

КРАТЧАЙШИМ ПУТЕМ

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ СВЯЗНО ПРЕЖДЕ ВСЕГО С АКТИВНЫМ ОСВОЕНИЕМ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА. НО ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ ВОДНОЙ МАГИСТРАЛИ ГОРАЗДО ШИРЕ. В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ У НЕЕ ЕСТЬ ШАНСЫ СТАТЬ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ТРАДИЦИОННЫМ ВОДНЫМ МАРШРУТАМ, СВЯЗЫВАЮЩИМ РАЗНЫЕ КОНТИНЕНТЫ.

КСЕНИЯ ПОТАПОВА

Северный морской путь (СМП) — кратчайший морской маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком — в последние годы обратил на себя международное внимание в качестве потенциального альтернативного маршрута для международных перевозок.

«Арктика для мировой экономики — один из последних малоосвоенных источников ресурсов наряду с Мировым океаном (синей экономикой) и космосом. Одними из главных проблем региона являются таяние льдов (с 2007 по 2013 год 40% арктической ледяной шапки ушло в океан) и поднятие уровня океана. При этом таяние льдов одновременно позволило получить доступ к новым ресурсам — прежде всего к месторождениям нефти и газа — и продлить судоходный период в Арктике», — отмечает Валерия Минчичова, доцент департамента мировой экономики и международного бизнеса Финансового университета при правительстве РФ.

По словам Эллы Гимельберг, управляющего партнера ООО «Прагматик», с точки зрения освоения природных энергетических ресурсов Северному морскому пути нет альтернативы. Многолетние попытки построить железнодорожную линию «Северный широтный ход», которая связывает только часть нефтегазоносных районов Ямало-Ненецкого автономного округа с Северной железной дорогой, не смогли составить конкуренцию морскому пути, позволяющему транспортировать углеводороды как на Запад, так и на Восток. Северный морской путь пролегает вдоль сибирского побережья страны по нескольким морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово).

«СМП считается кратчайшим путем между европейской и дальневосточной частями России, соединяющим Тихий, Атлантический океаны и проходящий по Северному Ледовитому океану. Считается, что длина пути — от Карских ворот до бухты Провидения — равна 5,6 тыс. км, а если доставлять по нему груз из Санкт-Петербурга во Владивосток, то он пройдет 14 тыс. км. Через Суэцкий канал и Индонезию в обход Китая и Индии было бы 23 тыс. км. Расстояние от Мурманска до Токио через СМП составляет 6 тыс. миль (около 18 дней), через Суэцкий канал — 12 тыс. миль (около 37 дней)», — поясняет госпожа Минчичова.

По данным портала GoArctic, начиная с 1996 года объем перевозок СМП постоянно растет, причем наибольший рост грузоперевозок приходится на период с 2011 года. Так, в 2014 году их объем составил 3,982 млн тонн, в 2015-м — 5,431 млн тонн, в 2016-м — 7,26 млн тонн, а в 2017-м — 9,932 млн тонн.



ОСНОВНЫМ ТОЛЧКОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ЭКСПЕРТЫ НАЗЫВАЮТ ВОЗРАСТАЮЩУЮ АКТИВНОСТЬ ГАЗОВЫХ И НЕФТЯНЫХ КОМПАНИЙ В РЕГИОНЕ АРКТИКИ И ЯМАЛА

В ПОИСКАХ АЛЬТЕРНАТИВЫ Основным толчком для развития Северного морского пути эксперты называют возрастающую активность газовых и нефтяных компаний в регионе Арктики и Ямала. Кроме этого СМП прочат в качестве альтернативы транспортным коммуникациям, проходящим через Суэцкий канал. «Особенно важность СМП возросла в свете уязвимости Суэцкого канала после вынужденного затора в апреле 2021 года», — указывает госпожа Минчичова.

Аргументом служит не только сокращение времени доставки грузов по СМП. Не менее важны и связанные с этим экономия топлива, снижение транспортных издержек. Кроме того, по словам экспертов, традиционные маршруты в районе Суэцкого канала становятся небезопасными из-за активности сомалийских пиратов. В арктических водах такой проблемы нет, кроме того, отсутствуют ограничения на тоннаж и размер морских судов.

Впрочем, Павел Гудев, старший научный сотрудник сектора внешней и внутренней политики США ИМЭМО РАН, считает, что рассуждения о том, что Севморпуть может составить серьезную конкуренцию Суэцкому каналу, пока не соответствуют реальности. «Достаточно взглянуть на статистику: транзитные перевозки по СМП из почти 33 млн тонн общего грузопотока за 2020 год составляют только 1,2 млн тонн. Через Суэцкий канал тем временем за прошлый год транзитным путем прошло 1,2 млрд тонн

грузов», — такую точку зрения эксперт высказал в рамках совместного круглого стола информационно-аналитического центра Проектного офиса развития Арктики (ПОРА) и Фонда Горчакова. При этом, по словам госпожи Минчичовой, к 2030 году СМП должен обеспечить транспортировку 160 млн тонн грузов из Европы в Азию и обратно. В 2021 году реализация плана составляет около 25%.

ПРОБЛЕМА ПЕРСПЕКТИВ При всех экономических выгодах от развития Северного морского пути эксперты призывают не забывать о проблемах, которые могут возникнуть в ходе данного процесса. «Северный морской путь выгоден не только для России, но и для Китая, поэтому последний поддерживает развитие судоходства в Арктике. Главная сложность — сезонность доступности пути. Однако создание новых ледоколов и глобальное потепление сделают СМП доступным в значительно большей степени», — рассуждает госпожа Минчичова.

Однако активное использование Севморпути несет не только экономическую выгоду, но и риски ухудшения экологической ситуации в Арктическом регионе — за счет увеличения техногенной и антропогенной нагрузки на окружающую среду.

«СМП — это не только сам морской путь следования кораблей и ледоколов, но и наземная инфраструктура — портовая, заправочная, логистическая, объекты обеспечения жизнедеятельности

человека. Их возведение и эксплуатация потребуют значительного объема энергоресурсов. Кроме того, любой транспорт, а тем более крупнотоннажный, оставляет экологический след. При этом арктические территории не обладают достаточным объемом ресурсов, способных быстро справиться с техногенными катастрофами», — добавляет госпожа Гимельберг.

При этом, по словам Игоря Павловского, директора информационно-аналитического центра Проектного офиса развития Арктики, развитие СМП — это, несомненно, достаточно сильное подспорье в экономическом развитии российской Арктики. «Вообще, любой крупный инфраструктурный проект (а в Арктике особенно) дает заметный мультипликативный эффект для развития региональной экономики. А СМП — это не только инфраструктурный проект, но в первую очередь проект по созданию крупного транспортного коридора, способного обеспечить развитие российских регионов. И, как любой крупный проект, он несет риски для окружающей среды, которые необходимо всячески минимизировать. Именно поэтому „Росатом“ активно развивает судоходство на атомных силовых установках, да и использование СПГ в качестве судового топлива для судов, работающих в Арктике, видится наиболее предпочтительным. Эти же источники энергии можно использовать и для энергетической инфраструктуры в Арктике. В настоящий момент тарифы на электроэнергию во многих регионах Арктики настолько высоки, что в несколько раз увеличивают себестоимость производимых там товаров для предпринимателей. Эту ситуацию необходимо менять», — рассуждает эксперт.

«Для СМП сегодня существует масса проблем: береговая инфраструктура, нехватка транспортных средств — ледоколов, сложность навигации. Частично их решают госпрограммы, например, пакетом преференций для резидентов Арктической особой экономической зоны с инвестициями не менее миллиона рублей. В 2021 году таких резидентов в Арктике уже почти 130. Частично инфраструктуру портов нужно не строить заново, а восстанавливать, например, в Певеке, Сабетте, на Чукотке. В 2021 году проводкой судов на СМП занимаются пять ледоколов: „Ямал“, „50 лет Победы“, „Таймыр“, „Вайгач“ и „Арктика“. Ледоколы строятся. И к 2030 году ждут окончания строительства головного ледокола проекта 10510 и пять ледоколов проекта 22220. Действующий „Арктика“ — как раз из последнего проекта, он самый мощный в мире, прокладывает 54-метровый канал в трехметровых льдах», — заключает Валерия Минчичова. ■