

## Экономический потенциал Российской Арктики в области природных ресурсов и перевозок по СМП\*

А.Н. Барковский,  
С.С. Алабян,  
О.В. Морозенкова

УДК 332 (470+571)  
ББК 65.9 (2 Рос)  
Б-252

В полярной зоне Якутии располагается крупнейшее в мире месторождение редкоземельных элементов и фосфора Томтор, приуроченное к массиву формации щелочных, ультраосновных пород и карбонатитов.

С массивом Томтор связано уникальное месторождение редких металлов: ниобия, иттрия, редкоземельных элементов и фосфора. По ресурсам редких металлов (Nb, Y, Sc, Tg) Томторское месторождение не имеет себе равных в мире. Руды верхней рудной зоны Томторского месторождения уникально богатые, с крупными ресурсами, по содержаниям ниобия и редких земель вдвое превосходят наиболее богатые из известных месторождений мира. Кроме уникальных руд Nb, Tg, Y, P, промышленный интерес в Томторском месторождении могут представлять также руды черных металлов: магнетитовые руды железа и гроутитовые руды марганца.<sup>1</sup> Освоение месторождения редких металлов и фосфора в северо-западной части Якутии (Томтор) может стать весьма долгосрочным (минимум столетие) и чрезвычайно выгодным государственным инвестиционным проектом третьего тысячелетия.

Минерально-сырьевая база черной металлургии на Европейском Севере сконцентрирована в Мурманской обл. и Приполярной Карелии. На Кольском п-ове *железные руды* разрабатываются на Оленегорском, Кировогорском, месторождении им. проф. Баумана, XV лет Октября. На Ковдорском месторождении добываются апатит-магнети-

---

\* Окончание статьи. Начало см. в №12 за 2014 год.

<sup>1</sup> Селин В.С. Стратегические вызовы национальным интересам Российской Федерации в Заполярье: взгляд из Арктики // Вестник Моск. ун-та. Серия 25: Международные отношения и мировая политика, №2, 2011. с.158-179.; Смирнова О.О., Добромыслова В.Ю. Некоторые вопросы государственной политики России в Арктической зоне // ЭКО. Всероссийский экономический журнал, №12, 2010, с.76-91. <http://ecotrends.ru/archive/603-edition-12/97-2011-11-20-11-29-23>

товые руды. В резерве находится Комсомольское. Общие запасы – около 1,5 млрд т.

Крупные запасы *марганцевых руд* располагаются на арх.Новая Земля, в Рогачевско-Тайнинской зоне. Они представлены двумя типами карбонатными и пероксидными рудами. Ресурсы карбонатных руд составляют около 3 млрд т металла, что позволяет относить объект к разряду крупнейших месторождений. Запасы богатых пероксидных руд менее значительны (1,7 млн т), но достаточные, чтобы при существующей потребности страны в марганце обеспечить его добычу в течение 10-15 лет при ежегодной добыче 30-40 тыс.т.<sup>2</sup>

С точки зрения ресурсов, Арктика – один из самых богатых регионов мира. По всем основным видам полезных ископаемых прогнозные ресурсы ее недр значительно превышают запасы других территорий. Причем этих ресурсов в Арктической зоне России больше, чем в любом другом государстве. Перспективными на нефть и газ признаны 43% суши и 70% площади шельфа АЗР (Арктической зоны России).<sup>3</sup>

Общий потенциал ресурсов топливно-энергетического сырья в недрах российского Севера превышает 1200 млрд т топлива (условного), в том числе 61% этой величины – угольная составляющая, 21% – нефть, природный газ и конденсат и 18% – горючие сланцы. Природная ценность этого сырья оценивается в 60 трлн долл.США. Ценность угольных ресурсов в недрах АЗР измеряется 35 203 млрд долл. Около половины из них сконцентрированы на севере Тунгусского (27%) и в Таймырском (20%) угольных бассейнах. В недрах Печорского бассейна сосредоточено около 23% угольного потенциала АЗР, в угольных районах северных территорий Республики Саха (Якутия) прогнозируется порядка 20%, значительные угольные ресурсы (7,4%) прогнозируются в недрах угольных площадей Чукотского АО.

Потенциал арктических нефтегазоносных провинций России огромен. Извлекаемые ресурсы нефти, природного газа и конденсата, измеренные в единицах условного топлива, составляют 245 млрд т (в том числе в недрах морского дна – 94 млрд т). Природная ценность этих топливно-энергетических ресурсов в недрах оценивается в 18 трлн долл. Разведанные запасы не превышают 26% ресурсной составляющей. Причем на континенте разведано запасов порядка 40%, в экваториальных районах эта величина едва достигает 5%. По флюидному составу в недрах преобладают ресурсы свободного газа (77%).<sup>4</sup>

Основные ресурсы углеводородов оценены в европейской части АЗР и в северных районах Западной Сибири. В трех нефтегазоносных провинциях этого регио-

<sup>2</sup> Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч.ред.д.э.н. В.С.Селина. – Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. с.51-52.

<sup>3</sup> Там же, 2013, с.46.

<sup>4</sup> Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч.ред.д.э.н. В.С.Селина. – Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. с.53-54.



на (Тимано-Печорской, Баренцево-Карской и Западно-Сибирской) сосредоточено 85% всего потенциала АЗР.<sup>5</sup>

Месторождения газа, газоконденсата и нефти открыты в акваториях Баренцева и Карского морей. Среди нефтегазоносных областей (НГО) Баренцева моря наиболее богатой является Штокмановско-Лунинская – 38% от общих ресурсов, на втором месте Южно-Баренцевская НГО с 21% СНР. Главные запасы нефти прогнозируются в палеозойских отложениях, в частности на акватории Тимано-Печорской провинции, газа – в мезозойских, на последние приходится 85% нефтяных ресурсов Баренцева моря. При этом основные залежи располагаются на глубинах до 3000 м. Глубже залегают нефтяные пласты в Финмаркенской НГО, здесь на глубинах 3-5 км предполагается более 40% ресурсов нефти. На этих же глубинах ожидаются главные (67%) ресурсы углеводородов в Адмиралтейско-Приновоземельской НГО.

Нефтегазоносность Карского моря в значительной степени определяется ресурсами углеводородов, сосредоточенными в экваториальном продолжении Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции (НПП), в частности Северо-Ямальской НГО. Здесь прогнозируется 90% ресурсов всего Карского моря. На мезозойскую часть разреза, относительно неглубоко залегающую, приходится более 90% перспективных и прогнозных ресурсов всего Карского моря. Остальная часть распределяется на палеозойские нефтеносные толщи Северо-Карской НГО и на свободный газ в НГО Святой Анны. В Карском море на глубинах до 3000 м залегает около 74% ресурсов углеводородов. Они представлены двумя гигантскими месторождениями Русановским и Ленинградским, ресурсы в каждом из них примерно оцениваются в 4,5 трлн м<sup>3</sup> газа.

Первоочередными направлениями работ на ближайшую перспективу представляются: продолжение регионального изучения перспективных районов Арктического шельфа; подготовка к освоению крупных высокоперспективных объектов в наиболее изученных Баренцевом и Карском морях. Здесь реальны открытия уникальных и крупнейших месторождений нефти и газа, и существенные приросты запасов углеводородов, способных обеспечить экспортные потребности и рост экономики России в XXI в.<sup>6</sup>

Для обеспечения безопасности хозяйственной деятельности на шельфе необходимо изучение поведения газогидратов. Газогидраты в донных осадках есть во всех морях, но залегают они на больших глубинах, где высокое давление обеспечивает их устойчивость до температур 5–15°C. А у нас в Арктике температура воды у дна опускается до -2°C, поэтому на миллионах квадратных километров Се-

---

<sup>5</sup> См. Нефтегазовый комплекс Северо-Запада России. Стратегический анализ и концепция развития /А.А.Ильинский, О.С. Мнацаканян, А.Е.Череповицын. – СПб.:Наука, 2006. – 476 с.

<sup>6</sup> Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч.ред.д.э.н. В.С.Селина. – Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. с.55-58.

верного Ледовитого океана газогидратный слой лежит у самой поверхности дна под тонким слоем молодых илов. Эта особенность арктических морей до последнего времени не учитывалась специалистами по инженерной геологии и промышленной безопасности. Среди актуальных задач геофизической изученности Северного Ледовитого океана была отмечена необходимость создания баренцевоморской сети мониторинга опасных геодинамических процессов, связанных с газовым дыханием океанического дна. И в качестве базового прототипа для ячеек новой сети был рекомендован уникальный сейсмо-инфразвуковой комплекс «Апатиты», созданный Кольским филиалом Геофизической службы РАН.<sup>7</sup>

Ослабление позиций России в области геологического изучения арктического дна, геологоразведки и технологий добычи углеводородов в Арктике с конца 80-х годов прошлого века сопровождалось активизацией исследовательской деятельности в макрорегионе зарубежных стран. Низкая активность в проведении геологоразведочных работ, картировании территорий, создании объектов инфраструктуры, лицензировании перспективных на нефть и газ участков недр при возрастающей активности зарубежных приарктических и неарктических стран в области геологического изучения Арктики может дезавуировать притязания России на спорные территории, открыть соответствующие акватории Арктики для научного и геологоразведочного присутствия стран-конкурентов. Предпринимаемые в последнее время усилия «Роснефти» и «Газпрома» по развитию геолого-геофизических исследований шельфа арктических морей с привлечением ведущих нефте- и газодобывающих компаний мира существенно укрепляют позиции нашей страны в Арктике.<sup>8</sup>

Согласно современному российскому законодательству, монопольное право на проведение разведочных и добычных работ на шельфе морей, омывающих российскую территорию, имеют компании с преимущественным государственным участием, а именно «Газпром» и «Роснефть». По оценкам экспертов, две трети ресурсов российской нефтяной компании залегают в море на арктических широтах. Чрезвычайно суровые условия добычи и отсутствие инфраструктуры *требуют* инвестиции в десятки миллиардов долларов и высокого технологического уровня партнера.

Одним из основных партнеров «Роснефти» была выбрана американская нефтегазовая компания ExxonMobil. 16 апреля 2012 г. между компаниями было подписано соглашение, касающееся совместной разработки технологий для добычи трудноизвлекаемых запасов нефти в Западной Сибири. Это предполагает начало технического изучения и разработки участков с трудноизвлекаемыми запасами нефти ачимовской и тюменской свит в районе Приразломного, Мамонтовского и

<sup>7</sup> Павленко В.И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Научный и информационно-аналитический журнал, №4(12), 2013. с.20.

<sup>8</sup> Там же



Приобского месторождений Западной Сибири. Ранее соглашение о партнерстве эти компании заключили в августе 2011 г. Оно предусматривает геологоразведку и освоение участков в Карском и Черном морях.<sup>9</sup>

В феврале 2013 г. компании «Роснефть» и ExxonMobil расширили соглашение о стратегическом сотрудничестве. Стороны дополнительно договорились включить в область совместной деятельности семь новых участков недр в российской части Арктики – Чукотском море, море Лаптевых и Карском море – общей площадью примерно 600 тыс. кв. км. По этим наиболее перспективным и наименее исследованным в мире участкам запланированы работы по сбору геологоразведочных данных.<sup>10</sup>

Кроме того, 11 июня 2013 г. «Роснефть» и «ЭксонМобил» подписали итоговые соглашения о создании в России Арктического научно-проектного центра (Арктический центр) и соглашение о совместном использовании технологий в различных регионах мира. Арктический центр будет использовать уже имеющиеся наработки «Роснефти» и «ЭксонМобил» для создания экологически безопасных и более эффективных технологий.<sup>11</sup>

В задачи центра будет входить научно-исследовательские и проектно-испытательские работы, аккумулирование мирового и российского опыта, развитие ключевых компетенций, необходимых для разработки шельфовых месторождений, и создание новых технологий морской добычи, включая разработку буровых установок, судов и платформ ледового класса, подводных систем подготовки и транспортировки. Корпорация ExxonMobil вместе с российской Роснефтью в начале августа 2014 г. приступили к разведочному бурению оцениваемой в 700 млн долл. скважины на платформе West Alpha в Северном Ледовитом океане. Компания ExxonMobil, которая считается крупнейшим в мире международным нефтегазовым холдингом, не поменяла свое решение, несмотря на все разговоры об ограничительных мерах против нефтяной промышленности России.

Новый проект важен не только для России, но и для Exxon. Эксперты называют скважину в Арктике «одним из самых интересных месторождений в мировом нефтепроме за последние многие годы».<sup>12</sup> Участок шельфа под платформой может скрывать до 9 миллиардов баррелей нефти, что при нынешних ценах составит 885 миллиардов долларов.<sup>13</sup> Разведкой газовых месторождений в Арктической зоне

---

<sup>9</sup> Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч.ред.д.э.н. В.С.Селина. – Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. с.109 - 110.

<sup>10</sup> «Роснефть» и «ЭксонМобил» укрепляют стратегическое сотрудничество. [http://www.exxonmobil.ru/Russia-Russian/PA/news\\_releases\\_20130621\\_Strategic\\_Cooperation.aspx](http://www.exxonmobil.ru/Russia-Russian/PA/news_releases_20130621_Strategic_Cooperation.aspx); «Роснефть» и ExxonMobil укрепляют стратегическое сотрудничество. <http://pro-arctic.ru/21/06/2013/news/4039>

<sup>11</sup> Там же

<sup>12</sup> Санкции бизнесу – не помеха. Что стоит за сотрудничеством Exxon и Роснефти. 11.08.2014. <http://domtelefon.ru/?p=2462>

<sup>13</sup> Минприроды опровергло слухи о приостановке работы «Роснефти» в Арктике. <http://lenta.ru/news/2014/09/19/arctica/>

России (п-ова Ямал и Гыданский) активно занимается компания «НОВАТЭК». Проект Ямал СПГ предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн т СПГ в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения.<sup>14</sup>

Запасы природного газа на Южно-Тамбейском газоконденсатном месторождении составляют около 1,3 трлн м<sup>3</sup>, газового конденсата – 40-60 млн т.<sup>15</sup>

Согласно генеральной схеме развития газовой отрасли России на период до 2030 года, разработанной Газпромом, ввод месторождения в эксплуатацию намечен на 2024-2027 гг. Тяжелые ледовые условия в Карском море предполагают возможность регулярного вывоза СПГ морским путем с применением атомных ледоколов.<sup>16</sup>

Санкции Запада против «Новатэка» не помешали французской Total нарастить долю в крупнейшем независимом производителе газа в России. К 2017 году совместно с китайской CNPC партнеры готовят к запуску проект по освоению Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и производству сжиженного природного газа «Ямал СПГ». 14 июля премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил «Ямал СПГ» в числе тех четырех компаний, которые получили исключительное право на экспорт сжиженного газа. У Total и у CNPC в проекте по 20%, а у «Новатэка» – 60%, и французам было принципиально важно нарастить долю в капитале российского партнера, чтобы гарантировать свои инвестиции.<sup>17</sup>

В непосредственной близости от Южно-Тамбейского месторождения на противоположной стороне Обской губы находится Салмановское (Утреннее) месторождение, расположенное на полуострове Гыдан. По величине извлекаемых запасов оно является крупнейшим из месторождений, открытых на данный момент на Гыданском полуострове, и состоит из 34 залежей, включая 16 газовых, 15 газоконденсатных, 2 нефтяных и газоконденсатных и 1 нефтяную. Доказанные запасы месторождения по стандартам SEC впервые оценены в 2012 году и по состоянию на конец года составили 235,2 млрд куб.м газа и 8,6 млн т жидких углеводородов.<sup>18</sup>

С целью восполнения и увеличения доказанных запасов «НОВАТЭК» стремится проводить оптимальный объем геологоразведочных работ не только в непосредственной близости от существующей транспортной и производственной инфраструктуры, но и в новых перспективных регионах.<sup>19</sup> Одной из основных

<sup>14</sup> НОВАТЭК: Санкции против Г.Тимченко не повлияют на реализацию проекта Ямал СПГ. <http://neftegaz.ru/news/view/121653>

<sup>15</sup> [http://neftegaz.ru/tech\\_library/view/4353/](http://neftegaz.ru/tech_library/view/4353/)

<sup>16</sup> [http://neftegaz.ru/tech\\_library/view/4353/](http://neftegaz.ru/tech_library/view/4353/)

<sup>17</sup> Елена Ходякова, обозреватель Forbes. 24.07.2014. По старой дружбе: как французы увеличили долю в «Новатэке» на фоне санкций. <http://www.forbes.ru/kompanii/resursy/263579-po-staroi-druzhbe-kak-frantsuzy-uvelichili-dolyu-v-novateke-na-fone-sanktsii>

<sup>18</sup> Месторождения и участки на полуострове Гыдан и в акватории Обской губы. <http://www.novatek.ru/ru/business/yamal/gydan/>

<sup>19</sup> Геологоразведка. <http://www.novatek.ru/ru/business/exploration/>



стратегических целей компании является **устойчивое и эффективное наращивание объемов добычи углеводородов.**<sup>20</sup>

Авторы полагают, что сырьевой фактор в экономике, внешней политике и экспортной квоте России будет столь же существенным, как и в других крупных странах мира, таких как Австралия, Канада, Индонезия и США. Нужно только научиться долгосрочному хранению нефтегазовых ресурсов и стратегическому манёвру ими во времени.

В своё время, ведущее место России на карте мирового разделения труда в качестве топливно-сырьевого придатка современного цивилизованного мира сложилось после второй мировой войны, когда возникла острая необходимость в финансовых ресурсах для оплаты восстановления и реконструкции в условиях послевоенной разрухи. Не будучи включенным в план Маршалла, СССР был вынужден наращивать именно этот вид ресурса без глубокой переработки, для закупки из быстрее восстановившихся западных стран машин и инвестиционного оборудования. Эта инерционность поддерживалась советским, а затем и российским руководством как более простая схема пополнения финансовых ресурсов в условиях сугубо централизованной формы управления народным хозяйством. Правда, в этот период здесь имели место ценовые взлёты и падения, которые остро сказывались на экономике страны в разные времена. Но к настоящему времени в ряде других крупных стран мировой цивилизации, таких как Канада, Австралия и Индонезия, сырьевая зависимость уже преодолена, а Россия пока остается на сырьевой игле.

Зачем нужно такое преодоление? Во-первых, узкая специализация постоянно дамкловым мечом нависает над страной, ставя её в гибельную зависимость от мировой конъюнктуры, причём не только по экономическим, но и политическим соображениям, о чём всему миру известно по периоду развития мирового сообщества после 70-гг. прошлого столетия. Во-вторых, отсутствие или малозаметная доля перерабатывающих отраслей в составе национального производства ставит в зависимость от других стран и грозит шантажом со стороны производителей и поставщиков готовой продукции. Для крупной страны это смертельно с точки зрения национальной безопасности и скороспелые попытки наладить собственное производство вырождаются в компиляцию устаревающих неконкурентоспособных изделий. Отсюда Россия, уповая на нынешний спрос в области нефтегазовой продукции на мировом рынке, постепенно втягивается в ловушку, где её сырьевое преимущество превращается в сырьевую зависимость от потребителя, диктующего цены, способы и условия поставки. Конечно, нет смысла развивать всю гамму видов продукции с высокой добавленной стоимостью, но во главу угла следует поставить прежде всего такие из них, в которых нуждается прежде всего сама Россия. Это касается в первую очередь специфических продуктов двойного назначения для нужд транспорта и обороны, энергообеспечения в отдалённых и ма-

---

<sup>20</sup> <http://www.novatek.ru/ru/about/strategy/>

лоосвоенных районах, строительных технологий и модульных комплексов в них, особых средств медицинского обслуживания для выравнивания условий жизни в труднодоступных ареалах России и в её средней полосе.

На будущее следовало бы продумать возможность и необходимость разработки двух параллельных стратегий использования энергетических ресурсов – экспортной и внутренней, где зарубежные доходы от нефтегазовых ресурсов могли бы подкрепляться экономией за счет более широкого применения атомной энергетики и других источников (гидро-, ветро-, солнечной и т.д.) внутри страны.<sup>21</sup>

### ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ В ОБЛАСТИ ПЕРЕВОЗОК ПО СМП

В обеспечении национальной безопасности Арктической зоны Российской Федерации и в освоении ее природных ресурсов играет важнейшую роль транспортно-инфраструктурный комплекс.

Важный аспект, который в России только начинает осмысливаться, – это огромное географическое пространство страны, нуждающееся в трансформации из глобального барьера межконтинентального значения в средство хорошо оборудованного межконтинентального соединения Юго-Восточной Азии с Западной Европой, а также внутриконтинентальных воздушных и наземных сообщений в Северной Азии.

В 2006 году была опубликована Концепция устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации, которая определила долгосрочные ориентиры и принципы государственной политики в этом регионе.<sup>22</sup> Предполагалась поэтапная реализация этого документа до 2015 года, а он предполагал обеспечение стабильного экономического роста и создание условий для решения экологических проблем. В 2008 году президент Дмитрий Медведев утвердил «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу».<sup>23</sup> В этом документе сформулированы национальные интересы, которые подчеркивают важность арктической зоны как стратегической ресурсной базы, а также использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации.<sup>24</sup>

В конце 2012 года президент Владимир Путин заявил, что Северный морской путь экономически более выгоден, чем Суэцкий канал, что делает его крайне важным для нашей страны.<sup>25</sup> Вместе с тем, в Арктическом регионе сегодня сходятся

---

<sup>21</sup> См. монографию: Россия на мировых рынках традиционной и новой энергетике / Под общ. ред. С.А.Ситаряна – М.:Книжный дом «Либроком», 2009. – 264 с.

<sup>22</sup> <http://www.sci.aha.ru/econ/A131e.htm/>

<sup>23</sup> <http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html>

<sup>24</sup> Губин А. Военные возможности России в Арктике. [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2950#top](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2950#top)

<sup>25</sup> <http://pravdaurfo.ru/news/yamalo-neneckiy-okrug/putin-vozrodit-severnnyy-morskoy-put-s-yamala>



интересы многих государств, в том числе и внерегиональных, таких как Китай, Япония, Бразилия и Индия, а это заставляет Россию действовать решительно для сохранения контроля над обширной морской зоной, достигающей одного миллиона квадратных километров. При этом глава российского государства неоднократно отмечал, что все споры в регионе следует решать мирным путем, и сама Арктика должна стать «зоной мира».<sup>26</sup>

Морская транспортная система, и прежде всего Северный морской путь, занимает особое место в транспортном комплексе Арктической зоны. Через Арктику проходят кратчайшие пути между рынками северо-западной Европы и странами азиатско-тихоокеанского региона. В условиях увеличения транспортной активности в мировой экономике, перспектив развития высокорентабельных трансконтинентальных перевозок, роста добычи нефти и газа на континентальном шельфе Арктики, повышения внутренних и внешних транспортных потребностей роль и значение СМП, несомненно, возрастает. При использовании СМП вместо действующих маршрутов через Суэцкий и Панамские каналы путь из порта Роттердам до порта Йокогама сокращается на 34%, до порта Шанхай – на 23%, до порта Ванкувер – на 22%.<sup>27</sup>

27 января 2013 г. вступил в силу ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». В рамках этого закона определено, что ледокольная проводка и ледовая лоцманская проводка – сферы деятельности естественных монополий, кроме того, установлены границы акватории СМП, предусмотрено создание Администрации СМП, разработаны принципы оказания услуг на СМП, а также регулируется плавание на СМП.<sup>28</sup>

Оплата ледокольной проводки в акватории СМП осуществляется исходя из объема фактически оказанных услуг.

ФСТ России своим приказом от 7 июня 2011 г. подтвердила действующие с 2005 г. тарифы на услуги ледокольного флота на трассах СМП, но определила, что они являются предельными и могут применяться на уровне или ниже предельного тарифа.

На основании этого приказа ГК «Росатом» смогла при необходимости понижать тарифы на услуги по проводке транспортных грузовых судов, следующих транзитом по Севморпути на восток и на запад в грузе и в балласте, что привело к значительному увеличению транзитного грузопотока по Севморпути.

---

<sup>26</sup> <http://www.csmonitor.com/World/Europe/2010/0923/Russia-s-Putin-says-he-wants-peaceful-division-of-Arctic>

<sup>27</sup> Павленко В.И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Научный и информационно-аналитический журнал, №4(12), 2013. с.22.

<sup>28</sup> Свежее дыхание Арктики. 14.06.2013. <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/svezhee-dyhanie-arktiki.html>

Ледокольный флот должен находиться в состоянии постоянной готовности к выполнению как государственных функций, так и ледокольной проводки судов, аварийно-спасательных работ, ликвидации возможных разливов и т. п. Стоимость содержания атомных ледоколов, составляющих ядро арктического ледокольного флота, в состоянии готовности на стоянке практически мало отличается от стоимости на ходу. Однако оплата по закону взимается только за выполнение конкретных ледокольных и ледовых лоцманских проводок судов. Естественно, что тарифы оплаты услуг по ледокольной проводке будут достаточно высокими, что само по себе опасно, так как многие суда будут стараться обойтись без ледокольной помощи, что чревато печальными последствиями.<sup>29</sup>

Начало систематическому использованию СМП иностранными судоходными компаниями было положено летом 2009 г., когда два судна немецкой компании «Beluga Group» доставили около 5 тыс. т коммерческого груза из Пусана (Южная Корея) в Новый порт, расположенный в Обской губе. С этого момента спрос на использование СМП стал все больше возрастать. Если в 2010 г. в Арктике транзитом было перевезено около 115 тыс. т грузов (из них 45 тыс. т иностранными компаниями), то к концу полярной навигации 2011 г. – уже 674 тыс. т, из которых на долю иностранных перевозчиков пришлось почти 500 тыс. т.<sup>30</sup>

В 2011 году по СМП было перевезено 820,789 тонн транзитных грузов, в 2012 году на 53% больше – всего 1,261,545 тонн. Всего в 2010 году СМП воспользовались четыре иностранных корабля, в 2011 – 34, а в 2012 – 46. В 2013 году – минимум 58 судов.<sup>31</sup> Крупнейшая добровольная ассоциация судовладельцев, судостроительных фирм, изготовителей судовых механизмов и страховых компаний Регистр Ллойд полагает, что в 2021 году около 15 млн тонн груза будет перевезено по СМП. Таким образом, по мнению Ллойда, потенциальный рост СМП в ближайшие годы составляет порядок. Сверх этого объема по СМП еще планируется перевозка 15 млн тонн сжиженного газа и 10 млн тонн нефти.<sup>32</sup>

Если функционирование арктической морской транспортной системы станет прибыльным, оно сможет дать синергетический эффект для развития смежных отраслей, а также стимулировать развитие инфраструктуры в российских регионах, расположенных вдоль всего побережья Северного Ледовитого океана. В свою очередь, «Атомфлот», оператор отечественного ледокольного флота, заявляет о готовности обеспечить проводку любого количества судов по морским трассам Арктики. В целом, иностранные судовладельцы признают потенциал СМП. Однако они полагают, что потребуются годы для утверждения представления о коммерческой

<sup>29</sup> Свежее дыхание Арктики. 14.06.2013. <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/svezhee-dyhanie-arktiki.html>

<sup>30</sup> Тулупов Д. Факультет международных отношений СПбГУ, эксперт РСМД. Потенциал Северного морского пути. 09.07.2012. [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=589#top](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=589#top).

<sup>31</sup> Первый китайский контейнеровоз отправился в Европу через Арктику: перспективы Северного морского пути. 20.08.2013. <http://www.regnum.ru/news/polit/1697769.html>.

<sup>32</sup> Там же



жизнеспособности маршрута. Руководители судоходных компаний опасаются, что внезапные изменения погоды на трассе СМП могут либо сорвать прибытие в срок их судна в порт назначения, что приведет к необходимости уплаты неустоек, либо потребуют ледокольного сопровождения, что в форс-мажоре увеличит стоимость фрахта. К факторам риска на СМП относят дрейфующие айсберги, поля однолетнего льда, механическое воздействие которого на корпус судна не менее опасно, чем пакового, и нестабильные погодные условия. До сих пор остается неясным, имеют ли нынешние изменения климата в Арктике долгосрочный характер, либо же нынешний цикл потепления через 10-20 лет сменится очередным похолоданием, которое усложнит навигацию по СМП.<sup>33</sup>

Среди основных проблем развития Северного морского пути как основы единой Арктической транспортной системы выделяются следующие:

– высокие тарифы, действующие на трассах СМП, которые примерно в 5 раз превышают тарифы Суэцкого канала, что делает трассу мало востребованной;

– острая необходимость модернизации действующих арктических портов, таких как Диксон, Дудинка, Певек, Тикси, Хатанга, и создания новых – Индига, Варандей – в соответствии с современными требованиями международной системы судоходства. С конца 1980-х гг. модернизация оборудования арктических портов не производилась; причина проста – отсутствие у владельцев средств. Причальные сооружения, действующие в арктических портах, требуют капитального ремонта, без которого они не смогут принимать и обслуживать суда больших тоннажей, в первую очередь из-за недостаточного дноуглубления;

– исключительную актуальность приобретают вопросы расширения состава ледокольного флота, причем это должны быть транспортные средства двойного и универсального значения. Первые шаги по решению данной проблемы уже предпринимаются. Так, согласно программе строительства ледокольного флота России на 2012-2014 гг., осуществляется строительство универсального атомного ледокола и четырех дизельных ледоколов мощностью 16-25 МВт. Кроме того, согласно Стратегии развития Арктической зоны России, планируется строительство трех атомных ледоколов мощностью 60 МВт, ориентировочная стоимость которых составит 90 млрд руб., проекты ледоколов уже разработаны.<sup>34</sup>

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. в качестве главной проблемы для расширения присутствия России в Арктике называется слабость транспортной инфраструктуры, что, в свою очередь, затрудняет промышленное освоение и социальное развитие Заполярья.

Приоритетными направлениями развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности<sup>35</sup> являются: комплексное

---

<sup>33</sup> Там же

<sup>34</sup> Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч. ред. д.э.н. В.С.Селина. – Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. с.66.

<sup>35</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. <http://docs.cntd.ru/document/499002465>

социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации; развитие науки и технологий; создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры; обеспечение экологической безопасности; международное сотрудничество в Арктике; обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Стратегической необходимостью для России является именно комплексное освоение Арктики и Северного Морского пути. В составе этого комплекса широкий круг проблем: освоение многообразных ресурсов, частичная их переработка, транспортировка, урбанизация регионов Северной Арктики, сохранение этнографической самобытности, обеспечение требований экологии и цивилизованного природопользования, обеспечение военной безопасности северных территорий и национальной безопасности России.<sup>36</sup>

Стержнем технической политики при освоении арктической зоны России должно стать внедрение инновационных, экологически чистых, высокоэффективных технологий. Причем в перспективе технологии будут связаны не только с добычей углеводородов. Самые высокие темпы инновационной модернизации должны быть у арктического навигационного, гидрографического, гидрометеорологического, логистического, телекоммуникационного сервиса.

На сегодня недостаточно развита система подготовки кадров (научных, проектных и производственных) для реализации шельфовых проектов, что в перспективе может повлечь невозможность освоения арктического шельфа и производства сжиженного газа с использованием российского персонала.<sup>37</sup>

Будущее России, несомненно, связано с сохранением и развитием лучших традиций инженерного (в том числе горного) образования, которое всегда выполняло важную государственную задачу по подготовке специалистов, задействованных в обеспечивающих и ресурсных отраслях экономики страны и которое будет востребованным при подготовке персонала для освоения минеральных ресурсов Мирового океана (включая углеводороды) и отечественного шельфа, включая Арктический шельф, как поле экстремальной деятельности человека.<sup>38</sup> Помимо нефтяных специальностей, к приоритетным относятся специальности, связанные с обустройством инфраструктуры для предприятий и жизни людей, энергообеспечением и энергосбережением, экологией (оценки воздействия на природу при активизации работ на данной территории) и информационными системами и связью.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> [http://www.korabel.ru/news/comments/podpisanie\\_soglasheniya\\_o\\_podgotovke\\_kadrov\\_dlya\\_osvoeniya\\_arktiki\\_zaplanirovano\\_na\\_13\\_dekabrya.html](http://www.korabel.ru/news/comments/podpisanie_soglasheniya_o_podgotovke_kadrov_dlya_osvoeniya_arktiki_zaplanirovano_na_13_dekabrya.html)

<sup>37</sup> Смирнова О.О. Арктика – территория партнерства будущего // Экономические стратегии, №10, 2011. с.3.

<sup>38</sup> О подготовке кадров для освоения шельфа и ресурсов мирового океана-2. <http://helion-ltd.ru/staff-prepare-2/>

<sup>39</sup> <http://www.arh.aif.ru/society/church/332967>



России предстоит взять на себя лидирующую роль по формированию и систематизации всей «арктической подсистемы международных отношений», используя свой авторитет, потенциал и конкурентные преимущества.<sup>40</sup>

### БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Губин А. Военные возможности России в Арктике. [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2950#top](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2950#top) (Gubin A. Voennye vozmozhnosti Rossii v Arktike)
2. Додин Д.А. Устойчивое развитие Арктики. Проблемы и перспективы. – СПб.:Наука, 2005. – 288 с. (Dodin D.A. Ustojchivoe razvitie Arktiki. Problemy i perspektivy. – SPb.:Nauka, 2005. – 288 s.)
3. Махутов Н.А., Лебедев М.П., Гаденин М.М. Научные основы анализа и снижения рисков чрезвычайных ситуаций в районах Сибири и Севера // Научный и информационно-аналитический журнал, №4(12), 2013, сс.4-15 (Mahutov N.A., Lebedev M.P., Gadenin M.M. Nauchnye osnovy analiza i snizhenija riskov chrezvychajnyh situacij v rajonah Sibiri i Severa // Nauchnyj i informacionno-analiticheskij zhurnal, №4(12), 2013, ss.4-15).
4. Месторождения и участки на полуострове Гыдан и в акватории Обской губы. <http://www.novatek.ru/ru/business/yamal/gydan/> (Mestorozhdenija i uchastki na poluostrove Gydan i v akvatorii Obskoj guby)
5. Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: материалы V Всерос. мор. науч.-практ. конф., 29-30 мая 2014 г. / ред. кол. Козьменко С.Ю., Селин В.С., Савельев А.Н., Щеголькова А.А. – Мурманск: Изд-во МГТУ, 2014. – 232 с. <http://narfu.ru/> (Nacional'nye interesy Rossii i jekonomika morskih kommunikacij v Arktike: materialy V Vseros. mor. nauch.-prakt. konf., 29-30 maja 2014 g. / red. kol. Koz'menko S.Ju., Selin V.S., Savel'ev A.N., Shhegol'kova A.A. – Murmansk: Izd-vo MGTU, 2014. – 232 s.)
6. Нефтегазовый комплекс Северо-Запада России. Стратегический анализ и концепция развития /А.А.Ильинский, О.С. Мнацаканян, А.Е.Череповицын. – СПб.:Наука, 2006. – 476 с. (Neftegazovyj kompleks Severo-Zapada Rossii. Strategicheskij analiz i koncepcija razvitija /A.A.Il'inskij, O.S. Mnacakanjan, A.E.Cherepovicyn. – SPb.:Nauka, 2006. – 476 s.)
7. НОВАТЭК: Санкции против Г.Тимченко не повлияют на реализацию проекта Ямал СПГ. <http://neftegaz.ru/news/view/121653> (NOVATeK: Sankcii protiv G.Timchenko ne povlijajut na realizaciju proekta Jamal SPG)
8. Павленко В.И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Научный и информационно-аналитический журнал, №4(12), 2013, сс.16-25 (Pavlenko V.I. Arkticheskaja zona Rossijskoj Federacii v sisteme obespechenija nacional'nyh interesov strany // Nauchnyj i informacionno-analiticheskij zhurnal, №4(12), 2013, ss.16-25).
9. Первый китайский контейнеровоз отправился в Европу через Арктику: перспективы Северного морского пути. 20.08.2013. <http://www.regnum.ru/news/polit/1697769.html> (Pervyj kitajskij kontejnerovoz otpravilsja v Evropu cherez Arktiku: perspektivy Severnogo morskogo puti. 20.08.2013).

---

<sup>40</sup> Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: материалы V Всерос. мор. науч.-практ. конф., 29-30 мая 2014 г. / ред. кол. Козьменко С.Ю., Селин В.С., Савельев А.Н., Щеголькова А.А. – Мурманск: Изд-во МГТУ, 2014, с. 90. <http://narfu.ru/>

10. Россия на мировых рынках традиционной и новой энергетике / Под общ.ред. С.А.Ситаряна. – М.:Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. – 264с. (Rossija na mirovyh rynkah tradicionnoj i novoj jenergetike / Pod obshh.red. S.A.Sitarjana. – М.:Knizhnyj dom «LIBROKOM», 2009. – 264 s.)

11. «Роснефть» и «ЭксонМобил» укрепляют стратегическое сотрудничество. [http://www.exxonmobil.ru/Russia-Russian/PA/news\\_releases\\_20130621\\_Strategic\\_Cooperation.aspx](http://www.exxonmobil.ru/Russia-Russian/PA/news_releases_20130621_Strategic_Cooperation.aspx) («Rosneft» i «JeksonMobil» ukreplajut strategicheskoe sotrudnichestvo)

12. Свежее дыхание Арктики. 14.06.2013. <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/svezhee-dyhanie-arktiki.html> (Svezhee dyhanie Arktiki. 14.06.2013)

13. Селин В.С. Стратегические вызовы национальным интересам Российской Федерации в Заполярье: взгляд из Арктики // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика, №2, 2011, сс.158-179 (Selin V.S. Strategicheskie vyzovy nacional'nym interesam Rossijskoj Federacii v Zapoljar'e: vzgljad iz Arktiki // Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 25: Mezhdunarodnye otnoshenija i mirovaja politika, №2, 2011, ss.158-179).

14. Смирнова О.О., Добромыслова В.Ю. Некоторые вопросы государственной политики России в Арктической зоне // ЭКО. Всероссийский экономический журнал, №12, 2010, с.76-91. <http://ecotrends.ru/archive/603-edition-12/97-2011-11-20-11-29-23> (Smirnova O.O., Dobromyslova V.Ju. Nekotorye voprosy gosudarstvennoj politiki Rossii v Arkticheskoj zone // JeKO. Vserossijskij jekonomicheskij zhurnal, №12, 2010, s.76-91)

15. Смирнова О.О. Арктика – территория партнерства будущего // Экономические стратегии, №10, 2011, с.7 (Smirnova O.O. Arktika – territorija partnerstva budushhego // Jekonomicheskie strategii, №10, 2011, s.7).

16. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. <http://docs.cntd.ru/document/499002465> (Strategija razvitija Arkticheskoj zony Rossijskoj Federacii i obespechenija nacional'noj bezopasnosti na period do 2020 goda)

17. Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч. ред.д.э.н. В.С.Селина. – Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. – 279 с. (Transportno-infrastrukturnyj potencial rossijskoj Arktiki / Pod nauch.red.d.je.n. V.S.Selina. – Apatity: Izd. Kol'skogo nauchnogo centra RAN, 2013. – 279 s.)

18. Труды VI Евразийского симпозиума по прочности материалов и машин для регионов холодного климата. Якутск, 24-29 июня 2013: В 2 т./ Отв. ред. М.П. Лебедев. – Якутск: Ахсан, 2013. – 256 - 332 с. (Trudy VI Evrazijskogo simpoziuma po prochnosti materialov i mashin dlja regionov holodnogo klimata. Jakutsk, 24-29 ijunja 2013: V 2 t./ Otv. red. M.P. Lebedev. – Jakutsk: Ahsan, 2013. – 256 - 332 s.)

19. Тулупов Д. Факультет международных отношений СПбГУ, эксперт РСМД. Потенциал Северного морского пути. 09 июля 2012. [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=589#top](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=589#top). (Tulupov D. Fakul'tet mezhdunarodnyh otnoshenij SPbGU, jekspert RSMD. Potencial Severnogo morskogo puti. 09 ijulja 2012)

