

УДК: 338.47(985)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.19

Инфраструктурные проекты — генеральный ресурс повышения экономического потенциала Арктики *

© **ВОПИЛОВСКИЙ Сергей Симонович**, кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник

E-mail: simonovich.63@yandex.ru

Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина — обособленное подразделение ФГБУН Федерального исследовательского центра КНЦ РАН, Апатиты, Россия

Аннотация. В исследовании рассмотрены современные вызовы, влияющие на развитие Арктической морской транспортной системы и экономического положения Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). Представлены основополагающие нормативно-правовые акты, определяющие деятельность хозяйствующих организаций в Арктике. Определено, что в условиях регресса мировой экономики, вызванного геополитическими, экономическими, природными и др. причинами, повышение экономического потенциала АЗРФ является приоритетной целью, а выполнение задач по развитию Арктической зоны и обеспечению национальной безопасности соответствует реализации Основ государственной политики России. Отмечена тенденция ведения конкурентной борьбы приарктическими странами по вопросам экономики и геополитики. Представлен Северный морской путь (СМП) как основа Арктической морской транспортной системы, его экономический потенциал, международное значение, показана международная интеграция с Китайской Народной Республикой. Представлены основные инфраструктурные проекты Арктики по развитию нефтегазового комплекса, строительства ледокольного флота, строительства новых и модернизация действующих портов СМП и др. для решения задач по наращиванию грузопотока по Северному морскому коридору. Рассмотрены новые проекты по модернизации портовой инфраструктуры, развития транспорта и др. Цель исследования заключается в оценке реализуемых и плановых инфраструктурных проектов, осуществляемых государством и бизнесом для повышения экономического потенциала Арктики. Многие из них являются уникальными, что выражает твёрдую уверенность современного развития Арктической зоны, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

Ключевые слова: экономика, арктическая зона России, инфраструктурный проект, Северный морской путь, ледокольный флот, логистика, природные ресурсы.

Infrastructure Projects — General Resource for Increasing the Economic Potential of the Arctic

© **Sergey S. VOPILOVSKIY**, Ph.D. of Economic Sciences, Associate Professor, Senior Researcher

E-mail: simonovich.63@yandex.ru

Luzin Institute for Economic Studies — Subdivision of the Federal Research Centre "Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences" (IES KSC RAS), Apatity, Russia

Abstract. The study examines modern challenges affecting the development of the Arctic marine transport system and the economic situation of the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF). The basic normative legal acts that determine the activities of economic organizations in the Arctic are presented. It was determined that in the context of the world economy regression caused by geopolitical, economic, natural and other reasons, increasing the AZRF economic potential is a priority goal, and the implementation of tasks

* Для цитирования:

Вопиловский С.С. Инфраструктурные проекты — генеральный ресурс повышения экономического потенциала Арктики // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 19–31. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.19

For citation:

Vopilovskiy S.S. Infrastructure Projects — General Resource for Increasing the Economic Potential of the Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2021, no. 43, pp. 19–31. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.19

for the Arctic zone development and ensuring national security corresponds to the implementation of the Fundamentals of State Policy of Russia. The tendency of competitive struggle by the Arctic countries on the issues of economics and geopolitics is noted. The Northern Sea Route (NSR) is presented as the basis of the Arctic sea transport system, its economic potential, international importance, international integration with the People's Republic of China is shown. The main infrastructural projects of the Arctic for the development of the oil and gas complex, the construction of an icebreaker fleet, the construction of new and modernization of the existing ports of the NSR, etc. are presented to solve the problems of increasing cargo traffic along the Northern Sea Corridor. New projects for modernization of port infrastructure, transport development, etc. are considered. The purpose of the study is to assess the ongoing and planned infrastructure projects carried out by the state and business to increase the economic potential of the Arctic. Many of them are unique, which expresses firm confidence in the modern development of the Arctic zone, in ensuring the national security of the Russian Federation.

Keywords: *economy, Russian Arctic zone, infrastructure project, Northern Sea Route, icebreaker fleet, logistics, natural resources.*

Введение

Экономика Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) в настоящее время проходит курс, направленный на:

- сохранение / удержание намеченных стратегических целей экономического развития;
- перезагрузку процессов способствующих росту экономического потенциала Арктики.

В условиях спада в мировой экономике, вызванного пандемией коронавируса COVID-19, данные цели можно считать оптимистическими, амбициозными или экстремальными. На это указывает многочисленное количество факторов, один из таких — «длинные деньги», т. е. ситуация, в которой все проекты имеют стратегический уровень, что в свою очередь отдалает горизонт по реализации целей, и главное, подвержены высокому уровню рисков. На текущем этапе реализации инфраструктурных проектов в АЗРФ данный фактор имеет ключевую особенность, которая предусматривает государственное участие для повышения экономического потенциала страны и снижения рисков инновационных проектов. Поддержать, создать и преумножить все объекты инфраструктуры — социальную, транспортную, инновационную, инженерную, производственную, информационную, национальной безопасности — в условиях Крайнего Севера невероятно сложно без высокотехнологичной экономики. Реализация уникальных проектов в АЗРФ, о которых речь пойдет ниже, является мощной парадигмой, подтверждающей технологический прорыв страны; подъём научно-технического прогресса; укрепление жизнедеятельности общности; расширение среды проживания человека и др.

Активное освоение Арктики, повышение экономического потенциала АЗРФ стало для современной России сверхактуальной темой. Указом Президента РФ от 26 октября 2020 года

№ 645 была утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года ¹.

Основная часть

Арктикой принято именовать зону, которая находится вокруг Северного полюса, в том числе Северный Ледовитый океан и некоторые сухопутные территории. Существует пять базовых теорий, определяющих Арктические рубежи:

- астрономическая;
- по дискомфорту проживания;
- климатическая;
- CAFF (Conservation of Arctic Flora and Fauna) ²;
- административная — если арктическая зона законодательно определена.

В России Арктическая зона Российской Федерации получила нормативно утверждённое признание как чрезвычайный объект государственной политики и управления ³.

В Арктическую зону Российской Федерации входят все районы Мурманской области, Ненецкого, Чукотского и Ямало-Ненецкого автономных округов, 6 муниципалитетов Республики Карелия, муниципалитета Республики Коми, 13 муниципалитетов Республики Саха (Якутия), 4 муниципалитета Красноярского Края, 9 муниципалитетов Архангельской области ⁴.

На современном этапе Россия, США и Норвегия претендуют на часть территории, а точнее на часть акватории Арктики: эти страны имеют выход к Северному Ледовитому океану. Также свои территориальные претензии выдвигают Дания и Канада. К ним может присоединиться Исландия, которая планирует расширять свою политику в регионе. Владение Арктикой открывает для стран исключительные перспективы.

Круг интересов России в Арктике в общем виде представляют природные ресурсы, Северный морской путь, вопросы обороноспособности, геополитика и др. [1, Зайков К.С., с. 10–12].

Главная база экономики нашей страны, в том числе АЗРФ, — природные ресурсы. Арктические месторождения в обозримом будущем позволят существенно укрепить финан-

¹ Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 "О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года". URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (дата обращения: 28.10.2020).

² Васильев А. Зачем России развивать Арктику? История освоения и современные проекты на Севере. URL: <https://bankstoday.net/last-articles/zachem-rossii-razvivat-arktiku-istoriya-osvoeniya-i-sovremennye-proekty-na-severe> (дата обращения: 18.10.2020).

³ Указ Президента Российской Федерации № 296 от 02.05.2014 г. «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» (в ред. указов Президента Российской Федерации от 27.06.2017 № 287, от 13.05.2019 № 220). URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (дата обращения: 17.10.2020). Государственная Программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (с изменениями на 31 марта 2020 года). Утверждена постановлением Правительства от 21 апреля 2014 года № 366, от 31 августа 2017 года № 1064. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499091750> (дата обращения: 17.10.2020).

⁴ Федеральный закон от 13.07.2020 N 193-ФЗ "О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации". URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_357078/ (дата обращения: 17.10.2020).

совое положение, обеспечить поступательный экономический рост, следовательно, будут созданы новые рабочие места, улучшится демографическое и социальное состояние.

По некоторым оценкам, в Арктике насчитывается почти 90 млрд баррелей запасов нефти. Добычу газа на арктическом шельфе трёх месторождений — Штокмановском, Русановском и Ленинградском — оценивают в 10 трлн кубометров газа⁵. Таким образом, можно считать, что в Арктике содержится 1/4 запасов нефти и 1/2 запасов газа. На материковой части Арктики обнаружены редкоземельные металлы, золото, платина, никель, медь, кобальт, алмазы и множество других минералов. Арктика — 20% мировых запасов пресной воды — один из основных факторов жизни глобальной экономической системы.

Северный морской путь / Северный морской коридор / Китайский «Ледовый Шёлковый путь» проходит по морям Северного Ледовитого и Тихого океана [2, Silber G.K., с. 3], имеет протяжённость около 5 600 км и является кратчайшим путём между европейской частью России и Дальним Востоком. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по нему составляет свыше 14 тыс. км (через Средиземное море, Суэцкий канал, Индийский океан свыше 23 тыс. км) [3, Verny J., с. 110].

На арктическом шельфе в российских территориальных водах открыто 43 месторождения углеводородов (всего 61), развитие морского судоходства повлечёт за собой рост добычи полезных ископаемых и их переработки в прибрежных регионах, а следовательно, приведёт к развитию транспортной инфраструктуры северных территорий России.

В планах развития инфраструктуры СМП на первом этапе (до 2024 года) определена острая необходимость увеличения объёма грузоперевозок, которые являются основой для поступления средств и подтверждением выполнения намеченных целей⁶. В соответствии с майским Указом Президента РФ, в плане предусмотрено обеспечение роста грузоперевозок до 80 млн т к 2024 г.

Для решения данной задачи на фоне продолжающихся изыскательских работ и строительства ледокольного флота реализовано несколько сложных инженерных проектов в условиях Крайнего Севера, которые доказали способность отечественного бизнеса эффективно развивать труднодоступные регионы. Наиболее значимые проекты:

- НОВАТЭК ввёл в эксплуатацию комплекс по добыче, сжижению и поставкам природного газа: ЯМАЛ СПГ производит до 17,4 млн т сжиженного газа в год;
- ГАЗПРОМ запустил первую в Арктике морскую ледостойкую стационарную платформу «Приразломная» (уникальный проект);

⁵ Зачем России развивать Арктику? История освоения и современные проекты на Севере. URL: <https://bankstoday.net/last-articles/zachem-rossii-razvivat-arktiku-istoriya-osvoeniya-i-sovremennye-proekty-na-severe> (дата обращения: 17.10.2020).

⁶ Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71837200/> (дата обращения: 17.10.2020).

- ПАО «Лукойл» повысил мощность «Варандейского терминала»⁷.

По мнению экспертов, доля реализации сжиженного природного газа (СПГ) на мировом рынке к 2035 г. составит 52%, а к 2025 г. Россия будет производить более 68 млн тонн СПГ в год, а в перспективе доля страны на глобальном рынке СПГ может достигнуть четверти от общемирового показателя. Российские производители СПГ обладают высоким потенциалом на мировом рынке из-за наибольшей в мире ресурсной базы (20% от мировых запасов), географической близости как к Европе, так и к Азии, а также из-за перспектив, связанных с Северным морским путём⁸.

Помимо добычи полезных ископаемых проекты затрагивают и их переработку на месте. Данный принцип реализован в рамках проекта «Ямал СПГ», который преобразует природный газ из близлежащих месторождений в СПГ. Далее он заливается на терминале в Сабетте в корабли-газовозы и поступает на международный рынок.

Арктический порт Сабетта⁹ построен для перевалки углеводородного сырья с Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения в рамках проекта «Ямал СПГ» и обеспечения круглогодичной навигации судов-газовозов и их прохода по Северному морскому пути. Порт и аэропорт построены на государственные средства, а завод «Ямал СПГ» был построен ПАО «НОВАТЭК»¹⁰ вместе с партнёрами на частные инвестиции. В проект вошли французская компания Total, китайская компания CNPC и фонд Шёлкового пути.

Рассматривая вопросы международной интеграции, необходимо отметить, что ключевым партнёром по развитию российской Арктики является Китай¹¹.

Китайская Народная Республика выступает партнёром по финансированию многообразных проектов, принимает активное участие по совершенствованию технологий, связанных с расширением экономического потенциала Арктического морского коридора и внесла его в сеть морских переходов Инициативы «Belt and Road» (BRI) [4, Zhang X., с. 371].

Китайские компании активно осваивают Северный морской путь, отправляя по нему свои сухогрузы в Европу¹². В сентябре 2020 г., используя российский маршрут и осознав всю его выгоду, по нему отправился «золотой караван». Балкеры с названиями «GOLDEN PERL», «GOLDEN STRENGTH» и «GOLDEN SUEK» взяли курс на Мурманский морской торговый порт, срок прибытия — октябрь 2020 г., после захода в Мурманск «золотые» суда направятся в

⁷ Варандейский терминал. URL: <https://trans.lukoil.ru/ru/About/Structure/VarandeyTerminal> (дата обращения: 17.10.2020).

⁸ К 2025 году Россия будет производить более 68 млн тонн СПГ в год. URL: https://tass.ru/ekonomika/9687375?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop (дата обращения 17.10.2020).

⁹ Администрация морских портов Западной Арктики. URL: <http://www.mapm.ru/Port/Sabetta> (дата обращения: 17.10.2020).

¹⁰ ПАО «НОВАТЭК». URL: <http://www.novatek.ru/ru/about/company/> (дата обращения: 17.10.2020).

¹¹ Китайская Народная Республика. URL: https://wiki2.org/ru/Китайская_Народная_Республика (дата обращения: 17.10.2020).

¹² «Золотой караван» Китая предпочел Севморпуть маршруту через Суэцкий канал. URL: <https://politpuzzle.ru/172629-zolotoj-karavan-kitaya-predpochel-sevmorput-marshrutu-cherez-suetskij-kanal/> (дата обращения: 17.10.2020).

порты Европы и Азии. В августе 2020 г. эти сухогрузы вышли из Мурманска с 200 тыс. т железорудного концентрата и, воспользовавшись Севморпутём, за короткие сроки доставили груз в Китай.

С течением времени меняются климатические условия, техническое оснащение, планы и задачи, а также меняется судовый график Северного морского пути.

Учёные России, США, Соединённого Королевства и др. по результатам проведенных исследований пришли к выводу, что Арктика нагревается в два раза быстрее, чем земной шар, в результате, толщина льдов Северного ледовитого океана становится меньше [5, 6]. Глобальное изменение климата позволят несравненно легче добывать природные ресурсы и осуществлять логистику в АЗРФ [7].

Текущий год для СМП стал временем важных, успешных экспериментов — это два уникальных «сверхранних» рейса. Первый газовоз вышел в середине мая, второй с недельным лагом, май в восточном секторе Арктики — это суровый и холодный месяц, слишком ранний для нормальной навигации — так считалось.

Танкеры-газовозы «Кристоф де Маржери» и «Владимир Воронин» в сопровождении ледоколов «Ямал» и «50 лет Победы» осуществили в восточном направлении, по самому сложному для навигации плечу Севморпути, доставку сжиженного природного газа из порта Сабетта на Ямале в порт Цзянсу (Китай) — к получателю. «Кристоф де Маржери» — современное судно, построенное с учётом тяжёлых арктических условий, обладает высоким ледовым классом Arc7, т. е. может ходить по СМП даже в одиночку на всём протяжении маршрута — на 13-й день достиг пункта назначения. Прошёл 2 563 морские мили со средней скоростью в 8,5 узлов. Большую часть этого пути (2 123 морские мили) газовоз шёл в кильватере ледокола «Ямал» на средней скорости в 7,9 узла. Применение судов данного ледового класса позволит обеспечить рост грузоперевозок по СМП (рис. 1).



Рис. 1. Маршрут движения «Кристоф де Маржери» и «Ямал» по СМП ¹³.

Для достижения запланированного показателя (грузооборот 80 млн т в год к 2024 г.) в грузоперевозке по Севморпути включена рыбная составляющая. В сентябре 2020 г. един-

¹³ Источник: URL: rosatomflot.ru (дата обращения: 17.10.2020).

ственный в мире контейнеровоз с атомной энергетической установкой «Севморпуть» (порт приписки г. Мурманск, ФГУП «Атомфлот») вышел из порта Петропавловск-Камчатский в направлении Санкт-Петербурга с грузом дальневосточной рыбы, общий объём которой составляет 6,5 тыс. т и в общей сложности занимает 206 контейнеров с рефрижераторными установками¹⁴. Атомный контейнеровоз «Севморпуть» — ледокольно-транспортное судно проекта 10081 с атомной силовой установкой типа КЛТ-40 — способно самостоятельно следовать во льдах толщиной до 1 метра, перевозить 74 единицы лихтеров типа SLS 506309 (ЛЭШ) в трюмах и на верхней палубе с погрузкой и выгрузкой их судовым лихтерным краном. Предусмотрена возможность перевозки в трюмах и на верхней палубе 1 324 единиц контейнеров международного стандарта ИСО¹⁵. С учётом технических характеристик судна возможна его эксплуатация (рейсы Санкт-Петербург — Петропавловск-Камчатский и обратно) на Северном морском пути четыре раза в год.

В соответствии с национальными целями и стратегическими задачами осуществляется строительство судов для работы на СМП. 21 октября 2020 г. состоялась церемония поднятия флага и подписание приёмного акта сдачи универсального атомного ледокола «Арктика» между АО «Балтийский завод» и ФГУП «Атомфлот» в г. Мурманске¹⁶. «Арктика» — головной универсальный атомный ледокол проекта 22220. Из Санкт-Петербурга «Арктика» вышла 22 сентября, 3 октября атомоход достиг Северного полюса Земли, выполнив «программу максимум» ледовых испытаний, а 12 октября прибыла в порт приписки Мурманск. На Балтийском заводе продолжается строительство ледоколов данного проекта — «Сибирь», «Урал», «Якутия», «Чукотка» — сроки сдачи 2021, 2022, 2024, 2026 гг. На ледоколах данного проекта установлена энергетическая установка «РИТМ-200» — инновационный водо-водяной ядерный реактор — спроектирована с учётом новейших тенденций развития мировой атомной энергии, экономически эффективная, не имеет мировых аналогов. На дальневосточном судостроительном комплексе (ССК) «Звезда» осуществляется строительство трёх ледоколов проекта 10510 «Лидер» (ЛК-120Я) — высокотехнологичные, непревзойдённые суда.

В ноябре 2020 г. передан заказчику ФГУП «Росморпорт» универсальный дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин» (ЛК-25) проекта 22600¹⁷ — был заложен и спущен на воду на Балтийском заводе, достраивался на Адмиралтейских верфях, морские испытания прошёл в 2019 г., приёмный акт подписали в сентябре 2020 г.

14 Атомный контейнеровоз «Севморпуть» взял курс на морской порт Санкт-Петербург. URL: <http://www.rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2020/09/08/11334-atomnyy-konteynerovoz-sevmorput-vzyl-kurs-na-morskoy-port-sankt-peterburg/> (дата обращения: 17.10.2020).

15 Атомный контейнеровоз «Севморпуть». URL: <http://www.rosatomflot.ru/flot/atomnyy-lihterovoz-sevmorput/> (дата обращения: 17.10.2020).

16 Михаил Мишустин принял участие в приемке головного универсального атомного ледокола «Арктика». URL: <http://government.ru/news/40659/> (дата обращения: 22.10.2020).

17 Введен в строй ледокол «Виктор Черномырдин». URL: <https://cont.ws/@bmpd/1825728> (дата обращения: 10.11.2020).

Ледокол «Виктор Черномырдин» — самый мощный дизель-электрический ледокол в мире (рис. 2). Основное назначение — обеспечение круглогодичной навигации в северных широтах на СМП, а также в качестве научно-исследовательского судна и круизного лайнера для экскурсий на Северный полюс. Работа нового ледокольного флота на Северном морском коридоре будет способствовать повышению экономического потенциала Арктической зоны России. После ввода нового ледокольного флота появится возможность использовать все трассы Севморпути круглогодично.



Рис. 2. Ледоколы «Арктика» и «Виктор Черномырдин»¹⁸.

В рамках развития инфраструктуры Арктики немало делается для развития арктических портов: как со стороны государства, так и со стороны частных инвесторов. Многие северные морские порты модернизируются, оснащаются новыми технологиями и оборудованием, улучшается их мощность [8]. Порт Певек — самый северный порт России — в 2020 г.; реализован уникальный проект по установке плавучей атомной теплоэлектростанции [9]. Развиваются и некоторые другие порты, такие как: Индига, Сабетта, Архангельск, Мурманск, становясь инфраструктурной основой Арктической морской транспортной системы России.

Важным показателем является и увеличение контейнерооборота портов Арктического бассейна по итогам 9 месяцев 2020 г. Так, количество контейнеров, обрабатываемых в северных портах, составило 114,35 тыс. TEU, что превышает показатель аналогичного периода прошлого года на 2,71 %.

К примеру, перевалка каботажных контейнеров за отчётный период составила 111,89 тыс. TEU (+2,3 %). Рефрижераторных контейнеров портами бассейна перевалено 2,49 тыс. TEU (+9,4 %). Порт Дудинка сократил перевалку контейнеров на 0,7 %, до 45,11 тыс. TEU, Архангельск — повысил на 22,7 %, до 27,94 тыс. TEU. Контейнерооборот порта Мурманск сократился на 9,9 %, до 32,88 тыс. TEU. Прочими портами бассейна перевалено 8,42 тыс. TEU

¹⁸ Источник: URL: rosatomflot.ru (дата обращения: 17.10.2020).

(+26,5 %) ¹⁹. В целом наблюдается положительная динамика контейнерооборота портов Арктики.

С целью пролонгации мероприятий, направленных на увеличение грузооборота, принято решение везти грузы по Севморпути партиями. Предполагается, что это позволит обеспечить загрузку транспортного коридора, развитие грузовой базы, рост грузопотока и повышение целевых экономических показателей. В проекте рассматривается объединение грузов для формирования единых партий с их последующей отправкой по СМП, а также создания благоприятных условий для увеличения импортного, экспортного и транзитного грузооборота с Европой и Азией. Для осуществления проекта в октябре 2020 г. многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка» и «Логистический кластер Северо-Запада России» подписали соглашение о реализации проекта «Агрегатор грузооборота Северного морского пути».

Очередным предложением для решения задачи по наращиванию грузопотока стала идея расширения Северного морского пути на акватории до Мурманска и Камчатки, т.е. за счёт портов и терминалов Печорского, Белого и Баренцева морей. Сегодня акватория СМП ограничена Карскими воротами на западе и бухтой Провидения на востоке. Соответствующие границы были обозначены ввиду особенностей международного права, связанных с замерзаемостью морей. После проработки вопросов, связанных с возможностью расширения СМП, от этой идеи отказались, т.е. Севморпуть будет держать себя в прежних границах.

К сожалению, стремление взять заветную планку в 80 млн т к 2024 г., по факту, является проблемной ситуацией ²⁰, так как объём отгрузки минерального сырья в 2024 г. сможет составить 58 млн т, ещё оценочно 5 млн т составят другие грузы для обеспечения производств, «северного завоза» и транзита.

Проанализировав реальную ситуацию, складывающуюся в современных условиях, глава дирекции Северного морского пути направил в Минтранс письмо с предложением сократить прогноз по грузоперевозкам СМП на 25%, т.е. до 60 млн т.

Причины сокращения могут быть следующие:

- непростой международный трафик в условиях санкций и предвзятого отношения к России: в связи с этим многие международные компании отказались везти грузы по Севморпути, даже если это будет сверхвыгодно;
- пандемия COVID-19 внесла определённые корректировки, есть проблемы с вахтами, с перевозками и другое;
- Компания «Востокуголь», разрабатывающая ряд перспективных участков в Сибири, спрогнозировала взрывной рост добычи угля. В своих планах она анонсировала

¹⁹ Мощность морских портов Арктики растёт. URL: <https://zen.yandex.ru/media/korabel/moschnost-morskih-portov-arktiki-rastet-5f86b18aae6a9712bf0a8bae> (дата обращения 17.10.2020).

²⁰ Курс на Севморпуть: Россия занялась инфраструктурой в Арктике комплексно. URL: <https://zen.yandex.ru/media/id/5dc69465c7891f51f5fb5143/kurs-na-sevmorput-rossiia-zanialas-infrastrukturoi-v-arktike-kompleksno-5e060bddcddb7100b0dde197> (дата обращения 17.10.2020).

доведение добычи до 19 млн т в год. И эти планы были учтены при составлении задач по освоению Севморпути. Но «оптимистичный сценарий» не оправдался. Сейчас «Востокуголь» добывает 1 млн т угля в год. Возможно, что в ближайшие годы ситуация не изменится;

- проект «Восток Ойл» по планам должен был использовать СМП на уровне 25 млн т с 2024 года, но документы, отправленные нефтяной компанией в правительство, содержат объем 9,25 млн т. Причиной является задержка строительства нефтетранспортной инфраструктуры к планируемому нефтетерминалу на Таймыре;
- ПАО «НОВАТЭК» в 2020 г. проинформировало правительство, что к 2024 г. будет перевозить 35,5 млн т СПГ в год. По планам 2019 г. ожидалось производство 46,7 млн тонн грузов, что было бы возможным только в случае своевременной реализации инвестиций в новые мощности по сжижению газа — терминал Арктик-СПГ и Обский СПГ. Несколько месяцев назад ПАО «НОВАТЭК» объявил о переносе ввода в эксплуатацию Обского терминала на два года с 2022 по 2024 гг.

В рамках исполнения Стратегии развития АЗРФ Премьер-министр РФ поручает до 4 декабря 2020 г. министерствам представить в правительство РФ прогноз грузопотока в акватории АЗРФ и Северного морского пути на период до 2030 г. и перспективу до 2035 г., в том числе с учётом новых взятых на себя компаниями обязательств по загрузке к 2024 г. СМП: ПАО «Новатэк» — 35,5 млн т; ПАО «НК «Роснефть» — 30 млн т; ПАО «Газпром нефть» — 6,7 млн т; ПАО «ГМК «Норильский никель» — 1,7 млн т. Итого: перевести по Северному морскому пути к 2024 г. — 73,9 млн т.

Несмотря на сложную экономическую и политическую ситуацию, развитие Северного морского пути продолжает осуществляться, что находит своё отражение в инфраструктурных проектах Арктики, в некоторых случаях — уникальных, высокотехнологичных. Указом Президента № 645 определены их цели, задачи, ключевые показатели и сроки выполнения, в частности, в гл. IV определены основные направления реализации настоящей Стратегии в отдельных субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях; в гл. V обозначены этапы и ожидаемые результаты реализации настоящей Стратегии²¹.

Тем не менее, необходимо отметить, развитие инфраструктуры СМП предполагает:

1) в ходе модернизации портовой инфраструктуры:

- увеличить пропускную способность порта Мурманска до 18 млн т;
- строительство глубоководного района морского порта Архангельск, включающего 2 специализированных и 4 универсальных морских терминала общей мощностью до 40 млн т;
- повысить мощь уникального порта Сабетта;

²¹ Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 "О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года". URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (дата обращения: 28.10.2020).

- в порту Диксон построить новые терминалы для увеличения грузопотока до 10 млн т в год;
- строительство порта «Порт бухта Север» в рамках проекта «Восток Ойл»;
- построить перегрузочный комплекс СПГ в бухте Ура, Мурманская область и др.

2) развитие транспорта:

- ключевая роль в освоении Арктических широт принадлежит ледокольному флоту — в эксплуатации находится 41 ледокол, 5 из которых атомные, идёт активное строительство ледоколов;
- важная роль в грузоперевозках в труднодоступные районы Арктики принадлежит авиации — планируется реконструкция восьми арктических аэропортов: Амдерма, Мурманск, Архангельск, Нарьян-Мар, Диксон, Певек, Тикси и Чокурдах — после модернизации большинство из них станут всесезонными и смогут принимать самолёты всех типов;
- планируется строительство железнодорожного Северного широтного хода.

Реализация инфраструктурных проектов обеспечит динамичное развитие Северного морского пути, станет опорой стратегических интересов России в Арктике.

Заключение

Фасад России выходит на Северный ледовитый океан — 53% всей арктической береговой линии — это границы Российской Федерации. Совершенствование экономических процессов развития Арктической зоны России одна из стратегических целей, а реализация последовательных и многоэтапных задач, уникальных инфраструктурных и технологических решений создадут конкурентные преимущества на длительную перспективу.

Эффективная работа Северного морского пути способна серьёзно изменить рынок грузоперевозок, устойчивый северный коридор сократит время доставки грузов из Азии в Европу и обратно. В обозримом будущем использовать СМП станет проще, это связано с климатическими изменениями, строительством ледокольного флота России, новых судов повышенного ледового класса, модернизацией инфраструктуры, реализации уникальных проектов, с созданием условий для комфортной жизни населения за пределами производственных зон. По прогнозам, СМП может стать частью морской торговой сети, стоимость которой приблизится к 8 трлн фунтов.

В рамках реализации Стратегии развития АЗРФ до 2035 года грузооборот стал одним из ключевых показателей, он имеет поэтапный план наращивания: 80 млн т — к 2024 г.; 90 млн т — 2030 г.; 130 млн т — 2035 г.

По данным ФГУП «Атомфлот» (входит в государственную корпорацию «Росатом», является инфраструктурным оператором Северного морского пути), грузооборот по СМП со-

ставил: в 2019 г. — 31,5 млн т; в 2020 г. — 32 млн т. По состоянию на 22 декабря 2020 г. атомными ледоколами проведено 479 судов общей валовой вместимостью 32,41 млн т²².

Большое значение отводится реализации проекта «Восток Ойл», осуществляемому ПАО «НК «Роснефть». На Восточном побережье Енисейского залива Карского моря в бухте Север будут возведены инфраструктурные объекты «Нефтяного терминала «Порт бухта Север». Здесь осуществится перевалка нефти с трубопроводного транспорта на морские суда ледового класса, которые по Северному морскому пути доставят её в порты России, страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Европы и др. Планируется, что первоначальный оборот грузов составит до 50 млн тонн с дальнейшим наращиванием до 100 млн т.

С целью повышения экономического потенциала АЗРФ в Мурманской области на создание объектов инфраструктуры федеральную поддержку получают четыре инвестиционных проекта: строительство завода по выращиванию мальков лосося и форели в Ретинском; освоение месторождения платиноидов Фёдорова Тундра; строительство морского навалочного терминала в Минькино; и развитие порта и нефтебазы Витино в Кандалакшском районе. Инвестиционные проекты освоения новых месторождений минерального сырья АО «Апатит» и АО «Ковдорский ГОК» нашли поддержку из средств Фонда развития Дальнего Востока и Арктики.

В свою очередь Правительство Архангельской области и ПАО «Промсвязьбанк» в октябре 2020 г. подписали соглашение о развитии экономики региона и особой экономической зоны. Стороны договорились совместно реализовывать знаковые инвестиционные программы в рамках национальных проектов, оказывать поддержку системообразующим предприятиям, а также субъектам малого и среднего предпринимательства.

Реализация стратегических планов, уникальных, высокотехнологичных инфраструктурных проектов создаёт условия для активного экономического освоения богатой залежами земли северных регионов России.

Литература

1. Зайков К.С., Кондратов Н.А., Кудряшова Е.В., Липина С.А., Чистобаев А.И. Сценарии развития арктического региона (2020–2035 гг.) // Арктика и Север. 2019. № 35. С. 5–24. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.5
2. Silber G.K., Adams J.D. Vessel operations in the Arctic, 2015–2017 // *Frontiers in Marine Science*. 2019. No. 6:573. P. 314. DOI:10.3389/fmars.2019.00573
3. Verny J., Grigentin C. Container strategy in the Arctic: cooperation, not confrontation // *The Polar Record*. 2017. Vol. 53. Iss. 3. Pp. 107–117.
4. Zhang X. Regional Aspects of the Arctic Ice Silk Road: Case of Heilongjiang Province, China / *Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic*. IGI Global, 2019, 703 p.

²² В 2020 году будет установлен новый рекорд грузоперевозок по Севморпути. URL: <http://www.rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2020/12/22/11352-v-2020-godu-budet-ustanovlen-novyy-rekord-gruzoperevozok-po-sevmorputi/> (дата обращения: 28.12.2020).

5. Kwok R., Cunningham G.F., Wensnahan M., Rigor I., Zwally H.J., Yi D. Thinning and volume loss of the Arctic Ocean sea ice cover: 2003–2008 // *Journal of Geophysical Research Atmospheres*. 2009. Vol. 114. № C07005. DOI: 10.1029/2009JC005312
6. Stroeve J.C., Serreze M.C., Holland M.M., Kay J.E., Malanik J., Barrett A.P. The Arctic's rapidly shrinking sea ice cover: a research synthesis // *Climatic Change*. 2012. No. 110 (3). Pp. 1005–1027. DOI: 10.1007/s10584-011-0101-1
7. Kikkas K., Romashkina E. Potential Opportunities for the Arctic Transport Safe // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2018. Vol. 180. Pp. 012016.
8. Merkulov V. Analysis of Advanced Nuclear Technologies Applicable in the Russian Arctic // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2018. Vol. 180. Pp. 012020.
9. Пилясов А.Н., Путилова Е.С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! // *Арктика и Север*. 2020. № 38. С. 21–43. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.21

References

1. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Kudryashova E.V., Lipina S.A., Chistobaev A.I. Scenarios for the Development of the Arctic Region (2020–2035). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 35, pp. 4–19. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.5
2. Silber G.K., Adams J.D. Vessel Operations in the Arctic, 2015–2017. *Frontiers in Marine Science*, 2019, no. 6: 573, p. 314. DOI: 10.3389 / fmars.2019.00573
3. Verny J., Grigentin C. Container Strategy in the Arctic: Cooperation, not Confrontation. *The Polar Record*, 2017, vol. 53, iss. 3, p. 107–117.
4. Zhang X. Regional Aspects of the Arctic Ice Silk Road: Case of Heilongjiang Province, China. *Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic*. IGI Global, 2019, 703 p.
5. Kwok R., Cunningham G.F., Wensnahan M., Rigor I., Zwally H.J., Yi D. Thinning and Volume Loss of the Arctic Ocean Sea Ice Cover: 2003–2008. *Journal of Geophysical Research: Oceans*, 2009, vol. 114, iss. C7, p. 16. DOI: 10.1029 / 2009JC005312.
6. Stroeve J.C., Serreze M.C., Holland M.M., Kay J.E., Malanik J., Barrett A.P. The Arctic's Rapidly Shrinking Sea Ice Cover: a Research Synthesis. *Climatic Change*, 2011, pp. 1005–1027. DOI: 10.1007/s1058401101011.
7. Kikkas K., Romashkina E. Potential Opportunities for Arctic Transport Space. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2018, 180 (1), Article No. 012016. DOI: 10.1088 / 1755-1315 / 180/1/012018
8. Merkulov V.A. Analysis of Advanced Nuclear Technologies Applicable in the Russian Arctic. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2018, 180 (1), Article No. 012020. DOI: 10.1088 / 1755-1315 / 193/1/012006
9. Pilyasov A.N., Putilova E.S. New Projects for the Development of the Russian Arctic: Space Matters! *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 38, pp. 20–42. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.21.

Статья принята 28.10.2020