

## «ПРОБЛЕМЫ ЭКОЛОГИИ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА» («ВОЛГА 2020»)

Труды 5-й всероссийской научной конференции  $Bыпуск 3, 2020 \varepsilon$ .



ISBN 978-5-901722-75-6

УДК 338

## ФИНАНСИРОВАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Пумбрасова Наталья Владимировна, к.э.н., доцент кафедры «Бухгалтерский учет, анализ и финансы» Волжский государственный университет водного транспорта 603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

**Богданова Анна Алексеевна**, студентка 1 курса Института экономики, управления и права направления подготовки 38.04.01 «Экономика» (магистр) Волжский государственный университет водного транспорта 603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

Аннотация. В статье рассмотрены экономико-правовые аспекты решения экологических проблем Северного морского пути посредством реализации Программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», Федеральной программы «Северный морской путь», «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года».

Ключевые слова: экологические проблемы, финансовые ресурсы, финансирование, Северный морской путь.

Северный морской путь (СМП) является важным элементом транспортной системы Арктики и имеет особое стратегическое значение для развития России, в том числе, и ее экономики. С географической точки зрения, Северный морской путь — это сложный для прохождения судами маршрут, особенно в зимнее время. В этот период навигации препятствуют сложные ледовые условия во всех точках маршрута, за исключением Баренцева моря, что является одной из особенностей экосистемы СМП.

Вследствие специфики климата, наличия ледяного покрова, передвижение по Северному морскому пути может приводить к возникновению аварийных ситуаций. Кроме того, таяние льда, которое происходит в результате потепления, способствует возникновению негативных последствий. В частности, повышается риск сильных ветров и волн. Образуются айсберги, и берега России, в этом случае, будут подвергаться эрозии. В то же время климат Арктики и резкие колебания погодных условий, присущие арктическим регионам, приводят к тому, что свободные от льда коридоры покрываются плавучим льдом, в связи с чем, самостоятельное передвижение по СМП становится невозможным [1].

Вследствие различного рода проблем, связанных с техническими особенностями судов, организацией перевозок и т.д., увеличение перевозок по Северному морскому пути

является затруднительным. Круглогодичное использование Северного морского пути сильно ограничено и в зимний период требует обязательного ледокольного обеспечения (по оценкам климатологов, период навигации безо льда только к 2040 году превысит 150 дней). При увеличении грузопотока в среднесрочной перспективе может возникнуть реальная нехватка ледокольных мощностей и судов арктического класса. Решением проблемы может послужить создание отдельного арктического флота, с помощью которого будут осуществляться перевозки между крайними точками СМП с последующей перегрузкой. В то же время, должно быть четкое понимание перспектив загрузки построенных судов грузом и соответствующих резервов внутренних грузов, которые при необходимости потенциально смогут заменить международные объемы. Стоит отметить, что существующая инфраструктура СМП остается ограниченной (в российской Арктике работает только один многофункциональный глубоководный порт в Мурманске), в то время как для трансарктического судоходства по Северному морскому пути - система глубоководных портов с современной логистикой, требуется услуга транспортных узлов [2].

В этой связи, становится целесообразным развивать инфраструктуру, систему безопасности Северного морского пути.

Развитие СМП осуществляется на основе Федерального проекта «Северный морской путь», рассчитанного на период с 2020 по 2035 гг. Объем финансирования реализации данного проекта составляет 735 млрд.р. Структура источников финансирования представлена на (рис.1)

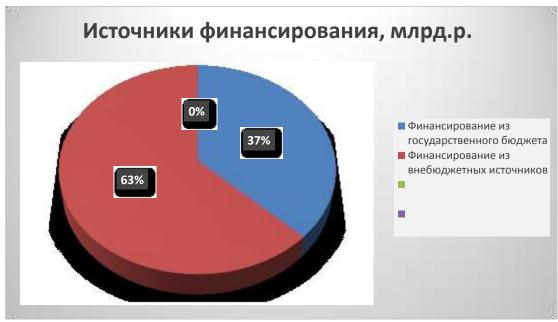


Рис.1. Источники финансирования реализации Федерального проекта «Северный морской путь»

В рамках Федерального проекта «Северный морской путь» планируется строительство терминалов:

- «Утренний» для перевалки сжиженного природного газа и его конденсата;
- «Чайка» для транспортировки угля;
- в бухте «Север» для отгрузки нефти;

Развитие инфраструктуры в таком направление позволит увеличить грузооборот на Северном морском пути. Однако рост грузооборота может привести к росту риска возникновения аварийных ситуаций, которые способствуют ухудшению окружающей среды.

В последние годы судовое топливо подлежит активному экологическому регулированию. С 2020 года ужесточаются международные правила, касающиеся морских выбросов. По нашему мнению, такая тенденция сохранится и в будущем.

В настоящее время в целях снижения нагрузки на окружающую среду, ведутся дискуссии о прекращении использования тяжелого нефтяного топлива в полярных водах и замене его на альтернативный, более безопасный ресурс. Необходимо определить вид горючего для новых судов, который будет использоваться на протяжении всего периода эксплуатации. Для этого следует оценить экономическую целесообразность использования того или иного вида топлива, возможность его использования при заданных характеристиках судна, воздействие вида топлива на окружающую среду. Неправильно выбранный вид горючего способен привести к значительным убыткам или даже к остановке реализации действующих проектов.

Специалисты судоходных компаний стоят перед сложным выбором относительно горючего для судов, которое будет использоваться в долгосрочной перспективе. Использование дистиллятного топлива приведет к росту эксплуатационных расходов, а установка очистных сооружений может оказаться недостаточным вложением в случае ограничений на использование остаточного топлива в Арктике, поэтому вложения не будут окупаемы.

Экологическая безопасность СМП является одной из целей реализации «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», утвержденная Президентом России в 2008 г. (далее – Стратегия) [3]. Основным механизмом реализации Стратегии является реализация государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны России до 2020 года», утвержденная Правительством РФ от 21.04.2014 № 366 (далее-Программа) [4]. Реализация данной Программы планируется в 3 этапа: 1 этап - с 2015 по 2017 гг., 2 этап - с 2018 по 2020 гг., 3 этап - с 2021 по 2025 гг. Финансирование реализации программы предусмотрено за счет средств федерального бюджета. Объем выделяемых финансовых ресурсов на реализацию программы на каждом этапе представлен в таблице 1.

Таблица 1 Анализ объема финансовых ресурсов, выделяемых из федерального бюджета

| 1 этап    | 2 этап        | 3 этап (2021- | Абсолютное отклонение, |              | Темп роста,% |        |  |
|-----------|---------------|---------------|------------------------|--------------|--------------|--------|--|
| (2015-    | (2018-2020    | 2025 гг.),    | тыс.р.                 |              |              |        |  |
| 2017гг.), | гг.), тыс. р. | тыс.р.        | 2 этап                 | 3 этап       | 2 этап       | 3 этап |  |
| тыс.р.    |               |               |                        |              |              |        |  |
|           |               |               |                        |              |              |        |  |
| 0         | 6 632 849, 5  | 352 080,6     | 6 632 849, 5           | -6 280 768,9 | -            | 5,3    |  |

Таким образом, наибольший объем финансирования программы приходится на второй этап реализации, который заключается в непосредственном исполнении задач программы, на 3 этапе прогнозируется сокращение объема финансирования на 94,7%. Очевидно, существует разрыв между масштабами программы и финансированием ее реализации [5].

Северный морской путь имеет большое значение для российской Арктики. Однако успешное развитие региона невозможно без создания инфраструктуры для обеспечения эффективности и безопасности перевозок.

Существует необходимость реализации дополнительных к существующим федеральным программам мероприятий, которые позволили бы предотвращать возникновение аварийных ситуаций на Северном морском пути. На наш взгляд, необходимо развивать сеть аварийных пунктов для обеспечения безопасности проходящих судов, что приведет и к повышению популярности Северного морского пути для экспедиторов.

## Список литературы:

1. Scientific journal: Fundamental research. Режимдоступа: https://www.vaael.ru/en/article/view?id=1142

- 2. PRoATOM: Организация круглогодичной навигации на Северном морском пути. Режим доступа: http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=7730
- 3. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020, утвержденная Президентом РФ. Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/499002465
- 4. Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 № 366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». Режимдоступа: http://docs.cntd.ru/document/499091750
- 5. Пумбрасова Н.В., Богданова А.А. Анализ финансовых ресурсов для решения экологических проблем реки Волга/в сборнике: Проблемы экологии Волжского бассейна. Труды 4-й всероссийской научной конференции.2019.c.22.

## FINANCING OF ENVIRONMENTAL PROBLEMS OF THE NORTHERN SEA ROUTE

Natalya V. Pumbrasova, Anna A. Bogdanova

Abstract. The article considers legal and economic aspects of resolving environmental problems of the Northern sea route through the Program "Socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation", the Federal program "Northern sea route", "development Strategy of the Arctic zone of the Russian Federation and national security for the period up to 2020".

Keywords: environmental issues, financial resources, financing, the Northern sea route