всегда было велико и в перспективе не изменится. Косвенно это направление является конкурентом транспортной системе «Енисей–СМП» в обслуживании связей северных районов Красноярского края.

Меридиональное направление (юг–север) связей южной и центральной частей АЕР осуществляется в основном железнодорожным транспортом по дорогам Лесосибирск–Ачинск–Абакан, Абакан–Тайшет–Усть-Кут, а также Хребтовая–Усть-Илимск и Решоты–Карабула. Большая часть севера АЕР (вне зоны тяготения к железным дорогам) обслуживается только сезонным водным транспортом – речным по Енисею и морским – по трассе СМП и в низовьях Енисея.

11.2. ЗОНЫ И АРЕАЛЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ПРЕДЕЛАХ АНГАРО-ЕНИСЕЙСКОГО РЕГИОНА

Грузообразующий потенциал АЕР для СМП определится зоной тяготения к транспортной системе «Енисей–СМП» и уровнем ее экономического развития. К зоне тяготения отнесена большая часть АЕР и некоторые сопредельные участки территории Западно-Сибирского экономического района, грузовладельцы которого будут иметь доступ к системе «Енисей–СМП».

В пределах зоны тяготения выделяется зона обслуживания – территория, для грузовладельцев которой транспортная система «Енисей–СМП» станет основным средством осуществления товарообмена. В любом случае зона обслуживания будущей транспортной системой «Енисей–СМП» значительно меньше территории АЕР. Основу зоны могут образовать только Крайний и Ближний Север Красноярского края – районы Туруханский, Енисейский, Мотыгинский, Богучанский, Кежемский и Северо-Енисейский (Нижнее Приангарье), Эвенкийский и Таймырский АО. В обозначенных границах в пределах зоны сконцентрирован значительный ресурсный потенциал, но большая часть ее пока остается экономически не освоенной. Главными грузообразующими ареалами в пределах этой зоны были и в перспективе сохранят эту роль Норильский промышленный район (порт Дудинка) и Нижнее Приангарье (порт Лесосибирск).

Вероятно, южным конечным не только речным, но и морским портом транспортной системы «Енисей–СМП» станет Лесосибирск. В этом случае южная граница зоны непосредственного (а не возможного) обслуживания будущей транспортной системой «Енисей–СМП» в пределах АЕР будет совпадать с южной границей Нижнего Приангарья Красноярского края. Красноярск сохранит роль главного транспортного узла края, пассажирского и грузового речного порта на Енисее, но не станет южным конечным пунктом будущей транспортной системы «Енисей–СМП». Это объясняется как судоходными условиями на Енисее, так и формированием новых схем грузопотоков. Конкурентоспособность порта Красноярска снизилась после сооружения железной дороги Ачинск–Лесосибирск и перевалочного порта в Лесосибирске и, особенно, в результате освоения продленной навигации в западном секторе СМП и низовьях Енисея.

Не исключено, что зона возможного обслуживания будущей транспортной системой «Енисей–СМП» существенно расширится в результате включения сопредельных территорий как АЕР, так и Западной Сибири. К числу их относятся: Кемеровская область, Среднее Приангарье Иркутской и северные районы Томской областей и Северо-Восточные участки территории Ямало-Ненецкого АО (рис. 11.1).

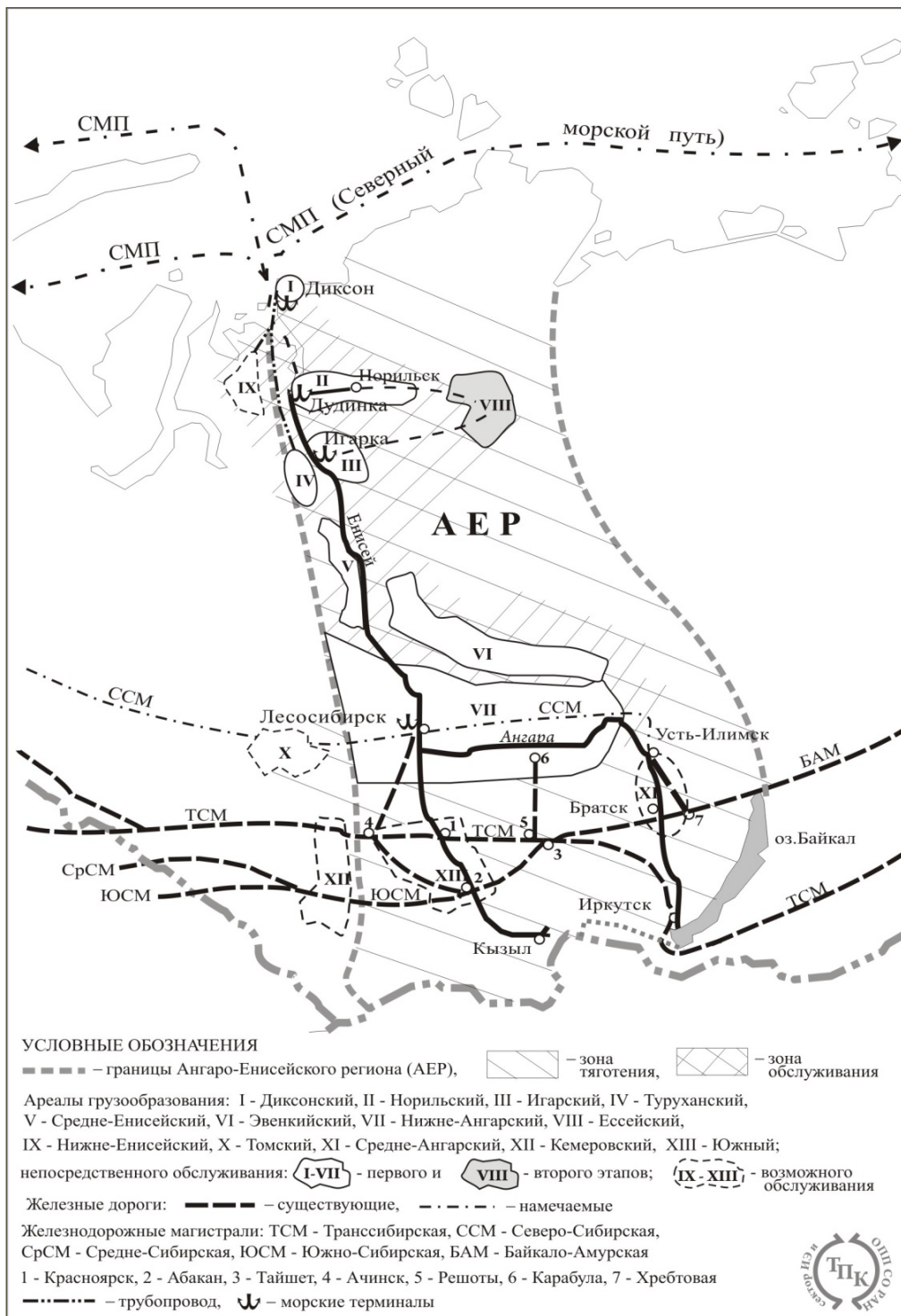


Рис. 11.1. Зоны тяготения и обслуживания транспортной системой «Енисей–СМП»

В пределах зоны обслуживания выделяются ареалы интенсивного грузообразования – производства продукции, отправления, приема или перевалки грузов (различаются положением относительно транспортной магистрали и временем вовлечения их в сферу деятельности транспортной системы «Енисей–СМП»):

- ареалы непосредственного обслуживания (I–VIII) – территории, примыкающие к Енисею. Для них система «Енисей–СМП» является единственной или важнейшей магистралью осуществления массовых крупнотоннажных межрегиональных и международных транспортных связей;
- ареалы возможного обслуживания (IX–XIII) – территории, которые могут использовать систему «Енисей–СМП», но только при определенных условиях, так как примыкают к железным дорогам.

Границы зоны обслуживания будут меняться со временем, а грузообразующий потенциал АЕР для СМП определится уровнем развития производительных сил в пределах зоны тяготения.

11.3. ГРУЗООБРАЗУЮЩИЙ ПОТЕНЦИАЛ МЕЖОТРАСЛЕВЫХ КОМПЛЕКСОВ АНГАРО-ЕНИСЕЙСКОГО РЕГИОНА

В рамках Международной программы «Северный морской путь» (International Northern Sea Route Programme – INSROP) в секторе была выполнена работа по прогнозу грузообразующего потенциала Ангаро-Енисейского региона в зоне обслуживания его транспортной системой «Енисей–СМП».

Приведем только краткие выводы из анализа существующего состояния и проведенных перспективных расчетов производственной и пространственной структуры хозяйства Ангаро-Енисейского региона и возможных нагрузок на рассматриваемую транспортную систему «Енисей–СМП».

Будущий объем грузов АЕР для СМП определится в основном масштабами развития производственных объектов трех межотраслевых комплексов: горно-металлургического, лесопромышленного и нефтегазового (см. рис. 11.1).

1. Возможные грузопотоки горно-металлургического комплекса

В зоне тяготения СМП сконцентрирована значительная часть предприятий цветной металлургии региона. В составе комплекса рассматриваются существующие и прогнозируемые объекты. К существующим относятся производства никеля, кобальта, меди, пла-

тиноидов и попутных продуктов комплексной переработки полиметаллических руд Норильского промышленного района (ареал II), свинца, цинка и магниезальных продуктов на базе сырья Нижнего Приангарья (ареал VII), алюминия (ареалы XI, XII, XIII). Среди прогнозируемых рассматриваются объекты, связанные с производством: глинозема на ввозимом сырье (ареал VII), апатитового концентрата и фосфорных удобрений на базе месторождений Маймеча-Котуйского района (ареал VIII).

Норильский ГМК обеспечивает 20% потребности мирового рынка никеля, кобальта и более 40% металлов платиновой группы. В российском производстве – это более 70% меди, 90% никеля, 90% кобальта, 100% металлов платиновой группы, а также золото и серебро, попутно извлекаемые из сырья. Комбинат связан с аналогичными предприятиями Кольского полуострова, куда с 1970-х годов поставляет руду и полуфабрикаты. Внешние связи комбината осуществляются через морской и речной порт Дудинку. Грузооборот комбината в отдельные годы достигал 2–3 млн т. Около 2/3 вывозимых грузов – фаянштейн и руда и 1/3 – цветные металлы. Норильский ГМК и в перспективе сохранит роль крупнейшего грузообразующего объекта для СМП в пределах АЕР. Постепенно возрастет роль внутреннего рынка в потреблении никеля, однако экспортная ориентация комбината сохранится.

В среднесрочной перспективе рассматривается производство продукции на базе сырья Нижнего Приангарья: реализация Федеральной программы освоения Нижнего Приангарья. Это продолжение и рост добычи руд цветных металлов на Горевском свинцово-цинковом месторождении, предлагаемое строительство на его базе свинцово-цинкового завода (часть его продукции пойдет на экспорт СМП); расширение добычи на Удереиской группе месторождений магнетита (для производства огнеупоров и металлического магния (часть продукции пойдет в западные регионы страны); рост производства алюминия на гидроэнергии региона (с поставками части металла в приморские страны Западной Европы); возможное строительство глиноземных производств на импортном сырье.

В долгосрочной перспективе рассматривается освоение ресурсного потенциала Маймеча-Котуйского района (apatито-редкометалльных руд) в первую очередь как возмещение выбывающих мощностей по добыче апатито-нефелиновых руд месторождений Кольского полуострова.

Кроме того, в места освоения месторождений осуществляются значительные грузопотоки оборудования и материалов.

2. Возможные грузопотоки лесопромышленного комплекса

Значительная часть экспорта лесопродукции из АЕР осуществлялась морским транспортом, в том числе и СМП. Этим маршрутом лесные грузы шли не только в северные страны, но и в страны бассейна Средиземного моря, на Кубу и в Африку. В годы максимального экспорта из бассейна Енисея Северным морским путем отправлялось до 1200 тыс. т, при этом 300–350 тыс. т приходилось на Игарку и 850–900 тыс. т экспортировал лесопромышленный комплекс Лесосибирска и Красноярска. Представляется, что и на перспективу транспортная система «Енисей–СМП» сохранит ведущую роль в осуществлении лесоэкспортных операций АЕР и территорий, тяготеющих к СМП.

Одной из важных составляющих территориальной реструктуризации лесопромышленного комплекса России является исключение вывоза древесины в круглом виде из Сибири при наращивании здесь мощностей по глубокой переработке сырья. В числе потенциальных пользователей СМП можно рассматривать северо-восточную часть Томской области (Асино-Белоярский лесной комплекс) и северную часть Иркутской (Средне-Ангарский ареал). Мотивация включения их различна: для Иркутской области это дополнительный транспортный маршрут экспорта, а для Томской области, имеющей сегодня единственный выход на Транссиб, это повышение надежности осуществления ее внешнеэкономических связей. Нельзя исключать и возможность использования сибирскими регионами для экспорта «комбинированных» маршрутов, построенных на связи СМП и Беломоро-Балтийского канала.

3. Возможные грузопотоки нефтегазового комплекса

Перспективные нефтегазоносные территории в пределах АЕР находятся в Иркутской области и Красноярском крае. Из них к зоне тяготения к транспортной системе «Енисей–СМП» могут быть отнесены только северная часть Красноярского края и Эвенкия, откуда нефть в перспективе может подаваться на экспорт СМП и на переработку в Ачинск и Лесосибирск, а полученные нефтепродукты – поставляться в северном направлении. Красноярский край с Эвенкийским и Таймырским автономными округами обладает огромным (вторым в России после Тюменской области) потенциалом ресурсов нефти и газа. Открыто более 20 месторождений нефти и газа. В этих месторождениях извлекаемые запасы углеводородов значительны.

Значительное количество нефти месторождений Туруханского ареала, а возможно, газа и конденсата месторождений Норильского и Нижне-Енисейского ареалов пойдут на экспорт СМП через порты Диксонского или Норильского ареалов, а нефтепродукты Ачинского и Лесосибирского НПЗ – для бункеровки и на экспорт через Лесосибирск

на Диксон или Дудинку. Исключительно сложной, требующей тщательной проработки, является проблема транспорта нефти, добываемой в Туруханском ареале. На сегодня эта группа месторождений кажется более существенной для системы «Енисей–СМП», чем месторождения Эвенкии. Похоже, что освоение их проще технологически и организационно.

Сложна проблема не только поставки нефти и газа потребителям, но и обеспечения завоза массовых грузов, необходимых для проведения геологоразведочных работ, добычи углеводородного сырья и вывоза конечных продуктов. Например, для обеспечения нефтедобычи в Туруханском ареале в период до 2015 г. потребуется завезти около 1,5–2 млн т оборудования и материалов. Особым вопросом обеспечения работы нефтегазового комплекса является поставка труб для сооружения магистральных трубопроводов. Учитывая опыт освоения ресурсов углеводородного сырья Западной Сибири, можно предполагать, что часть труб и оборудования для ареалов зоны тяготения к системе «Енисей–СМП» могут быть доставлены СМП через порты Дудинку, Игарку и Лесосибирск.

Таблица 11.1

Грузообразующий потенциал межотраслевых комплексов АЕР, млн т

Межотраслевые комплексы	2000	Сценарии развития					
		радикальный			максимальный		
		2005	2010	2015	2005	2010	2015
Вывоз продукции, всего	2,1	11,7	15,9	18,1	15,9	17,5	22,1
В том числе по комплексам:							
Лесопромышленный	0,4	0,6	0,9	1,3	0,9	1,3	1,5
Горнометаллургический	1,7	2,1	2,4	3,3	2,4	2,7	4,4
Нефтегазовый	–	9,0	12,6	13,5	12,6	13,5	16,2
Ввоз продукции, всего	1,0	1,8	1,9	4,2	2,2	4,6	5,0
В том числе по комплексам:							
Горнометаллургический	1,0	1,6	1,7	4,1	2,0	4,4	4,8
Нефтегазовый	–	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
<i>Итого</i>	3,1	13,5	17,8	22,3	18,1	22,1	27,1
В том числе сухогрузы	3,1	4,4	5,2	8,8	5,5	8,6	10,9

Таким образом, анализ развития производительных сил АЕР, и прежде всего отраслей его специализации, свидетельствует о том, что только три рассматриваемых выше межотраслевых комплекса могут поставить на транспортную систему «Енисей–СМП» к 2010 г. – от 5,2 до 8,6 и на 2015 г. – от 8,8 до 10,9 млн т сухогрузов. Кроме того, в случае создания танкерного флота в России и интенсивного освоения морских перевозок углеводородов в режиме продленной или круглогодичной навигации в Западном секторе Арктики, АЕР может дополнительно предложить от 9 до 16,2 млн т нефти и других видов углеводородного сырья к 2015 г. (табл. 11.1).

Если принятая в данной работе гипотеза развития АЕР не будет в полной мере реализована (сохранится существующая схема обеспечения глиноземом алюминиевых заводов Сибири, не произойдет освоение месторождений Маймеча-Котуйского рудного района, а уголь Кузбасса пойдет на экспорт через Архангельск), то указанные выше в таблице показатели возможного объема сухогрузов на перспективу 2015 г. как по радикальному, так и максимальному сценариям могут сократиться почти на 50%. Однако и в этом случае общий объем работы транспортной системы превысит соответствующие показатели лучших лет (1980-х годов) на 25–30% при реализации радикального сценария и на 45–50% – максимального.

11.4. ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

После распада СССР у России оказались ограниченные возможности развития судоходства на Балтийском и Черном морях, что привело в 1990-е годы к переосмыслению роли Северного морского пути. Река Енисей, благодаря географическому положению и условиям судоходства, реально может стать, в отличие от Оби и Лены, важнейшим звеном СМП. Связав СМП с глубинной материковой частью Средней Сибири, она позволит решить следующие важные для России задачи:

- создание качественно нового выхода сибирских регионов на мировой рынок;
- формирование баз обслуживания трассы (бункеровочных, метео-, авиасервиса и др.) на границе Западного и Восточного секторов СМП/СВП (Северо-Восточного прохода).

Анализ последствий экономического кризиса для Севера России и необходимость упрочения места страны в мировой транспортной системе дают основание считать необходимым возрождение СМП на основе:

- восстановления активной деятельности СМП, освоения массовых перевозок углеводородов, использования новых типов грузовых судов надводного и подводного плавания, внедрения элементов логистической системы международного стандарта во все звенья цепи транспортного процесса;
- преобразования СМП в «Арктический транспортный коридор» – звено «северного транспортного моста» или международной межокеанической магистрали «Северо-Восточный проход». При этом предполагается сохранение за СМП статуса национальной единой транспортной коммуникации под юрисдикцией России в пределах полярных владений бывшего СССР (Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»);
- расширения зоны обслуживания (где это экономически оправдано) СМП за счет глубинных частей районов как Крайнего, так и Ближнего Севера Сибири;
- создания крупного транспортного узла системы «Енисей–СМП» в непосредственной близости от грузообразующих ареалов глубинных частей Средней Сибири.

Реализация прогноза формирования грузообразующего потенциала АЕР для СМП в полном объеме и в срок во многом зависит и от внешних для региона условий:

- отношение перевозчиков к преобразованию СМП в звено международной межокеанической транспортной системы – СВП;
- экономическая стратегия России в области развития производительных сил страны (система приоритетов).

Внешние условия могут как облегчить, так и усложнить процесс встраивания АЕР в транспортную систему «Енисей–СМП». Процессы формирования грузопотоков этого региона для СМП и преобразование СМП в СВП очень тесно взаимосвязаны. Анализ порождаемых ими ситуаций, «конструирование» возможных реакций региона на них представляет научный и практический интерес.

Среди внешних (по отношению к региону, а не к СМП) условий, влияющих на среду формирования грузообразующего потенциала, выделяются следующие:

- Ранг магистрали. СМП может или приобрести ранг Северного восточного прохода, или он останется в ранге российской транспортной магистрали (национальной).
- Уровень сервисного обслуживания транспортного процесса. Сервисное обслуживание будет организовано на уровне либо расширенной логистической системы (международный стан-

дарт), либо традиционной системы транспортных услуг (национальный стандарт).

- Тарифы. Предполагается возможность установления для СМП различных тарифных курсов: высоких, средних и низких. Это коррелируется как с рангом магистрали, так и с уровнем развития логистической системы.
- Федеральная поддержка развития экономики в зоне тяготения к СМП. Наличие федеральной поддержки является гарантом своевременного достижения прогнозируемых уровней развития хозяйственного комплекса АЕР. Отсутствие такой поддержки может привести к запаздыванию поставок грузов АЕР ко времени освоения СВП.

Выбор этих четырех групп внешних условий не случаен. Они во многом определяют:

- объем и регулярность загрузки магистрали (ранг магистрали, уровень сервиса, тарифы). Международные трассы с высоким сервисным обслуживанием наиболее привлекательны для грузополучателей и грузоотправителей по сравнению с трассами национального ранга;
- спрос на продукцию зоны тяготения (ранг магистрали, уровень обслуживания на ней, уровень тарифов и др.). Низкие тарифы повышают конкурентоспособность грузов, которые может дать регион. В то время как высокие тарифы могут сделать не выгодным вывоз из АЕР более 2/3 продукции и услуг;
- наличие грузов в АЕР для СМП (федеральная поддержка, уровень тарифов). Слабая федеральная поддержка АЕР сказывается на привлекательности региона для инвестирования и, соответственно, на масштабах и темпах развития промышленных производств в АЕР;
- формирование дополнительной нагрузки на СМП со стороны грузополучателей АЕР (уровень федеральной поддержки, уровень тарифов). Интенсивное развитие региона, гибкая тарифная политика может сделать более выгодными водные схемы транспортировки необходимой для развития региона продукции (оборудования, материалов, полуфабрикатов).

От уровня использования грузообразующего потенциала АЕР во многом зависит будущее СМП в границах России. Регион (точнее Красноярский Север) в советские годы обеспечивал половину грузооборота на трассе СМП, необходимость осуществления внешних связей его обусловило организацию продленной навигации именно в Западном секторе Арктики. В перспективе эта роль Красноярского Севера может не только сохраниться, но и возрасти за счет расши-

рения зоны обслуживания в пределах АЕР. В противном случае интенсивная работа СМП может оказаться ограниченной «Северными воротами» в пределах Баренцева моря.

Следовательно, основная задача состоит в возрождении СМП и осознании его новой роли в экономической жизни России в XXI веке. При этом под возрождением понимается не просто восстановление максимального объема перевозок, который имел место в середине 80-х годов, а возрождение старого понимания задач – превращение СМП в постоянно действующую магистраль, но на принципиально новой организационной (с участием отечественных и иностранных ТНК) и технико-технологической основе с целью повышения роли морского транспорта в развитии нефтегазового сектора экономики России и преобразования СМП в СВП.

СМП – это:

- обслуживание северных территорий (старая, но важная функция);
- «дорога» к ресурсам шельфа, условие освоения важнейших источников экспортного продукта страны;
- «ворота» на мировой рынок, значение которого будет увеличиваться (нет ограничений на выход в океан, возрастание северной ориентации развития экономики и усиление связей с портами СМП – Мурманском, Архангельском, Индигой, Дудинкой);
- международная транзитная магистраль, определяющая одно из важных мест России в мировой транспортной системе и могущая дать значительный приток валюты в казну страны;
- одно из условий поддержания ведущего положения России на мировом рынке ряда цветных металлов и платиноидов (только продленная навигация может снять сезонное участие НГМК на рынке, иначе его позиции ослабнут);
- важный импульс развитию науки, техники и высоких технологий во многих областях знаний и производств;
- повышение числа рабочих мест, требующих высокую квалификацию и обеспечивающих высокую оплату труда во многих сферах экономики.

Изменилась роль Арктики в жизни страны. Если раньше главным было ее военно-стратегическое и политическое значение, то теперь – экономическое и геополитическое:

- военно-стратегическое – единственно возможный способ охраны границы на большом протяжении и возможность выхода военного флота в океаны минуя проливы.

- политическое – признание России страной бассейна Северного Ледовитого океана и закрепление за ней значительной части акватории в качестве «национального сектора Арктики».
- экономическое – не только путь создания условий для освоения Крайнего Севера страны, но и межокеаническая международная магистраль, важнейшая экспортная магистраль, район нового этапа развития нефтегазового комплекса – освоения шельфа, большой и потенциально богатый район непосредственного тяготения (Северо-Запад, Урал, Сибирь, северо-восток Дальнего Востока).
- геополитическое – положение у формирующегося полюса развития МХС первой половины XXI столетия – Западный сектор Арктики (Северная Европа, Северная Америка, Баренцев Евро-Арктический регион), на пересечении важных транспортных трасс (Урал и Сибирь – мировой рынок, морские Европа – Азия, Северная Европа – Северо-Западная и Северо-Восточная Канада). Прямой кратчайший беспроливный выход в Мировой океан (значение этого выхода в Мировой океан ярко проявилось в годы Великой Отечественной войны – путь «конвоев»).

* *
*

Северный морской путь с его огромным потенциалом по расширению международных и межрегиональных транспортных перевозок может стать важной составляющей всемирного транспортно-логистического процесса, ключом к освоению ресурсов Арктической зоны.

В апреле 2013 г. в Санкт-Петербурге прошла международная конференция «Северный морской путь: состояние, проблемы, перспективы». В ее работе приняли участие представители министерств и ведомств России, администраций северных регионов страны, ключевые судоходные и добывающие компании, судостроительные фирмы, проектные бюро и ведущие классификационные общества. Участники конференции обсудили вопросы эффективного функционирования и привлекательности СМП для судоходства, а также перспективы развития арктических территорий России. По мнению специалистов, возрождение и развитие этой транспортной коммуникации является одним из российских приоритетов.

В настоящее время большую часть грузов, перевозимых по СМП, составляют полезные ископаемые, из которых первенствуют нефтепродукты. Так, в 2012 г. 26 судов перевезли транзитом около 900 тыс. т дизельного и авиационного топлива, газового конденсата, сжиженного природного газа и других ГСМ. Однако супертанке-

ры на трассу СМП пока не рисковали выходить. Поэтому так важен был рейс китайского контейнеровоза Yong Sheng, который в августе-сентябре 2013 г. прошел из китайского порта Далянь до голландского торгового порта Роттердам.

Транзитное судоходство по Северному морскому пути становится все более интенсивным, констатируют в российском Минтрансе. Только за навигацию 2012 г. объем перевезенных грузов увеличился на треть. В целом за последние три года проход судов по маршруту возрос в десять раз. По оценкам экспертов, потенциальный объем транзитных перевозок в восточном направлении может составить 6 млн т, а в западном – 3 млн т.

Следует также отметить, что Россия серьезно намерена укрепить свои позиции в Арктике, международный интерес к которой, а также внешнеполитическая конкуренция за арктические ресурсы усиливается. В связи с этим знаковым стало заявление министра обороны США Чака Хейгела о том, что американские вооруженные силы намерены увеличить свое присутствие в Арктике. Необходимость увеличения военного присутствия в Арктике он объяснил таянием льдов и открытием полярного региона для судоходства.

Нужно заметить, что на климатический фактор ссылалось и российское оборонное ведомство, принимая решение об открытии военной базы на Новосибирских островах, поэтому заявления Ч. Хейгела выглядит как реакция США на действия России в Арктике. При этом можно отметить, что США выступают за свободу мореплавания в Арктике и лишение национальной юрисдикции транспортных маршрутов Северного Ледовитого океана, в том числе и Севморпути. Поэтому декларируемая активизация США в Арктике выглядит как угроза интересам России в регионе, а глава Совета безопасности РФ Н. Патрушев предупредил, что Россия будет противодействовать попыткам вывести Севморпуть из-под российской юрисдикции, явно намекая на США, а также Китай.