

European SOCIAL SCIENCE JOURNAL

ЕВРОПЕЙСКИЙ ЖУРНАЛ СОЦИАЛЬНЫХ НАУК

Дестева Е.С., Молчан А.С. Особенности применения моделей оптимизации структуры капитала торговыми организациями (на примере ОАО «Магнит»)	474
Кирьянов И.В. Моделирование финансов высокого-интегрированных структур: постановка задачи	483
Слабинский С.В. Проблемы становления системы риск-менеджмента на промышленных предприятиях	490
Карпова Е.Р. Идентификация и оценка нематериальных активов телекоммуникационной компании	498
Порецкова К.В. Параметры инновационной стратегии промышленного предприятия	504
Молденхуэр Н.А. Использование облигации, как финансового инструмента по устранению дисбаланса в экономике	509
Абасова Х.А. Модели оценки комплексного финансового риска для предприятий нефтесервиса	517
Яшина М.Л. Оценка последствий присоединения России к ВТО	524
Болсуновская Ю.А., Боярко Г.Ю. Оценка перспектив развития Северного морского пути как международной транзитной магистрали	529
Иллевс А.М. Инновационная политика Латвии в рамках плана Развития «Латвия 2030». Критический взгляд	534
Полис	
Терновая Л.О. Стейхолдерский подход к анализу поведения международных акторов	537
Шаронов С.А. О соотношении охранной и антитеррористической деятельности	544
Ярошенко Т.П. Оценка и повышение эффективности программ муниципалитета (на материалах департамента образования Администрации города Сургута)	550
Черевык К.А. Законодательство Кении в сфере НПО (на примере законов “О координации НПО” 1990 г. и “Положений о координации НПО” 1992 г.) ..	557
СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ, АННОТАЦИИ И КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ	563
ПРАВИЛА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ РУКОПИСЕЙ	

2014 • 4 (43) том 1

Москва

Ю. А. Болсуновская

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, аспирант кафедры экономики природных ресурсов (634050, г. Томск, пр. Ленина, д. 2, стр. 5, корп. 20; тел.: (3822) 41-75-98; gub@tpu.ru)

Г. Ю. Боярко

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, заведующий кафедрой экономики природных ресурсов, доктор экономических наук, профессор (634050, г. Томск, пр. Ленина, д. 2, стр. 5, корп. 20; тел.: (3822) 41-75-98; gub@tpu.ru)

ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ КАК МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНЗИТНОЙ МАГИСТРАЛИ

В настоящее время тема освоения Арктики представляет собой систему вопросов как национального, так и международного уровня. Для Российской Федерации, обладающей уникальным ресурсным потенциалом, деятельность, осуществляемая в Арктическом регионе, имеет особое экономическое и геополитическое значение. Развитие транспортных коммуникаций является одним из приоритетных направлений государственной политики РФ в Арктике. При этом усиление роли Северного морского пути как международного транспортного коридора открывает перед РФ внушительные возможности для развития внешнеэкономических связей. В то же время особенности Арктического региона предполагают наличие некоторых рисков, для выявления которых необходимо оценить современное состояние, перспективы и проблемы для Северного морского пути.

транспортная система; транзитный маршрут; Северный морской путь; портовая инфраструктура; ледокольное обеспечение

Сегодня в мировом масштабе Арктика представляет собой зону пересечения геополитических интересов не только арктических государств, но и стран Европейского союза и Азиатско – Тихоокеанского региона, что обусловлено перспективами масштабного промышленного освоения углеводородных ресурсов, развития научных исследований и многими другими экономическими, природными, политическими факторами.

Возрастающая активная деятельность в Арктическом регионе одновременно с разработкой природных ресурсов открывает новые горизонты для реализации проектов по обеспечению безопасности, решению экологических проблем, развитию транспортно-логистических коммуникаций и других.

Арктическое пространство Российской Федерации, обладающее огромным природно-ресурсным потенциалом и выгодным географическим положением, является стратегически важным регионом для обеспечения потребностей российской экономики в углеводородных ресурсах, а также укрепления позиций России на мировом рынке минерально-сырьевых ресурсов. Поэтому освоение континентального шельфа и развитие Арктики как региона мировой нефтяной и

газовой добычи является ключевой задачей государственной политики РФ на долгосрочную перспективу.

8 февраля 2013 г. Президент РФ В. Путин утвердил Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г. (далее Стратегия) [1], в которой среди приоритетных направлений можно выделить следующие основные составляющие: эффективное использование и развитие ресурсной базы Арктической зоны; улучшение качества жизни коренного населения и социальных условий хозяйственной деятельности; международное сотрудничество; модернизация и развитие транспортной системы.

Среди них модернизация и развитие транспортной системы будет иметь решающее значение для эффективного и устойчивого развития Арктического региона и России в целом. В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства, а также связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей [2].

Россия обладает уникальным транспортно-транзитным потенциалом, качественная реализация которого за счет становления системы международных транспортных коридоров, проходящих по территории и акватории под юрисдикцией Российской Федерации, будет способствовать ее интеграции в глобальную экономическую сеть [3, с. 91].

Единая Арктическая транспортная система РФ объединяет транспортные подсистемы Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока и включает в себя следующие основные элементы: Северный морской путь (СМП); Комплекс транспортных средств и траекторий морского и речного флота, траектории и маршруты авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта; Береговую (наземную) инфраструктуру (аэропорты, порты, средства навигации и средства связи) [4, с. 74].

Согласно Стратегии, модернизация инфраструктуры арктической транспортной системы должна обеспечить сохранение Северного морского пути как единой национальной транспортной магистрали РФ.

Северный морской путь – исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике [5, с. 52], связывающая европейскую и дальневосточную части страны.

Особую стратегическую роль СМП в транспортной системе Арктической зоны РФ обуславливают следующие факторы:

- 1) транзитное значение СМП как внутреннего маршрута между северо-западными и дальневосточными регионами России [6, с. 108-112];
- 2) перспективы увеличения транснациональных транзитных перевозок через трассу СМП между портами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона;
- 3) снижение зависимости России от транзитных стран и установление контроля над поставками минерально-сырьевых ресурсов.

В современных условиях климатических изменений (таяния арктических льдов) и увеличения товарооборота между странами Европы и Азии, конкурентные преимущества СМП становятся еще более ощутимыми. Северный морской путь является перспективной транспортной магистралью, перевозки по которой могут осуществляться значительно быстрее и безопаснее, что, в свою очередь, ведет к экономии транспортных издержек. А тенденции растущего спроса на

использование СМП дают основания прогнозировать увеличение объема грузоперевозок (табл. 1).

Таблица 1

Прогноз объема грузоперевозок через Северный морской путь							
	2010	2011	2015	2018	2020	2024	2030
Объем грузоперевозок по СМП, млн. т.	2,05	3,25	5	40	65	72	83

Так, по разным экспертным оценкам в обозримом будущем СМП может стать альтернативой или конкурентоспособным дополнением к традиционному морскому транзитному маршруту через Суэцкий канал (табл. 2).

Таблица 2

Сравнительная характеристика морских транзитных маршрутов

Параметры	Северный морской путь	Суэцкий канал
Навигационный период	5 месяцев	Круглый год
Протяженность судоходных трасс (морских миль) [7, с. 11-12]: Мурманск – рынки Азии Гамбург – рынки Азии	6010 – 6577 7610 – 8177	11 848 – 12291 10 336 – 10 969
Примерное время преодоления расстояния	~ 4 недель	~ 6-7 недель
Планирование сроков поставок	Высокий уровень точности	Низкий уровень точности
Возможные риски	Нестабильная ледовая обстановка	Морское пиратство Политические беспорядки

Однако очевидная перспективность развития этого направления на данном этапе имеет ряд сдерживающих факторов, на устранение которых потребуется значительное количество времени и внушительные инвестиции. Среди таких сдерживающих факторов необходимо выделить следующие: слаборазвитость транспортно-логистической инфраструктуры; деградация береговой инфраструктуры; устаревание ледокольного флота; недостаточно гибкая тарифная политика; климатические изменения (不稳定ная ледовая обстановка).

Эффективное развитие СМП и превращение его в конкурентоспособный транзитный маршрут находится в прямой зависимости от соответствия состояния ледокольного флота и развитости портовой инфраструктуры Арктической зоны РФ современным требованиям международной судоходной системы.

Во-первых, предполагаемое увеличение продолжительности навигации СМП ставит перед РФ серьезную задачу по модернизации флота линейных ледоколов.

Во-вторых, необходим комплексный подход к развитию транспортно-логистической инфраструктуры для приведения в соответствие значимости освоения Арктической зоны требованиям обеспечения национальной безопасности и повышению глобальной конкурентоспособности РФ.

В-третьих, существует потребность в единой системе управления, контроле ледовой проводки судов, совершенствовании государственного регулирования СМП.

Принимая во внимание обозначенные перспективы и содержащие факты развития Северного морского пути, следует упомянуть еще один перспективный арктический морской маршрут между Атлантическим и Тихим океанами – Северо-Западный проход (СЗП). Потенциальный интерес, возросший к этому маршруту в последнее время, обусловлен тем, что это второй крупнейший морской транзитный путь в Арктике, расстояние по которому в рамках определенных маршрутов из стран Европейского Союза в страны Восточной Азии сопоставимо или короче пути по СМП [8, с. 48].

Предположительно, при сохраняющейся тенденции таяния льдов СЗП имеет определенные перспективы для осуществления грузоперевозок, существенно сокращающие временные и финансовые затраты. Однако по сравнению с СМП (несмотря на указанные выше недостатки) Северо-Западный проход пока не имеет достаточного ледокольного оснащения, необходимой портовой инфраструктуры и поисково-спасательных возможностей (табл. 3).

Таблица 3

Сравнительная оценка привлекательности арктических морских транспортных маршрутов

	Северный морской путь	Северо-Западный проход
Географическая привлекательность		
Готовность к освоению транзитного потенциала		
Береговая инфраструктура		
Протяженность маршрута		
Экономическая целесообразность		
Поисково-спасательные возможности		
Безопасность маршрута		
Период навигации		
Опыт северного судоходства		
Ледокольное обеспечение		
Ледовая обстановка		

- Очень благоприятные условия

- Благоприятные условия

- Не самые благоприятные условия

- Неблагоприятные условия

Проведенный анализ дает основания полагать, что Северо-Западный проход в настоящее время не может составить серьезную конкуренцию СМП. Таким образом, Северный морской путь, обладающий весомыми конкурентными преимуществами, имеет все предпосылки в обозримом будущем стать полноценным транзитным морским маршрутом в интересах национального и международного судоходства. В этом контексте принципиальное значение имеет системная государственная политика, включающая корректную расстановку акцентов по усилению существующего потенциала СМП и ослаблению влияния сдерживающих факторов его развития. Основным инструментом такой политики может стать международное сотрудничество с целью обмена информацией в отношении судоходства, систем навигации и различных инженерных решений, а также привлечения инвесторов для развития инфраструктурных проектов СМП.

Библиографический список:

1. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // <http://government.ru>
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // <http://www.mintrans.ru>
3. Батурова Г.В. Основные проблемы и перспективы развития транспортных перевозок в Арктике. Российский Север: модернизация и развитие. М.: Центр стратегического партнерства, 2012.
4. Половинкин В., Фомичев А. Перспективные направления и проблемы развития Арктической транспортной системы Российской Федерации в XXI веке // Арктика: экология и экономика. 2012. № 3 (7).
5. Данилов А.П. Роль Северного морского пути в международной политике // Вестник АмГУ. 2013. № 60.
6. Николаева А.Б. Северный морской путь: проблемы и перспективы // Вестник Кольского научного центра РАН. 2011. № 4.
7. Исаев Р.Г. Перспективы развития Северного морского пути и Мурманского транспортного узла. Исследование в рамках проекта «Баренц Логистика 2». Мурманск. 2012.
8. Воробьев Н.И. Интересы ЕС в развитии арктических морских маршрутов // Вестник МГИМО. 2013. № 5(32).

Y. A. Bolsunovskaya

National Research Tomsk Polytechnic University, Postgraduate (634050, Tomsk, Lenin avenue, 20, tel.: (3822) 41-75-98; gub@tpu.ru)

G. Yu. Boyarko

National Research Tomsk Polytechnic University, Professor (634050, Tomsk, Lenin avenue, 20, tel.: (3822) 41-75-98; gub@tpu.ru)

DEVELOPMENT PROSPECTS ESTIMATION FOR THE NORTHERN SEA ROUTE AS INTERNATIONAL TRANSIT ROUTE

Today the topic of Arctic exploration represents a system of issues, both national and international level. For the Russian Federation, with a unique resource potential, the activities carried out in the Arctic region is of particular economic and geopolitical importance. Transport communications development is one of the priorities of the state policy in the Arctic. While strengthening the role of the Northern Sea Route as an international transport corridor opens to the Russian Federation impressive opportunities for the development of foreign economic relations. At the same time, Arctic region features presuppose some risks in order to identify which is necessary to estimate the current state and prospects and challenges for the Northern Sea Route.

transport infrastructure; transit route; Northern Sea Route; port infrastructure; icebreaker support