

ISSN 2311-8733 (Online)
ISSN 2073-1477 (Print)



ВЫХОДИТ 4 РАЗА В МЕСЯЦ

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА[®]

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ И АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

2015 выпуск 30
АВГУСТ



REGIONAL ECONOMICS

THEORY AND PRACTICE

A peer reviewed analytical and practical journal
2015, August
Issue 30

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Научно-практический и аналитический журнал

Основан в 2003 году
Журнал выходит 4 раза в месяц
Статьи рецензируются

Журнал рекомендован ВАК Минобрнауки России для публикации научных работ, отражающих основное научное содержание кандидатских и докторских диссертаций
Журнал реферируется в ВИНТИ РАН
Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)
Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-14700 от 17 февраля 2003 г.

Учредитель:

ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»
Юр. адрес: 111141, г. Москва, Зелёный проспект, д.8, кв. 1
Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20
Почтовый адрес: 111401, г. Москва, а/я 10

Издатель:

ООО «Информсервис»
Юр. адрес: 115093, г. Москва, Щипковский 1-й пер., д.11/13, корп.2
Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20

Редакция журнала:

Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20
Почтовый адрес: 111401, г. Москва, а/я 10
Тел.: +7 (495) 989-9610
E-mail: post@fin-izdat.ru
Website: http://www.fin-izdat.ru

Генеральный директор: **В.А. Горохова**
Управляющий директор: **А.К. Смирнов**

Главный редактор: **Л.А. Чалдаева**, доктор экономических наук, профессор, Москва, Российская Федерация

Зам. главного редактора:

Н.Э. Бабичева, доктор экономических наук, доцент, Воронеж, Российская Федерация
В.О. Гридин, Москва, Российская Федерация
В.В. Меженина, Москва, Российская Федерация

Редакционный совет:

И.Е. Бельских, доктор экономических наук, профессор, Волгоград, Российская Федерация
М.Н. Дудин, доктор экономических наук, профессор, Москва, Российская Федерация
В.В. Климанов, доктор экономических наук, Москва, Российская Федерация
Н.Н. Минаев, доктор экономических наук, профессор, Томск, Российская Федерация
И.А. Морозова, доктор экономических наук, профессор, Волгоград, Российская Федерация
К.В. Павлов, доктор экономических наук, профессор, Ижевск, Российская Федерация
В.Ю. Пашкус, доктор экономических наук, доцент, Санкт-Петербург, Российская Федерация
Ю.Н. Сагидов, доктор экономических наук, профессор, Махачкала, Российская Федерация
Л.А. Третьякова, доктор экономических наук, профессор, Белгород, Российская Федерация
И.В. Шевченко, доктор экономических наук, профессор, Краснодар, Российская Федерация

Ответственный секретарь: **И.Л. Селина**

Перевод и редактирование: **О.В. Яковлева, И.М. Вечканова**

Веб-разработка: **А.А. Клюкин**

Контент-менеджеры: **В.И. Романова, Е.И. Попова**

Менеджмент качества: **А.Ю. Садкус, А.В. Бажанов**

Верстка: **Н.И. Бранделис**

Корректор: **А.М. Лейбович**

Подписка и реализация: **Р.Р. Гуськова**

Подписано в печать 19.08.2015

Выход в свет 28.08.2015

Формат 60x90 1/8. Объем 8,75 п.л. Тираж 1 320 экз.

Отпечатано в ООО «КТК»

Юр. адрес: 141290, Российская Федерация, Московская обл., г. Красноармейск,

ул. Свердлова, д. 1

Тел.: +7 (496) 588-0866

Подписка:

Агентство «Урал-пресс»

Агентство «Роспечать» – индекс 82327

Объединенный каталог «Пресса России» – индекс 15089

Свободная цена

Журнал доступен в EBSCOhost™ databases

Электронная версия журнала: <http://elibrary.ru>, <http://dililb.ru>, <http://biblioclub.ru>

Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей

Перепечатка материалов и использование их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции

Редакция приносит извинения за случайные грамматические ошибки

© ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ЭКОНОМИКА

Павлов К.В., Селин В.С. Проблемы, тенденции и перспективы развития грузопотоков Северного морского пути 2

РЕГИОН В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Старкова Н.О., Козырь Н.С. Оценка перспектив Краснодарского края в реализации программы импортозамещения продовольственной продукции 13

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Гулакова О.И. Потребление нефти в Китае, Южной Корее и Японии с позиции интересов России. Оценка структуры, моделирование и прогноз 25

ИННОВАЦИИ И ИНВЕСТИЦИИ

Солдаткин С.Н. Эффективность региональной долговой политики через призму инвестиционной активности 46

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА

Батов Г.Х. Совершенствование метода оценки развития региональной социально-экономической системы 58

REGIONAL ECONOMICS

THEORY AND PRACTICE

ISSUE 30
AUGUST 2015

A peer reviewed analytical and practical journal

Since 2003
4 issues per month

The journal is recommended by VAK (the Higher Attestation Commission) of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation to publish scientific works encompassing the basic matters of theses for advanced academic degrees
Indexing in Referativny Zhurnal VINITI RAS
Included in the Russian Science Citation Index (RSCI)
Registration Certificate ПИ № 77-14700 of February 17, 2003 by the Ministry of Press, Broadcasting and Mass Communications of the Russian Federation

Founder:

Publishing house FINANCE and CREDIT
Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation
Telephone: +7 495 989 9610

Publisher:

Informservice, Ltd.
Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation
Telephone: +7 495 989 9610

Editorial:

Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation
Telephone: +7 495 989 9610
E-mail: post@fin-izdat.ru
Website: <http://www.fin-izdat.ru>

Director General: **Vera A. Gorokhova**
Managing Director: **Aleksey K. Smirnov**

Editor-in-Chief: **Larisa A. Chaldaeava**, Financial University under Government of RF, Moscow, Russian Federation

Deputy Editors:

Nadezhda E. Babicheva, Voronezh State University, Voronezh, Russian Federation
Veniamin O. Gridin, Moscow, Russian Federation
Vera V. Mezhenina, Moscow, Russian Federation

Editorial Council:

Igor' E. Bel'skikh, Volgograd State Technical University, Volgograd, Russian Federation
Mikhail N. Dudin, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russian Federation
Vladimir V. Klimanov, Institute for Systems Analysis, RAS, Moscow, Russian Federation
Nikolai N. Minaev, Tomsk State University of Architecture and Building, Tomsk, Russian Federation
Irina A. Morozova, Volgograd State Technical University, Volgograd, Russian Federation
Konstantin V. Pavlov, Kama Institute of Humanities and Engineering Technology, Izhevsk, Russian Federation
Vadim Yu. Pashkus, St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation
Yurii N. Sagidov, Institute for Social and Economic Research, DSC RAS, Makhachkala, Russian Federation
Larisa A. Tret'yakova, Belgorod National Research University, Belgorod, Russian Federation
Igor' V. Shevchenko, Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation

Executive Editor: **Inna L. Selina**

Translation and Editing: **Olga V. Yakovleva**, **Irina M. Vechkanova**

Web Development: **Anton A. Klyukin**

Content Managers: **Valentina I. Romanova**, **Elena I. Popova**

Quality Management: **Alexandr Yu. Sdkus**, **Andrey V. Bazhanov**

Layout Designer: **Natal'ya I. Brandelis**

Proofreader: **Alla M. Leibovich**

Sales and Subscription: **Ravilya R. Gus'kova**

Printed by KTK, Ltd., 141290, Sverdlov St., 1, Krasnoarmeysk, Russian Federation

Telephone: +7 496 588 0866

Published August 28, 2015. Circulation 1 320

Subscription:

Ural-Press Agency
Rospechat Agency
Press of Russia Union Catalogue

Online version:

EBSCOhost™ databases
Scientific electronic library: <http://elibrary.ru>
University Library Online: <http://biblioclub.ru>

Not responsible for the authors' personal views in the published articles

This publication may not be reproduced in any form without permission

All accidental grammar and/or spelling errors are our own

© Publishing house FINANCE and CREDIT

CONTENTS

SPATIAL ECONOMICS

Pavlov K.V., Selin V.S. Issues, trends and prospects for the development of freight traffic of the Northern Sea Route 2

REGION IN NATIONAL ECONOMY

Starkova N.O., Kozyr' N.S. Estimation of prospects of the Krasnodar Krai in realization of the import-substitution food program 13

ECONOMIC SECURITY

Gulakova O.I. Oil consumption in China, South Korea and Japan from the position of Russia's interests. Evaluation of structure, modeling and prediction 25

INNOVATION AND INVESTMENT

Soldatkin S.N. The effectiveness of regional debt policy through the prism of investment activity 46

SOCIOECONOMIC POLICY

Batov G.Kh. Improvement of the method of assessing the development of the regional social-economic system 58

ПРОБЛЕМЫ, ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПОТОКОВ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Константин Викторович ПАВЛОВ^{а,*}, Владимир Степанович СЕЛИН^б

^адоктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики и управления, Камский институт гуманитарных и инженерных технологий, Ижевск, Российская Федерация
kvr_ruk@mail.ru

^бдоктор экономических наук, профессор, заслуженный экономист Российской Федерации, главный научный сотрудник, Институт экономических проблем Кольского научного центра Российской академии наук, Апатиты, Российская Федерация
silin@ier.kolasc.net.ru

*Ответственный автор

История статьи:

Принята 01.06.2015
Одобрена 19.06.2015

УДК 338.984

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, грузоперевозки, регулирование, нефтегазовые месторождения

Аннотация

Предмет. Статья посвящена проблемам и перспективам развития грузовых перевозок по Северному морскому пути.

Цели. Целью статьи является изучение проблем, связанных с функционированием и развитием грузопотоков Северного морского пути.

Методология. В ходе исследования использован системный подход к изучению концептуально-методологических проблем взаимодействия государственных и предпринимательских структур в стратегическом развитии инфраструктурного обеспечения Северного морского пути.

Результаты. Выявлены преимущественно экспортная и транзитная ориентации арктических коммуникаций. Определена взаимосвязь динамики глобальных рынков углеводородного сырья и развития системы морских грузопотоков. Изучены возможности регулирования транспортных систем и развития международного сотрудничества, в том числе по привлечению новых морских технологий и техники. Проведено экспертное исследование отдельных проблем, определяющих развитие и регулирование Северного морского пути в стратегической перспективе.

Рассмотрены основные угрозы для развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2030 года. Доказано, что смещение вектора экспортных потоков, а также глобальные проекты развития Арктической зоны РФ требуют хорошо развитой транспортной инфраструктуры.

Выводы. Сделан вывод о том, что в среднесрочной и в стратегической перспективах (за пределами 2030 г.) ожидается масштабный рост арктических морских перевозок, в том числе на трассах Северного морского пути. Кроме того, обосновано, что важнейшими факторами роста перевозок будут являться темпы увеличения спроса на углеводороды на наиболее быстро растущем Азиатско-Тихоокеанском рынке, а также процессы изменения климата и динамика освоения месторождений арктического шельфа. Рекомендованы поддержка строительства ледового флота и модернизация портовой инфраструктуры в Арктике.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

Постановка проблемы

В условиях глобализации постоянно растет объем товарообмена, а значит, и потребность в ускоренном развитии транспортных систем. При этом морские перевозки в настоящее время, а также и в обозримой перспективе считаются наиболее экономичными, их оборот составляет более половины всех мировых грузовых перевозок и показывает опережающую динамику. Прогрессирующее в последнее десятилетие потепление климата обуславливает повышение возможностей ранее

мало использовавшихся из-за ледового покрова коммуникаций — Северо-Западного прохода в канадской Арктике [1] и Северного морского пути (СМП).

С точки зрения экономической теории функционирование любой территориальной системы имеет проблемный характер уже потому, что оно происходит под воздействием очень большого числа сил, к тому же действующих по самым различным векторам и с разными усилиями. В связи с этим возможности и эффективность

регулирования экономических процессов также достаточно ограничены и определяются тем, в какой мере удалось учесть эти воздействия. Такая сложная система, как арктические морские коммуникации и их грузопотоки, зависит от огромного числа различных позиционных точек как субъективного, так и относительно объективного характера [2]. При этом по большинству из них статистические функциональные зависимости неприменимы в принципе, поскольку само их влияние на систему имеет достаточно динамичный характер. Так, на современном этапе развития энергетических рынков большое влияние имеет не только смещение центров глобального спроса, но и стратегическое изменение предложения в связи с так называемой сланцевой революцией.

Проблемные ситуации экономических систем (в упрощенном виде) формируются в сложном взаимодействии двух больших групп факторов: внешних (экзогенных) и внутренних (эндогенных). К *экзогенным факторам* может быть отнесено, например, состояние мировых, в первую очередь энергетических рынков, поскольку в ближайшие 15 лет будут доминировать перевозки нефти и сжиженного природного газа, добыча и производство которых в российской Арктике имеет преимущественно экспортную направленность. В среднесрочной перспективе определенное влияние могут оказывать геополитические и геоэкономические процессы [3]. К субъективным экзогенным факторам может быть отнесена, например, политика конкурирующих компаний (ценовая, тарифная и т.п.), в том числе транспортных (пароходных).

К *внутренним факторам*, обеспечивающим функционирование и развитие Северного морского пути, могут быть отнесены, например, проводимая политика государства в целом и его прибрежных регионов, в том числе выражающаяся в нормативных и организационных мерах (решениях) соответствующих органов государственной власти. При этом большое значение имеют такие факторы, как динамика добычи нефти и газа на шельфе, состояние торгового флота ледового класса, ледокольное обслуживание и его тарифы, лоцманские услуги, система страхования грузов и т.п. [4]. Отдельным важнейшим направлением является развитие морской транспортной инфраструктуры, включающей порты, службы безопасности и спасения, гидрометеорологическое обеспечение, службы оповещения и т.п.

Анализ последних исследований и публикаций

Изменения климата значительно повысили роль арктических морских коммуникаций. В частности, перевозки Канады по Северо-Западному проходу выросли за последние 15 лет практически на порядок, параллельно повысив внимание арктических стран к вопросам национального суверенитета и регулирования судоходства. Что касается Северного морского пути, то исследования свидетельствуют о том, что действуют противоречивые тенденции. Весь период с 1990 по 2010 г. характеризовался снижением (стагнацией) перевозок и депрессивным состоянием морских транспортных систем. Оживление наступило только в последние три года. Дальнейшие тенденции формируются под сложным влиянием противоречивых факторов [5], одним из важнейших при этом выступают перспективные сдвиги на глобальных рынках углеводородного сырья [6].

Развитие арктических коммуникаций и состояние мировых сырьевых рынков

Очевидно, что в рамках одной статьи анализировать все или даже значительную часть рассмотренных факторов не представляется возможным. Поэтому можно остановиться только на тех из них, которые представляются наиболее важными с точки зрения долгосрочных тенденций развития арктических морских перевозок. При этом представляется важным привести сами характеристики грузопотоков Северного морского пути, особенно в последний период. Следует отметить, что в советские годы арктические перевозки активно поддерживались государством [7].

Значительные объемы перевозок сохранялись даже в годы Великой Отечественной войны. Они несколько упали в начальный период войны, но уже в 1945 г. составили 444 тыс. т, а к 1960-м гг. достигли 1 млн т. В начале 1990-х гг. со сменой государственной модели экономики на рыночную произошел «обвал» перевозок, которые сократились в 4 раза, а в западном секторе СМП — более чем в 30 раз. Серьезное увеличение грузопотоков наблюдается лишь в последние годы (*табл. 1*).

Значительное увеличение объемов грузоперевозок произошло в рыночных условиях только с 2011 г. В 2012 г. эта тенденция имела продолжение, причем было перевезено транзитом 1,26 млн т, что на 34% больше, чем в 2011 г. (834 тыс. т). При этом

Таблица 1

Грузопоток Северного морского пути
в отдельные периоды, тыс. т

Год	Объем грузопотока
<i>Начальный период освоения</i>	
1933	130
1934	134
1935	176
1936	201
1937	187
1938	194
1939	237
1940	350
1941	165
1942	177
<i>Последний период социалистического государства</i>	
1980	4 952
1981	5 005
1982	5 110
1983	5 445
1984	5 835
1985	6 181
1986	6 455
1987	6 579 (max)
1988	6 295
1989	5 823
<i>Современные перевозки</i>	
2003	1 700
2004	1 718
2005	2 023
2006	1 956
2007	2 150
2008	2 219
2009	1 801
2010	2 050
2011	3 111
2012	3 752

Источник: [7].

количество судов с грузом почти не увеличилось. Это связано с более эффективным применением судов: меньше балластных переходов — больше «двойных» рейсов. Следует отметить, что наблюдается рост экспортных и импортных грузов, а также перевозок между российскими портами, расположенными в разных бассейнах («большой каботаж»).

География перевозок значительно расширяется. Пока преждевременно делать вывод о том, что появляются постоянные маршруты, однако объемы перевозок становятся значительными [8]. Анализ структуры грузопотоков позволяет выделить сразу «бросающийся в глаза» признак сырьевой ориентации национальной экономики: в Южную Корею отправлено 303 тыс. т газоконденсата, а обратно экспортирован продукт его переработки — 198 тыс. т авиационного керосина.

Целесообразно также выделить различные виды рейсов. Так, появились «двойные» рейсы, которые, в свою очередь, делятся на полные (судно следует по СМП с грузом в обе стороны) и односторонние двойные рейсы (судно следует в одну сторону с грузом и обратно — в балласте; или наоборот). Если в 2011 г. был выполнен всего один полный двойной рейс, то в 2012 г. их выполнено три. В результате сократилось число рейсов в балласте и повысилась экономическая эффективность перевозок. Кроме того, зафиксировано 4 односторонних двойных рейса.

В 2013 г. рост грузопотоков, в том числе транзитных, продолжился и, по предварительным оценкам, превысил 4 млн т (в 2012 г. — 3 752 тыс. т). Выполнено более 60 транзитных рейсов (в 2012 г. — 46, в 2011 г. — 34) с общим объемом перевозок около 1,5 млн т. В 2015 г. состоялся пилотный рейс по проводке судна Китая, который проявляет большой интерес к использованию СМП и намерен стать одним из крупнейших транзитных перевозчиков. Так, в 2014 г. была запланирована и осуществлена проводка 10 судов. Особенно большой прирост ожидается с 2017 г., когда даст первую продукцию проект «Ямал-СПГ», в котором китайские компании владеют 20% акций.

По мнению специалистов, арктические навигации последних лет убедительно доказывают, 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. Плата за ледокольную проводку судов по СМП (с учетом нового гибкого тарифа) может быть приравнена к плате за проход по каналу. Повышенную страховку при плавании по Северному морскому пути с учетом опасности получения ледовых повреждений можно сравнить с повышенной страховкой при проходе Аденского пролива (встречи с пиратами). Дополнительными расходами при прохождении СМП являются затраты на ледового лоцмана, но они не очень велики (около 10 тыс. долл. за рейс). Исходя из этого можно считать, что экономия времени рейса на 10 сут эквивалентна уменьшению расходов судовладельца на 250–900 тыс. долл. за рейс в зависимости от объема и вида грузов.

Одним из ведущих факторов, определяющих развитие арктических коммуникаций, является состояние и динамика мировых сырьевых рынков.

Смена приоритетов в глобальном энергопотреблении происходит в основном за счет двух факторов [9]. *Во-первых*, развитые страны (ОЭСР) активно проводят политику энергосбережения, поэтому удельное потребление ресурсов значительно снижается, а общее растет очень незначительно [10]. *Во-вторых*, развивающиеся страны и страны «третьего» мира стараются улучшить экономические тенденции и уровень жизни населения, в связи с чем у них достаточно быстро увеличивается как удельное, так и общее энергопотребление, на политику энергосбережения средств пока просто не хватает.

По имеющимся прогнозам, с 2011 по 2030 г. мировой спрос на энергию увеличится на 35–38%, в основном за счет развивающихся стран. Ожидается изменение динамики производства отдельных видов энергоресурсов с учетом того, что развитие нетрадиционных источников (сланцевый газ и нефть низкопроницаемых пород, а также тяжелая нефть и различные виды биотоплива) идет быстрее, чем предполагалось ранее. Это трансформирует энергетический баланс США уже в рамках прогнозного горизонта. Несмотря на быстрое развитие возобновляемых источников энергии, в структуре топливного баланса этой страны будут по-прежнему доминировать ископаемые энергоносители [11]. Ожидается, что к 2030 г. на нефть, газ и уголь придется примерно по 26–28% мирового энергопотребления, а на неископаемые виды топлива (атомную и гидроэнергетику, а также и возобновляемые источники) — приблизительно по 6–8%. Вследствие увеличения собственного производства и неизменных объемов электропотребления к 2030 г. США смогут самостоятельно обеспечить более 90% своей потребности в энергоресурсах. Напротив, из-за продолжающегося стремительного роста экономики зависимость Китая и Индии от импорта энергоносителей возрастет. Эти изменения окажут существенное влияние на состояние торговых балансов.

Конечно, нужно иметь в виду неоднозначность таких прогнозов, особенно в части «сланцевых» нефти и газа. Так, академик Э. Галимов считает, что сегодняшний ажиотаж вокруг добычи сланцевого газа является блефом, но блефом рассчитанным. Дело в том, что цена на газ в мире значительно выше стоимости его добычи. Последняя составляет менее 50 долл. за 1 тыс. м³ (по предварительным оценкам, при разработке Штокмановского газоконденсатного месторождения она могла бы достичь 80–90 долл.). Продается газ сейчас по цене, превышающей

300 долл., поэтому сланцевый газ даже при себестоимости добычи свыше 150 долл. за 1 тыс. м³ все еще можно с выгодой продавать. При сохранении тенденции снижения цен, которая наблюдается в настоящее время, газосланцевая промышленность США обанкротится [12]. Конечно, из политических соображений правительство США какое-то время может дотировать отрасль, хотя при государственном долге, приближающемся к 20 трлн долл., это крайне опасно. И уже, конечно, не может быть речи о каком-то экспорте сланцевого газа в Европу, особенно в сколько-нибудь существенных масштабах.

На российском арктическом шельфе открыты гигантские ресурсы нефти и газа, в суммарном эквиваленте приблизительно соответствующие запасам, расположенным на суше [13]. Однако в большинстве своем они плохо изучены. Дополнительные геологоразведочные работы и освоение их сдерживались повышенными издержками и рисками. В XXI в. к таким рискам добавилось изменение конъюнктуры мировых рынков. Самый крупный из них (Северо-Американский) переместился на второе место, при этом сократился импорт сырой нефти приблизительно в два раза и практически прекратился завоз сжиженного природного газа (СПГ). Рост нестабильности глобальных энергетических рынков, а также западные санкции в отношении России значительно сократили реальные инвестиции в освоение арктического шельфа и сделали слабо предсказуемыми прогнозные оценки таких процессов. Однако то, что вектор российского экспорта углеводородов будет во все возрастающей мере смещаться на Азиатско-Тихоокеанский рынок, не вызывает сомнений [14].

В связи с этим возникает необходимость переориентации не только добывающих комплексов, но и транспортно-логистических систем. К основным экспортным потокам за пределами 2020 г. будут относиться сжиженный природный газ, а важнейшим средством транспортировки — арктические морские коммуникации. Базовым механизмом их регулирования выступает морская политика [15]. Под морской политикой подразумевается деятельность государства по защите национальных интересов в соответствующих акваториях. Такая деятельность включает совокупность мероприятий, сочетающих все необходимые ресурсы и управленческие воздействия, необходимые для достижения поставленных целей. Важными элементами формирования плановой стадии

морской политики выступают миссии, концепции, стратегии (доктрины), программы и т.п.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2030 г. предусматривает основные угрозы в экономической сфере (отсутствие российских современных технических средств и технологий для поиска, разведки и освоения морских месторождений углеводородов в арктических условиях, а также высокий износ основных фондов, особенно в транспортной, энергетической и оборонной инфраструктурах) [16]. В оборонной сфере отмечена необходимость обеспечения благоприятного оперативного режима, включая поддержание высокого уровня боеготовности группировок войск (сил) общего назначения, других войск, воинских формирований и органов в соответствии с существующим и прогнозируемым характером военных опасностей и угроз Российской Федерации в Арктике [17].

В этой связи среди приоритетных направлений развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности выделены: развитие науки и технологий, создание современной информационно-коммуникационной инфраструктуры, международное сотрудничество в Арктике с обеспечением военной безопасности, защиты и охраны государственной границы.

Смещение вектора экспортных потоков, а также глобальные проекты развития Арктической зоны РФ требуют хорошо развитой транспортной инфраструктуры, нынешнее состояние которой не отвечает стоящим стратегическим задачам. Огромные территории здесь в этом аспекте практически не обустроены, не имеют полноценных отношений с основными транспортными магистралями страны, а также налаженных внутрирайонных коммуникаций. Все это вызывает необходимость ускоренного развития водных коммуникаций как экономически наиболее выгодных [18].

Северный морской путь — важнейшая судоходная магистраль России в Арктике, которая соединяет северные регионы с остальной частью страны. СМП также позволяет доставлять грузы из Европы в Азиатско-Тихоокеанский регион значительно более коротким путем по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал или мыс Доброй Надежды. Основными портами, расположенными вдоль трассы, являются Дудинка, Диксон, Игарка, Хатанга, Тикси, Певек, Провидение.

Однако морская транспортная инфраструктура Арктической зоны РФ в значительной своей части стагнирует. Особенно быстро теряют дееспособность порты восточного сектора СМП, значительно ухудшилось метеорологическое и гидрографическое обеспечение трассы. Требуется модернизация и развития атомный ледокольный флот. Морской доктриной Российской Федерации на период до 2020 г. предусматриваются следующие меры:

- обеспечение национальных интересов страны в отношении арктических акваторий и Северного морского пути, государственное управление этой транспортной системой, ледокольное обслуживание;
- предоставление равного доступа к СМП заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным;
- строительство ледоколов, транспортных судов ледового класса, специализированных судов для рыбопромыслового, научно-исследовательского, спасательного и других флотов.

Особого внимания заслуживает также вопрос создания в рамках морской политики отечественного флота для перевозки сжиженного газа. Не секрет, что при освоении таких гигантов, как Харасавейское и Бованенковское месторождения на Ямале или Штокмановское в Баренцевом море, наиболее эффективной оказывается транспортировка именно газовозами. Первый такой проект «Ямал-СПГ» реализует компания «НоваТЭК», строящая необходимые мощности во вновь создаваемом порту Сабетта. При этом оптимальными по рентабельности являются суда вместимостью 120 тыс. м³ сжиженного природного газа и выше. Теоретически в их производстве могли бы участвовать крупнейшие отечественные судостроительные заводы — «Севмашпредприятие» и Балтийский завод. Однако для создания, по существу, заново такой высокотехнологичной отрасли необходима соответствующая государственная программа. Правительство Российской Федерации заявило, что готово выделить не менее 5 млрд долл. на модернизацию отечественной автомобильной промышленности. Представляется, что обеспечение морских коммуникаций для транспортировки СПГ — не менее приоритетная и экономически более эффективная задача.

Приоритетными направлениями государственной политики в Арктике можно считать укрепление международного сотрудничества в сфере морской