

76 → Единственным эксплуатируемым месторождением на шельфе Арктики в России является Приразломное. На материке за последние годы успешно введены в эксплуатацию такие проекты, как Новопортовское месторождение «Газпром нефти», Южно-Тамбейское месторождение и «Ямал СПГ» НОВАТЭКа, Восточно-Мессояхское месторождение, разрабатываемое «Газпром нефтью» совместно с «Роснефтью». Государство помогает развитию этих проектов посредством налоговых льгот, а также обеспечением трубопроводной инфраструктуры, координируя инвестиционную программу «Транснефти» (трубопровод Заполярье — Пурпе), говорит господин Мурадян.

«Традиционно Арктика — это территория проектов по освоению природных ресурсов, крупных инфраструктурных проектов и логистики по транспортному коридору. И при растущем спросе на энергоресурсы в странах АТР пока нет предпосылок для структурной трансформации экономики российской Арктической зоны. По крайней мере до 2030 года. Если говорить про туризм, то уникальной природой нужно гордиться и всячески популяризировать. Но чтобы турист полюбил Север, нужны условия, которых пока нет», — констатировала госпожа Сурикова.

Санкт-Петербург имеет непосредственное отношение к двум арктическим проектам, поделился руководитель проектов SBS Consulting Денис Хайретдинов. Первый проект — это строительство на мощностях ООО «Балтийский завод — Судостроение» плавучей атомной электростанции (ПАТЭС) «Академик Ломоносов». Второй связан с разработкой опытных образцов оборудования для подводных добычных комплексов. Его курирует «Газпром».

«В Петербурге достаточно серьезный научно-технический потенциал по части морских и судостроительных технологий, а также находятся якорные заказчики из сферы ТЭК, поэтому у города есть все шансы занять свою нишу на арктическом рынке. Тем не менее я не верю, что этого будет достаточно для того, чтобы претендовать на координирующую роль во всей арктической теме», — высказал свою точку зрения Денис Хайретдинов.

ИНВЕСТИЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ ЗАМЕРЗАЕТ

Директор департамента флота транспортной группы FESCO Владимир Чабров говорит, что цена входа бизнеса для работы в Арктике очень высокая. Здесь нет инфраструктуры, и все нужно привезти с собой — от людей до техники. Но стоимость доставки груза на Север для строительства объектов зачастую значительно превышает стоимость самого груза.

По его словам, основным фактором, сдерживающим развитие судоходства в Арктике, являются сложные и порой непредсказуемые природные условия. «Заблаговременное планирование рейсов транспортных судов невозможно по причине отсутствия достоверных ледовых прогнозов. Нельзя также не отметить ограниченную достоверность гидрометеорологической информации в Арктике и отсутствие регулярной авиаразведки, доступной рядовому судовладельцу. Инфраструктура Северного морского пути пока слабая и не способствует прогрессу в мореплавании (отсутствие возможности пополнять запасы топлива, пресной воды, провизии)», — перечислил трудности Владимир Чабров.

«Пока говорить о высокой инвестиционной привлекательности российской

Арктики не приходится в силу ограниченности объектов для капитальных вложений: фактически речь идет лишь о месторождениях минерального сырья, вроде Приразломного, разрабатываемого в настоящее время «Газпром нефтью», или же Павловского, осваиваемого Первой горнорудной компанией», — считает независимый промышленный эксперт Леонид Хазанов. Тем не менее, по его словам, даже для разработки месторождений в арктических широтах необходимо формирование целостной системы поддержки инвесторов, начиная от предоставления им налоговых льгот и заканчивая обустройством необходимой инфраструктуры.

Такая ситуация складывается во всех странах, которые развивают свою арктическую часть. По словам профессора, директора программы подготовки управленческих кадров для Севера и Арктики РАНХиГС Веры Сморгчовой, например, в Канаде бизнес на пять лет освобожден от всех налогов, если идет на Север. А среднегодовая ставка процентов по кредиту варьируется от 3 до 5,3%, что является достаточно благоприятным уровнем для развития малого бизнеса по сравнению со среднероссийскими ставками. Госпожа Сморгцова отметила, что все северные страны вкладывают очень большие средства в развитие своих арктических территорий, в повышение комфортности проживания в Арктике. Но в российской Арктической зоне, напротив, происходит сокращение численности населения. За последние семь лет оно уменьшилось на 63 тыс. человек, это больше, чем население такого города, как Салехард. При этом число жителей арктических районов в подавляющем большинстве других стран растет. «В нашей арктической „Стратегии“ прописано комплексное социально-экономическое развитие арктических территорий, что полагаю, будет способствовать снижению оттока населения из арктических территорий, которое продолжается до сих пор.», — уверена она.

Денис Хайретдинов рассматривает привлекательность Арктики как локации для бизнеса с трех сторон — размера и уровня человеческого капитала, стоимости ресурсов (трудовые, сырье) и транспортной доступности. Эксперт выделил два тренда. Во-первых, развитие территории Арктики будет подталкивать реализацию отдельных высокотехнологичных проектов по отдельным направлениям. «Среди таких направлений — криогенные стали, технологии сжижения природного газа, СПГ-оборудование, автономные плавучие объекты. Конкретными примерами являются технология сжижения „Арктический каскад“, криогенные стали, разрабатываемые для проекта „Арктик СПГ-2“, СПГ-заводы для плавучих платформ, плавучая атомная электростанция „Академик Ломоносов“, самодвижущаяся платформа „Северный полюс“», — прокомментировал Денис Хайретдинов. Во-вторых, по его словам, следует отметить интерес иностранных компаний к участию в развитии российского Севера. Подключение иностранных компаний происходит как в рамках конкретных проектов (например, Total в «Ямал СПГ»), так и в рамках достаточно размытых соглашений о сотрудничестве в производственной (размещение заказов на суда ледового класса на южнокорейских верфях) и научно-исследовательской сферах. Например, архангельский САФУ и Корейский полярный исследователь-

ский институт заключили соглашение о проведении совместных исследований и разработке совместных образовательных программ.

ПО «ЛЕДОВОМУ» ШЕЛКОВОМУ ПУТИ

Ключевую роль в освоении Арктики играет Северный морской путь (СМП). Зачастую это единственный путь доставки грузов, так как по суше в некоторых районах Крайнего Севера логистика невозможна.

По словам Веры Сморгчовой, СМП соединяет Тихий океан и Атлантику, по сути, это кратчайший путь, связывающий Европу с Дальним Востоком и всем Азиатско-Тихоокеанским регионом. «Сегодня на трассе СМП расположено свыше 50 портов, эксплуатируется более ста специализированных транспортных судов ледового класса. Для перевозки грузов и товаров из Европы в страны АТР Северный морской путь экономически гораздо более выгоден, чем Суэцкий канал», — уверена госпожа Сморгцова.

В 2016 году был принят комплексный проект развития Северного морского пути. Программа предполагает обновление навигационного и гидрографического обеспечения, создание полноценно действующей системы регулирования движения судов и защиты морей от загрязнений, формирование аварийно-спасательной инфраструктуры СМП.

По словам управляющего партнера экспертной группы Veta Ильи Жарского, сейчас СМП переживает достаточно сильный подъем после практически полной утраты интереса к маршруту в 1980–1990-х годах. «Если в 1996 году по Северному морскому пути было переправлено всего 1,8 млн тонн грузов, то по итогам 2017 года эта цифра составила 10,6 млн тонн грузов. Это в 2,5 раза больше, чем среднегодовые значения даже периода расцвета маршрута при СССР. Однако в целом Северный путь не может конкурировать с Южным (через Суэцкий канал), где 10,6 млн тонн груза — это объемы, которые проходят за сутки», — привел статистику господин Жарский.

Это связано с тем, что часть Северного морского пути проходит через арктические льды и движение судов здесь затруднено даже в теплое время года. А для проводки во льдах нужны ледоколы, при этом существенно растут расходы на топливо. Из-за этого себестоимость транспортировки тонны груза по СМП в четыре раза выше, чем по южному маршруту, подсчитал эксперт.

Илья Жарский не исключил, что уже через семь-восемь лет эта проблема будет урегулирована в связи с ростом среднегодовой температуры в Арктике. За этот период СМП может стать пригодным для движения судов без сопровождения ледоколов круглый год. А до тех пор, по словам эксперта, развитие портов будет в первую очередь нацелено на рост объемов перевалки экспортируемых товаров, в первую очередь нефти, нефтепродуктов и СПГ.

По прогнозам Ольги Суриковой, с учетом развития утвержденных проектов разработки месторождений и тех, которые имеют лицензионные обязательства в среднесрочной перспективе (до 2023–2025 годов), грузопоток по Северному морскому пути может увеличиться в четыре раза — до 40 млн тонн к 2025–2030 годам.

СКВОЗЬ АЙСБЕРГ В ОКЕАНЕ По мнению Владимира Чаброва, для вывода Северного морского пути на уровень

развитых и признанных международным сообществом зон торгового судоходства необходимо строительство новых дизельных ледоколов и транспортных судов под российским флагом с ледовым классом Arc 4 и выше.

Сейчас в акватории СМП исторически работают восемь ледоколов, четыре из которых атомные и способны обеспечить круглогодичное судоходство, отметила Ольга Сурикова. Ввод еще нескольких ледоколов ожидается в среднесрочной перспективе, обсуждается строительство сверхсильного ледокола, который может покрыть потребность в проводке в зимнее время года в Восточном секторе СМП.

Для развития Арктики России нужно еще как минимум четыре ледокола, считает господин Чабров. Но без государственной поддержки не обойтись, потому что стоимость одного нового ледокола, по оценкам экспертов, составляет не менее 12 млрд рублей.

По мнению Леонида Хазанова, чтобы по Северному морскому пути можно было увидеть в большом количестве караваны судов, нужно минимум десять ледоколов. «Если принять стоимость строительства каждого подобного корабля за \$600–700 млн, то необходимые капитальные вложения в их сооружение в сумме могут составить \$6–7 млрд. Это колоссальные деньги, которые быстро не окупятся, и поэтому их источником должен быть не только государственный бюджет, но и частные компании, заинтересованные в возможностях использования ресурсов Арктики», — указывает эксперт.

Правительство РФ уже реализует программу обновления дизельного ледокольного флота. Например, дизель-электрические ледоколы проекта 21900 — «Москва» и «Санкт-Петербург», построенные на Балтийском заводе по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта РФ. Интересным проектом является ледокол-спасатель «Балтика» проекта Р-70202 с асимметричной формой корпуса, построенный на судостроительном заводе «Янтарь». Всего в последние годы реализовано или в процессе постройки восемь ледоколов, не считая специализированных ледокольных судов обеспечения нефтедобывающих платформ и дежурных судов ликвидации аварийных разливов нефти, строящихся по заказу таких крупных компаний, как «Газпром» и «Роснефть», и родственных им структур.

Государственно-частное партнерство в ключевых арктических проектах может являться одним из способов привлечения российских судовладельцев в Арктику. «Существующая инфраструктура не способна обеспечить весь спектр услуг, необходимых судовладельцам транспортного флота, поэтому необходимо развитие береговых баз бункеровки, ремонта и технического обслуживания судов», — считает господин Чабров. Также, по его словам, необходимо создание новых и усиление существующих подразделений по спасению и ликвидации аварийных разливов нефти. «Мы полагаем, что может быть выгодно использование дронов, так как они позволяют выявить по ходу движения судна места, которые лучше обойти. Для практической реализации указанных мер необходимо определить ключевые порты на побережье СМП, на базе которых создать опорные пункты по обслуживанию флота как транзитного, так и осуществляющего завоз грузов в Арктику», — уверен эксперт. ■