

# СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: МЕЧТЫ И РЕАЛЬНОСТЬ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

**Н**емногие проекты развития так возбуждают воображение, как Северный морской путь, также называемый Северо-восточный морской коридор, проходящий вдоль арктического побережья России. Маршрут связан с историей крупнейших полярных экспедиций, от Беринга в XVIII в. до недавних арктических экспедиций в период изменения климата. С ним также связаны воспоминания о советской гигантомании и упорном стремлении к промышленному освоению самых удаленных и мало приспособленных для жизни регионов континентальной Сибири. В течение последних лет вокруг Северного морского пути возникали оживленные дискуссии (в отличие от его канадского эквивалента, так называемого Северо-западного коридора): на фоне международной озабоченности потеплением климата высказывались самые невероятные прогнозы по поводу превращения Севморпути в новый Суэцкий канал, который станет поводом для новой «Большой игры» между державами, бьющимися за полезные ископаемые. Но предположения такого рода – результат незнания арктической реальности, и сегодня этот «мыльный пузырь» уступил место гораздо более скромным прогнозам, основанным на повседневных реалиях и проблемах, которые российское государство должно решать по ходу развития арктических территорий страны.

Марлен ЛАРЮЭЛЬ, преподаватель Университета Джорджа Вашингтона (США).

## ЖИВАЯ ПАМЯТЬ О «КРАСНОЙ АРКТИКЕ»

Хотя многие европейские экспедиции пытались попасть из Европы в Азию вдоль российских берегов, российские монархи не проявляли особого интереса к полярным экспедициям. Возможность добираться до тихоокеанского рубежа империи иначе, чем по Транссибирской магистрали, была бы очень ценна, но понимание этого пришло слишком поздно – в 1905 г., во время войны с Японией. В итоге эта задача легла на плечи Советской власти: в 1928 г. ледокол «Красин» спас вторую итальянскую полярную экспедицию, а в 1932 г. (международный полярный год) ледокол «Александр Сибиряков» за одно лето впервые прошел по всей протяженности российского арктического побережья и увековечил имя академика Отто Шмидта, который стал одним из героев нового советского государства и впоследствии возглавлял все крупные проекты по освоению Арктики. В 1934 г. советская полярная авиация пришла на помощь пассажирам корабля «Челюскин», потерпевшего крушение в Чукотском море. Позднее именно советские летчики, опередив в этом американцев, впервые совершат перелет через Северный полюс.

В 1932 г., в разгар сталинской эпохи, в Москве была создана главная администрация Северного морского пути, «Главсевморпуть», которую Джон Маккеннон справедливо назвал «одним из крупнейших советских опытов гиперцентрализации». В ведении «Главсевморпути» находилась территория в 2 млн квадратных километров и более ста тысяч человек, занимавшихся исследованием Арктики, а также добычей полезных ископаемых, транспортом, судостроением, сельхозразвитием. «Главсевморпуть» также занимался вопросами регулирования населения, как местного, так и направляемых в Арктику русских, работая, соответственно, в связке с ГУЛАГом. В 1938 г. ведомство было расформировано, а его различные функции переданы соответствующим комиссариатам (министерствам). Но возникший в ту эпоху миф о «Красной Арктике», ставшей символом человеческих достижений и промышленного прогресса Советского Союза, до сих пор жив в крупных полярных городах России. Также сохраняется надежда на создание центрального ведомства, отвечающего за различные аспекты развития Арктики.

Только в 1950-е гг. Северный морской путь стал главной артерией для снабжения арктического региона. В начале 1980-х гг. Севморпуть достиг вершины своего развития: по нему провозили около 7 млн тонн грузов в год. В 1993 г. после прекращения государственных субсидий объем перевозок резко сократился; управление инфраструктурой было поручено регионам, которые сами переживали глубокий финансово-экономический кризис.

На момент прихода к власти Владимира Путина в 2000 г. объем перевозок по Северному морскому пути составлял всего 1,6 млн тонн, в то время как 4 млн тонн – минимальный объем, необходимый для самокупаемости флота ледоколов. Возрождение Северного пути, которым занялся Владимир Путин, объясняется рядом целей: укрепление международного престижа и обеспечение безопасности российских границ в Арктике, создание импульса для развития ВПК и судостроения и, конечно, сопровождение долгожданного энергетического развития арктических регионов.

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ: УСПЕХИ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Впервые предложение открыть Северный морской путь для зарубежных судов было выдвинуто в 1967 г. в период «разрядки», затем в 1987 г. Михаилом Горбачевым, и, наконец, решение было официально принято в 1991 г. за несколько месяцев до распада СССР. В 1990-е гг. по нему прошло меньше десятка зарубежных судов, и только во второй половине 2000-х гг. международные судоходные компании стали проявлять к нему интерес, по мере того как стало подтверждаться таяние арктического ледяного покрова. В 2007 г. Россия и Канада открыли «арктический мост», связывающий порты Мурманск и Черчилл, по которому прошли первые суда с грузом удобрений. В 2009 г. перевозками в направлении Азии (Китая и Японии) занялись немецкие и норвежские судоходные компании. С тех пор китайцы и норвежцы осуществляют большую часть международных перевозок на этом маршруте. Возможно, что в ближайшие годы главными перевозчиками на Севморпути станут Китай, Южная Корея и Япония, оставив западные компании на втором месте.

Хотя Северный морской путь позволяет сократить на несколько тысяч километров путь между Европой и Азией, он не станет вторым Суэцким

## ОСНОВНЫЕ МАРШРУТЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



Источник: Франко-российский аналитический центр Обсерво.

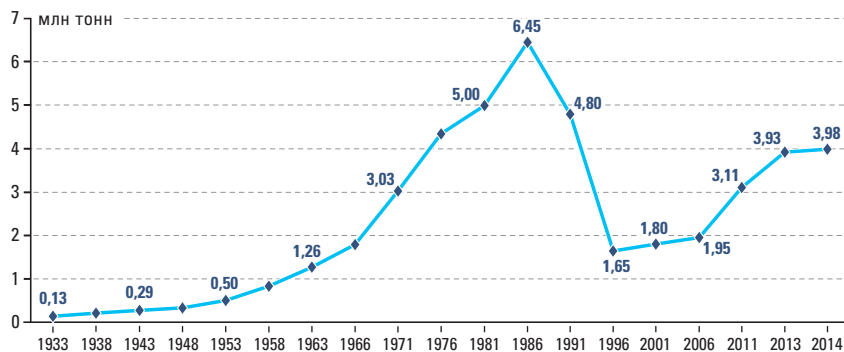
каналом, так же, как и Северо-западный коридор не заменит Панамский канал. Для этого есть много причин. Во-первых, и прежде всего, климатические условия: даже в случае полного таяния арктического ледяного щита климат в этой зоне останется исключительно суровым, с наличием туманов, полярной ночи, льдов и айсбергов, бурь с волнами высотой до четырех метров. При этом арктическая территория – крайне изолированная, труднодоступная для спасательных экспедиций и почти недосягаемая для вертолетов. Во-вторых, технические требования: судоходство в арктических проливах возможно только для судов небольшого размера, специально оборудованных для арктических условий. Они, соответственно, не могут конкурировать с огромными судами, которые обеспечивают грузовые перевозки во всем мире (размер этих судов постоянно растет, и недавно Суэцкий и Панамский каналы вложили крупные средства в развитие своих инфраструктур, с тем чтобы начать пропускать этих гигантов морей, из-за которых падают мировые цены на грузовой транспорт).



Третья причина – следствие двух первых: международные торговые перевозки по арктическому пути нерентабельны по причине крайне высоких цен на страхование грузов и, скорее всего, ограничатся перевозкой некоторых полезных ископаемых между Китаем/Южной Кореей/Японией и Северной Европой, больше с целью опробовать новые пути, чем с целью конкурировать с крупнейшими судоходными маршрутами мира.

Кроме того, международный статус Северного морского пути до сих пор спорный: Россия, так же как Канада в отношении Северо-западного коридора, считает, что Севморпуть – маршрут внутреннего сообщения, опираясь в этом своем утверждении на ряд юридических аргументов, включая аргумент исторического первенства (путь был использован для внутреннего сообщения еще до введения международных правил морского права). Этот статус оспаривают, среди прочих, Соединенные Штаты, которые в ходе десятилетий «холодной войны» неоднократно делали попытки войти в акваторию, которую СССР рассматривал как свои территориальные

РИС. 1. ГРУЗОБОРОТ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ С 1933 ПО 2014 ГГ., ВКЛЮЧАЯ ТРАНЗИТ (В МЛН ТОНН)



Источник: [www.rosatomflot.ru](http://www.rosatomflot.ru)

воды. Однако на практике Севморпуть функционирует преимущественно как путь внутреннего сообщения, поскольку международные судоходные компании согласны платить пошлины, взимаемые Россией, которые, по сути, являются не транзитными пошлинами, а платой за сопровождение (ледокол, специально обученный штурман для осуществления маневров, доступ к метеорологической и гидрографической информации, спутниковая связь).

## ИНФРАСТРУКТУРА И ПОРТЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Согласно закону №132-ФЗ «О Северном морском пути» от 28 июля 2012 г. Северный морской путь официально начинается с пролива Карские Ворота, у входа в Карское море, и заканчивается в бухте Провидения, у входа в Берингов пролив. Общая длина пути составляет, таким образом, более 5 600 км. Соответственно, Баренцево море юридически не является частью Севморпути. Однако на практике оно в него входит, так как администрация Севморпути и различные спасательные службы расположены в портах Мурманск и Архангельск. Севморпуть состоит из нескольких маршрутов: некоторые проходят непосредственно вдоль российских берегов, через узкие и неглубокие проливы, неудобные для судоходства; другие проложены

севернее, в обход проливов; третьи маршруты проходят в открытом море, за пределами российских территориальных вод. Каждое судно выбирает себе путь, нередко совмещая разные маршруты в зависимости от обстоятельств.

Севморпуть также делится на несколько навигационных отрезков: большая часть рейсов осуществляется между Баренцевым морем и полуостровом Таймыр, т.е. между портами Мурманск и Дудинка. Напротив, сообщение между Дудинкой и тихоокеанским побережьем, вдоль восточных берегов России, крайне ограничено. Исторически Севморпуть действовал преимущественно как торговый путь Запад – Восток и использовался для снабжения городов, расположенных в Арктике, в дополнение поставок в направлении Юг – Север по крупным рекам Обь, Лена и Енисей. Сегодня Севморпуть используется, главным образом, в обратном направлении Восток – Запад, для перевозки в Европу сырья, добытого на Крайнем Севере: полезные ископаемые, нефть, а также древесина и, все больше, сжиженный природный газ (СПГ). Перспективы экспорта СПГ в Азию, возможно, позволят активизировать движение вдоль восточного отрезка пути и связать его с динамичным Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Порты, расположенные вдоль Северного морского пути, находятся сегодня в разном состоянии. Мурманск, в своем качестве торгового и военного порта, располагает диверсифицированной экономикой. Архангельск, с менее разносторонней экономикой, находится, тем не менее, в аналогичных условиях, имеет крупный торговый флот и несколько судостроительных верфей, почти полностью обеспеченных заказами. Эти два порта, тесно связанные со Скандинавией, соревнуются за символический и экономический статус арктической столицы России. Третий порт, Дудинка, расположенный восточнее, занимает первое место по качеству инфраструктуры благодаря регулярным инвестициям, которые «Норильский никель» с начала 2000-х гг. вкладывает в его развитие.

В Диксоне, расположенном в устье Енисея на Карском море, сегодня осталось не более 500 человек населения, что не дает городу возможности соперничать с Дудинкой. Несколько лучше положение в Тикси, расположенном в устье Лены на берегу моря Лаптевых (Саха-Якутия), и в Певеке, последнем порту перед Беринговым проливом: в каждом из них население около 5 000 человек, преимущественно коренных жителей. Однако в обоих портах инфраструктура пришла в упадок и нуждается в крупных

инвестициях. Поселок Провидения, в Беринговом проливе, последний населенный пункт на официальной трассе Северного пути и бывший военный порт, насчитывает сегодня немногим больше двух тысяч человек.

С другой стороны, появляются и новые порты, напрямую связанные с текущими энергетическими проектами. Так, например, на берегу реки Обь на полуострове Ямал строится порт Сабетта, в котором будет размещен экспортный терминал СПГ для транспортировки газа из Южно-Тамбейского газового месторождения. Сабетта также будет связана с Бованенковским нефтегазоконденсатным месторождением железнодорожной линией длиной около 200 км. В более благоприятных климатических условиях, в устье р. Печоры и на расстоянии 110 км от Баренцева моря, расположена столица Ненецкого автономного округа г. Нарьян-Мар, который насчитывает уже более 20 000 жителей.

С развитием арктических портов связаны значительные вызовы. Россия – единственная страна в Арктике, развившая такую крупную городскую инфраструктуру на этих крайних широтах, а стоимость подобной инфраструктуры высока. Жители всех этих городов живут в экстремальных климатических условиях, и для большинства из них социально-экономические условия остаются неудовлетворительными. Если Мурманск, Архангельск и Норильск (в котором, тем не менее, очень сложная экологическая обстановка) – полноценные города, то остальные населенные пункты меньшего масштаба – малопривлекательны и напоминают скопление временных барачков, как те, что встречаются на Крайнем Севере в Канаде или в рудниковых районах Австралии. Российские власти стремятся вдохнуть новую жизнь в эту городскую инфраструктуру: согласно заявлениям Дмитрия Rogozina, вице-преьера, возглавляющего госкомиссию по Арктике, на развитие арктического региона на период до 2020 г. должно быть выделено 222 млрд рублей. Однако к этим цифрам следует относиться с осторожностью, учитывая состояние государственных финансов России.

Сегодня будущее арктических портов тесно связано с доверенными им новыми задачами по обеспечению безопасности Севморпути. В некоторых городах уже разместились или будут размещены пограничные подразделения ФСБ и спасательные центры МЧС, с расширенными возможностями в плане оборудования, транспорта, спутниковой связи и коммуникаций (в частности, российская навигационная спутниковая система «Глонасс» и



система оптоволоконной полярной сети «Поларнет» нового поколения). К этому следует добавить заново размещенные в Арктике российские военные базы и исследовательские проекты, проводимые в сотрудничестве с «Роскосмосом» и «Росгидрометом».

## БУДУЩЕЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ПЕРИОД ПАДЕНИЯ ЦЕН НА НЕФТЬ

Падение цен на нефть и на полезные ископаемые в 2014–2015 гг. сильно повлияли не только на российскую экономику в целом, но и на Севморпуть в частности. Международные перевозки между Европой и Азией вдоль Северного морского пути касаются преимущественно сырья. Объем этих перевозок резко снизился с 1,3 млн тонн в 2013 г. до 300 тыс. тонн в 2014 г., а в октябре 2015 г. грузопоток уменьшился до 100 тыс. тонн. Согласно последним прогнозам Минтранспорта, к 2030 г. предполагается достичь скромного объема перевозок между Европой и Азией в 5 млн тонн. Эти цифры значительно ниже тех, о которых было заявлено в конце 2000-х гг. на подъеме «арктического оптимизма».

С другой стороны, объем внутренних перевозок между российскими портами стремительно растет: от 2,8 млн тонн в 2013 г. – до 3,7 млн тонн в 2014 г. и до 4,5 млн тонн в 2015 г. Ежегодно выдается около 600 разрешений на навигацию по Севморпути. Этот рост вызван, в первую очередь, крупными инвестициями в мегапроект по строительству терминала СПГ на полуострове Ямал и введением в эксплуатацию – с десятилетним опозданием – платформы Приразломное в Печорском море. По данным Минтранспорта к 2030 г. объем внутренних перевозок должен достичь 80 млн тонн.

Вышеупомянутые прогнозы подтверждают то, что было вполне очевидно: Северный морской путь не может заменить Суэцкий канал, и его роль в мировой торговле на ближайшие десятилетия будет близка к нулю. Однако это не мешает Севморпути остаться тем, чем он всегда был с момента своего создания в 1930-е гг.: российским маршрутом внутреннего сообщения, проложенным в обход сибирских континентальных просторов, чтобы обеспечить снабжение арктических регионов.

Стоит заметить, что отсутствие большого объема международных перевозок представляет собой финансовую проблему для Москвы. Действительно, Северный морской путь дорого обходится государству и требует масштабных вложений в портовую инфраструктуру и в содержание флота ледоколов, обеспечивающих транзит.

Каким бы ни было изменение климата в ближайшее время – даже если, как можно предположить, продолжится массовое таяние льдов, – безопасность движения по Северному пути должны будут продолжать обеспечивать ледоколы. В данный момент строятся несколько кораблей, но с отставанием от графика по причине недостаточного финансирования. Необходимые вложения в портовую инфраструктуру и навигационное обслуживание настолько велики, что государство не в состоянии целиком покрыть эти расходы. Российские власти рассчитывали, что пошлины, взимаемые за проход по Севморпути, утвержденные законом №132-ФЗ «О Северном морском пути» и принятые большинством судоходных и страховых компаний, несмотря на протест США, составят значительный вклад в эти расходы; но ввиду малого объема перевозок, запланированных до 2030 г., этого вклада не будет. Соответственно, часть расходов по инфраструктуре Севморпути придется взять на себя работающим в Арктике российским недроразрабатывающим компаниям («Газпром», «Роснефть» и «НОВАТЭК») и их международным партнерам. Они должны будут последовать примеру «Норильского никеля», который финансирует развитие порта Дудинка и дудинского флота атомных ледоколов.

Как и во многих других случаях, законное стремление России взять под контроль Северный морской путь и использовать его как двигатель экономического развития арктических регионов страны столкнется с препятствиями прежде всего экономического характера. Будущее Северного морского пути будет в большой мере зависеть от состояния государственных финансов и тех средств, которые крупные российские компании будут готовы вложить в арктическую инфраструктуру, и, соответственно, от мировых цен на сырье, которые от России не зависят. Это – рискованное пари с неопределенным исходом.