

Северный морской путь: внешние факторы и природные ресурсы

Юрий А. Щербанин

*Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН
Россия, Москва, shcherbaninya@mail.ru*

Аннотация. Рассматриваются вопросы, связанные с развитием Севморпути. Анализируется возможное влияние внешних факторов на Арктическую политику России через призму принятой Министерством обороны США Арктической доктрины. Важность заполярной морской трассы демонстрируется в увязке с началом работ по добыче полезных ископаемых с целью понимания масштабов требуемой для этого инфраструктуры и морского флота.

Ключевые слова: Северный морской путь, Арктическая доктрина США, полезные ископаемые, добыча нефти и газа в Арктической зоне России

Для цитирования: Щербанин Ю.А. Северный морской путь: внешние факторы и природные ресурсы // Вестник РГГУ. Серия «Серия Экономика. Управление. Право». 2020. № 2. С. 70–84. DOI: 10.28995/2073-6304-2020-2-70-84

North Sea Route. External factors and natural resources

Yurii A. Shcherbanin

*Russian Academy of Sciences Institute of Economic Forecasting
Moscow, Russia, shcherbaninya@mail.ru*

Abstract. Issues of North Sea Route development are considered. The possible influence of external factors over the Arctic policy of Russia is analyzed through the prism of the Arctic Doctrine adopted by the US Department of Defense (DoD). The importance of Polar Sea Passage is demonstrated via connection with the start of mining operations in order to understand the extent of the infrastructure scale and maritime fleet required for that.

Keywords: North Sea Route, 2019 DoD Arctic Strategy, fossils, oil and gas mining in Russian Arctic Zone

For citation: Shcherbanin, Yu.A. (2020), "North Sea Route. External factors and natural resources", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no 2, pp. 70-84, DOI: 10.28995/2073-6304-2020-2-70-84

Введение

Развитию Северного морского пути придавалось большое значение еще во времена Российской империи: разрабатывались проекты, строились ледоколы, проводились географические и метеорологические исследования и другие мероприятия. Однако уровень технического и технологического развития того времени не позволяли интенсивно изучать Арктику, условия судоходства, ледовую обстановку, проводить важнейшие научно-технические исследования. В 1930-е гг. работы в Арктике резко активизировались: были созданы научно-исследовательские организации, привлечена академическая наука, организовывались экспедиции, созданы полярная авиация, а затем и Главсевморпуть, наделенный соответствующими полномочиями, стали круглогодично функционировать так называемые зимовки и т. д.

После известных событий 1990–2000-х гг. руководство страны в начале 2010-х гг. вернулось к развитию Арктики, стали предлагаться и рассматриваться новые подходы к данной проблематике. Во-первых, были поставлены задачи, которые в прошлом были «не ко времени», «не соответствовали требованиям того периода». Во-вторых, в 2014 г. были созданы Арктические войска, способные защитить интересы России в этом огромном регионе, обладающим мощнейшими запасами углеводородного сырья, других полезных ископаемых. В-третьих, принимаются меры по созданию реально работающих проектов и систем управления ими. В-четвертых, Россия стала вводить в эксплуатацию новые ледоколы и наращивать свой флот судов усиленного ледового класса.

Рассуждая о Севморпути, о мегапроекте, будет правильным сформулировать авторское видение, основываясь и на некотором личном практическом опыте. В формате статьи не представляется возможным охватить обширную «арктическую проблематику», в связи с чем сосредоточимся на следующих вопросах:

- Севморпуть и влияние внешних факторов;
- Севморпуть в контексте развития добычи полезных ископаемых в Арктической зоне, в Восточной Сибири.

Анализируя доступные публикации по Севморпути и по Арктической тематике в целом, включая весьма серьезные работы российских исследователей, работающих в Кольском научном центре РАН, Институте Арктики и Антарктики, Институте физики Земли, в институтах СО РАН и др., естественно, отмечался их высокий профессиональный уровень в части своих сегментов исследовательской деятельности. Считаю, что будет корректным сразу представить авторское видение по двум первым вопросам

и далее в тексте попытаться аргументировать высказываемые соображения.

Первое. Продолжается формирование подходов, их обоснование со стороны ряда государств к российской политике в Арктике, в том числе и в части, касающейся Севморпути, отдельных секторов в Северном Ледовитом океане. Полагаем, что давление на Россию будет усиливаться. Цель – под различными предлогами постепенно, в основном с помощью юридических механизмов, экономических санкций и блокад снижать активное присутствие России в Арктике, продвигать идею интернационализации Севморпути. Несколько активизировались и некоторые дискуссии о принадлежности Шпицбергена и др. Острые российских обсуждений арктической тематики в основном направлено на недочеты и недостатки внутреннего характера, на влияние внешних факторов. Видится, что характер наших аналитических публикаций, публичных выступлений руководителей, имеющих прямое отношение к арктической тематике, должен иметь «наступательный характер», в которых бы четко, часто и строго «столбилась» именно наша наступательная политика. В противном случае придется просто оправдываться, что контрпродуктивно. Автор сосредоточился лишь на некоторых положениях современной американской доктрины с целью еще раз показать серьезность планов за рубежом. Кто же будет спокойно смотреть на богатства России? Конечно, всегда а) были, б) есть и в) будут притязания наших партнеров.

Второе. Россия обладает огромными запасами полезных ископаемых, сырья, углеводородов и серьезным конкурентным преимуществом, которое нуждается в дальнейшем развитии. Разработка новых месторождений полезных ископаемых в Арктической зоне, в Восточной Сибири, в других районах, недоступных пока технически и технологически, потребует развития новых транспортных путей, позволяющих приступить к их эксплуатации. Выйти на новые рубежи и позволяет Севморпуть, но при одном важном условии – порты, расположенные в его ареале, должны быть связаны железнодорожными дорогами, выходящими на Транссиб и БАМ.

Порт, не имеющий устойчивого сухопутного сообщения с другими регионами, не выполняет полностью своей транспортной функции. Считаем, что поэтапное строительство Северного широтного хода, его продвижение далее параллельно Севморпути позволит решить множество задач: развитие территорий, добыча полезных ископаемых, менее затратный доступ к разрабатываемым месторождениям, снижение остроты «Северного завоза» и т. д.

Автор считает необходимым особо подчеркнуть, что Арктика, Крайний Север, Восточная Сибирь не должны рассматриваться

в качестве неких исследовательских полигонов, типа «попробуем, вдруг получится!» Постепенно накапливать опыт работы, создавать новые материалы, марки стали для Севера – это очень серьезная работа, требующая освоения новых технологий, это своеобразный импульс и для развития науки. Пока запасы нефти и газа вполне достаточны и на уже освоенных территориях, но постепенное освоение новых месторождений на шельфе «с высоким содержанием науки» считаем важным.

Третье. От существующих мнений и позиций относительно дороговизны ресурсов (что обусловлено их начальной высокой себестоимостью), больших транспортных издержек и т. д. не следует «отмахиваться». Наоборот, они позволяют более внимательно рассматривать и учитывать самые различные составляющие мегапроекта. Экономика Севморпути, точнее, его оценка, экономическая эффективность, производительность и т. д., как нам кажется, нуждается в корректировке подходов, оценок, в выработке новых расчетных моделей и т. д. На наш взгляд, существующие, так сказать, классические постулаты в традиционной экономике транспорта, зарекомендовавшие себя в условиях развитой инфраструктуры, удовлетворяющие сухопутный транспорт и морской транспорт, для условий Севморпути требуют определенного переосмысления.

Четвертое. Выход Севморпути на уровень мощного субъекта экономической деятельности требует комплексного, эффективного подхода, чему должно способствовать освоение необжитых еще территорий, не обладающих транспортной инфраструктурой, разработка и внедрение новых подходов на основе положений пространственной экономики.

Севморпуть и влияние внешних факторов

Акватория Севморпути берет свое начало на западе от архипелага Новая Земля в Карском море и заканчивается на линии разграничения морского пространства с США в Беринговом проливе на востоке. Порты Мурманска, Архангельска, Петропавловска-Камчатского и ряд других не входят в Севморпуть.

Воды Северного Ледовитого океана, как и любого другого океана, по международному законодательству открыты для гражданского судоходства. Однако акватория Севморпути – исключение. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (Раздел 8. Покрытые льдом районы. Ст. 234: Покрытые льдом районы) гласит:

Прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по пре-

дотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных¹.

Севморпуть сложился как российский маршрут, он освоен отечественными судоходными компаниями. Часть пути пролегает вне территориальных вод нашей страны, и там движение иностранных судов естественно не ограничено. Однако пройдя по этому участку, суда вынуждены продолжать движение по российскому маршруту, и это возможно лишь с разрешения соответствующих органов нашей страны плюс ледокольная проводка. Только с помощью российских ледоколов можно идти через арктические льды, ни у одной страны мира подобных ледоколов нет. Развитие Севморпути «не дает покоя» ряду стран, которые имеют выход к арктическим водам и расположены севернее Полярного круга. В состав Арктического совета входит восемь приарктических стран: Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия, Швеция.

В июле 2019 г. Министерство обороны США подготовило «Доклад Конгрессу от Министерства обороны. Арктическая стратегия. Июнь 2019»². Документ вполне компактный – 19 страниц текста. Во введении³ в «активном стиле» сразу же указывается, что в стратегии представлена позиция Министерства обороны, сконцентрированная в четырех пунктах: безопасность окружающей среды в Арктике, риски для национальной безопасности США, цели Министерства обороны в Арктике и стратегические подходы, с помощью которых Министерство обороны их достигнет.

¹ № 31363. MULTILATERAL. United Nations Convention on the Law of the Sea (with annexes, final act and process-verbaux of rectification of the final act dated 3 March 1986 and 26 July 1993). Concluded at Montego Bay on 10 December 1982. Autentic Russian text: Конвенция ООН по морскому праву. С. 280.

² Report to Congress. Department of Defense. Arctic Strategy. June 2019. Office of the Under Secretary of Defense for Policy [Электронный ресурс]. URL: <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2019-Arctic-Strategy-UNCLAS-cleared-for-release.pdf> (дата обращения 12 февраля 2020).

³ Ibid. P. 2.

Цели и приоритеты Национальной оборонительной стратегии (НОС) США определяют стратегический подход Министерства обороны к проблемам Арктики. Объединенные силы (видимо НАТО) должны быть в состоянии отпугнуть и, если потребуется, нанести поражение агрессивной мощной державе. Министерство обороны должно расставить приоритеты в части мероприятий, направленных на решение центральной проблемы, указанной в НОС, а именно, размывание конкурентных преимуществ Объединенных сил по отношению к Китаю и России и обеспечение благоприятного регионального баланса сил в Индо-Тихоокеанском регионе и в Европе.

В указанном документе определены три пути, которые Минобороны США видятся как желаемое состояние Арктики:

- повышение уровня осведомленности об Арктике – расширение операций в Арктике;
- укрепление в Арктике порядка, основанного на правилах. Далее⁴ отмечается, что США не признают никаких заявлений государств по Арктическому статусу, кроме восьми государств. При этом подчеркивается, что США поддерживают крепкие отношения в области обороны с шестью государствами из семи (т. е. США, Канада, Дания, Исландия, Норвегия, Финляндия и Швеция – с одной стороны и Россия – с другой). Отсюда вывод: в Арктике у России союзников нет, США и перечисленные выше страны будут всеми силами и в едином порыве выступать строго против России, будут продавливать интересы США. Другое дело, что пока технически это сложно, поскольку мощные атомные ледоколы имеются только у России.

В подразделе «Статус Арктических морских путей» указывается, что Россия и Канада претендуют на свое право регулировать и регламентировать порядки в водах Северного Ледовитого океана превышением полномочий, разрешаемых международным правом. Россия требует, чтобы при подходе к началу Севморпути иностранные суда обращались за разрешениями на прохождение по трассе, допускали российских лоцманов на борт судна, проходили трассу в составе каравана во главе с ледоколами. Россия, согласно имеющейся информации, угрожала применением силы в случае, если иностранные суда не будут подчиняться российским правилам. Канада считает, что Северо-Западный коридор должен иметь статус внутренних вод и находиться под суверенитетом Канады.

В Доктрине подчеркивается, что Россия считает себя мощной полярной державой и является крупнейшей арктической страной

⁴ Report to Congress. P. 4.

по протяженности морской границы, численности населения и военному присутствию за Полярным кругом. Российские коммерческие инвестиции в Арктическом регионе включают оборонные инвестиции и инвестиции и деятельность, направленные на укрепление обороны территории и укрепление контроля над Севморпутем.

В декабре 2014 г. Россия сформировала Объединенное стратегическое командование Северного флота, чтобы вновь сосредоточить внимание на Арктике. С тех пор Россия постепенно усиливала свое присутствие, создавая новые арктические подразделения, восстанавливая старые аэродромы и инфраструктуру в Арктике, а также создавая новые военные базы вдоль арктического побережья. Эта деятельность также направлена на строительство сети воздушной обороны и береговых ракетных систем, радаров раннего предупреждения, центров по снижению рисков и других самых различных электронных систем.

В Доктрине отмечается, что присутствие Китая в Арктике ограничено и пока включает два ледокола и некоторые морские научные исследования, а это означает в будущем военное присутствие КНР в Северном Ледовитом океане и потенциальное присутствие в регионе подводных лодок.

Там же отмечается, что, несмотря на отсутствие каких-либо заявлений Китая по данному региону, КНР стремится к руководящей роли в Арктике⁵. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» тесно связана с повышением экономической активности в Арктике, является стратегической целью КНР. Китай неоднократно заявлял о намерениях расширить свой доступ к природным ресурсам и к возможностям Севморпути реально получить такой доступ для китайских судов. Не располагая в настоящее время возможностями постоянного военного присутствия в Арктике, КНР рассчитывает заполучить широкий экономический доступ через Севморпуть и участие в стратегических и научных исследованиях в Арктике. Китай содержит исследовательские станции в Исландии и Норвегии, а также развивает энергетические и инфраструктурные проекты с Россией, например, Ямал-СПГ. КНР стремится активизировать свои инвестиции в арктическую инфраструктуру двойного назначения. США не признают попытки КНР укрепиться в статусе «околоарктического государства».

В подразделе «Интересы национальной безопасности США в Арктике»⁶ сформулированы три комплекса интересов, которые включают следующие позиции:

⁵ Report to Congress. P. 4.

⁶ Ibid. P. 5.

1) Арктика как Родина США: США – это арктическая нация с суверенной территорией и морскими притязаниями в регионе. Его интересы включают защиту суверенитета США и Родины, в том числе посредством раннего предупреждения и противоракетной обороны, защиты критической инфраструктуры США и достижения защиты безопасности США в регионе;

2) Арктика как общий регион: Арктика включает в себя область общих интересов, безопасность и стабильность которых зависят от арктических стран, конструктивно решающих общие проблемы. Региональное сотрудничество, построенное на основе международно-признанных принципов, таких как национальный суверенитет, отвечает интересам США и способствует созданию безопасной и стабильной Арктики. Это подкрепляется сетью альянсов и партнерств под руководством США в Арктике и поддержанием деятельности в регионе в соответствии с международными нормами;

3) Арктика как потенциальный коридор для стратегической конкуренции: Арктика является потенциальным средством расширения конкуренции и агрессии великих держав между двумя ключевыми регионами продолжающейся конкуренции – Индо-Тихоокеанском регионом и Европой, а также Родиной – США. Интересы США включают в себя поддержание гибкости для глобального проецирования военной мощи, в том числе путем обеспечения свободы навигации и перелетов; и ограничение способности Китая и России использовать регион в качестве коридора для конкуренции, которая продвигает их стратегические цели посредством злонамеренного или принудительного поведения». Полагаем, что приводимые выдержки из Доктрины дают представление о том, каковы позиции США, как, возможно, они будут влиять на дальнейшее развитие Севморпути и экономической деятельности в целом в Арктике.

Вопросы, связанные со статусом Северо-Западного прохода, который Канада исторически считает входящим в ее внутренние воды и отказывается называть его международным, наталкиваются на позицию США (он соединяет два океана – Северный Ледовитый и Атлантический – и, следовательно, им могут пользоваться судоходные компании разных стран). Канадцы также подчеркивают, что на островах, расположенных в ареале Прохода, проживает коренное население, считающее себя канадцами. Оттава указывает, что и международным называть Проход нельзя по причине крайне низкого числа судов, проходящих по указанному маршруту.

С другой стороны, немалая часть специалистов выдвигает оценки, согласно которым таяние льдов может повлиять на обстановку вокруг заполярных маршрутов.

Северный морской путь и ресурсы Арктики и северных регионов

Известна давняя задачка: вначале строим завод, а потом инфраструктуру, или вначале возводим коммуникации, а потом завод? Она сродни философской: что было вначале – курица или яйцо? В экономике советского периода задача решалась вполне просто – Госплан планировал синхронное развитие производственных мощностей и обслуживающей их инфраструктуры (дороги, связь, электроэнергия и др.).

В рамках сегодняшнего уклада экономики частный инвестор выжидает (реже действует) с началом строительства коммуникаций; государство, которое их возводит, осторожничают «со стартом», стремится уйти от рисков. Как показывает новейшая история нашей страны, прорывные проекты реализуются только под доминирующее государственное финансирование (Олимпиада–2014, ЧМ–2018, Крымский мост).

Параллельно удается решать другие общественно важные задачи (например, наряду с сооружением олимпийских объектов была выстроена и новая железнодорожная инфраструктура, активно действовавшая и сегодня). В ряде случаев удается привлечь и серьезные объемы частного капитала.

В СМИ имеются публикации, ставящие под сомнения рентабельность и выгодность развития Севморпути. Главным образом данная позиция основывается на следующих посылах:

- недостаточная грузовая база не дает оснований предполагать, что грузовые перевозки выйдут на серьезные объемы, позволяющие конкурировать с устоявшимися международными маршрутами, включающими платные сегменты трассы (Суэцкий и Панамский каналы, Босфор), дающими реальный ощущаемый доход;
- осуществление грузоперевозок по Севморпути осложняется условиями навигации, ледовой обстановкой, необходимостью использования судов повышенного ледового класса.

Как отмечает Минэнерго⁷, в российской части Арктики сосредоточена четверть отечественных запасов нефти и газового конденсата и более 70% газа. На российском арктическом шельфе имеются запасы нефти и газа, стоимость которых, по предварительным оценкам, составляет 20 трлн долл. Они могут обеспечить 20–30% добычи нефти к 2050 г. Начальные извлекаемые суммарные ресур-

⁷ Нефтегазовый клондайк Арктики [Электронный ресурс]. URL: http://www.cdu.ru/tek_russia/articles/1/545/ (дата обращения 12 февраля 2020).

сы углеводородного сырья акваторий арктических морей оценены в 128 млрд т условного топлива. Почему же их не осваивать?

Проведенные геологоразведочные работы свидетельствуют о том, что средние глубины разведанных скважин, которые демонстрируют наличие нефти, составляют примерно 2948 м, указывает Минэнерго. При этом выявлено, что в Баренцевом море на глубинах до 3 км сосредоточено 83% запасов, на глубинах от 3 до 5 км – 13%, глубже 5 км – 4%, в Печорском море, соответственно – 39,42 и 19%, на Карском – 72, 26 и 2%. Это говорит о том, что для разработки этих месторождений потребуется строить и развивать флот и, следовательно, наращивать перевозки по Севморпути. Напомним, что для добычи 10 млн т нефти требуется доставлять примерно 1 млн т грузов (исходя из Западно-Сибирского опыта).

На российском шельфе открыто двадцать крупных нефтегазоносных провинций и бассейнов, в десяти из которых запасы доказаны. Крупнейшими нефтегазовыми бассейнами в Арктике являются Восточно-Баренцевский, Южно-Карский, Лаптевский, Восточно-Сибирский и Чукотский. Западная часть шельфа изучена более подробно, нежели восточная, которую еще предстоит исследовать. Вряд ли можно сомневаться в том, что и там существуют вполне крупные запасы полезных ископаемых, включая нефть и газ.

Россия ведет разработку арктических углеводородных месторождений на Кольском полуострове, в Норильске, в северных районах Западной Сибири. Ненецкий автономный округ является важным центром нефтедобычи, а Ямал стал центром газодобычи. В Арктической зоне России добывается 83% газа и 12% нефти, однако ее сырьевой потенциал освоен не в полной мере. Нефть добывают на Новопортовском и Восточно-Мессояхском месторождениях. Скоро начнется промышленное производство на Лодочном, Русском и Западно-Мессояхском месторождениях.

Российские нефтегазовые компании участвуют в разработке месторождений углеводородов, хотя и с разной степенью активности. Компании Роснефть, Газпром, Газпромнефть, Новатэк осуществляют разработки месторождений и достаточно широко освещают результаты своей работы в специализированных СМИ и в корпоративных изданиях. Приведем лишь некоторые выдержки из уже реализуемых проектов.

Лицензионные участки «Роснефти»⁸ расположены в Западной Арктике – Баренцево, Печорское и Карское моря (19 про-

⁸ Шельфовые проекты [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosneft.ru/business/Upstream/offshore/> (дата обращения 12 февраля 2020).

ектов)⁹ и в Восточной Арктике – море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря (9 проектов)¹⁰. По своему совокупному нефтегазовому потенциалу осадочные бассейны российского арктического шельфа сравнимы с крупнейшими нефтегазоносными регионами мира. По оценкам специалистов, к 2050 г. арктический шельф будет обеспечивать от 20 до 30% всей российской нефтедобычи. Суммарные извлекаемые ресурсы нефти и газа участков Западной Арктики оцениваются в 16 млрд т н. э. Уже открыто пять месторождений (Победа в Карском море, Северо-Гуляевское, Медынское-море, Варандей-море и Поморское в Печорском море). Суммарные извлекаемые запасы категорий С1+С2 указанных месторождений на 01.01.2019 г. составляют по нефти+конденсат – 247 млн т, по газу – 501 млрд м³. По результатам бурения скважин, например, нефтегазовое месторождение «Победа» по извлекаемыми запасами (С1+С2) содержит 396 млрд куб. м и 130 млн т нефти.

Извлекаемые ресурсы углеводородов на участках шельфа морей Восточной Арктики по состоянию на 01.01.2019 г. составляют более 13,7 млрд т н. э., без учета ресурсов участка Восточно-Сибирский-1, оцениваемых ПАО «НК «Роснефть» в объеме 4,6 млрд т н. э.

Газпромнефть успешно разрабатывает одно из самых крупных нефтегазоконденсатных месторождений полуострова Ямал – Новопортовское. Оно расположено за Полярным кругом, извлекаемые запасы (С1 и С2) составляют более 250 млн т нефти и конденсата, а также более 320 млрд куб. м газа. Нефть (сорт Novu Port) – легкая, с содержанием серы около 0,1%. Компания разрабатывает Приразломное нефтяное месторождение (Печорское море, 60 км от берега). Извлекаемые запасы нефти превышают 70 млн т. Бурение и добыча осуществляется с морской ледостойкой стационарной платформы (МЛСП), которая рассчитана на эксплуатацию в экстремальных природно-климатических условиях, отвечает современным требованиям безопасности, выдерживает максимальные ледовые нагрузки.

⁹ Семь участков в Баренцевом море – Федынский, Центрально-Баренцевский, Персеевский, Альбановский, Варнецкий, Западно-Приновоземельский и Гусиноземельский; восемь участков в Печорском море – Русский, Южно-Русский, Южно-Приновоземельский, Западно-Матвеевский, Северо-Поморские – 1, 2, Поморский и Медынско-Варандейский; четыре участка в Карском море – Восточно-Приновоземельские 1, 2, 3 и Северо-Карский (Примеч. авт. – Ю. Ш.).

¹⁰ Пять участков в море Лаптевых – Усть-Оленекский, Усть-Ленский, Анисинско-Новосибирский, Хатангский и Притаймырский; в Восточно-Сибирском море – Восточно-Сибирский – 1; три участка в Чукотском море – Северо-Врангелевские – 1, 2 и Южно-Чукотский.

Компания Лукойл планирует активизировать свою деятельность на Арктическом шельфе лет через 10–15.

В российских и зарубежных СМИ нередко встречаются материалы, в которых высказываются сомнения относительно целесообразности разработки новых нефтегазовых месторождений на шельфе, аргументируя дороговизной добываемого сырья, труднодоступностью и т. д. В этой связи будет правильным обратить внимание на норвежскую нефтегазовую индустрию¹¹. Норвежские геологи первые результаты о возможном наличии углеводородного сырья в недрах под водами Северного моря получили еще в 1950-х гг. К геологоразведочным работам приступили в 1962 г., пригласив на определенных условиях американскую компанию Phillips Petroleum. В 1963 г. вступили в силу специально разработанные нормативно-правовые акты и система лицензирования.

К 1965 г. было выдано 22 лицензии на 78 блоков. С 1966 по 1969 г. разведочное бурение не давало результатов, было пробурено более 200 скважин (по некоторым данным, 300 скважин, с платформ в 32 различных местах на лицензионных блоках). Затраты на эти работы были очень велики, и компании стали поговаривать о свертывании работ. В августе 1969 г. Phillips Petroleum заявила о начале разбуривания последней скважины и в случае неудачи завершения работы вообще. Однако именно последняя скважина дала результат, и было открыто крупнейшее месторождение Экофиск и только с 1971 г. началась добыча нефти. Данный пассаж мы приводим не столько для того, чтобы вспомнить историю норвежской нефти, сколько продемонстрировать, какие огромные средства были вложены, как это отразилось впоследствии на себестоимости и ценах на нефть.

В 2013 г. в России разработали доктрину «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года», где обозначены ключевые области российских интересов.

В последние годы отмечается рост грузоперевозок по Севморпути. Динамика достаточно высока. Так, если в 2000 г. было перевезено, включая транзит, 1,6 млн т грузов, в 2015 г. – 5,395 млн т, то в 2019 г. – 30 млн т. То есть за 18 лет объемы выросли в 18,75 раза, а за последние четыре года в 5,56 раза¹².

¹¹ Norway's petroleum history [Электронный ресурс]. URL: <https://www.norskpetroleum.no/en/framework/norways-petroleum-history/> (дата обращения 12 февраля 2020).

¹² *Стародубцев В.* Широты высокой важности // Коммерсантъ. 2017. 29 марта.

В Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года¹³ указывается, что на территории двенадцати субъектов СФО располагаются крупные запасы угля (80% общероссийских запасов), металлов платиновой группы (99%), свинца (86%), молибдена (82%), цинка (77%), меди (70%), никеля (68%), золота (41%), урана, древесины. Велики запасы углеводородного сырья, включая мощные нефтегазовые месторождения Юрубчено-Тохомской, Курумбинской и Ванкорской групп. Республика Саха (Якутия) входит в состав ДФО, но находится на территории Сибири и имеет свою концепцию развития. Республика намерена совместно с компаниями ТЭК осваивать новые месторождения, продолжить участие в геологическом изучении шельфовых участков моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря с целью выявления новых месторождений углеводородов. В проекте Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года¹⁴ приводятся показатели балансов по запасам (категории А+В+С1) полезных ископаемых: запасы золота превышают 1700 т, серебра – 18,833 тыс. т, алмазов – 906,162 у. ед., железной руды – 7,261 трлн т, вольфрама – 131 тыс. т, урана – 382,755 млн т, угля – 14,34 млрд т, гелия – 10,182 млрд м³ и др. И, наконец, нефти – более 701 млн т. Понятно, что месторождения полезных ископаемых будут осваиваться постепенно и не все сразу.

В Энергетической стратегии России на период до 2030 года указывается:

При рассмотрении перспектив развития нефтяного комплекса необходимо учитывать следующие тенденции: истощение основных нефтяных месторождений Западной Сибири и, следовательно, необходимость освоения нефтяных ресурсов континентального шельфа арктических и дальневосточных морей, Восточной Сибири и Дальнего Востока; увеличение доли трудноизвлекаемых запасов (сверхвязкая нефть, природный битум и другие) в структуре минерально-сырьевой базы нефтяного комплекса...¹⁵

¹³ Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года. С. 7 [Электронный ресурс]. URL: static.government.ru/media/files/41d4e91df03b549bd864.pdf (дата обращения 12 февраля 2020).

¹⁴ Проект Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 г. с определением целевого видения до 2050 г. С. 173 [Электронный ресурс]. URL: <https://mineconomic.sakha.gov.ru/Strategiya-2030> (дата обращения 12 февраля 2020).

¹⁵ Энергетическая стратегия России на период до 2035 года. Проект. С. 101 [Электронный ресурс]. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/1920> (дата обращения 12 февраля 2020).

Добыча нефти в европейской части страны будет увеличиваться главным образом за счет освоения ее запасов в Тимано-Печорской провинции, на континентальном шельфе арктических морей... В Западной Сибири, говорится далее в Стратегии, при стабилизации и постепенном снижении добычи нефти в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре будет происходить ее рост в Ямало-Ненецком автономном округе.

В Восточной Сибири предусматривается освоение и промышленная разработка месторождений нефти в Ванкорско-Сузунском районе на северо-западе Красноярского края, вдоль трассы нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан в Красноярском крае, Иркутской области и Республике Саха (Якутия) (Верхнечонское, Талаканское, Среднеботубинское, Юрубчено-Тохомское и другие месторождения). Взятый курс на развитие нефтегазового сектора на континентальном шельфе арктических и дальневосточных морей обозначен вполне четко и определенное движение вперед уже осуществляется.

На прошедшей в октябре 2018 г. в Москве «Российской энергетической неделе–2018» в рамках сессии «Повышение эффективности добычи нефти: отвечая на вызовы» представители Минэнерго и Минприроды России, отечественных нефтегазовых компаний заявляли, что постепенно «центр тяжести» (добыча) смещается от ХМАО к ЯНАО. Впрочем, об этом же говорится и в тексте Энергетической стратегии. По заявлению губернатора ЯНАО¹⁶ Ямал обладает 147 трлн куб. м начальных суммарных ресурсов природного газа. Запасы нефти и конденсата – 23 млрд т, освоены они на 5–6%. Большая часть перспективных нефтегазовых ресурсов находится на севере округа. Подготовленные разведанные запасы газа на полуострове Ямал составляют более 17 трлн куб. м. На официальном сайте ПАО «Газпром» указывается, что «суммарные запасы и ресурсы всех месторождений полуострова Ямал: 26,5 трлн куб. м газа, 1,6 млрд тонн газового конденсата, 300 млн тонн нефти»¹⁷.

В заключение отметим, что основные авторские соображения были высказаны вначале. Влияние внешних факторов, имеющих на нашу страну негативное воздействие – на развитие АЗРФ в целом и на Севморпуть в частности – несомненно будет оказываться и в дальнейшем. Введение экономических санкций западными странами против целого ряда российских юридических и физиче-

¹⁶ *Артюхов Д. У Ямала есть все для опережающего развития Российской Арктики // Nefte-gaz.RU. 2018. С. 21.*

¹⁷ Ямал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gazprom.ru/projects/yamal/> (дата обращения 12 февраля 2020).

ских лиц с 2014 г. будет в дальнейшем только нарастать. Как только российские компании попытаются начать сотрудничать с западными компаниями на российском арктическом шельфе – немедленно будут вводиться санкции не только против российских корпораций, но и против иностранных, что сразу «умерит их пыл». Примеры – запрет американской компании Exxon развивать сотрудничество с НК «Роснефть», как только было подписано соглашение по арктическим проектам, запрет со стороны США по укладке труб в рамках проекта Северный поток–2 и др. Отсюда вывод – только своими усилиями можно реализовывать мегапроекты. Любое предположение о сотрудничестве по стратегическим проектам с ведущими западными странами предполагает очень высокие риски.

Информация об авторе

Юрий А. Щербанин, доктор экономических наук, профессор, Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, Москва, Россия; 117418, Россия, Москва, Нахимовский пр., д. 47; shcherbaninya@mail.ru

Information about the author

Yurii A. Shcherbanin, Dr. of Sci. (Economics), professor, Russian Academy of Sciences Institute of Economic Forecasting, Moscow, Russia; bld. 47, Nakhimovskii Av., Moscow, Russia, 117418; shcherbaninya@mail.ru