

арктический форум

Медведи нам не соседи

Российская Арктика в ближайшие годы должна стать одним из наиболее активно развивающихся регионов добычи полезных ископаемых и строительства необходимой инфраструктуры.

— проблема —

Освоение новых территорий и реализация крупных проектов не может не отразиться на окружающей среде, и влияние человека очевидно уже сейчас. Так, изменение климата и свалки на арктических территориях все чаще становятся причиной нашествия белых медведей.

Решать эту проблему нужно системно, считают экологи, а власти обещают ускорить строительство мусорожигательных мощностей.

Руководство Архангельской области намерено систематизировать правила утилизации отходов на архипелаге Новая Земля. Об этом в конце февраля сообщил представитель губернатора Поморья по развитию Арктики Лев Левит. Основная причина — нашествие белых медведей.

В городском округе Новая Земля с 9 по 19 февраля действовал режим ЧС в связи с участвующими появлениями этих хищников в поселке Белушья Губа. По оценке местных властей, их было больше 50. Голодные животные, привлеченные местными открытыми свалками, преследовали людей и заходили в подъезды домов.

По словам Льва Левита, теперь региональное правительство рассматривает вопрос о покупке инсинератора и об установке мусорожигательного завода на Новой Земле. Но, отметил он, в целом контролировать ситуацию на архипелаге мешает плохая транспортная доступность, так как вылет на Новую Землю возможен не каждый день из-за погодных условий.

«Мы должны соблюдать баланс между сохранением природного разнообразия и обеспечением безопасности человека. Мы будем прислу-



Нерешенная проблема с утилизацией мусора создает риски для всего Арктического региона

шиваться к рекомендациям экспертов», — сказал господин Левит.

Росприроднадзор Архангельской области уже сформировал научную группу, задача которой чипировать животных и отслеживать пути их миграции. Использовать для этого планируется ошейники системы «Аргос» российского производства.

Но пока не будет решена проблема утилизации мусора, эксперты WWF не исключают новых походов медведей в населенные пункты — и в этом сезоне, и в перспективе. Чтобы минимизировать интерес животных к населенным пунктам, считает Михаил Стишов, координатор про-

ектов по сохранению биоразнообразия Арктики, необходимо ликвидировать открытые свалки и наладить систему обращения с отходами.

В правительстве уже рассматривают варианты создания в Арктической зоне установок для сжигания коммунальных отходов, чтобы не транспортировать их на дальние расстояния. Как сообщил в середине марта глава Министерства природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин, речь может идти о производстве российского оборудования для высокотемпературной утилизации в том числе в отдаленных населенных пунктах. При этом, по сло-

вам министра, заводы термического обезвреживания смогут вырабатывать тепло и электроэнергию.

Противомедвежья оборона

Но даже после ликвидации основной угрозы — открытых свалок, отмечают экологи, в регионах, где наблюдаются сезонные нашествия медведей, необходимо создавать «медвежьи патрули». Такие оперативные группы, обученные и экипированные при поддержке WWF России, уже работают на Чукотке и в Ненецком округе. Теперь в организации говорят о необходимости таких мер и на Новой Земле.

Другими необходимыми методами защиты экологи считают установку дополнительного оборудования в поселках: изгородей, систем наблюдения и оповещения.

Такой подход поддерживают в нацпарке «Русская Арктика». По словам заместителя директора по научной работе организации Ивана Мизина, на Новой Земле должна быть создана отдельная профессиональная структура, которая бы занималась предотвращением и урегулированием конфликтных ситуаций между человеком и белым медведем. Она должна обладать всеми необходимыми полномочиями и техническими

средствами для ведения этой деятельности, считает господин Мизин.

Ранее директор научно-информационного центра «Полярная инициатива» Никита Куприков на конференции «Дни Арктики в Москве» сообщил, что специалисты намерены в течение 2019 года разработать и представить в Росстандарт общенациональный стандарт поведения сотрудников компаний, работающих в Арктике, при встрече с белыми медведями, которые иногда заходят в жилые поселения. За основу будет взята уже существующая для таких ситуаций совместная разработка рекомендаций Общества дикой природы и Института проблем экологии и эволюции им. А. Н. Северцова РАН.

Между ними тает лед

Как отмечают в WWF, белые медведи все чаще выходят к людям — это становится типичным явлением в Архангельской области, на Чукотке и в НАО. Там считают это опосредованным влиянием изменения климата: льда становится меньше, и медведи, вместо того чтобы охотиться на тюленей, все чаще ищут пропитание на берегу.

В конце прошлого года опасная ситуация сложилась у поселка Рыркайпий на Чукотке. Там около двух десятков белых медведей с детенышами бродили по берегу в ожидании подхода льда, иногда заглядывая в поселок. А в 2017 году из-за сложившейся ледовой обстановки, не позволявшей медведям уйти в море, на острове Врангеля было отмечено скопление рекордного количества медведей — более 700 особей.

Глава муниципального образования городской округ Новая Земля Жиганша Мусин отметил, что если в 1980-х годах даже в летний период лед вокруг Новой Земли полностью не таял, то сейчас, если посмотреть на космические снимки, его нет, в зимний период лед становится у берегов очень поздно.

По оценкам WWF, из-за изменения климата, браконьерства и загрязнения окружающей среды популяция белого медведя, которая сегодня в российской Арктике насчитывает около 6–7 тыс. особей, к 2050 году может сократиться на треть.

Ольга Мордошенко

Профиль — арктический

— управление —

«Мы предлагали создать госструктуру, потому что это особый объект государственного управления, и сегодня без государственного протекционизма, без господдержки невозможно развивать такую огромную территорию», — отмечал он в середине марта.

Сейчас, по его словам, используются современные технологии, много внимания уделяется развитию социальной инфраструктуры и транспорта, в частности полярной авиации. «Но этого недостаточно, нужны новые механизмы управления Арктикой», — отмечал господин Акимов. Он пояснил, что сегод-

ня уже есть видение, стратегия и госпрограмма развития этой территории, но все это надо свести в единую программу.

Груз ответственности

На вопрос, кто будет отвечать за Арктику, президент РФ Владимир Путин ответил в конце февраля, подписав указ о передаче Минвостокразвития РФ функций по развитию региона и о соответствующем переименовании министерства. В документе отмечалось, что это делается «в целях повышения эффективности государственного управления в сфере развития Арктической зоны». В течение трех месяцев правительство должно уточнить полномочия министерства и опре-

делить численность его сотрудников. Профильным замминистра по Арктике в ведомстве стал Александр Крутиков.

До этого Минвостокразвития курировало только два крупных проекта в Арктической зоне — освоение одного из крупнейших в мире месторождений меди, «Песчанка» Баймской рудной зоны в Чукотском автономном округе, и создание морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа (СПГ) в бухте Бечевинская Камчатского края для перегрузки СПГ, который будет экспортироваться с завода «Ямал СПГ» и в будущем — с «Арктик СПГ 2» в страны Азиатско-Тихоокеанского региона по Северному морскому пути.

«Сегодня мы накопили достаточный опыт, проделана большая работа по разработке специальных преференциальных режимов и мер поддержки, прежде всего в социальной сфере, налажена работа институтов развития. Работа предстоит большая, вопросы перед нами стоят непростые, будем реализовывать», — комментировал передачу министерству новых функций глава Минвостокразвития Александр Козлов.

Работать на Арктику будут и дальневосточные институты развития: Корпорация развития Дальнего Востока, Агентство по развитию человеческого капитала и Агентство по привлечению инвестиций и поддержке экспорта. При этом полномочиями по

развитию и функционированию Севморпути и прилегающих территорий был наделен «Росатом». На базе госкорпорации, которая управляет российским атомным ледокольным флотом, создается единый инфраструктурный оператор Севморпути.

Эксперты считают, что у «арктической команды», состоящей из нового заместителя главы Минвостокразвития Александра Крутикова, Юрия Трутнева и других чиновников министерства, накоплен большой опыт по ускоренному социально-экономическому развитию Дальнего Востока и формированию соответствующих мер поддержки инвесторов, который нужно применять и в Арктике.

Ирина Салова

Непростой Севморпуть

— маршрут —

Как отмечает руководитель Дальневосточной практики КПМГ Ольга Сурикова, «это ключевой и пока единственный четко поставленный на высшем уровне показатель, вокруг которого строится вся система развития Арктики, формирующаяся в настоящее время». Она напоминает, что 96% грузов СМП приходится на минеральное сырье и к 2024 году эта картина принципиально не изменится. «Более того, существенно нарастит грузооборот можно за счет нефти и СПГ при условии предоставления налоговых стимулов и гарантий инвесторам», — отмечает эксперт.

Для инвентаризации всех действующих и планируемых добычных проектов в Арктике Минприроды было поручено разработать комплексный проект «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики». В марте Минприроды направило проект в правительство. Кроме того, в плане учтены и проекты по созданию соответствующей инфраструктуры для обеспечения добычи и транспортировки сырья и развития смежных отраслей. По прогнозам министерства, без дополнительных мер поддержки и стимулов нарастит грузооборот по СМП к 2024 году удастся только до 60 млн тонн, поясняет госпожа Сурикова.

Задача загрузки Северного морского пути до 80 млн тонн к 2024 году потребует значительных усилий, признавал в начале марта вице-премьер, полномочный представитель президента России в ДФО Юрий Трут-

нев. По его мнению, для выполнения поставленной Владимиром Путиным задачи будут нужны новые проекты. «Теми проектами, которые сегодня реализуются, Севморпуть до обозначенных объемов не загружается, нам нужны еще проекты. И мы их обязаны найти, поддержать, помочь воплотиться в жизнь», — сказал он. Но, считает чиновник, для начала надо сформулировать модель управления и систему предпочтений, а также общее управление процессом привлечения инвестиций в Арктический регион. Только тогда можно будет понять, когда и сколько груза каждый проект может дать Севморпути, отметил господин Трутнев.

По оценке Минэнерго, транспортная углеводородов по всему Северному морскому пути к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн. Из них 13,5 млн тонн будет приходиться на нефть, 40,2 млн тонн — на сжиженный природный газ и газовый конденсат, 12 млн тонн — на уголь. В Минприроды считают, что грузооборот по Севморпути одного минерального сырья может составить 77 млн тонн, но только в случае «прорывного сценария» развития магистралей.

Более оптимистичны во ФГУП «Атомфлот». Там не исключают повышение объемов транспортировки по СМП и свыше 80 млн тонн к 2024 году. Как сообщила в начале апреля Наталья Лойк, руководитель проекта «Атомфлота» по развитию грузооперации в Обском бассейне, «есть определенные риски, но наши эксперты постарались и свели все данные к тому, что 80 млн тонн — по-

сильная работа для всего государства, и этот показатель может быть даже превышен».

Долгоплывущие планы

Осенью 2018 года Минтранс разработал сводный план развития маршрута, учитывающий шесть ключевых морских портов СМП, которые должны обеспечить грузооборот: Диксон, Дудинка, Мурманск, Певек, Петропавловск-Камчатский и Сабетта. Также в документе перечислены основные грузооператоры. Прежде всего это НОВАТЭК, который уже запустил в Арктике завод по сжижению газа на 16,5 млн тонн «Ямал СПГ» и планирует строительство новых мощностей — «Арктик СПГ 2» на 21,6 млн тонн за 103,8 млрд руб. В плане учитывается и строительство компаний перегрузочных комплексов СПГ в Мурманской области и на Камчатке.

Кроме того, в план вошли четыре СПГ-ледокола НОВАТЭКА и «Росатома», а также строительство трех атомных ледоколов ЛК-60 (ответственные — Объединенная судостроительная корпорация и «Росатом»).

Помимо этого среди частных проектов, за счет которых будет расти грузооборот СМП, указаны строительство Арктической горной компании Дмитрия Босова и Александра Исаева угольного терминала «Чайка» в Диксоне на 10 млн тонн за 18,6 млрд руб., а также обустройство «ННК-Таймырнефтегаздобычей» Эдуарда Худайнатов Пайяхского и Северного-Пайяхского месторождений, нефтяного терминала «Таналау» на 7,5 млн тонн за 8,9 млрд руб.

В план внесены и проекты «Росатома»: продление срока эксплуатации ядерных установок судов техобслуживания «Атомфлота» за 250 млн руб., продление ресурса реакторов ледоколов «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач» за 1 млрд руб. Но к такому варианту у других министерств и компаний возникли вопросы. Так, например, оказались неточными данные о запасах Северно-Пайяхского месторождения, которые несколько лет назад списаны.

Чтобы иметь полную определенность насчет грузовой базы СМП, Владимир Путин в конце февраля поручил правительству и «Росатому» до 1 сентября обеспечить заключение долгосрочных юридически обязывающих соглашений с грузооператорами по объемам и стоимости перевозки грузов по этому маршруту.

«Думаю, что комплексную картину по взаимовыязке различных отраслей мы сможем увидеть в стратегии развития арктической зоны РФ до 2035 года, проект которой правительство должно представить президенту к 1 декабря этого года», — говорит Ольга Сурикова.

Свежая нефть

Дополнительным источником загрузки Северного морского пути могут стать проекты «Роснефти». Компания планирует наращивать свое присутствие в Арктике и рассматривает различные варианты транспортировки добытого сырья из региона. Так, глава «Роснефти» Игорь Сечин сообщил Владимиру Путину 1 апреля, что компания рассматривает возможность создания Арктического кластера для обеспечения загрузки Северно-

го морского пути и планирует добыть там до 100 млн тонн нефти к 2030 году. По его словам, создать новый центр добычи предполагается на основе арктических и перспективных проектов в Арктическом регионе, которые могут включить в себя Ванкорский кластер, в том числе Ванкор, Сузун, Тагул, Лодочное месторождение, ряд геологоразведочных проектов Южного Таймыра.

«Например, у нас там есть совместный проект с ВР „Ермак“. И перспективный Западно-Иркинский участок», — сказал Игорь Сечин. На следующем этапе, при подтверждении ресурсной базы, в создаваемый кластер могут войти также и активы Восточного Таймыра, расположенные в районе Хангини. Но как заявил господин Сечин, для запуска проектов исключительную важность имеет создание привлекательных для инвестиций условий, прежде всего налоговых и регуляторных, а также обеспечение гарантированной стабильности этих проектов на весь период их жизнедеятельности — это будет условием для привлечения дополнительных инвесторов, особенно внешних.

Ольга Сурикова отмечает, что из-за суровых климатических условий, не развитости инфраструктуры и отсутствия технологий внутренняя норма доходности проектов по добыче углеводородов в Арктике отстает от среднероссийского уровня (21–23%) и существенно ниже той, которую показывают международные проекты в основных и новых нефтегазовых провинциях (более 30%).

«В итоге проектам в Арктике придется бороться за капитал с новыми

международными проектами. Поэтому инвесторам невыгодно начинать проекты без государственной поддержки, которая должна выражаться в налоговых льготах и поддержке при строительстве инфраструктуры», — говорит эксперт. Меры государственной поддержки инвестиционной деятельности в Арктике она рассчитывает увидеть в законопроектах, которые правительство должно внести в Госдуму до 1 июля. По ее словам, в расчете на меры господдержки компании уже планируют ряд новых масштабных проектов по нефтегазодобыче и строительству инфраструктуры.

Однако, предупреждает эксперт, чтобы по СМП можно было перевезти запланированные объемы, нужно развивать его инфраструктуру, в том числе порты и пути подъезда, создавать соответствующий флот и обеспечивать навигацию и гидрометеорологическое сопровождение.

Она напоминает, что эти задачи поставлены в принятом в сентябре 2018 года комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, в котором развитие СМП указано в качестве одного из девяти федеральных проектов. На эти цели запланировано финансовое обеспечение в 587,5 млрд руб. в 2019–2024 годах. Но, говорит госпожа Сурикова, из них в настоящее время в федеральном бюджете предусмотрено только 77 млрд руб., 188,8 млрд руб. бюджетных средств еще предстоит найти, а 321,6 млрд руб. — привлечь из внебюджетных источников.

Ирина Салова