



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«АРКТИКА»

В ПОИСКЕ ТОЧЕК СОПРИКОСНОВЕНИЯ

Арктическая зона привлекает множество игроков как отечественного, так и зарубежного бизнеса. В этом нет ничего удивительного: здесь сосредоточено около 15% мировых запасов нефти и около трети запасов природного газа.

Россия как обладатель наибольших запасов газа в арктической зоне строит планы по ежегодному увеличению добычи углеводородов. Согласно планам правительства, к 2030 году в арктической зоне РФ будет добываться до 22% от общего объема извлечения нефти в стране, а к 2035 году этот показатель достигнет 25%. Долю природного газа к 2035 году предполагается нарастить до 92%.

Арктическая зона сегодня остается самой хрупкой экологической системой планеты — температура здесь повышается быстрее, чем во всех остальных частях Земли, в результате ледники тают, меняется температура Мирового океана.

Пока даже из этого удастся извлекать выгоду: нынешним летом толщина ледников в арктической зоне была наименьшей за всю историю наблюдений. Площадь морских льдов российских морей по сравнению с 1980-ми годами сократилась в 4–5 раз. Это дает возможность продолжать развитие Северного морского пути. Планируется, что с 2025 года он должен быть доступен круглогодично и в западном, и в восточном направлениях. Это существенно удешевит доставку грузов.

Однако в данном случае важно, чтобы в погоне за экономической выгодой не был нарушен экологический баланс Севера, ведь последствия от необратимых экологических изменений могут стоить дороже, чем все добытые минералы и все перевезенные грузы вместе взятые. Поэтому крайне важно странам арктической зоны искать новые точки взаимопонимания, находиться в постоянном диалоге и сотрудничестве.

ТЯЖЕЛАЯ ДОРОГА

ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ С ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ОСТАЕТСЯ ВАЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ РАБОТЫ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕХ СТРАН, ПРИСУТСТВУЮЩИХ В РЕГИОНЕ. ОНО УСЛОЖНЯЕТСЯ КЛИМАТИЧЕСКИМИ ТРУДНОСТЯМИ И БОЛЬШИМИ ФИНАНСОВЫМИ ЗАТРАТАМИ В ЧАСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ, ОДНАКО, ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, В ПЕРСПЕКТИВЕ И ПРИ КОМПЛЕКСНОМ ПОДХОДЕ ЭТОТ ВОПРОС МОЖНО РЕШИТЬ, ПРИОРИТЕТОМ ЖЕ СТАНУТ МОРСКИЕ СООБЩЕНИЯ.

ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

Проблемой для развития транспортных магистралей в арктических широтах является их серьезная удаленность от населенных пунктов и рынков сбыта, а основной грузовой базой для данного региона всегда являлись нефть и газ, говорит управляющий директор практики операционного консалтинга Alvarez & Marsal Алексей Романенко. «Вследствие указанной выше проблемы затруднено привлечение частного финансирования. Развитие арктической инфраструктуры — это крайне капиталоемкий проект с длительным сроком окупаемости и высокой степенью неопределенности, но и потенциал у этого проекта тоже велик», — подчеркивает он.

ТОЛЬКО МОРЕМ По словам координатора экспертного совета Проектного офиса развития Арктики (ПОРА) Александра Воротникова, в настоящее время транспортная доступность и состояние транспортной инфраструктуры в российской Арктике оставляют желать лучшего, многие территории доступны лишь для морского транспорта.

Транспортно-логистический потенциал Арктики высок, соглашается с господином Романенко директор направления сопровождения строительных проектов группы компаний SRG Алексей Ефанов, а главной его составляющей является Северный морской путь (СМП). Однако, отмечает эксперт, любые другие средства сообщения между опорными пунктами арктической зоны сталкиваются с трудностями построения сопутствующей инфраструктуры: объекты капитального строительства, будь то железнодорожные пути, автомобильные дороги или аэродромы, в арктическом поясе строить тяжело и затратно. Вместе с тем без них бесполезными будут и объекты портовой инфраструктуры, поэтому освоение арктической зоны может быть только комплексным.

Эксперт Института управления и регионального развития РАНХиГС Ринат Резванов считает, что одним из самых амбициозных и одновременно недооцененным транспортно-логистическим проектом в арктической портовой зоне российского Северо-Запада является проект совместного транспортного плана в Баренцево-Евроарктической транспортной зоне (Barents Euro-Arctic Transport Area, BEATA). Проект нацелен на формирование эффективной и устойчивой транспортной системы между странами региона — Норвегией, Россией, Финляндией и Швецией — и создание каналов связи с мировыми рынками. «К числу наиболее важных железнодорожных коридоров с российской стороны отнесены 280-километровая ли-

ния от Кеми до финской станции Келлоселькя, а также линия от Воркуты до российско-финляндской госграницы. При этом с финской стороны приоритетной является железнодорожная линия Вартиус — Контиомяки — Оулу, напрямую выходящая на российскую Костомукшу», — говорит он.

Уже сейчас в западной арктической зоне создается полноценная транспортно-логистическая архитектура импорта скандинавской руды через норвежский порт Нарвик в российский Мурманск, отмечает господин Резванов. «Для норвежцев несомненным плюсом является диверсификация рудных поставок за счет организации морского маршрута до Мурманска. Тем более что на сегодня значительные объемы руды поставляются из Нарвика в меридиональном направлении в порт Роттердама. Кстати, именно поэтому пока преждевременно говорить о каких-либо перспективах железнодорожных перевозок руды в Россию через сухопутные погранпереходы, в приоритете пока остается морской маршрут», — указывает эксперт.

АЛЬТЕРНАТИВНОЕ СООБЩЕНИЕ Наибольший потенциал развития в арктическом регионе имеет морской транспорт, имеющий грузовую базу в регионе, и в первую очередь это полезные ископаемые, подчеркивает Алексей Романенко, обращая внимание на то, что морской маршрут по СМП имеет огромный транзитный потенциал. Россия, по его словам, обладает наиболее развитой не только морской, но и железнодорожной арктической транспортной инфраструктурой по сравнению с другими странами. Так, у РФ есть самый мощный ледокольный флот и быстро развивающиеся порты арктического бассейна, а также самая северная железная дорога Обская — Бованенково. «Однако по уровню развития авиасообщения Россия проигрывает США. В частности, только на Аляске больше аэропортов, чем во всей России», — уточняет он.

Александр Воротников считает, что будущим арктического транспорта могут стать амфибии, дирижабли и дроны, как бы фантастически это ни звучало, и соответствующие разработки уже есть. Также есть потенциал восстановления и развития системы малой авиации. «Проекты в области транспорта должны решить основные проблемы арктической зоны России: увеличить мобильность населения, способствовать развитию предпринимательства, облегчить различные поисковые работы, обеспечить многие труднодоступные территории почтовой связью, развить экологический туризм, а также улучшить

транспортировку жизненно важных товаров для населения», — перечисляет он.

Однако, по словам эксперта, без испытаний на специальных полигонах использование новых видов транспорта очень рискованно. В настоящее время на базе Северо-Восточного федерального университета им. Аммосова создаются научно-испытательные полигоны, где будут проводить экспериментальную отработку современной техники и технологий в суровых погодных условиях, а полученные результаты позволят усовершенствовать конструкции, технологии для Арктики, спрогнозировать необходимость снабжения запчастями и технического обслуживания.

Говоря о перспективах СМП, господин Воротников обращает внимание, что они во многом зависят от двух факторов: часто обсуждаемый в последнее время запрет на использование флотского мазута, который используют в качестве топлива большинство российских судов, а также развитие концепции Северного морского транспортного коридора, так как рентабельность судоходства по СМП во многом зависит от портовой инфраструктуры и грузопотоков на суше.

В стратегии комплексного развития арктической зоны РФ отмечен «низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, в том числе предназначенной для функционирования малой авиации и осуществления круглогодичных перевозок по доступным ценам, высокая стоимость создания объектов такой инфраструктуры», напоминают в компании «ОДК-Климов». Однако имеется множество пунктов, в рамках выполнения задач по которым применение вертолетной техники и самолетов местных авиалиний вполне приемлемо и необходимо: развитие месторождений, создание сети торгово-логистических центров, развитие системы авиационной охраны лесов от пожаров, развитие комплексных арктических аварийно-спасательных центров, оснащение ВС, подразделений органов внутренних дел РФ и войск нацгвардии, дислоцированных в Арктике, современными МТС и техникой, адаптированной к арктическим условиям, использование технологий и объектов инфраструктуры двойного назначения в интересах решения задач в арктической зоне в области обороны, развитие туристического кластера.

Модернизированная и реконструированная аэропортовая инфраструктура в документе не выделена отдельным результатом ни на одном из трех этапов реализации арктической стратегии, обращают внимание на предприятии. → 16